

Aktualizace koncepce rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Plzeňském kraji



Objednatel

Plzeňský kraj
Škroupova 18, 306 13 Plzeň
IČ: 70890366

Zhotovitel

Ing. Jiří Ševčík
Dvořákova 40, 301 00 Plzeň
IČ: 68825790

15. 02. 2021

Obsah

1.	Obecná část.....	3
1.1	Identifikační údaje.....	3
1.2	Cíl dokumentu.....	3
1.3	Základní pojmy.....	3
1.4	Použité zkratky.....	7
1.5	Obsah a způsob zpracování dokumentu.....	8
1.6	Použité podklady.....	12
1.7	Národní strategické a územně plánovací dokumenty.....	13
1.8	Evropské strategické dokumenty.....	13
2.	Analytická část.....	15
2.1	Vývoj cyklistiky v krajském a celostátním kontextu.....	15
2.2	Nový pohled na cyklistiku.....	17
2.3	Charakteristika území Plzeňského kraje z pohledu cyklistiky.....	18
2.4	Východiska pro návrhovou část.....	42
3.	Strategická část.....	49
3.1	Úvod.....	49
3.2	Definice vize.....	50
3.3	Obsah vize.....	50
3.4	Čtyři pilíře vize a opatření k jejich realizaci.....	52
4.	Grafická část.....	58
4.1	Situační výkresy.....	58
4.2	Mezinárodní trasy.....	58
4.3	Nadregionální trasy.....	59
4.4	Regionální trasy.....	60

1. Obecná část

1.1 Identifikační údaje

Objednatel

Plzeňský kraj
se sídlem Krajský úřad Plzeňského kraje
odbor dopravy a silničního hospodářství
Škroupova 18, 306 13 Plzeň
IČ 70890366

Zpracovatel

Ing. Jiří Ševčík
Rozvojová inženýrská
Dvořákova 2211/40, 301 00 Plzeň
IČ 68825790

1.2 Cíl dokumentu

„Aktualizace koncepce rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Plzeňském kraji“ (dále Aktualizace) navazuje na dokument téhož druhu zpracovaný v roce 2012 pod názvem „Koncepce rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Plzeňském kraji“ (Alternativní dopravní studio Brno s. r. o.). Tento dokument jako první svého druhu týkající se souhrnně oblasti cykloturistiky a cyklodopravy v Plzeňském kraji především reflektoval intenzivní, spontánní a nepříliš koordinovaný vývoj tohoto segmentu cestovního ruchu, resp. dopravy, který v Plzeňském kraji nastal přibližně na přelomu tisíciletí. Cílem Aktualizace je reflektovat vývoj v této oblasti v kraji za uplynulých osm let a stanovit v souladu se zásadami trvale udržitelného rozvoje priority v této oblasti pro příštích osm let, tzn. pro období 2021 – 2029. Je tedy základním střednědobým koncepčním dokumentem. Aktualizace jako střednědobý koncepční dokument by se měla stát podkladem pro změnu základního územně plánovacího dokumentu Plzeňského kraje, tzn. **Zásad územního rozvoje Plzeňského kraje** (dále ZÚR) tak, aby se ZÚR mohly stát oporou při přípravě a realizaci cyklistické infrastruktury.

1.3 Základní pojmy

Cyklistka – komplexní pojem, který zahrnuje všechny aktivity spojené s jízdou na kole.

Cyklistická turistika/cykloturistika – pojem označující turistiku s využitím jízdního kola

Cyklistická doprava – pojem označující segment dopravy s využitím jízdního kola za účelem dopravy za každodenními aktivitami (práce, škola, úřady atd.).

Cyklotrasa – trasa pro cyklisty, která vede po komunikacích různého druhu (silnice, místní komunikace, účelové komunikace) a představuje pouze vyznačení směru trasy v terénu pomocí značek pro cyklisty podle vyhlášky 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích (IS 19a, IS 19b, IS 19c, IS 20, IS 21a, IS 21b, IS 21c, IS 21d).



IS19A



IS19B



IS19C



IS20



IS21A



IS21B



IS21C



IS21D

Cyklostezka – samostatná komunikace pro cyklisty obvykle zařazená jako místní komunikace IV. třídy, ve výjimečných případech účelová komunikace. Podle vyhlášky 294/2015 Sb. se označují dopravními

značkami C 8a a C 8b (samostatná cyklostezka oddělená od pěší dopravy), C 9a a C9b (smíšená cyklostezka pro cyklisty a chodce) a nebo C 10a a C 10b (smíšená cyklostezka pro cyklisty a chodce směrově rozdělená).



C8A



C8B



C9A



C9B



C10A



C10B

Chodník s povoleným vjezdem cyklistů - úprava umožňuje sdílení prostoru chodců s cyklisty tam, kde je to bezpečné a účelné, resp. kde nelze zvolit jiné pro cyklisty komfortnější řešení. Úpravu cyklista může, ale nemusí využít, pokud nechce zvolit standardní pohyb po vozovce společně s automobily. Úprava se označuje dopravní značkou C7a a C7b s dodatkovou tabulkou se symbolem jízdního kola a textem „VJEZD POVOLEN“. V rámci úpravy platí, že cyklista nesmí ohrozit ani omezit chodce.



C7A



C7B

Komunikace s vyloučením motorové dopravy – jsou označeny dopravní značkou B11. Nejčastěji se jedná o účelové komunikace – polní a lesní cesty – v území, kde je třeba zajistit obslužnost pozemků zemědělskou a lesní technikou. Pro cyklistický provoz jsou vhodné s ohledem na minimální zatížení motorovou dopravou.



B11

Integrační opatření na vozovce – úprava umožňuje zajistit bezpečný provoz motorových vozidel a cyklistů tam, kde takovou úpravu hustota provozu vyžaduje, tzn. tam, kde základní uspořádání provozu tedy jízda vpravo se jeví jako nedostatečné. Úprava je realizována opticky pomocí piktogramů V20 a nebo vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty V14 + IP20.



V14



IP20

Zklidněná komunikace – úprava pro zvýšení bezpečnosti v rezidenčních oblastech, tzn. Zónách 30, obytných zónách a pěších zónách. Zklidněná doprava vytváří z principu bezpečnější prostředí pro cyklisty, tzn. v těchto zónách se tedy žádá speciální opatření pro cyklisty nezřizují.

Vedení cyklistické dopravy v protisměru jednosměrných komunikací – smyslem úpravy je zajištění co nejlepší dopravní obslužnosti území. Realizuje se buď jako obousměrný provoz jízdních kol se zákazem automobilové dopravy v jednom směru a nebo jako povolená jízda cyklistů v protisměru automobilové dopravy.

Cyklistická zóna – úprava, která zvyšuje ochranu cyklistů a posiluje jejich postavení při jízdě na vozovce ve společném provozu s automobily. Rychlost je omezena na 30 km/hod., a cyklisté mohou jezdit vedle sebe a nejen při pravém okraji vozovky. Nesmí ostatním vozidlům bránit v jízdě, mohou je však přiměřeně omezit především rychlostí své jízdy. Kromě jízdních kol je do zóny povolen jen vjezd vozidlům vyobrazeným na spodní části značky.

Hlavní dopravní prostor – zpravidla je vymezen volnou šířkou komunikace a bývá totožný s šířkou komunikace podle její kategorie.

Přidružený prostor - je část dopravního prostoru mezi hlavním dopravním prostorem a přilehlou zástavbou.

Přidružený dopravní prostor – je část přidruženého prostoru pro dopravní provoz (např. chodník, cyklistický pruh, pás pro autobusovou dopravu).

Sdílený dopravní prostor - odstraňuje formální dopravní pravidla, jako je vodorovné a svislé dopravní značení nebo typické dopravně-inženýrské prvky (obrubníky, semaforey) a nahrazuje je obyčejnými sociálními pravidly (oční kontakt, komunikace mezi jednotlivými účastníky), přičemž základní pravidla silničního provozu (např. přednost jízdy zprava) zůstávají zachována. Takovýmto uspořádáním prostoru dochází k regulaci dopravy samotnými účastníky provozu.

Z důvodu zamezení duplicity a nejasnosti terminologie je v dokumentu, pokud nejde o explicitní označení cyklotrasy nebo cyklostezky ve výše uvedeném smyslu, používán obecný pojem „trasa“. Ze stejného důvodu je před číslo trasy předřazena zkratka KČT, aby byly rozlišeny trasy evidované na národní úrovni Klubem českých turistů (viz dále) a trasy iniciované institucemi EU, které jsou označovány jako EuroVelo.

1.4 Použité zkratky

CT	Cyklistická trasa
CS	Cyklistická stezka
ČD	České dráhy
ČSN	Česká státní norma
ČR	Česká republika
ČZÚK	Český úřad zeměměřičský a katastrální
EK	Evropská komise
EU	Evropská unie
EV	EuroVelo
CHKO	Chráněná krajinná oblast
KČT	Klub českých turistů
MTB	Horské kolo (mountain bike)
MMP	Magistrát města Plzně
MMP SVS	Magistrát města Plzně, Správa veřejného statku
NP	Národní park
ORP	Obec s rozšířenou působností
PK	Plzeňský kraj
SUS PK	Správa a údržba silnic Plzeňského kraje
TP	Technické podmínky
ÚP	Územní plán
ZÚR PK	Zásady územního rozvoje Plzeňského kraje

1.5 Obsah a způsob zpracování dokumentu

Aktualizace se soustřeďuje na první dva segmenty cyklistiky podle předchozího odstavce, tzn. na cyklistickou dopravu a cyklistickou turistiku, především proto, že tyto segmenty jsou považovány za veřejný zájem. Terénní cyklistika je považována za segment cyklistiky, který je vhodnější pro vstup soukromých finančních zdrojů.

Při tvorbě zadání pro Aktualizaci tohoto dokumentu bylo široce diskutováno zacílení dokumentu a byla se zadavatelem definována **dále uvedená východiska**:

1. Jednoduchost, srozumitelnost, konkrétnost, přehlednost.
2. Důraz na praktické využití Aktualizace koncepce ve střednědobém časovém horizontu dvou volebních období a na kompetence a možnosti přenesené státní správy na úrovni kraje.
3. Důraz na jasně definované priority reálně realizovatelné v rámci uvedeného časového horizontu, kompetencí a možností.
4. Důraz na provázanost Aktualizace koncepce se Zásadami územního rozvoje kraje, resp. územními plány vyšších správních celků, měst a obcí.
5. Důraz na využití kola jako dopravního prostředku v urbanizovaném prostoru.

Se zadavatelem bylo dohodnuto, že Aktualizace koncepce se soustředí jen na **páteřní síť cyklotras**, jejíž rozvoj se stane v následujících letech předmětem zájmu zadavatele. Netýká se tedy kategorie lokálních cyklotras, které byly v uplynulých letech iniciovány a realizovány především na úrovni obcí a svazků obcí. Předpokládá se, že jejich rozvoj, ale i obnova či údržba, nadále zůstane v gesci obcí a svazků obcí. Předmětem Aktualizace koncepce tedy jsou trasy kategorie EuroVelo, tzn. trasy iniciované z pozice institucí EU, a dále trasy mezinárodní, trasy nadregionální, a trasy regionální, jejichž systemizaci a evidenci zajišťuje v České republice Klub českých turistů. Díky koncepčnímu přístupu zadavatele byly před či v souběhu se zpracováním Aktualizace koncepce zpracovány **vyhledávací studie** pro většinu těchto páteřních tras, které byly takto implementovány do Aktualizace koncepce. Pro trasy, u nichž vyhledávací studie zpracovány nebyly, stanovil zpracovatel jejich trasování vlastním terénním průzkumem a odborným názorem. Jako axiom bezpečnostního hlediska bylo stanoveno, že **trasy nesmí využívat silnic II. třídy**. Pokud k tomu v některých ojedinělých případech ve vyhledávacích studiích došlo., bylo navrženo jiné řešení. Pokud to je v ojedinělých krátkých úsecích objektivně nevyhnutelné, je navržena buď

výstavba souběžného pruhu pro cyklisty a nebo vodorovné značení na stávající komunikaci, které zajistí cyklistům bezpečný prostor.

Se zadavatelem bylo dále dohodnuto, že předmětem Aktualizace koncepce **nebude problematika propagace a marketingu cykloturistiky resp. cyklodopravy**, která nespadá do gesce zadavatele, tj. odboru dopravy, a **ani problematika financování výstavby cyklistické infrastruktury**. Tento přístup byl konzultován s Odborem cestovního ruchu a došlo v tomto smyslu ke konsensu. Problematika financování cyklistické infrastruktury je velmi dynamickou oblastí, která se každoročně mění v souvislosti s rozpočtem státním a krajským, a je velmi pravděpodobné, že uvedené informace by byly v krátké době zastaralé.

Dále bylo se zadavatelem dohodnuto, že předmětem řešení bude také stanovení „bodu nula“ na časové ose přípravy investičních akcí v rámci řešené sítě páteřních cyklotras. Tím je míněna **identifikace stavu projektové přípravy** stavebních úprav či výstavby nových úseků na těchto páteřních trasách k datu zpracování Aktualizace koncepce. Centrální přehled o stavu přípravy zatím chybí, neboť nejsou vytvořeny systémově fungující informační kanály mezi krajem a obcemi, a praxe ukazuje, že to je jistý hendikep, má-li se naplnit ambice, aby kraj byl skutečně organizačním garantem rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy.

Aktualizace koncepce je vnímána jako **dokument určený nejen pro potřebu zadavatele, ale i široké veřejnosti**, tedy nikoli primárně odborný. Z toho důvodu je odborná terminologie redukována na nezbytně nutné minimum tak, aby její záměry byly snadno přístupné široké veřejnosti.

Komunitní hledisko bylo při zpracování realizováno tím, že byly osloveny všechny obce s rozšířenou působností v Plzeňském kraji se žádostí o stanovení odpovědného zástupce pro tento projekt a dále se žádostí o zformulování podnětů a připomínek z hlediska celého správního území obce s rozšířenou působností k tomuto projektu. Přehled obcí s rozšířenou působností a odpovědných zástupců je uveden v následující tabulce. Právě osobní konzultace byly základním informačním zdrojem při zpracování Aktualizace koncepce, protože statistická data v této oblasti nejsou příliš frekventovaná, často zastaralá a týkají se většinou malého vzorku respondentů. Jejich vypovídající schopnost je tedy omezená.

Prvním autonomním fenoménem cestovního ruchu i cyklistické dopravy v Plzeňském kraji je **město Plzeň**. Vzhledem k tomu, že zadavatelem je Plzeňský kraj, Aktualizace koncepce neřeší správní území statutárního města Plzeň, ale navazuje a respektuje **Generel cyklistických tras města Plzně**, který je legitimním každoročně aktualizovaným strategickým dokumentem města pro tuto oblast.

Aktualizace koncepce rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Plzeňském kraji

Druhým autonomním fenoménem cestovního ruchu i cykloturistiky v Plzeňském kraji je **Národní park a Chráněná krajinná oblast Šumava**, resp. jeho západní část. Je třeba konstatovat, že s ohledem na sílu jejich legislativního postavení a velmi autonomní způsob rozhodování o rozvoji cestovního ruchu na jejich území pokusy o koordinaci záměrů v oblasti cykloturistiky se Správou NP a CHKO selhaly. Výsledkem je, že Aktualizace koncepce se tomuto území prakticky vyhýbá, resp. jen přebírá současný stav. Cyklotrasa dříve známá jako Šumavská magistrála není zařazena do páteřní sítě tras Plzeňského kraje a její případný rozvoj je ponechán na správě Národního parku a Chráněné krajinné oblasti Šumava.

Aktualizace koncepce již reflektuje závěry vyplývající z paralelně zpracovaného dokumentu **Koncepce rozvoje regionální silniční sítě Plzeňského kraje** (Regionální rozvojová agentura PK, Riegrova 1, Plzeň), ze kterého vyplynuly některé střety cyklistických tras se silnicemi II. třídy. Tyto střety byly odstraněny a výkresová část představuje výsledný optimalizovaný stav.

Aktualizace koncepce rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Plzeňském kraji

ORP	Jméno	Funkce	Kontakt
1	Bc. Robert Zelenka	starosta města Blovice	robert.zelenka@mublovice.cz tel. 602 466 115
2	Bc. Stanislav Antoš	I. místostarosta města Domažlice	Stanislav.Antos@mesto-domazlice.cz tel. 379 719 147
3	Ing. Michael Forman	starosta města Horažďovice	forman@muhorazdovice.cz tel. 724 181 019
4	Ing. Josef Holéček	starosta města Horšovský Týn	j.holecek@muht.cz tel. 724 185 873
5	František Kocfelda	vedoucí hospodářského odboru MÚ Klatovy	kocfelda@mukt.cz tel. 376 347 234
6	Martin Slemenský	zastupitel ZM Kralovice	slemensky@gmail.com tel. 727 858 018, 775 873 043
7	Ing. Jiří Švec	starosta města Nepomuk	jiri.svec@urad-nepomuk.cz tel. 725 872 966
8	Bc. Pavlína Caisová	místostarostka města Nýřany	mistostarosta@mesto-nyrany.cz tel. 377 832 302
9	Ing. Pavla Dyntarová	úsek koncepce a dopravního inženýrství SVS Magistrátu města Plzně	dyntarova@plzen.eu tel. 378 037 102
10	Ing. Jan Wiesner	vedoucí odboru rozvoje MÚ Přeštice	wiesner@prestice-mesto.cz tel. 379 304 411
11	Ing. Jiří Hlad	vedoucí odboru rozvoje MÚ Rokycany	jiri.hlad@rokycany.cz tel. 371 706 150
12	Bc. Jiří Vlk	starosta města Stod	starosta@mestostod.cz tel. 724 167 785
13	Bc. Vladislav Hanzlíček	vedoucí odboru investic a územního plánování MÚ Stříbro	hanzlicek@mustribro.cz tel. 374 801 140
14	Pavel Javorský	člen rady ZM Sušice	tel. 603 306 390
15	Mgr. Zdeněk Hnát	místostarosta města Tachov	zdenek.hnat@tachov-mesto.cz tel. 374 774 115

1.6 Použité podklady

- 1.6.1 Koncepce rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy Plzeňského kraje (Alternativní dopravní studio Brno s. r. o., Františkánská 6, 602 00 Brno, 08/2012).
- 1.6.2 EuroVelo 4 (Nadace partnerství, Daniel Mourek, koordinátor mezinárodních mobilitních projektů, Údolní 33, 602 00 Brno).
- 1.6.3 EuroVelo 13 (Nadace partnerství, Daniel Mourek, koordinátor mezinárodních mobilitních projektů, Údolní 33, 602 00 Brno).
- 1.6.4 Cyklotrasa č. 3 v části Plzeň – Domažlice / aktualizace studie vedení trasy (SLADKÝ & PARTNERS s. r. o., Nad Šárkou 60, 160 00 Praha 6, v rámci volného sdružení pod značkou Atelier VAS, 11/2019).
- 1.6.5 Aktualizace vyhledávací studie přeložení cyklotrasy č. 37 (Paneuropa – Radweg) v úseku hraniční přechod Železná / Tillyschanz na cyklostezku (Ing. Jiří Ševčík, Dvořákova 2211/40, 301 00 Plzeň, 12/2019).
- 1.6.6 Vyhledávací studie cyklotrasy č. 37 v úseku Chrást – Zvíkovec / dříve cyklotrasa č. 32 (Ing. Jiří Ševčík, Dvořákova 2211/40, 301 00 Plzeň, 04/2019).
- 1.6.7 Vyhledávací studie vedení trasy č. 31 (Boula IPK s. r. o., Goldscheiderova 2925/3, 301 00 Plzeň, 06/2020).
- 1.6.8 Vyhledávací studie vedení trasy č. 35 (Boula IPK s. r. o., Goldscheiderova 2925/3, 301 00 Plzeň 06/2020).
- 1.6.9 Cyklotrasa č. 38 Plzeň - Železná Ruda (SLADKÝ & PARTNERS s. r. o., Nad Šárkou 60, 160 00 Praha 6, v rámci volného sdružení pod značkou Atelier VAS, 06/2020).
- 1.6.10 Generel cyklistických tras města Plzně – aktualizace 2019 (MMP SVS, Ing, Pavla Dyntarová).
- 1.6.11 Koncepce rozvoje regionální silniční sítě Plzeňského kraje (Regionální rozvojová agentura PK, Riegrova 1,
- 1.6.12 Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje 2017 - 2021
- 1.6.13 TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty (Ministerstvo dopravy ČR).
- 1.6.14 ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací.
- 1.6.15 ČSN 73 6108 Lesní cestní síť.

- 1.6.16 ČSN 73 6109 Projektování polních cest.
- 1.6.17 Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.
- 1.6.18 Mapové podklady ČÚZK
- 1.6.19 Osobní konzultace

1.7 Národní strategické a územně plánovací dokumenty

- 1.7.1 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy na léta 2013 – 2020 (usnesení vlády ČR č. 382 ze dne 22. 05. 2013). Dosud nebylo aktualizováno.
- 1.7.2 Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2050 s výhledem do roku 2050.
- 1.7.3 Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020 (usnesení vlády ČR č. 599 ze dne 10. 08. 2011). Cílem je i podpora realizace programů zaměřených na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců. Dosud nebylo aktualizováno.
- 1.7.4 Koncepce státní politiky cestovního ruchu na období 2014 – 2020 (usnesení vlády ČR č. 220 ze dne 27. 03. 2013). Dosud nebylo aktualizováno.
- 1.7.5 Zdraví 2030 – Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v ČR do roku 2030 – Akční plán č. 01: Podpora pohybové aktivity. Ministerstvo zdravotnictví ČR.

1.8 Evropské strategické dokumenty

- 1.8.1 Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Akční plán pro městskou mobilitu (SEK (2009) 1211), SEK (2009) 1212) Téma č. 1 – podpora integrovaných politik.
- 1.8.2 Komise Evropských společenství: Bílá kniha o dopravě, která pracuje s výhledovým obdobím do r. 2050.
- 1.8.3 Komise Evropských společenství – Zelená kniha: Na cestě k nové kultuře městské mobility (KOM 2007) 551 z 25. 09. 2007. EK identifikuje pět výzev, před nimiž stojí evropská města, a kterým je třeba čelit integrovaným přístupem. První výzva se týká plynulosti dopravního provozu. Možným řešením

Aktualizace koncepce rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Plzeňském kraji

tohoto problému je podpora environmentálně šetrných způsobů dopravy, jako je chůze, cyklistika a veřejná doprava.

- 1.8.4 Komise Evropských společenství – Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011 – 2020 (07/2010). Dosud nebylo aktualizováno.

2. Analytická část

2.1 Vývoj cyklistiky v krajském a celostátním kontextu

Jak bylo konstatováno výše, nositelem aktivit na přelomu tisíciletí na území kraje byly především jednotlivé obce a svazky obcí. Vznikla, resp. byla vyznačena, poměrně hustá síť lokálních cyklotras, často ale bez ohledu na návaznosti v širším územním kontextu, natož kontextu krajském. Jednalo se především o cyklotrasy často vyznačené po stávajících silničních komunikacích, cyklostezek ve smyslu jednoúčelových komunikací pro cyklisty, popř. chodce, vzniklo jen velmi málo. Hlavním akcentem a hybatelem aktivit byl rozvoj cestovního ruchu, který byl v té době i poměrně masivně dotován veřejnými prostředky. Dopravní hledisko v té době ještě nebylo příliš zohledňováno, kolo bylo vnímáno především jako způsob trávení volného času a prostředek individuální, rodinné i kolektivní relaxace. Stejně tak nebylo příliš zohledňováno hledisko územně plánovací, což bylo zásadním limitem pro udržitelnost tras, resp. jejich návaznost v případě tras přesahujících správní území jedné obce.

V následné dekádě došlo v celostátním měřítku k významnému posunu v chápání kola jako alternativního dopravního prostředku přátelského k životnímu prostředí, a to především v souvislosti s masivním zintenzivněním automobilové dopravy a s masivním rozvojem příměstských podnikatelských zón poskytujících pracovní příležitosti v dojezdové vzdálenosti pro kolo, ale i v chápání kola jako prostředku pro rekreační a výkonnostní sport dospělých, mládeže i dětí. Došlo k masivní explozi zájmu o cyklistiku a vznikly zcela nové segmenty a disciplíny v této oblasti. Došlo k vytváření cílených produktů cestovního ruchu se zaměřením na cyklistiku jak v nabídce cestovních kanceláří, tak i v oblasti vznikajícího regionálního destinačního managementu. Dalším radikálním zásahem do cyklistiky bylo masové rozšíření kol s elektrickým pohonem, které dále zpřístupnilo užití kola i méně fyzicky zdatným osobám a také zpřístupnilo dříve hůře dostupné lokality.

V rámci Plzeňského kraje lze konstatovat, že v uvedené dekádě došlo k situaci, kdy zájem o cyklistiku a její produkty předběhl poměrně významně tvorbu její infrastruktury.

Cyklistiku v její amatérské podobě lze v současné době rozdělit do čtyř základních skupin podle toho, k jakému účelu je jízdní kolo využíváno. Každá z těchto skupin má odlišné požadavky na cyklistickou infrastrukturu.

Cyklistická doprava

- Cílem je přesun mezi sídly či v rámci intravilánu sídel za účelem zajištění každodenních aktivit.
- Požadavek přesunu nejkratší, maximálně bezpečnou a minimálně namáhavou cestou bez nároku na orientační značení, protože jsou používány opakovaně.
- Požadavek na kvalitní povrch komunikace.
- Doprovodný mobiliář není požadován.
- Uživateli je široké spektrum veřejnosti od seniorů přes lidi v aktivním věku až ke školním dětem.

Cyklistická turistika

- Cílem je přesun sám s tím, že je kladen důraz na související přírodní atraktivity, kulturní a historické objekty, gastronomická a ubytovací zařízení.
- Požadavek přesunu atraktivním přírodním prostředím, ve kterém je tolerována větší fyzická náročnost, pokud je atraktivitou vyvážena.
- Požadavek na kvalitní orientační značení, na kvalitní informační servis o okolí, doprovodnou cyklistickou infrastrukturu a na kultivovaný povrch komunikace.
- Uživateli jsou typicky rodiny s dětmi a přátelské skupiny ve velkém věkovém rozpětí.

Terénní cyklistika

- Cílem je zážitek ze sportovního výkonu v přírodním prostředí.
- Požadavek na terénní pestrost, na zajímavé morfologické tvary, stoupání i klesání v atraktivním přírodním prostředí.
- Požadavek na přírodě blízky a často i neupravený a náročný povrch, který poskytuje dostatečné nároky na technickou zdatnost uživatelů.
- Požadavek na gastronomické a další doprovodné služby včetně parkování ve výchozích bodech terénních areálů.

Silniční cyklistika

- Cílem je zážitek ze sportovního výkonu na stávající silniční infrastruktuře. Z uvedeného plyne, že její účastníci pro své sportovní vyžití nepotřebují koncepční materiály a tedy nejsou cílovou skupinou tohoto dokumentu.

Podíl účastníků těchto čtyř segmentů cyklistiky je evidentní, výrazně nejvíce je zastoupena cyklistická turistika, poté cyklistická doprava, a nejméně frekventovaná až minoritní je terénní cyklistika.

2.2 Nový pohled na cyklistiku

V cyklisticky rozvinutých zemích platí, že se řeší problematika dopravy komplexně. Toto komplexní řešení přináší synergické efekty ve všech aspektech dopravy. V ČR tomu tak úplně není, koncepční dokumenty jsou obvykle realizovány izolovaně. Samostatně se řeší doprava automobilová, železniční, doprava v klidu, hromadná veřejná doprava, cyklistická a veřejná doprava apod. Evropská unie přichází s novým konceptem plánů regionální/městské udržitelné mobility, jehož cílem je změnit vynaložený podíl přepravní práce, a to kombinací velkých i malých infrastrukturních projektů, regulačních opatření a osvětových kampaní. Rozdíl je i terminologický. V cyklisticky rozvinutých zemích se cyklistická doprava považuje za integrální součást dopravy, v České republice se obvykle používá termín alternativní doprava. Stejně jako cyklistická doprava by neměla být řešena izolovaně od ostatní dopravy, neměla by být ani cykloturistika řešena izolovaně od cestovního ruchu. To znamená otázka „jaké potřeby má cykloturista“ by měla být nahrazena otázkou „jaké potřeby má člověk, rodina, přátelé užívající jízdní kolo“. To proto, že cyklistika se stala nejen moderním trendem, ale pro mnoho lidí i způsobem života. Pomineme – li tedy poměrně málo početnou a specificky zaměřenou skupinu silničních cyklistů (viz odst. 1.5), pak je optimální docílit stavu, kdy těmto uživatelům bude k dispozici nabídka, která umožní nechat osobní automobil doma a dojet vlakem či cyklobusem do bodu A, na kole dojet do bodu B, a vlakem či cyklobusem se opět dopravit domů.

Považujeme za nutné toto konstatovat u vědomí skutečnosti, že ani tento dokument nesplňuje tento nový pohled na cyklistiku. Je tomu tak proto, že jsme v diametrálně odlišné situaci, kdy s novými koncepty vstupujeme do již poměrně pevně definované struktury, a disponibilní zdroje neumožňují tu strukturu zásadním způsobem měnit. Aktualizaci koncepce je tedy třeba především vnímat jako podporu aktivní mobility, a to jak z pohledu každodenních aktivit, tak i volnočasových aktivit, viz použitý podklad 1.8.5.

2.3 Charakteristika území Plzeňského kraje z pohledu cyklistiky

2.3.1 Obecně

Kraj je charakteristický velmi dominujícím centrem, poměrně slabými periferiemi, a velkým množstvím malých sídel. Svou rozlohou 7 649 km² je třetím největším krajem v ČR, avšak počtem obyvatel se řadí na deváté místo v ČR. Sedm okresů kraje (Domažlice, Klatovy, Plzeň-město, Plzeň-jih, Plzeň-sever, Rokycany a Tachov) představuje územní celky výrazně se odlišující krajinným charakterem, počtem i skladbou obyvatelstva, ekonomickým potenciálem, velikostí i hustotou osídlení. Rozložení obyvatel v rámci kraje je značně nerovnoměrné. Téměř 30 % obyvatel žije v Plzni a další 22,5 % obyvatel je soustředěno do 15 měst s více než 5 tisíci obyvateli. V menších městech do 4 999 obyvatel žije zhruba 15,2 % obyvatel Plzeňského kraje. Plzeňský kraj je v ČR třetím nejřidčeji zalidněným krajem. Hustota obyvatel v kraji představuje 75,6 obyvatel na km² (průměrná hustota v ČR činí 134,1 obyvatel na km²). Nejnižší hustoty v Plzeňském kraji dosahují okresy Tachov (38,5 obyvatel na km²) a Klatovy (44,4 obyvatel na km²).

Hlavní sídla kraje leží na rozvojových osách regionálního významu a na východo - západní nadregionální radiální ose, tzn. dálnici D5, která spojuje Plzeň s Prahou a s Německem. Mimo tyto osy se nachází řídce zalidněná území s převažující obytnou a zemědělskou funkcí, s nedostatečně vyvinutou sociální a technickou infrastrukturou a omezenou dopravní obslužností. K oživení těchto sídel přispívá vznik malých podniků, obnova řemesel a rozvoj služeb vázaných na cestovní ruch. Aby mohly být některé aktivity alespoň částečně realizovány, sdružují se obce do svazků obcí.

Rozmanitost přírodních podmínek je dána především morfologickým reliéfem kraje, který není k cyklistice zcela příznivý. Je skutečností, že reliéf je do značné míry tvořen pahorkatinami, ve významné části kraje je až kopcovitý. Jen výjimečně lze nalézt trasy, které je možné přirovnat k trasám v jiných, k cyklistice vlídnějších krajů, jako je např. Jihočeský, Jihomoravský nebo Královéhradecký. Zcela chybí tolik populární trasy vedené podél vodních toků. To proto, že vodní toky protékající krajem jsou z větší části ostře zaříznuté do terénu, tudíž chybí dlouhé říční nivy, které vedení takových tras umožňují. Z hlediska geografického systému

Ize Plzeňský kraj rozdělit do čtyř oblastí: Plzeňská pahorkatina, Brdská vrchovina (část), Český les a Šumava. Další významnou charakteristikou jsou říční toky, které jsou až na výjimku Otavy a Střely opět centralizovány do Plzně. Právě údolí řek Otavy, Střely a především Berounky jsou natolik ostře zaříznuta do terénu, že spolu s dálnicí D5 a hlavními železničními koridory představují ty nejvýznamnější územní bariéry z pohledu cyklistiky. A jak již bylo zmíněno výše, je to i Národní park Šumava, který je z hlediska koncepční podpory a rozvoje cyklistiky nutno považovat za územní bariéru.

2.3.2 Charakteristika území Plzeňského kraje z pohledu cyklistické dopravy

Základní potřebou cyklistické dopravy je existence bezpečné komunikace sjízdné i za horších klimatických podmínek. Dále je to co největší přímot daného spojení a také jeho co nejnižší energetická náročnost, tzn. minimální převýšení dané trasy směrem k požadovanému cíli. Zcela zásadní je oddělení tras od motorové dopravy v úsecích frekventovaných komunikací s vyšší rychlostí, tedy zejména v extravilánu sídel. V intravilánu by trendy měly vést k integraci cyklistů do dopravního prostoru tak, aby navrhovaná řešení umožňovala rychlou a bezpečnou přepravu v daném sídle a dopravní dostupnost běžných cílů (pracoviště, školy, obchody, úřady, sportoviště, autobusové a železniční stanice). Nezbytné pro další rozvoj je také řešit možnosti parkování nebo úschovy kol v místě dojíždky. Cyklistickou dopravu je ale třeba řešit v širším kontextu, nikoli jen v zastavěných částech, tzn. i v přilehlých aglomeracích, popř. koordinovaným postupem více sídel.

Jakkoli morfologický reliéf kraje není cyklistice příznivě nakloněn, lze konstatovat, že až na výjimky má prakticky každé větší sídlo, resp. město, potenciál pro rozvoj cyklistické dopravy. Jde o princip indukce, tzn. pokud se vytvoří pro cyklisty podmínky, ti je automaticky začnou využívat za předpokladu, že reflektují reálnou potřebu.

Zásadou je, že cyklistickou dopravu je nutné řešit již v rámci územního plánování, protože v pozdějších fázích technické přípravy již zpravidla bývá na plnohodnotné a kvalitní řešení pozdě. Jen velmi obtížně lze dodatečně hledat adekvátní prostorové podmínky, resp. finanční krytí dodatečně definovaného záměru. Při územním plánování je velmi důležité zachovat prostupnost původní silniční sítě v historických liniích pro bezmotorovou dopravu a pamatovat na vzájemné propojení nově zřizovaných účelových komunikací zpřístupňujících nově zastavitelné pozemky namísto zřízení pouze slepých obslužných komunikací. Dalším velmi důležitým aspektem je pamatovat na bezmotorovou dopravu při překonávání územních bariér, např. řeky po novém mostě. A jako

poslední ale neméně důležitý aspekt je nutné zmínit technickou přípravu rekonstrukcí železničních a autobusových stanic a terminálů. Vždy by mělo pamatováno na dostatečný prostor pro budování zázemí pro parkování jízdních kol, přinejmenším zabezpečených stojanů, v optimálním případě prostor pro výstavbu cyklogaráží či parkovacích domů. Tento deficit je zásadním limitem pro rozvoj systému kombinované veřejné dopravy, resp. systému Bike and Ride, viz dále.

V souvislosti s územním plánováním, resp. s technickou přípravou dopravních staveb, je nutné zmínit také **aspekt bezpečnosti cyklistického provozu**. Silnice I. třídy je možné abstrahovat, protože v rámci kraje nejsou součástí cyklisty využívané infrastruktury. Ve velmi omezené míře (křížení a překonání krátkých úseků, které nemají jiné smysluplné řešení, viz analytická část) jsou její součástí silnice II. třídy. Problémem je, že správce silnic II. a III. třídy, tedy SÚS PK, nemá povinnost explicitně řešit dopravní bezpečnost cyklistů na těchto komunikacích, a to ani v hlavním ani v přidruženém dopravním prostoru, pokud toto řešení není již zohledněno v projektové přípravě. Z toho plyne, že bezpečnost cyklistů musí již být zakomponována v projektovém řešení dané stavební úpravy. V rámci možností tohoto dokumentu považujeme za nutné upozornit na to, že je vhodné změnit jednoznačnou dominanci motorové dopravy v rámci technické přípravy rekonstrukcí nebo novostaveb pozemních komunikací, tzn. že bezmotorovou dopravu nelze ignorovat a spoléhat na to, že její účastníci jsou standardními účastníky silničního provozu. Při dnešních intenzitách motorové dopravy se tyto silnice stávají bariérou cyklistického provozu a přináší to mnohá rizika. Bohužel se tak stále ještě často děje, aniž by správní orgány tuto skutečnost nějak rozporovaly, pokud ji nezohlední sám investor. Největší problém nastává v souběžích nebo mimoúrovňových kříženích, kde jsou zpravidla potřeby cyklistické dopravy opomíjeny. Cyklistický provoz je nutné respektovat v širších vztazích s cílem eliminovat situace, kdy obce jsou následně nuceny budovat oddělené cyklostezky a složitě pro ně hledat adekvátní prostorové řešení. Tento postup vždy přináší ta nejdražší řešení. Zanedbání nemotorové dopravy má často definitivně negativní vliv na celkové fungování území, resp. naplňování potřeb jeho obyvatel.

Městské prostředí obecně trpí množstvím soukromých automobilů, jak těch v pohybu tak i zaparkovaných. Veřejná doprava je jednou z forem sdílené dopravy, ale díky novým technologiím existují dnes i další formy, například tzv. **bikesharing**, tedy sdílení jízdních kol. Tento systém může významně přispět ke zlepšení efektivity veřejné dopravy, může ušetřit silniční prostor a snížit dopravní emise. Za příklad dobré praxe může posloužit například město Berlín, kde je na první pohled zřejmé, že je

tento systém masivně využíván. Systém bikesharing je v rámci kraje zatím využíván jen v krajském městě Plzni a to nikoliv intenzivně.

Z terénního průzkumu, resp. z osobních konzultací ve všech patnácti ORP (viz analytická část) vyplynuly závěry o potřebě cyklistického dopravního spojení, které do značné míry kopírují hlavní koridory motorové a železniční dopravy v kraji, tzn. korespondují s intenzitou nejrozšířenějších druhů dopravy. Jde o koridory **Plzeň (172 000 obyvatel) – Rokycany (14 200 obyvatel)**, tzn. koridor dálnice D5 Praha – Plzeň – Rozvadov a železniční trati č. 170 Praha – Plzeň – Cheb a **Plzeň - Přeštice (7 300 obyvatel) – Klatovy (22 400 obyvatel)**, tzn. koridor silnice I/27 Žatec – Kralovice – Plzeň – Klatovy – Železná Ruda a železniční trati č. 183 Plzeň – Železná Ruda. V druhém případě jde o demograficky nejsilnější osu v kraji, už jen z toho faktu plyne, že toto dopravní cyklistické spojení by mělo existovat.

Dále se projevila významná potřeba **tří koridorů dopravního spojení v okrese Plzeň – sever**. První je mezi Plzní a aglomerací tří blízké sousedících sídel **Město Touškov (2 200 obyvatel), Kozolupy (1 000 obyvatel) a Bdeněves (700 obyvatel)**, které sleduje přirozený koridor řeky Mže, silnice II/605 Praha – Plzeň – Rozvadov a železniční trati č. 170 Praha – Plzeň – Cheb ve směru na Cheb. Důvodem je velmi silná spádová vazba na Plzeň jako správní centrum poskytující pracovní i vzdělávací příležitosti. Dále se projevila velmi významná potřeba dopravního spojení mezi Plzní a aglomerací **Vejprnice (4 000 obyvatel), Tlučná (3 100 obyvatel), Nýřany (7 000 obyvatel), Úherce (350 obyvatel)**, tzn. koridor silnice II/203 Plzeň – Vejprnice – Tlučná – Nýřany – Benešovice a železniční trati č. 180 Plzeň - Domažlice. V tomto případě se jedná o potřebu vyvolanou existencí rozsáhlých podnikatelských zón zaměřených zejména na dopravní logistiku a spediční služby na správním území těchto měst a obcí. Důvodem je dobrá dostupnost dálnice D5 směrem k hraničnímu přechodu s Německem, tedy směrem na Rozvadov. Skutečností je, že i intenzity motorové dopravy jsou v tomto koridoru mimořádně vysoké. Poslední dopravním koridorem v okrese Plzeň – sever je spojení **Kralovice (3 500 obyvatel) a Kožlany (1 500 obyvatel)**. Správní území obou sídel na sebe bezprostředně navazují. Motivací tohoto záměru je existence průmyslové zóny na správním území obce Kožlany, tedy dojíždka z města Kralovice za pracovními příležitostmi v Kožlanech.

V okrese Domažlice byl registrován zájem o dopravní cyklistické spojení mezi městy **Domažlice (11 243 obyvatel) a Kdyně (5 183 obyvatel)**. Jde o logické spojení, neboť jde o dvě největší sídla v okrese Domažlice. Obě sídla mají celou řadou místních částí a jejich správní území na sebe bezprostředně navazují. Také silnice I/22 (Domažlice – Klatovy –

Horažďovice - Strakonice), která spojuje obě sídla, vykazuje vysoké intenzity dopravy.

Závěrem lze konstatovat, že v oblasti cyklistické dopravy je patrný skutečně velký infrastrukturní deficit, zejména v intravilánech měst a obcí, což je důsledkem celkového přístupu k řešení dopravní problematiky již z dob minulého režimu. Z toho plyne, že optimalizovaná komplexní řešení pro cyklodopravu bohužel prakticky neexistují, že je možné postupovat jen cestou řady dílčích kroků zlepšujících daný stav v rámci omezujících podmínek.

2.3.3 Charakteristika území Plzeňského kraje z pohledu cyklistické turistiky

Z pohledu cyklistické turistiky patří Plzeňský kraj mezi nejatraktivnější kraje v ČR a to s ohledem na rozmanitost přírodních i kulturních cílů cestovního ruchu. Za limit pak lze považovat morfologii terénu, která klade na cykloturistu větší nároky, než v typicky cyklistických převážně rovinných krajích. Jak už bylo zmíněno v analytické části, koridory základní pátevní sítě cykloturistických tras byly již stabilizovány v uplynulých letech. Vycházejí z geografie kraje, z morfologie terénu, z dopravní spádovosti a samozřejmě ze situování zmíněných největších atraktivit cestovního ruchu. Jak těch přírodních, kterými jsou především NP Šumava, CHKO Šumava, CHKO Český les, CHKO Brdy, tak i kulturních, kterými jsou celá řada zajímavých sídel podléhajících různým formám památkové ochrany, i solitérních objektů, památek městské, venkovské i sakrální architektury, hradů a zámků, národních kulturních památek i památkových objektů.

Potenciální klienty cykloturistické infrastruktury lze podle jejich typologie rozdělit do několika skupin.

Rodiny s dětmi preferují převážně kratší a bezpečné trasy s kvalitním a zpevněným povrchem. Důležitou podmínkou je zaměření na děti, cíl nebo zastávku s aktivitami pro ně vhodnými. Jedná se o velmi početnou skupinu se značným ekonomickým přínosem.

Méně zdatní rekreační cyklisté jsou těmi, kteří ocení nenáročnou kratší trasu cca do 30 km se zpevněným kvalitním povrchem. Pro tuto skupinu jsou důležité zajímavé turistické cíle a gastronomické zázemí.

Zdatnější rekreační cyklisté jsou skupinou vyhledávající okružní trasy v rozmezí 40 až 80 km, často v kombinaci s poznáváním místních

zajímavostí a kulturních památek. Není pro ně překážkou nekvalitní povrch ani velké převýšení, cílem je radost z pohybu.

Dálkoví cyklisté jsou těmi, kteří upřednostňují trasy dlouhé 50 až 100 km a drží se zejména páteřních tras. Většinou se u nich jedná o vícedenní cesty, nejčastěji dvoudenní. Pro ně je důležitým faktorem kvalitní značení a také výbava tras mobiliářem, tedy odpočívadly, případně technickým servisem. Často volí trasy podél řek. Pro tuto skupiny jsou také zajímavé produkty cestovních kanceláří zaměřené na cykloturistiku.

Terénní cyklisté (bikeři) preferují hlavně přírodě blízké cesty a úzké stezky v terénu. Tito cyklisté mají často větší zkušenosti s pobytem v přírodě, proto se někdy věnují i jiným navazujícím outdoorovým aktivitám, jako je horolezectví, orientační běh, vodáctví apod.

Sportovně – rekreační cyklisté vyhledávají masové akce sportovního typu, například MTB maratony nebo silniční maratony. Testují své síly v závodech, překonávají své hranice, jejich cílem je vlastní výkon. Většinou se jedná o amatéry, ale mají informace o profesionální přípravě a v rámci svých možností také pravidelně trénují. Stejně jako bikeři vyhledávají udržitelné přírodě blízké stezky.

Jak bylo konstatováno, koridory základní páteřní sítě cykloturistických tras byly již stabilizovány v uplynulých letech. Síť je s ohledem na geografii kraje, dopravní spádovost i krajské rozvojové osy centralizována v Plzni a je na hranicích se SRN lemována pohraničními radiálami. V rámci Aktualizace koncepce dochází k poměrně radikálnímu zjednodušení sítě v zájmu **definice priorit**, kterým by se PK měl v rámci svých finančních možností v příštích osmi letech primárně věnovat. Jsme toho názoru, že v rámci veřejné služby je efektivnější a pro veřejnost také věrohodnější koncentrovat se na menší objem a rozsah jasně definovaných cílů s vědomím, že tento objem a rozsah je splnitelný, než rozsáhlému souboru cílů, které budou naplněny jen částečně či vůbec. Jak již bylo zmíněno, předmětem Aktualizace koncepce nejsou lokální trasy. Soustřeďuje se tedy na trasy mezinárodní, nadregionální a vybrané trasy regionální. Jsme přesvědčeni, že finální dobudování této sítě je základním stavebním kamenem dalšího rozvoje cykloturistiky v Plzeňském kraji.

Za nejvýraznější změny v oblasti trasování páteřní sítě v porovnání s předchozí Koncepcí tedy lze považovat tyto:

- Trasa známá pod názvem **Šumavská magistrála byla vypuštěna ze sítě páteřních tras Plzeňského kraje**. Jak bylo již zmíněno, s NP Šumava je z důvodů objektivních i subjektivních prakticky nemožné

najít společnou platformu v oblasti cykloturistiky, považujeme tedy rozvoj této trasy za oblast zájmu NP Šumava, nikoli Plzeňského kraje.

- Trasa dříve evidovaná jako CT 32 z Plzně podél Berounky na sever k hranicím se Středočeským krajem byla pod tímto označením zrušena a je považována za **pokračování trasy č. 37** (Panevropská cyklostezka) z hraničního přechodu Železná/Tillyschanz přes Stříbro do Plzně.
- Do sítě byla nově začleněna jako nadregionální trasa **Brdská cyklostezka** spojující Plzeň zpočátku po CT 31 později po trase samostatné CT 315 s nově vytvořenou CHKO Brdy, která se stává stále významnějším cílem cestovního ruchu.
- **Otavská cyklostezka** z Jihočeského kraje je nově ukončena před hranicí NP Šumava v Kašperských Horách. Důvod je jednak ten již uvedený v případě Šumavské magistrály, dále ten, že morfologie terénu v okolí horního toku Otavy je již natolik náročná, že prakticky neumožňuje dovedení trasy v uživatelsky komfortní variantě až na Modravu, kde původně končila, a dále ten, že Modrava je sezónně natolik zaplavena cykloturisty nejen z české ale i z bavorské strany, že nedává valný smysl tam přivádět další. Naopak se jeví jako užitečné nápor cykloturistů územně rozprostřít směrem k relativně méně populární oblasti Kašperskohorska, které ale aspiruje na další významné centrum cestovního ruchu na Šumavě.
- Na základě dohody se zástupci KČT z Karlovarského kraje byla nově vytvořena **nadregionální trasa CT 35 směřující ze Stříbra přes Konstantinovy Lázně na sever do Karlovarského kraje**.
- Jako zcela nový fenomén byl vytvořen **Vnitřní krajský okruh**, který je radiálou vzájemně propojující všechny páteřní trasy PK s výjimkou těch pohraničních a to v jednodenní dojezdové vzdálenosti od Plzně. Tato trasa je zařazena mezi významné regionální trasy. Jeho absolvování může být velmi zajímavým příspěvkem do portfolia cykloturistických atraktivit v kraji.
- Jako významná **regionální trasa bylo vytvořeno spojení mezi Stříbrem a Tachovem s názvem Tachovská cyklostezka**, které se jeví opodstatněné i z hlediska cyklistické dopravy.

Aktualizace koncepce tedy do **krajské páteřní sítě, tzn. do sítě, jejíž rozvoj má být primárně podporován ze zdrojů Plzeňského kraje**, zařazuje dále uvedené trasy, které jsou hierarchizované jako **mezinárodní, nadregionální a vybrané regionální**- Stav jejich fyzické realizace, tzn. úseků, ve kterých jsou případně realizovány cyklostezky, a ve kterých je trasa vedena jako cyklotrasa po stávajících komunikacích různého druhu (místní komunikace, silnice II. třídy, v ojedinělých případech silnice II. třídy, polní a lesní cesty) je přesně dokumentován ve

výkresové části, nepovažujeme tedy za nutné těmito informacemi zatěžovat textovou část.

Mezinárodní trasy

(v grafické části značené červeně, viz část výkresové dokumentace B)

Trasy EuroVelo

Evropská dálková síť EuroVelo je koordinována Evropskou cyklistickou federací, která je v ČR zastoupena Nadací partnerství se sídlem v Brně. Síť zahrnuje 16 evropských dálkových cyklotras přesahujících 70 000 km. Na české území zasahují trasy EuroVelo č. 4, 7, 9 a 13, na území Plzeňského kraje pak trasy č. 4 a 13. Významnou charakteristikou této sítě je dobré napojení na veřejnou dopravu. Trasy jsou vedeny po stávajících cyklotrasách a cyklostezkách a jsou označeny mezinárodně srozumitelným symbolem charakterizujícím evropský kontext s číslem a názvem trasy.



EuroVelo 4 Stezka střední Evropou

Jde o projekt protínající Evropu od západu na východ. Přibližně 4 000 km dlouhá trasa nabízí putování od francouzského pobřeží z přístavního městečka Roscoff podél kanálu La Manche pře Belgii (Bruggy), Nizozemí (Breda, Eindhoven) a Německo podél řek Rýn a Mohan (Mohuč, Frankfurt nad Mohanem, Bamberg) do České republiky. Na našem území vede z Chebu podél Ohře do Karlových Var, dále Křivoklátskem na Karlštejn a odtud jako CT 3 do Prahy. Dále pak k Labi a podél něj po Labské stezce do Kolína, Kutné Hory, přes Českomoravskou vrchovinu, údolím řeky Svatky na jižní Moravu a do Brna a do Slavkova. Dále pokračuje jako

Aktualizace koncepce rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Plzeňském kraji

Moravská stezka přes Strážnici, Kroměříž a Hranice na Moravě a údolím řeky Odry do Ostravy. Za Bohumínem pak překračuje polské hranice. Z Polska má pokračovat na Ukrajinu kde má být ukončena v Kyjevě. Trasa je označena dále uvedeným symbolem. Území Plzeňského kraje se trasa dotýká velmi krátkým úsekem v okolí Žihle.

Trasou dotčené obce a ORP:

	Dotčené obce	ORP
1	Manětín	Kralovice
2	Žihle	Kralovice
3	Velečín	Kralovice



EuroVelo 13 Stezka železné opony

Stezka železné opony je motivována tzv. železnou oponou, která rozdělovala Evropu politicky, ideologicky i fyzicky téměř 40 let. V roce 2004 započal Světový svaz ochrany přírody s iniciativou Zelený pás, která se snaží motivovat národní státy a další partnery k realizaci projektů v oblastech této bývalé železné opony, která neúmyslně přispěla k zachování důležitých ekosystémů a cenných přirozených prostředí. Podle vizí této iniciativy by se zelený pás od Barentsova po Černé moře mohl stát páteří ekologické sítě, která by byla symbolem spolupráce dotčených států v oblasti životního prostředí a udržitelného turismu. Tato trasa měří bezmála 10 000 km a vede od zmíněného Barentsova moře podél rusko - norské a rusko - finské hranice k Baltskému moři. Prochází Petrohradem a Kaliningradem, prochází Estonskem, Lotyšskem a Litvou. Dále pokračuje Polskem a následně kopíruje hranice mezi bývalým východním a západním Německem až ke styku hranic Saska, Bavorska a České republiky. Na našem území vede z Trojmezí u Aše do Chebu, dále na Rozvadov a přes Český les do Národního parku Šumava. Dále pokračuje územím tzv. České Kanady na jižní Moravu do Národního parku Podyjí. Dále pak přes Znojmo, Mikulov a Lednici k soutoku Moravy a Dyje, kde opouští území ČR. Pomezím Rakouska a Slovenska pokračuje stezka dále na jih a sleduje tok Dunaje, prochází Maďarskem, Srbskem, Makedonií, Řeckem, Tureckem a končí na břehu Černého moře v bulharském městě Rezovo. Území Plzeňského kraje se tato trasa dotýká významně, lemuje celou hranici kraje s Bavorskem a v souladu s ideou trasy přechází

Aktualizace koncepce rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Plzeňském kraji

střídavě na bavorské a české území, z toho důvodu v některých místech vznikly i na první pohled nelogické závleky. Celková délka trasy na území kraje činí 158 km. V této délce jsou zahrnuté pouze úseky na české straně hranice.

Trasou dotčené obce a ORP:

	Dotčené obce	ORP		Dotčené obce	ORP
1	Broumov	Tachov	9	Rybník	Domažlice
2	Chodský Újezd	Tachov	10	Nemanice	Domažlice
3	Halže	Tachov	11	Česká Kubice	Domažlice
4	Obora	Tachov	12	Chudenín	Klatovy
5	Lesná	Tachov	13	Hamry	Klatovy
6	Rozvadov	Tachov	14	Železná Ruda	Klatovy
7	Třemešné	Tachov	15	Prášíly	Sušice
8	Bělá nad Radbuzou	Domažlice	16	Modrava	Sušice



KČT 3 (Praha) - Středočeský kraj - Plzeň - Stod - Staňkov - Horšovský Týn - Domažlice - Babylon - Česká Kubice - hr. přechod Folmava - SRN (Fürth in Wald - Regensburg - Mnichov)

Tato dálková mezinárodní trasa je kulturní stezkou spojující významná česká a bavorská města. Z Prahy až do Mnichova měří cca 450 km. Vede přes zelenou střechu Evropy od Vltavy k Dunaji, v ČR má délku přes 200 km. První úsek z Prahy kopíruje EuroVelo 4 a cyklotrasu CT 3 podél řeky Berounky. Trasa se odklání od řeky u Zadní Třebáně a přes Hořovice a Rokycany již zvlněnějším terénem doputuje do Plzně. Je historicky nejstarší páteční trasou kraje, je symbolem partnerské spolupráce mezi Plzeňským krajem a bavorským Horním Falckem a partnerské spolupráce mezi Plzní a bavorským Regensburgem. Z historického hlediska kopíruje trasu obchodní stezky mezi Regensburgem a Plzní. Z hlediska technické přípravy i realizace potřebných stavebních úprav je tato trasa na území kraje v nejpokročilejším stavu.

Trasou dotčené obce a ORP:

	Dotčené obce	ORP		Dotčené obce	ORP
1	Česká Kubice	Domažlice	15	Vstíř	Stod
2	Babylon	Domažlice	16	Dobřany	Stod
3	Újezd	Domažlice	17	Plzeň	Plzeň
4	Domažlice	Domažlice	18	Kyšice	Plzeň
5	Chrastavice	Domažlice	19	Ejpvovice	Rokycany
6	Mllavče	Domažlice	20	Rokycany	Rokycany
7	Blížejev	Horšovský Týn	21	Kamenný Újezd	Rokycany
8	Horšovský Týn	Horšovský Týn	22	Hrádek u Rokycan	Rokycany
9	Křenovy	Horšovský Týn	23	Dobřív	Rokycany
10	Staňkov	Horšovský Týn	24	Hůrky	Rokycany
11	Holýšov	Stod	25	Medový Újezd	Rokycany
12	Líšina	Stod	26	Strašice	Rokycany
13	Stod	Stod	27	Těně	Rokycany
14	Chotěšov	Stod			

KČT 37 Panevropská cyklostezka

(Praha) Středočeský kraj - Zvíkovec - Chrást - Plzeň - Stříbro – Kladruby – Bělá nad Radbuzou – hr. přechod Železná – Německo (Eslarn - Norimberk - Heidelberg) - Francie (Paříž)

Panevropská cyklostezka spojuje Českou republiku, Německo a Francii. Trasa vede z Prahy po KČT 3 do Plzně, dále pak na Stříbro, Kladruby a Bělou nad Radbuzou k hraničnímu přechodu Železná / Tillyschanz. Dále pokračuje přes bavorský Eslarn, Norimberk a Heidelberg k německo - francouzským hranicím. Za nimi vede přes Strasbourg, Nancy a Châlons en Champagne do Paříže. Celá trasa je dlouhá 1570 km. Její ideou, resp. historickým předchůdcem, je středověká obchodní Zlatá cesta. Celý projekt začal v roce 2001, kdy byla zrušená železniční trať mezi německým okresem Neustadt an der Waldnaab, který se nachází u hranic s Českou republikou, a Plzeňským krajem. Trať byla přestavěna s pomocí prostředků Evropské unie na cyklostezku. Autorem myšlenky obnovy historické obchodní stezky formou cyklostezky byl zemský rada tohoto okresu Simon Wittmann. Nadnárodní trasa se postupně začala rozrůstat a do projektu se zapojila i Francie. Panevropská cyklostezka byla oficiálně otevřena 12. dubna 2008, trasa je v celé délce označena dále uvedeným symbolem. V úseku mezi Plzní a Městem Touškov plní současně funkci dopravního spojení. Z krajinářského hlediska jde asi o nejatraktivnější páteřní trasu kraje s velkým potenciálem rozvoje. Ačkoli nejsou k dispozici

Aktualizace koncepce rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Plzeňském kraji

relevantní data, podle ohlasů v médiích lze usuzovat, že je s ohledem na atraktivitu dlouhých říčních úseků trasy v Německu a historických měst na trase je mezi dálkovými cyklisty poměrně vyhledávaná.

Trasou dotčené obce a ORP:

	Dotčené obce	ORP		Dotčené obce	ORP
1	Bělá nad Radbuzou	Domažlice	15	Město Touškov	Nýřany
2	Stráž	Domažlice	16	Kozolupy	Nýřany
3	Vidice	Domažlice	17	Vochoz	Nýřany
4	Staré Sedlo	Tachov	18	Plzeň	Plzeň
5	Bor	Tachov	19	Chrást	Plzeň
6	Kladruby	Stříbro	20	Bušovice	Rokycany
7	Stříbro	Stříbro	21	Břasy	Rokycany
8	Sytno	Stříbro	22	Němčovice	Rokycany
9	Vranov	Stříbro	23	Lhotka u Radnic	Rokycany
10	Sulislav	Stříbro	24	Bujesily	Rokycany
11	Přovany	Nýřany	25	Kladruby	Rokycany
12	Úlice	Nýřany	26	Mlečice	Rokycany
13	Plešnice	Nýřany	27	Chlum	Rokycany
14	Bdeněves	Nýřany	28	Zvíkovec	Rokycany



Nadregionální trasy

(v grafické části značené modře, viz část výkresové dokumentace C)

KČT 31 Plzeň – Nepomuk – Mladý Smolivec – Jihočeský kraj (Lnáře - Blatná – Tábor)

Zatím nepřiliš frekventovaná trasa, která na své objevení v Plzeňském kraji zatím čeká. Do sítě je zařazena s ohledem na návaznost v Jihočeském kraji. Celková délka trasy na území kraje činí 58 km.

Aktualizace koncepce rozvoje cykloturistiky a cyklo dopravy v Plzeňském kraji

Trasou dotčené obce a ORP:

	Dotčené obce	ORP		Dotčené obce	ORP
1	Plzeň	Plzeň	9	Srby	Nepomuk
2	Starý Plzenec	Plzeň	10	Klášteř	Nepomuk
3	Štáhlavy	Plzeň	11	Nepomuk	Nepomuk
4	Nezvěstice	Plzeň	12	Tojice	Nepomuk
5	Žákava	Blovice	13	Mohelnice	Nepomuk
6	Blovice	Blovice	14	Čmelíný	Nepomuk
7	Ždírec	Blovice	15	Kasejovice	Nepomuk
8	Měcholupy	Nepomuk			

KČT 33 Stříbro – Konstantinovy Lázně – klášter Teplá – Karlovarský kraj

Trasa do značné míry kopíruje trasu tzv. Klášterní cyklostezky a nově zajišťuje spojení mezi Plzeňským a Karlovarským krajem. Celková délka trasy na území kraje činí 30 km.

Trasou dotčené obce a ORP:

	Dotčené obce	ORP
1	Bezdrůžice	Tachov
2	Konstantinovy Lázně	Tachov
3	Cebiv	Tachov
4	Kšice	Tachov
5	Stříbro	Tachov

KČT 35 Plzeň – Kralovice – Chyše – Karlovarský kraj.

Jde také o zatím nepřiliš frekventovanou trasu, která byla zatím vyznačena víceméně formálně po silničních komunikacích. Její trasa s potenciálem rozvoje byla stabilizována až v rámci vyhledávací studie zpracované jako podkladový materiál pro Aktualizaci koncepce. Celková délka trasy na území kraje činí 46 km.

Trasou dotčené obce a ORP:

	Dotčené obce	ORP		Dotčené obce	ORP
1	Manětín	Kralovice	6	Žilov	Nýřany
2	Nečtiny	Kralovice	7	Ledce	Nýřany
3	Horní Bělá	Kralovice	8	Chotkov	Nýřany
4	Krašovice	Nýřany	9	Plzeň	Plzeň
5	Tatiná	Nýřany			

KČT 36 Magistrála Český les – Krušné Hory.

Trasa vede z Měděnce v Krušných horách přes Boží Dar do Chebu a dále přes Broumov na rozhraní Karlovarského a Plzeňského kraje, přes Tachov, Svatou Kateřinu u Rozvadova, hraniční přechod Železná a svahy Čerchova, který je nejvyšším vrcholem Českého lesa, do Všerubského průsmyku, který odděluje Český les od Šumavy. Na území kraje tedy prochází celým masivem Českého lesa od severu k jihu. Z krajinářského i kulturně – historického hlediska jde o mimořádně zajímavou trasu s velkým potenciálem rozvoje. Celková délka trasy na území kraje činí 82 km.

Trasou dotčené obce a ORP:

	Dotčené obce	ORP		Dotčené obce	ORP
1	Chodský Újezd	Tachov	8	Třemešné	Tachov
2	Halže	Tachov	9	Bělá nad Radbuzou	Domažlice
3	Ctiboř	Tachov	10	Rybník	Domažlice
4	Tachov	Tachov	11	Nemanice	Domažlice
5	Částkov	Tachov	12	Česká Kubice	Domažlice
6	Hoštka	Tachov	13	Všeruby	Domažlice
7	Rozvadov	Tachov			

KČT 38 Plzeň – Klatovy – Nýrsko – Železná Ruda.

Trasa, která byla dosud mimo centrum pozornosti, ale která má velký potenciál budoucího rozvoje s ohledem na přímé spojení z Plzně na Šumavu, které je atraktivní pro dálkové cyklisty, a dopravní funkci části trasy z Plzně do Klatov. Celková délka trasy na území kraje činí 93 km.

Trasou dotčené obce a ORP:

	Dotčené obce	ORP		Dotčené obce	ORP
1	Železná Ruda	Klatovy	12	Borovy	Přeštice
2	Hamry	Klatovy	13	Nezdice	Přeštice
3	Nýrsko	Klatovy	14	Lužany	Přeštice
4	Janovice nad Úhlavou	Klatovy	15	Příchovice	Přeštice
5	Klenová	Klatovy	16	Přeštice	Přeštice
6	Týnec	Klatovy	17	Dolní Lukavice	Přeštice
7	Lomec	Klatovy	18	Předenic	Přeštice
8	Klatovy	Klatovy	19	Čížice	Přeštice
9	Dolany	Klatovy	20	Štěnovice	Přeštice
10	Švihov	Klatovy	21	Útušice	Přeštice
11	Červené Poříčí	Klatovy	22	Plzeň	Plzeň

KČT 315 Brdská cyklostezka

Trasa byla v rámci Aktualizace koncepce nově zařazena mezi trasy nadregionální z důvodů uvedených v předchozím odstavci. Má pokračovat dále na území Středočeského kraje až do Dobříše, ale trasa dosud nebyla stabilizována. Celková délka trasy na území kraje činí 34 km.

Trasou dotčené obce a ORP:

	Dotčené obce	ORP		Dotčené obce	ORP
1	Plzeň	Plzeň	6	Spálené Poříčí	Blovice
2	Starý Plzenec	Plzeň	7	Míšov	Blovice
3	Šťáhlavy	Plzeň	8	Skořice	Rokycany
4	Nezvěstice	Plzeň	9	Strašice	Rokycany
5	Žákava	Blovice	10	Těně	Rokycany

Otavská cyklostezka

Iniciátorem projektu této říční trasy je Nadace Jihočeské cyklostezky, což je organizace Jihočeského kraje zřízená pro účely přípravy, výstavby a údržby cyklotras a cyklostezek Jihočeského kraje. Otavská cyklostezka začíná v jihočeském Zvíkově na soutoku Otavy s Vltavou, kde navazuje Vltavskou cyklostezku. Původním záměrem bylo dovést ji až k místu vzniku řeky Otavy, tj. k soutoku řek Křemelné a Vydry na šumavské Čenkově Pile. Z výše uvedených objektivních důvodů bylo od tohoto záměru upuštěno a Otavská cyklostezka nově končí v Kašperských Horách. Na území kraje vstupuje v Horažďovicích, dále pokračuje přes Rabí, Sušici, Dlouhou Ves a Radešov do Kašperských Hor, kde končí. Celková délka trasy na území kraje činí 41 km.

Trasou dotčené obce a ORP:

	Dotčené obce	ORP
1	Kašperské Hory	Sušice
2	Rejštejn	Sušice
3	Hartmanice	Sušice
4	Dlouhá Ves	Sušice
5	Sušice	Sušice
6	Rabí	Sušice
7	Žichovice	Sušice
8	Hejná	Horažďovice
9	Velké Hydčice	Horažďovice
10	Malý Bor	Horažďovice
11	Horažďovice	Horažďovice

Významné regionální trasy

(v grafické části značené zeleně, viz část výkresové dokumentace D)

Vnitřní krajský okruh

Trasa je koncipována jako paralela k Plzeňskému okruhu, což je trasa KČT 2151, která je součástí Generelu cyklistických tras města Plzně, a z toho důvodu není předmětem tohoto dokumentu. Ve výkresové části je uvedena informativně. Vnitřní krajský okruh je radiálním propojením nejvýznamnějších tras krajské páteřní sítě. Je převážně veden po již vyznačených trasách a nabízí zajímavou alternativu pro výkonnostní a dálkové cyklisty k poznání vnitrozemí kraje s místem startu i dojezdu např. v Plzni. Celková délka okruhu činí 247 km, jedná se o nejdelší trasu krajské páteřní sítě.

Trasou dotčené obce a ORP:

	Dotčené obce	ORP		Dotčené obce	ORP
1	Úterý	Nýřany	39	Čmelíny	Nepomuk
2	Bezvěrov	Kralovice	40	Mohelnice	Nepomuk
3	Manětín	Kralovice	41	Tojice	Nepomuk
4	Hvozd	Kralovice	42	Nepomuk	Nepomuk
5	Dražeň	Kralovice	43	Mileč	Nepomuk
6	Pláně	Kralovice	44	Kozlovice	Nepomuk
7	Plasy	Kralovice	45	Neurazy	Nepomuk
8	Kopidlo	Kralovice	46	Mlýnské Struhadlo	Klatovy
9	Kozojedy	Kralovice	47	Újezd u Plánice	Klatovy
10	Kožlany	Kralovice	48	Plánice	Klatovy
11	Černíkovice	Kralovice	49	Předslav	Klatovy
12	Slatina	Kralovice	50	Ostřetice	Klatovy
13	Chříč	Kralovice	51	Klatovy	Klatovy
14	Zvíkovec	Rokycany	52	Dolany	Klatovy
15	Chlum	Rokycany	53	Poleň	Klatovy
16	Mlečice	Rokycany	54	Černíkov	Klatovy
17	Kladruby	Rokycany	55	Všepadly	Domažlice
18	Hlohovice	Rokycany	56	Únějovice	Domažlice
19	Kamenec	Rokycany	57	Kanice	Domažlice
20	Radnice	Rokycany	58	Blížejev	Horšovský Týn
21	Přívětice	Rokycany	59	Osvračín	Horšovský Týn
22	Těškov	Rokycany	60	Hlohová	Horšovský Týn
23	Holoubkov	Rokycany	61	Staňkov	Horšovský Týn
24	Medový Újezd	Rokycany	62	Štichov	Stod
25	Mýto	Rokycany	63	Čečovice	Stod
26	Strašice	Rokycany	64	Bukovec	Stod

Aktualizace koncepce rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Plzeňském kraji

27	Hůrky	Rokycany	65	Černovice	Stod
28	Dobřív	Rokycany	66	Velký Malahov	Horšovský Týn
29	Hrádek u Rokycan	Rokycany	67	Zhoř	Tachov
30	Mirošov	Rokycany	68	Kladruby	Tachov
31	Příkosice	Rokycany	69	Stříbro	Tachov
32	Trokavec	Rokycany	70	Sytno	Tachov
33	Spálené Poříčí	Blovice	71	Vranov	Tachov
34	Borovno	Blovice	72	Kšice	Stříbro
35	Nové Mitrovce	Blovice	73	Cebiv	Stříbro
36	Čížkov	Nepomuk	74	Konstantinovy Lázně	Stříbro
37	Mladý Smolivec	Nepomuk	75	Bezručice	Stříbro
38	Kasejovice	Nepomuk	76	Úterý	Nýřany

Tachovská cyklostezka

Trasa spojuje dvě největší sídla v okrese Tachov, mezi kterými je doložena poměrně intenzivní motorová doprava, včetně nákladní a kamionové, s ohledem na nájezd na D5 u Stříbra. Je primárně koncipovaná jako cykloturistická, ale má potenciál stát se v budoucnu dopravním spojením mezi těmito sídly.

Trasou dotčené obce a ORP:

	Dotčené obce	ORP
1	Tachov	Tachov
2	Tisová	Tachov
3	Kočov	Tachov
4	Bor	Tachov
5	Ošelín	Tachov
6	Svojšín	Tachov
7	Benešovice	Tachov
8	Stříbro	Tachov

Kvantifikace tras

V případě souběhu tras je v kvantifikaci započítána jen délka trasy vyššího řádu.

Mezinárodní trasy

Trasa	Délka v km
EuroVelo 4	13
EuroVelo 13	158
KČT 3	127
KČT 37	150
Celkem	448

Nadregionální trasy

Trasa	Délka v km
KČT 31	58
KČT 33	30
KČT 35	46
KČT 36	82
KČT 38	93
KČT 315 Brdská cyklostezka	34
Otavská cyklostezka	41
Celkem	384

Významné regionální trasy

Trasa	Délka v km
Vnitřní krajský okruh	247
Tachovská cyklostezka	41
Celkem	288

Plzeňský kraj celkem	1 120 km
-----------------------------	-----------------

Z uvedené kvantifikace plyne, že pokud bude Plzeňský kraj garantem rozvoje páteřní sítě tras v tomto rozsahu ve smyslu jejich uvedení do uživatelsky komfortního stavu a také garantem jejich průběžné obnovy a údržby, je to úkol velmi ambiciózní. Z této kvantifikace také lze dobře plánovat finanční prostředky zejména na obnovu a údržbu tras.

2.3.4 Prostupnost veřejné a cyklistické dopravy

Prostupnost veřejné a cyklistické dopravy je po cyklistické infrastruktuře druhým nejdůležitějším pilířem dalšího rozvoje cyklistiky. Je to široce

diskutované téma, které však klade velké nároky na koordinovaný postup, který je však často za hranicí možností kraje.

Pro toto téma je vžitý anglický termín **Bike and Ride**. Příkladem může být jízda k železniční stanici na kole, následné využití dopravy vlakem a dále pokračování v osobní přepravě např. za prací autobusem. Pro tento systém je důležitá infrastruktura, která by umožnila bezpečné uschování jízdního kola v prostorách železniční stanice, což je právě onen aspekt, který naráží na koordinaci kraje s přepravcem, tedy ČD.

Základní ideou systému je propojování měst s venkovem, kdy cyklistická a veřejná doprava jsou vnímány jako jeden celek, kde kolo je součástí systému veřejné dopravy, resp. kombinované dopravy, což má vést ke snižování problémů s automobilovou dopravou ve městech.

Pokrytí kraje železničními zastávkami je dostačující, problémem je právě nedostatečná vybavenost stanic pro bezpečnou úschovu kol, což neposkytuje potenciálním uživatelům systému důvod pro přesezení z auta na kolo. Je nutné konstatovat, že aktuální stav vybavenosti železničních stanic v kraji infrastrukturou pro cyklisty je tristní, až na drobné výjimky (Nepomuk) prakticky nulový. Což bohužel platí i pro krajské město Plzeň. O vybavenosti železničních stanic cyklogarážemi či parkovacími domy pro kola nelze vůbec hovořit. Prakticky totéž lze konstatovat pro autobusové stanice. Je tedy zřejmé, že bez intervence státní dopravní politiky ve smyslu povinnosti veřejného dopravce ČD začlenit do své investiční politiky i náklady na výstavbu infrastruktury pro cyklisty v uzlových železničních stanicích se téma Bike and Ride s největší pravděpodobností nepohne kupředu.

Z toho důvodu je nutné tematiku propojení veřejné a cyklistické dopravy zatím omezit na přepravu jízdních kol veřejnými dopravními prostředky, tedy přímo vlakovými soupravami formou tzv. spoluzavazadla. Cestující si jízdní kolo nakládá a vykládá sám bez asistence zaměstnanců ČD. Tato přeprava je možná ve vlacích označených symbolem jízdního kola, kde se kola přepravují v rozšířených vyhrazených prostorech, popř. ve specializovaných vagoncích, kde jsou během přepravy pod dozorem zaměstnanců ČD. Kolo je však možné vzít i do vlaků neoznačených symbolem jízdního kola, a to na tzv. představek, za předpokladu, že pro daný spoj naopak neplatí vyloučení jízdních kol z přepravy.

ČD kromě přeprav jízdních kol provozují pod značkou ČD Bike ve vybraných stanicích také půjčovny jízdních kol. Cykloturista může

většinou kolo vrátit i v jiné stanici, než si ho vypůjčil. Půjčovny jsou zpravidla v provozu od 01. 04. do 31. 10., vybrané půjčovny celoročně. Tato služba je však v kraji k dispozici pouze v železničních stanicích Plzeň, Klatovy, Tachov a Domažlice, což je zcela nedostatečné. [Půjčovny kol ČD Bike | České dráhy \(cd.cz\)](#).

V rámci autobusové dopravy jsou jízdní kola přepravována buď ve speciálních přívěsných cyklovozcích a nebo v již zabudovaných přepravních prostorech pro kola v závislosti na vozovém parku dopravce.

O službách specializovaných cyklovlaků a cyklobusů v průběhu turistické sezóny zřizovaných krajem je pojednáno v návrhové části dokumentu.

2.3.5 Koordinace cyklistické dopravy

Za třetí nejdůležitější pilíř rozvoje cyklistické dopravy a cykloturistiky považujeme způsob koordinace jejích aktérů i účastníků, se kterou souvisí vybavení personálními a finančními prostředky. Lze konstatovat, že právě neujasněnost této struktury byla v minulých letech na území kraje důvodem jisté chaotičnosti a neefektivity jak v navrhování tras, tak v budování i údržbě cyklistické infrastruktury.

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

Krajskou úroveň zastupuje krajský cyklokoordinátor, který je spojovacím článkem mezi národní úrovní a krajskou koncepcí rozvoje cyklistiky ve všech jejích aspektech. Koordinuje naplňování jednotlivých opatření, spolupracuje na jejich realizaci s veřejnou správou i podnikatelskými subjekty a připravuje podklady pro finanční plánování. Z toho důvodu by měl mít k dispozici velmi konkrétní a přesné informace od regionálních koordinátorů, což však bohužel neplatí, a často je proto nucen jejich roli suplovat. Jeho specifickou rolí je pak koordinace a iniciování činností kolem mezinárodních a krajských cyklistických koridorů. V Plzeňském kraji je tato pozice zřízena na odboru dopravy, což považujeme za smysluplné rozhodnutí, které posiluje roli cyklistiky jako plnohodnotného způsobu dopravy.

Regionální úroveň zastupují, resp. měli by zastupovat, regionální či městští koordinátoři cyklistické dopravy. Není podstatné, zda takto

pojmenovaná pozice na regionální úrovni je zřízena, důležitější je, zda nějaká pozice tuto problematiku vůbec má v gesci. A zde je základní problém celého systému. Jak bylo zjištěno při terénním průzkumu na území žádného z ORP s výjimkou Magistrátu města Plzně tato pozice zřízena není a nelze ani konstatovat, že by v některém ORP byla cyklistika explicitně začleněna do gesci nějaké jiné pozice. Jen s obtížemi se dařilo najít pracovníka, který by se mohl či chtěl k této problematice za ORP vyjádřit a dělo se tak v rámci nejrůznějších pozic, jak dokládá tabulka v analytické části. Roli regionálního koordinátora v některých případech suplují manažeři svazků obcí či manažeři místních akčních skupin, popř. manažeři vznikajících destinačních managementů. Žádná z těch variant není optimální, neboť v jejich zorném poli je obvykle akcentována problematika cestovního ruchu jako takového, méně už problematika technického stavu infrastruktury, plánování jejího rozvoje, resp. její pasportizace a následné údržby, a prakticky vůbec problematika cyklistické dopravy. Zde vidíme roli kraje jako vyššího článku státní správy jako zásadní v tom, aby byl iniciátorem zřízení těchto pozic, popřípadě začlenění problematiky cyklisty do již existujících pozic v rámci všech ORP. Je nutné konstatovat, že doplnění struktury o tento de facto chybějící článek je zásadním limitem dalšího rozvoje cyklistiky v kraji. Důsledkem absence tohoto chybějící článku struktury také je, že prakticky žádné ORP se rozvoji cyklistiky na svém území systematicky nevěnuje a pokud, je to spíše motivováno osobním zájmem jednotlivců, než systémovým opatřením. I tuto skutečnost vnímáme jako zásadní limit, neboť vzhledem k ekonomickému potenciálu cyklistiky by se přístup k ní měl změnit z pozice nadšených aktivistů a propagátorů, která dominovala na přelomu tisíciletí, spíše do pozice kompetentních profesionálů vybavených také potřebnými pravomocemi.

Dále je třeba zmínit organizace a spolky, které jsou ve větší či menší míře v rozvoji cyklistiky aktivní, které mohou i v krajském měřítku k jejímu rozvoji přispět.

Klub českých turistů

KČT je tradiční organizací s historií sahající do roku 1888. Dnes má 40 000 členů a velké množství partnerů. Je duchovním otcem a správcem pěšího turistického značení. KČT se s ohledem na tuto tradici turistického značení chopil role metodika cykloturistického značení a také správce ve smyslu přidělování čísel cyklotras. V některých případech funguje také jako subjekt, který realizuje údržbu cykloturistického značení.

ČEMBA – Česká mountain biková asociace

Byla založena na cyklokonferenci v roce 2007 po vzoru mezinárodní mountain bikové asociace IMBA se sídlem v USA. Sdružuje na dobrovolné

bázi bikery z celé ČR. ČEMBA je metodikem značení terénních stezek a názvosloví bike turistiky.

Nadace Partnerství

Nadace Partnerství byla založena v roce 1991 a patří mezi nejvýznamnější environmentální organizace v ČR. Kromě řady jiných aktivit je také hnací silou v rozvoji EuroVelo tras, koordinuje v ČR trasy Greenways a projekt certifikace Cyklisté vítáni a provádí monitoring cyklistů i pěších.

Centrum dopravního výzkumu

Jde o příspěvkovou organizaci Ministerstva dopravy, která je jedinou veřejnou výzkumnou institucí v ČR zabývající se otázkami dopravy. Jednou ze zkoumaných oblastí je i cyklistická doprava a cykloturistika.

Asociace měst pro cyklisty

Asociace spojuje města podporující cyklistickou dopravu a cykloturistiku s cílem zlepšení podmínek pro jejich rozvoj. Je celostátní, dobrovolnou, nepolitickou a nevládní organizací založenou jako zájmové sdružení právnických osob.

Dalšími subjekty, které na území kraje v různé míře ovlivňují rozvoj cyklistické dopravy a cykloturistiky jsou:

Města a obce - iniciace projektů, realizace projektů, provádění cyklistického značení, doplnění mobiliáře. Jde o nejvýznamnější subjekty v rámci systému, které jsou obvykle v roli investora těch nejvýznamnějších aktivit.

Svazky obcí a mikroregiony - iniciace projektů, provádění cyklistického značení, doplnění mobiliáře.

Místní akční skupiny (MAS) - iniciace projektů, provádění cyklistického značení, doplnění mobiliáře.

Lokální destinační management - iniciace projektů, provádění cyklistického značení, doplnění mobiliáře. Jde o relativně nový fenomén, je to systém řízení a organizace v destinaci (město, region, kraj), založený na spolupráci poskytovatelů služeb, tj. komerčních subjektů, neziskových organizací a veřejných institucí. V zemích západní Evropy jsou nejkompaktnější formou organizace a řízení cestovního ruchu. V Plzeňském kraji jsou zatím dvě certifikované destinační společnosti – Mikroregion Šumava západ a Plzeň – turismus, další dvě společnosti – Český les a Sušicko – se k certifikaci připravují.

Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD) – správa a údržba dálnic a silnic I. třídy.
Správa a údržba silnic Plzeňského kraje (SÚS PK) – správa a údržba silnic II. a III. třídy, partner pro rozvoj cyklodopravy a cykloturistiky v rámci silnic II. a III. třídy.

České dráhy a. s. (ČD) – provozovatel veřejné dopravní obslužnosti, správce nemovitostí.

Správa železniční dopravní cesty s. o. (SŽDC) – správce železniční infrastruktury, partner pro rozvoj cykloturistiky v případě zřizování či výstavby objektů pro úschovu kol v železničních stanicích.

Lesy ČR s. p. – partner pro rozvoj cykloturistiky v rámci lesních cest, popř. pro výstavbu MTB stezek.

Povodí Vltavy s. p. – partner pro rozvoj cykloturistiky v říčních nivách, popř. po hrázích rybníků.

Policie ČR – partner pro rozvoj cyklodopravy a cykloturistiky v dopravním prostoru.

2.3.6 Údržba a obnova značení cyklistických tras

Tuto oblast lze považovat za čtvrtý pilíř rozvoje cyklistické dopravy a cykloturistiky. Jde o oblast tradičně opomíjenou a zanedbávanou, ačkoli je příjemcem značného objemu finančních prostředků, které nejsou na první pohled tak zřetelné jako finanční prostředky investičního charakteru, přesto zásadně významné, aby byla zajištěna udržitelnost celého systému cyklistické infrastruktury. Je třeba konstatovat, že v této oblasti zatím chybí jakákoli systémová opatření a údržba tras je prováděna různými subjekty víceméně nahodile, pokud je prováděna. Efektivita údržby navazuje na třetí pilíř rozvoje, tedy koordinaci cyklistické dopravy, resp. na třetí absentující úroveň regionálních či lokálních koordinátorů. Současný systém údržby a obnovy není přehledný ani pružný, nemá nastavené priority ani odpovědnosti. Pro území Plzeňského kraje neexistuje jednotný pasport značení, se kterým by bylo možné aktivně pracovat.

V oblasti údržby značení je nutné rozlišit dvě na sebe navazující úrovně:

Pasportizace značení

Garantem cyklistického značení a koordinátorem sítě tras, který současně provádí kontrolu a následnou údržbu těchto tras, je v současné době v ČR KČT. Není však jediným subjektem, který se touto aktivitou zabývá. Cyklistické značení realizují také města, obce a svazky obcí, často však

v rozporu se zásadami pro umístování dopravního značení, neboť umístování značení pro cyklisty podléhá stejné legislativě, jako jakékoliv jiné dopravní značení. Často chybí souhlas vlastníků dotčených pozemků s umístěním značení. Problémem je i vlastnictví cyklistického značení, které nemá žádnou strukturu, z čehož plyne i chaotičnost v jeho údržbě. Za stav značení má primárně odpovídat jeho vlastník. Značení je ale v současné době ve vlastnictví různých subjektů, měst, obcí, svazků obcí, a také různých občanských sdružení a v neposlední řadě i SÚS PK. Ale také se lze setkat se značením, jehož vlastník je neznámý, ke kterému se nikdo nehlásí. Stávající systém značení, který byl většinou realizován v uplynulých 20 letech, přestává korespondovat se skutečným stavem v terénu. Důvodem je, že hlavní cyklistické koridory z důvodu výstavby cyklostezek jsou někdy vedeny mimo původně navržené trasy a přeznačení se buď z důvodů nedostatečné koordinace či chybějících finančních zdrojů či chybějící dokumentace nového stavu značení nepodařilo zrealizovat. U dálkových tras (typicky EuroVelo) někdy dochází ke specifické situaci, kdy trasa je složena z dílčích úseků tras nižšího řádu, přičemž není respektována kontinuita trasy řádu vyššího, což pro cyklistu, který není vybaven GPS, je zmatečné, protože v rámci jedné trasy se několikrát změní její číslování. Z uvedeného plyne, že je nezbytně nutné vytvořit na úrovni kraje jednotný systém pasportizace, který bude časově, územně a věcně jasně definován, a za který by měli odpovídat především regionální koordinátoři včetně jejich odpovědnosti za přenos informací na krajskou úroveň. Bude nutné postupně začít s pasportizací všech cyklistických tras, včetně těch lokálních. Takto vzniklé regionální databáze by se měly stát podkladem pro databázi na krajské úrovni, protože zřejmě bude nutné ty lokální propojit a centralizovat. Současné geografické programy jsou velmi silným nástrojem, který by umožnil vytvoření uživatelsky příjemné interaktivní mapy Plzeňského kraje, ve které by byly prostřednictvím GPS souřadnic přesně identifikovány všechny elementy dopravního značení pro cyklisty na území kraje. Takový nástroj by pak byl velmi silným systémovým nástrojem pro údržbu značení.

Financování údržby a obnovy

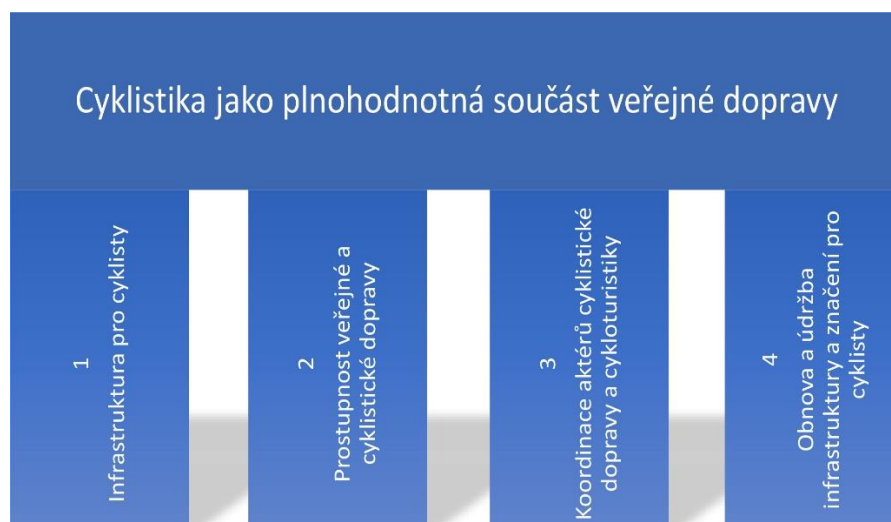
I tato úroveň je poznamenána nesystematičností. KČT každoročně dostává ze zdrojů MMR na údržbu značení tras určitý obnos, který je však s ohledem na celorepublikovou působnost KČT marginální. Na obnově značení podél silnic II. a II. třídy, které má ve správě, se podílí také SÚS PK. V marginální míře se na obnově značení podílí také města, obce a svazky obcí. Hlavní tíhu financování obnovy a údržby značení tedy nese Plzeňský kraj. Ani na krajské úrovni však obnova a údržba značení dosud nemá svou vlastní rozpočtovou kapitolu.

2.4 Východiska pro návrhovou část

2.4.1 Kritické body

Kritické body jsou definicí problémových tematických okruhů a to především takových, jejichž řešení je v kompetenci místních subjektů/aktérů, tedy především Plzeňského kraje.

Pro účely tohoto dokumentu, který jako koncepční není a nemůže být podrobným manuálem k použití, ale vymezením koridorů, kterými by se další rozvoj cyklistiky v Plzeňském kraji měl nadále ubírat, je definujeme symbolikou „čtyř pilířů“. Tyto „pilíře“ jsou nezbytnou nosnou konstrukcí výsledného produktu. Za velmi důležité považujeme zdůraznit, že rozvoj všech čtyř „pilířů“ by měl probíhat paralelně, neboť akcentací kteréhokoli z nich se oslabí účinnost ostatních tří, resp. žádný z nich bez ostatních tří nevede k požadovanému cíli, tedy produktu, kterým je „**Cyklistika jako plnohodnotná součást veřejné dopravy**“. Tuto větu považujeme za motto tohoto dokumentu.



Infrastruktura pro cyklisty

Pro potřebu koncepčního dokumentu nepovažujeme za účelné rozdělovat tento „pilíř“ na infrastrukturu pro cyklistickou dopravu a infrastrukturu pro cyklistickou turistiku. V obou segmentech se jedná primárně o totéž, tedy o výstavbu jednoúčelových komunikací pro cyklisty, resp. o vytvoření komfortních podmínek pro uživatele cyklistických tras. V segmentu cyklistické dopravy je s ohledem na každodennost provozu prakticky jedinou možnou formou požadovaného dopravního spojení výstavba nové cyklostezky, v segmentu cykloturistiky je uvažována kromě výstavby cyklostezek i kultivace povrchu stávajících komunikací, po kterých jsou cyklotrasy vedeny, pokud z jakéhokoli důvodu není možné či účelné budovat cyklostezky. Je nutné konstatovat,

že v této oblasti existuje v Plzeňském kraji obrovský investiční deficit. Je evidentní, že kraj, resp. rozpočet kraje, není tím subjektem, který by mohl a měl nést ze svých zdrojů hlavní tíži financování rozvoje v této oblasti, jakkoli se o to formou dotačního titulu určeného pro přípravu a částečně i realizaci staveb čím dál tím více snaží. Tím jsou a do budoucna jistě stále budou obce, resp. svazky obcí, s využitím zdrojů různých národních a evropských dotačních titulů. **Role kraje by měla být rolí iniciátora, koordinátora a inspirátora**, neboť stále ještě v komunální sféře přetrvává překonané myšlenkové kliše, že cyklistika je v pořadí rozvojových priorit na jednom z posledních míst. Demografické trendy posledních let ale ukazují, že to tak opravdu není, že celá řada lidí a zejména těch mladých zakládajících rodiny spojuje svou vizi života na venkově, resp. „cesty z města“ právě i s vizí alternativní bezmotorové a tudíž i beznákladové dopravy do práce, do škol, k lékaři apod. Plyne z toho, že infrastruktura pro cyklistickou dopravu se stává jedním ze stejně důležitých rozhodovacích kritérií pro „cestu z města“ jako dostupnost jakákoliv jiné občanské vybavenosti. Pokud tedy mezi priority Plzeňského kraje patří zamezení univerzálního trendu vylidňování venkova, pak platí, že budování infrastruktury pro cyklisty je jednou z cest, které k tomuto cíli bezpochyby vedou.

Zásadním limitem při budování infrastruktury pro cyklisty jsou **vlastnické vztahy k dotčeným pozemkům**. Pokud se vyloučí soukromí vlastníci, jedná se o víceméně ustálený soubor veřejných vlastníků a státních organizací, typicky např. Lesy ČR, ale také Povodí Vltavy s. p., ČD a. s. SŽDC s. o., Státní pozemkový úřad a Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových. Zde se nabízí pro kraj poměrně široké pole působnosti k jednání s těmito organizacemi s cílem systémově vymezit a kodifikovat podmínky, za kterých je budování cyklistické infrastruktury na jejich pozemcích možné. Jde o to, že při přípravě konkrétního projektu je nutné vždy jednat s místně příslušnou organizační jednotkou dané organizace, které však k problematice přistupují různě, a finálně pak daný požadavek na využití pozemku stejně obvykle skončí v ústředí dané organizace, ne-li krajské, pak celostátní. Zkušenost ukazuje, že vytvoření univerzálně platných standardizovaných zásad pro přípravu cyklistické infrastruktury na pozemcích ve vlastnictví těchto organizací by bylo užitečné.

Prostupnost veřejné a cyklistické dopravy

V rámci tohoto pilíře lze konstatovat, že zásadním problémem je de facto neexistence systému Bike and Ride, jak již bylo zmíněno výše. Je však třeba zůstat realisty. Nelze čekat, že státní akciová společnost České dráhy, vzhledem k ekonomické situaci v jaké se nachází a dlouhodobým vnitřním organizačním problémům začne systémově ve svých investičních záměrech a na svých pozemcích zohledňovat zájmy cyklistické dopravy

a přepravy a realizovat terminály pro cyklisty. Nepodařilo se to ani při tak rozsáhlé a investičně náročné akci, jako byla přestavba železničního uzlu Plzeň, nelze to tedy reálně ani čekat u regionálních železničních stanic. Ve střednědobém horizontu a do doby, než se tento nárok zohlední v příslušné legislativě, tedy zákonu č. 77/2002 Sb. o Českých drahách a navazujících zákonech a vyhláškách, je tedy velmi pravděpodobně nutné se spokojit se stavem popsaným v analytické části a soustředit se na efektivní opatření v oblasti autobusové dopravy a přepravy, ve které má kraj výrazně silnější pozici, neboť ji financuje. Je velkým pozitivem, že kraj má v této oblasti k dispozici vlastní plně kvalifikovanou organizaci POVED s. r. o., jejíž náplní práce je zohledňovat zájmy všech sociálních skupin při organizaci veřejné dopravy. Text uvedený k tomuto pilíři v návrhové části byl s touto organizací konzultován a je v souladu v náhledem jejích pracovníků.

Koordinace aktérů cyklistické dopravy a cykloturistiky

Na krajské úrovni dosud neexistuje jednotný systém řízení, přenosu informací a koordinace rozvoje záměrů v oblasti cyklodopravy a cykloturistiky a tak jak směrem horizontálním - uvnitř struktur kraje, tak i vertikálním - tedy směrem ven a dolů na úroveň měst a obcí či směrem ven a nahoru na úroveň státu.

Je-li role kraje rolí iniciátora a inspirátora, resp. donátora, a rolí obcí a měst role realizátorů konkrétních projektů, pak je třeba docílit stavu, kdy komunikace mezi těmito úrovněmi bude výrazně intenzivnější a především pravidelná. Protože jen z pravidelnosti pramení zvyk a jen zvyk vede ke změně současného stavu.

Absence třetí krajské koordinační úrovně na úrovni ORP již byla zmíněna. Stejně tak byla zmíněna absence pasportizačních dokumentů, v ideálním případě interaktivní mapy všech tras pro cyklisty na území kraje, tzn. tras mezinárodních, nadregionálních, regionálních, ale i lokálních, včetně GPS souřadnic jejich značení. Tento silný nástroj by zásadním způsobem usnadnil, zefektivnil ale i zlevnil proces následné údržby a obnovy značení pro cyklisty.

Za další slabé místo v této oblasti lze považovat absenci relevantních dat o cyklodopravě a cykloturistice. Dostupná data jsou buď zastaralá a nebo vycházejí z poměrně malých souborů a chybí jim pravidelná opakovanost, nelze je tedy považovat za relevantní v tom smyslu, aby bylo možné podle nich usuzovat na trendy a jejich vývoj. Jejich absence je ale také důsledkem stavu, že se nikdo nezabývá přesnou definicí zadání pro jejich sběr, resp. definicí toho jaké informace z jejich vyhodnocení očekávají. A je samozřejmě otázkou kdo by se sběrem těchto dat měl zabývat a z jakých zdrojů by sběr a vyhodnocení těchto dat mělo být financováno.

Do problematiky tohoto pilíře spadá i otázka nejednotnosti přístupu veřejnoprávních orgánů, především Policie ČR v jednotlivých okresech, při zřizování jízdních pruhů v extravilánu, tj. na komunikacích, kde může být dosahováno rychlosti motorové dopravy až 90 km/hod., zřizování cyklopruhů na silnicích II. a III. třídy v intravilánu obcí a měst, či povolování jízdy cyklistů po málo využívaných chodnících. Zde by určitě bylo vhodné navázat dlouhodobý kontakt mezi krajem a Policí ČR - Krajským ředitelstvím Policie Plzeňského kraje, resp. jejím Dopravním inspektorátem, a v rámci této komunikace dosáhnout standardizovaného přístupu.

Obnova a údržba infrastruktury a značení pro cyklisty

Stávající způsob údržby a obnovy cyklistického značení i mobiliáře tras je nepřehledný, chaotický a nesystémový. Zásadním problémem je, že značení je zastaralé a nekoresponduje s rozvojem tras, se změnami v jejich trasování, často také nekoresponduje s fyzickým stavem v terénu. V souvislosti se zemědělským a lesním hospodařením dochází často k likvidaci tohoto značení, k jeho likvidaci dochází i při realizaci stavebních prací v intravilánech měst a obcí. Údržba značení je dlouhodobě finančně silně poddimenzovaná. Je třeba také konstatovat, že samotné značení je v mnoha případech s úsporných důvodů prováděno velmi reduktivním způsobem, kdy se na jeden sloupek osazuje značení pro oba směry, kdy v dlouhých i několikakilometrových úsecích značení zcela chybí, apod., což v některých případech výrazně snižuje komfort uživatelů tras, někdy až do fáze mediálně ventilovaného znechucení, což je pro celou oblast cykloturistiky jistě škoda. Nelze spoléhat na to, že všichni uživatelé tras jsou vybaveni telefony s aplikacemi, které orientaci v terénu usnadňují.

Za zásadní v této oblasti považujeme sjednocení systému. Je otázkou má - li mít odpovědnost za stav značení jeho vlastník, což je ze zákona subjekt, který značení dané trasy financoval bez ohledu na zdroj těchto financí, a nebo regionální cyklokoordinátor, jehož existence je nutnou podmínkou pro revitalizaci „pilířů“ koordinace i obnovy a údržby značení, jak již bylo zmíněno dříve. Jsme přesvědčeni, že by to měl být regionální cyklokoordinátor, který by měl být součástí vertikální linie řízení celého systému z kraje, a proto také přenos informací by měl v této vertikální linii lépe fungovat. Dalším důvodem podporujícím toto řešení je, že vlastníků značení může být v daném regionu celá řada (obce, svazky obcí, spolky), a také proto, že se, alespoň zpočátku než se vytvoří potřebná struktura, mohou vyskytovat úseky tras, ve kterých je vlastník značení neznámý.

2.4.2 SWOT analýza

SWOT analýza je zkratkou anglických slov Strengths (silné stránky), Weakness (slabé stránky), Opportunities (příležitosti) a Threats (hrozby).

Silné a slabé stránky hodnotí vnitřní parametry zkoumaného systému (území), které ale jsou ovlivnitelné aktivitou jednajících aktérů. Silné stránky zahrnují komparativní a konkurenční výhody pro jakékoliv typy rozvojových aktivit, slabé stránky jsou pak veškeré faktory, které limitují nebo ohrožují tyto aktivity. Tato část SWOT analýzy se nazývá „vnitřní analýza“. Naopak „vnější analýza“ se nazývá druhá část SWOT analýzy, která se zabývá příležitostmi a hrozbami vztahujícími se k vnějšímu prostředí. V té se vyhodnocují faktory a procesy, které v převážné míře nejsou ovlivnitelné jednajícími aktéry v daném území, avšak jejich možné účinky a dopady je důležité zohlednit. SWOT analýza je základem pro formulaci cílů a opatření pro návrhovou (projekční) část, která má adekvátně reagovat na silné a slabé stránky řešeného území a při tom zohledňovat vnější příležitosti a hrozby.

Silné stránky

- Plzeňský kraj má díky své krajinářské a historicko – kulturní rozmanitosti velmi dobré podmínky pro rozvoj cykloturistiky.
- Vysoká obliba turistického regionu Šumava mezi cykloturisty ale i bikery.
- Existence atraktivních mezinárodních dálkových tras (EuroVelo 13, KČT 37).
- Existence řady certifikovaných stravovacích a ubytovacích zařízení „Cyklisté vítání“.
- Rozšiřující se nabídka v oblasti terénní cyklistiky (Radnicko v povodí Berounky, Železnorudsko).
- Existence krajského dotačního titulu zaměřeného na podporu technické přípravy výstavby a rekonstrukcí cyklostezek a cyklotras.
- Existence funkce krajského cyklokoordinátora na odboru dopravy, resp. odborné pracovní skupiny pro cyklodopravu a cykloturistiku.
- Existence specializované krajské organizace POVED s. r. o. zaměřené na organizaci veřejné dopravy.

Slabé stránky

- Plzeňský kraj má z hlediska běžných cykloturistů náročnou morfologii terénu, která na ně klade vyšší fyzické nároky, než v rovinnatých krajích cykloturistice zaslíbených. Vodní toky jsou obvykle ostře zaříznuté do krajiny.
- S ohledem na morfologii terénu zcela chybí komerčně atraktivní trasy podél vodních toků, jako v moravských krajích (Labská cyklostezka, Baťův kanál, Moravská stezka), resp. po hrázích rybníků, jako v Jihočeském kraji.

Aktualizace koncepce rozvoje cykloturistiky a cyklo dopravy v Plzeňském kraji

- Výrazný deficit v oblasti infrastruktury a to nejen ve výstavbě cyklostezek, ale i ve stavebních úpravách povrchů cyklotras.
- Problematické majetkoprávní vztahy, resp. absentující standardy pro zřizování cyklostezek a cyklotras na pozemcích veřejných vlastníků.
- Nefunkční systém koordinace aktérů cyklo dopravy a cykloturistiky, resp. zcela absentující úroveň regionálních cyklokoordinátorů.
- Nefunkční a finančně silně poddimenzovaný systém údržby a obnovy cyklistického značení.
- Absence krajského pasportu cyklostezek a cyklotras včetně jejich značení jako nástroje pro efektivní organizaci systému obnovy a údržby cyklistického značení.
- Absence infrastruktury pro elektro kola jako jsou dobíjecí stanice a servisy.
- Absence systematického monitoringu (sběru dat) cyklistické dopravy a cyklistické turistiky a to jak dat kvalitativních, tak i kvantitativních.
- Absence krajského dotačního titulu na realizaci výstavby cyklostezek, resp. na opravu povrchů cyklotras.
- Nejednotný a nejasný přístup Dopravního inspektorátu Krajského ředitelství Policie ČR ke zřizování jízdních pruhů v extravilánech obcí a měst a cyklopruhů v jejich intravilánech, resp. k povolování jízdy na málo využívaných chodnících.
- Nízké povědomí zástupců obcí o přínosu cyklistiky pro rozvoj venkovských oblastí.
- Nízká projekční připravenost staveb směřujících k rozvoji cyklistické infrastruktury a neochota měst a obcí do této projekční přípravy investovat.

Příležitosti

- Trvale rostoucí zájem o rekreační sportovní vyžití a aktivní trávení volného času s kolem, ale také o využití kola jako dopravního prostředku.
- Masivní rozšíření elektrokol, které umožňují jízdu na kole širšímu spektru uživatelů a fyzicky méně zdatným osobám a také umožňují eliminovat nepříznivý morfologický profil kraje.
- Posilování informovanosti zejména mezi zástupci samospráv v tom smyslu, že rozvoj cyklistické infrastruktury je jedním z efektivních nástrojů posilování příznivého demografického vývoje.

Aktualizace koncepce rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Plzeňském kraji

- Účast kraje v národních projektech zaměřených na rozvoj cyklistiky, jako je Česko jede (koordinátor Czechtourism), Asociace měst pro cyklisty a z ní vyplývající výměna zkušeností.
- Propojování cykloturistiky s jinými formami turistiky v kraji, jako je agroturistika, pěší turistika ale i terénní cyklistika, a to spoluprací se vznikajícími destinačními společnostmi.
- Rozvoj systému bikesharing i v jiných městech, než je krajská metropole.
- Cyklistická infrastruktura jako plnohodnotná forma dopravní obslužnosti venkovských oblastí.

Hrozby

- Změna orientace politické reprezentace kraje ve vztahu k cyklodopravě a cykloturistice ve smyslu jejího utlumení ve prospěch jiných priorit.
- Deficit finančních prostředků potřebných pro rozvoj cyklistické infrastruktury a prostředků potřebných na obnovu a údržbu cyklistického značení.
- Deficit personálních a finančních kapacit při uvádění závěrů Aktualizace koncepce do praxe, resp. vše zůstane jen „na papíře“.
- Deficit kontrolních mechanismů, které by monitorovaly postupné dílčí kroky při uvádění závěrů Aktualizace koncepce do praxe.
- Sílicí pozice a rychlý rozvoj tradičních cyklistických regionů ve vztahu k cykloturistice.
- Pokračující nárůst preference individuální osobní motorové dopravy na úkor udržitelných forem dopravy, tj. dopravy veřejné i cyklistické.
- Pokračující stagnace v legislativě, která negativně ovlivňuje rozvoj cyklistické dopravy zejména směrem k rozvoji Bike and Ride.
- Pokračující stagnace resp. zanedbání cyklistické dopravy při tvorbě územně plánovací dokumentace, zejména Zásad územního rozvoje kraje.
- Pokračující stagnace v oblasti nakládání s pozemky veřejných vlastníků pro potřebu cyklistické infrastruktury.
- Pokračující stagnace v komunikaci s Dopravním inspektorátem Krajského ředitelství Policie ČR.
- Živelný a nekoordinovaný rozvoj cykloturistiky v některých zvláště žádaných a atraktivních lokalitách, jako se to již stalo v některých lokalitách NP Šumava, zejména v oblasti Modravy a Kvildy.

3. Strategická část

3.1 Úvod

V Analytické části byl analyzován stav a potřeby cyklodopravy a cykloturistiky na území kraje. Strategická část vychází z Analytické části a navrhuje opatření, které povedou ke zlepšení a dalšímu posilování pozice cyklistiky v obou těchto základních směrech. Dokument se zaměřuje na **významné a rozhodující skutečnosti a definuje hlavní rozvojové potřeby z pohledu celého území kraje**, tzn. je koncipován z krajského pohledu. Jeho účelem není definovat jednotlivé konkrétní postupové kroky v konkrétních lokalitách, resp. na jednotlivých trasách, ani osoby a subjekty odpovědné za jejich realizaci. Úlohou koncepčního dokumentu není vytvářet akční plán, to přísluší manažerským strukturám vybaveným příslušnými pravomocemi.

Smyslem Strategické části je formulace vize a rozhodujících kroků, resp. opatření, které vedou k jejímu naplnění.

Strategická část vychází z principu, že **za rozvoj cyklistiky na svém správním území je primárně odpovědné město/obec**. Úlohou kraje je vytvořit pro tento rozvoj optimální podmínky jak z hlediska organizace a koordinace prostředí i celého systému, tak i z hlediska podpůrného a motivačního financování. Tzn. jak bylo zmíněno v Analytické části, jeho rolí je role iniciátora, koordinátora a inspirátora.

Strategická část dále vychází z předpokladu, že efektivnější cestou k naplnění vize je koncentrace na užší segment cílů, u kterých lze reálně předpokládat, že je možné je v daném časovém horizontu naplnit, zejména proto, že jsou z hlediska kraje významně ovlivnitelné, než široké portfolio mnoha různých aktivit, které vyžadují náročnou koordinaci mnoha mezioborových aktérů a také předpokládají změnu vnějších podmínek, zejména legislativních, které jsou z hlediska kraje jen obtížně ovlivnitelné a pokud, tak v dlouhém časovém horizontu za vynaložení nepřiměřené energie, která pak může chybět při realizaci „bližších“ cílů.

Vzhledem k uvedenému je soubor opatření formulován stručně a koncentrovaně do několika zásadních kroků pro každý strategický pilíř. Je třeba si uvědomit, že každé opatření zahrnuje obsáhlý a časově náročný soubor činností, který, ačkoli je shrnut do koncentrované formulace, může být náplní práce na řadu měsíců, či dokonce několik let. Opatření jsou uvedena v posloupnosti, kterou Aktualizace koncepce považuje za efektivní

3.2 Definice vize

Za generální vizi Plzeňského kraje v oblasti cyklodopravy a cykloturistiky pro rok 2028 považuje tento dokument motto

„Cyklistika jako plnohodnotná součást veřejné dopravy“.

K jejímu naplnění vede **paralelní realizace obsahu čtyř pilířů** uvedených v Analytické části.

3.3 Obsah vize

Za obsah této vize Aktualizace koncepce považuje:

Pilíř 1 Infrastruktura pro cyklisty

Pátevní síť tras je v plném rozsahu zpracována do Zásad územního rozvoje Plzeňského kraje, to znamená, že při tvorbě jakékoli územně plánovací dokumentace na území kraje musí být tato síť respektována.

Je realizována pátevní síť tras, která je tvořena sítí plynule navazujících cyklostezek a stavebně kultivovaných cyklotras umožňujících bezpečné a uživatelsky komfortní spojení k požadovaným dopravním i turistickým cílům. Tato síť zcela eliminuje využití silnic I. třídy. Silnic II. třídy se dotýká velmi sporadicky jen v místech nezbytného křížení či ve velmi krátkých úsecích v délce do 1 km tam, kde území jiné řešení přemístění k dalšímu pokračování trasy nedovoluje. Tento limit je považován za axiom bezpečnosti cyklistů v Plzeňském kraji. Tyto úseky silnic II. třídy jsou opatřeny nezbytným vodorovným dopravním značením. Pátevní síť je v přiměřené míře vybavena doprovodnou infrastrukturou pro cyklisty, jako jsou odpočívky, stojany na kola, a informační tabule.

Je dokončeno značení, resp. přeznačení, všech pátevních tras tak, že koresponduje s Aktualizací koncepce a že koresponduje fyzický stav tras v terénu s jejich záznamem v mapách.

Všechny obce s rozšířenou působností mají pro své zastavěné území zpracován Generel cyklistické dopravy, který ale také zohledňuje návaznost na cyklistické trasy v extravilánu. V souladu s tímto Generalelem je realizována bezpečná prostupnost zastavěného území těchto sídel pro cyklisty alespoň formou vodorovného značení v hlavním či přidruženém dopravním prostoru. Součástí těchto generelů je také řešení dostupnosti veřejných budov pro cyklisty, to znamená také řešení umístění stojanů na kola a zajištění bezpečnosti uložených kol.

Jsou stabilizovány dotační programy kraje s dlouhodobou perspektivou určené pro podporu technické přípravy staveb a také pro podporu realizace těchto staveb a jsou saturovány přiměřenými částkami.

Pilíř 2 Prostupnost veřejné a cyklistické dopravy

Existuje dílčí prostupnost cyklistické a veřejné dopravy a to alespoň v oblasti autobusové dopravy a přepravy. Uzlové zastávky autobusové dopravy a zastávky v centrech cestovního ruchu jsou vybaveny úschovny pro kola. V oblasti dopravy a přepravy železniční je viditelný posun v tom smyslu, že investiční záměry správce železniční infrastruktury již prokazatelně zohledňují potřeby a zájmy cyklistiky.

Existuje systém sezónních cyklobusů, který zohledňuje jak požadavky cykloturistů na obslužnost nejzajímavějších cílů, lokalit a tras, ale také požadavky veřejnosti na veřejnou dopravu, které se mohou do jisté míry překrývat, a tím umožnit efektivní vytíženost těchto spojů. Je časově a místně koordinován s provozem vlakových spojů, které umožňují přepravu jízdních kol.

Je definována síť přestupních uzlů mezi železniční a autobusovou dopravou (typicky Klatovy, Sušice, Konstantinovy Lázně apod.), ve kterých jsou instalovány na pozemcích ve vlastnictví SŽDC boxy pro celodenní úschovu jízdních kol. Boxy jsou bez obsluhy a fungují bezhotovostně prostřednictvím Plzeňské karty, která celokrajskou působnost. Plzeňská karta je paměťová čipová karta fungující zejména jako nosič předplatného pro Integrovanou dopravu Plzeňského kraje a je provozována Plzeňskými městskými dopravními podniky. Její využití se již rozšířilo například do knihoven, škol, plaveckých bazénů nebo sportovních areálů jako rezervační prostředek. V roce 2019 byla představena nová tzv. Virtuální plzeňská karta, kterou si uživatel jako aplikaci nahraje do svého mobilního telefonu s operačním systémem Android nebo IOS, nebo do jakékoli platební karty.

Pilíř 3 Koordinace aktérů cyklistické dopravy a cykloturistiky

Existuje systém koordinace rozvoje cyklistiky na území kraje, který je vzájemně prostupný ve všech úrovních, má jasně stanovenou hierarchii, odpovědnosti a kompetence a zajišťuje bezproblémový přenos informací. Na úřadech všech obcí s rozšířenou působností existují regionální cyklokoordinátoři s jasně vymezenou náplní práce.

Existuje systém pravidelné komunikace se všemi obcemi v kraji, jejímž smyslem je seznámit obce jako hlavní nositele potenciálních investičních

záměrů s aktuálními trendy v cyklistice a prohlubovat jejich povědomí o tom, že cyklistika je plnohodnotnou součástí dopravní obslužnosti venkovských oblastí, stejně důležitou, jako je dostupnost jakýchkoli jiných služeb.

Existuje interaktivní pasport cyklistických tras Plzeňského kraje alespoň v rozsahu tímto dokumentem vymezené sítě. Požadované funkce pasportu:

Definice průběhu tras.

Definice umístění cyklistického značení formou GPS souřadnic.

Definice druhů komunikací danou trasou využívaných.

Definice stavu projektové přípravy, resp. stavu realizace připravovaných staveb na dílčích úsecích dané trasy.

Existují projednané a schválené standardy pro využití pozemků veřejných vlastníků pro potřebu cyklodopravy a cykloturistiky. Jedná se zejména o Lesy ČR, Státní pozemkový úřad a o Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, které obhospodařují velký rozsah lesních a polních cest, a také o Povodí Vltavy. Využití těchto standardů zjednoduší proces jednání s těmito vlastníky a zkrátí čas k jednání potřebný.

Pilíř 4 Obnova a údržba infrastruktury a značení pro cyklisty

Existuje systém pro pravidelnou obnovu a údržbu cyklistického značení, který navazuje na interaktivní pasport cyklistických tras a systém koordinace rozvoje cyklistiky, resp. jeho hierarchizaci. Primární odpovědnost mají regionální cyklokoordinátoři, jejichž povinností je pravidelná kontrola značení a doprovodné cyklistické infrastruktury. V rozpočtu kraje, resp. odboru dopravy a silničního hospodářství, jsou k dispozici adekvátní finanční prostředky na realizaci obnovy a údržby značení a také doprovodné cyklistické infrastruktury.

3.4 Čtyři pilíře vize a opatření k jejich realizaci

3.4.1 Pilíř 1 Infrastruktura pro cyklisty

Opatření 1

Zmapovat stav projekční připravenosti potřebných staveb a stavebních úprav na jednotlivých trasách páteřní sítě.

Opatření 2

Zpracovat pasporty značení všech tras páteřní sítě a na jejich základě opravit či revidovat či doplnit značení tak, aby byl soulad mezi fyzickým stavem v terénu a zákresem tras v mapách.

Opatření 3

U tras, které byly v rámci Aktualizace koncepce nově koncipovány, zajistit projektovou dokumentaci jejich značení a následnou realizaci tohoto značení (Vnitřní krajský okruh, Tachovská cyklostezka).

Opatření 4

Iniciovat zpracování Generelů cyklistické dopravy ve všech obcích s rozšířenou působností. Na jejich základě pak iniciovat realizaci opatření směřujících k prostupnosti daného sídla pro cyklisty v hlavním či přidruženém dopravním prostoru včetně dostupnosti veřejných budov.

Opatření 5

Iniciovat zintenzivnění projektové přípravy staveb a stavebních úprav zejména v těch dílčích úsecích páteřní sítě, které také plní funkci infrastruktury pro cyklistickou dopravu. Tzn. jde o koridory Plzeň – Klatovy, Plzeň – Město Touškov, Plzeň – Nýřany a Plzeň – Rokycany. Realizace těchto koridorů bude fungovat jako příklad dobré praxe i pro ostatní, méně urbanizované oblasti kraje v tom smyslu, že cyklistika skutečně může být plnohodnotnou součástí veřejné dopravy a tedy významně přispět k rozvoji těchto oblastí, resp. ke stabilizaci jejich osídlení.

Opatření 6

Iniciovat informační kampaň, resp. zahájení potřebné projektové přípravy na trasách, které byly v rámci Aktualizace koncepce nově koncipovány, a kde zatím není silné povědomí municipalit ani veřejnosti o jejich existenci (KČT 31, KČT 33, KČT 35, Vnitřní krajský okruh, Tachovská cyklostezka). Návaznost na opatření Pilíř 3/1.

Opatření 7

Kodifikovat dotační program na podporu realizace staveb na páteřní síti a to s dlouhodobou perspektivou, která poskytne investorům, obcím a městům, jistotu efektivity zahájené projektové přípravy staveb cyklistické infrastruktury, která se často odehrává v časovém horizontu několika let.

3.4.2 Pilíř 2 Prostupnost veřejné a cyklistické dopravy

Opatření 1

V rámci zpřístupnění cykloturisticky atraktivních lokalit, které však nejsou dobře dostupné železniční ani autobusovou dopravou vytipovat, resp. naplánovat, v součinnosti s krajskou specializovanou organizací POVED s. r. o. provoz tzv. cyklobusů. Nemělo by se ale jednat o jednoúčelové spoje pro potřebu cykloturistiky, protože v tomto zákaznickém segmentu je

poptávka silně ovlivněna sezónností a počasím, ale o spoje, které mohou být dobře využitelné i pro veřejnost, a které je možné v případě potřeby využít pro přepravu jízdních kol. Na druhou stranu platí, že by tyto spoje měly zohledňovat zájem cykloturistů dostat se v přiměřeném čase do požadovaného cíle bez časově náročných lokálních odboček z přímé trasy. To proto, aby se tzv. cyklobus mohl stát pro cykloturistu konkurenceschopnou alternativou k přepravě osobním autem. Z hlediska efektivity je výhodné, když jde o stálou celoroční linku, protože ta má svou stálou klientelu. Zájmovými lokalitami jsou primárně Šumava (destinace Železná Ruda, Srní, Kvilda, ale také Rovina, která je pro cykloturistiku strategicky situovaná avšak zatím opomíjená a jde zde v Dobré Vodě umístěno muzeum Šimona Adlera, jehož provozovatelem je Plzeňský kraj) a Český les (destinace Tachov, Bělá nad Radbuzou), nově také Brdy a dosud cykloturisticky málo objevený region severního Plzeňska. Konkrétně Manětín je příkladem velmi atraktivního cíle špatně dostupného veřejnou, zejména železniční, dopravou.

Opatření 2

Provoz cyklobusů do příhraničních lokalit, které jsou pro cykloturisty stále nejatraktivnější, integrovat s provozem cyklobusů z jižních Čech a z také z Německa. Jihočeské cyklobusy zajíždí na Kvildu, německé do Železné Rudy a na Bučinu.

Opatření 3

Dopravně nejlépe dostupným a také nejvíce frekventovaným centrem cestovního ruchu na Šumavě je Železná Ruda. Z důvodu odlehčení emisí i dopravní zátěže z motorového provozu i s ohledem na průnik s dopravou turistů z Německa by bylo vhodné vybudovat v intravilánu obce autobusovou točnu i s možností krátkodobého parkování. Záměr je v souladu se záměry obce a vhodný prostor se nachází naproti železniční stanici Železná Ruda město.

Opatření 4

V nejvýznamnější cykloturistické destinaci, kterou je Šumava, zvážit pro lokální přemístění k životnímu prostředí šetrné minibusy. Nabízí se např. spojení Železná Ruda – Kvilda. Inspiraci je možné najít v alpských zemích.

Opatření 5

Definovat významné a frekventované přestupní uzly mezi železniční a autobusovou dopravou a v těch v součinnosti se SŽDC zajistit v prostorách železničních stanic, protože ty obvykle poskytují dostatek volného prostoru, instalaci bezobslužných a bezhotovostních boxů pro úschovu kol. Boxy budou přístupné prostřednictvím Plzeňské karty. Vazba na opatření Pilíř 3/5.

3.4.3 Pilíř 3 Koordinace aktérů cyklodopravy a cykloturistiky

Opatření 1

Jako první krok v realizaci Pilíře 3 Aktualizace koncepce by měl být „startovní výstřel“ nové komunikační a motivační strategie směrem ke krajským municipalitám jako hlavním nositelům a realizátorům této koncepce. Měla by být představena vize, její pilíře a opatření, která povedou k její realizaci a to jednoduchou a přehlednou formou. Měl by být akcentován princip vzájemné komunikace a zintenzivnění procesu přípravy a realizace opatření v rozvoji cyklistiky. A měl by být výrazně akcentován pohled na cyklistiku jako na nástroj rozvoje venkovských oblastí, zkvalitnění jejich dopravní obslužnosti a zlepšení jejich demografického vývoje. Za optimální lze považovat setkání se starosty obcí ale i se zainteresovanou veřejností v sídlech jednotlivých okresů. Jedná se o první krok k realizaci opatření 4.

Opatření 2

V součinnosti s příslušnými odbory Krajského úřadu vytvořit podmínky pro obsazení funkce regionálních cyklokoordinátorů na úradech všech ORP v kraji. Nemusí jít nutně o novou pozici, může být kumulována s jinou pozicí, podstatné však je, aby regionální cyklokoordinátor byl v rámci každé ORP ustanoven. Je také potřebné dobře definovat náplň práce regionálního cyklokoordinátora. Je důležité dobře vybalancovat pozici regionálního cyklokoordinátora ve vztahu k regionálním spolkům či Místním akčním skupinám, které v některých případech postupují v oblasti cykloturistiky hodně autonomně bez ohledu na širší kontext. Argumentem by měla být nutná profesionalizace celé oblasti cyklistiky a to v rámci jasně definované organizace a hierarchie, neboť jen ta může být v oblasti pracující se síťovým systémem efektivní. Regionální cyklokoordinátor samozřejmě nemůže být nadřazeným Místních akčních skupin pro oblast cyklistiky, ale je třeba dosáhnout stavu, kdy bude jejich partnerem a mentorem, tzn. bude jim poskytovat metodické vedení.

Opatření 3

Vytvořit systém pravidelné a efektivní komunikace, resp. předávání informací, v rámci celé řídicí hierarchie oblasti cyklodopravy a cykloturistiky, který ale bude také konvenovat s vnitřními procesy Krajského úřadu. Jde tedy o linii náměstek hejtmána pro dopravu, vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství, krajský koordinátor, regionální cyklokoordinátoři. Nabízí se využití sdíleného digitálního prostoru přístupného pro všechny zúčastněné.

Opatření 4

Na základě zpracovaných pasportů tras páteřní sítě podle opatření Pilíře 1/2 iniciovat zpracování digitálního interaktivního pasportu cyklistických tras Plzeňského kraje. Do tohoto nástroje budou na základě činnosti regionálních cyklokoordinátorů, resp. jimi zpracovaných regionálních pasportů, postupně vkládána také data o lokálních cyklistických trasách.

Opatření 5

Vytvořit záměr každoročních pravidelných krajských cyklokonferencí (v optimálním případě 2 x ročně), na kterých se bude krajská pracovní skupina pro cyklodopravu a cykloturistiku setkávat se zástupci municipalit, ale také s aktivní veřejností, a kde budou prezentovány aktuální trendy resp. nově vznikající záměry obcí a měst, aby došlo k synergickému efektu vzájemné inspirace a výměny zkušeností. Bude to vhodná platforma k propagaci systému bikesharing i mimo město Plzeň. Toto opatření lze významně podpořit vstupem Plzeňského kraje do odborných organizací jako je Partnerství pro městskou mobilitu (dříve Asociace měst pro cyklisty) a účastí hostů z jiných měst a regionů, kteří by prezentovali jejich přístup k oblasti cyklodopravy a cykloturistiky. A samozřejmě by bylo vhodné zajistit účast i jiných odborných partnerů, např. Dopravního inspektorátu Policie ČR (vazba na opatření Pilíř 1/4) a zástupců veřejných vlastníků pozemků, typicky např. Lesy ČR, s cílem odstranit komunikační bariéry a zprůchodnit proces přípravy cyklistických staveb.

Opatření 6

Logickým vyústěním zintenzivněné komunikace s partnery, resp. veřejnými vlastníky pozemků, by byl vznik zmiňovaných a potřebných standardů pro danou oblast. Jde zejména o řešení cyklodopravy v zastavěném území obcí a měst v součinnosti s Dopravním inspektorátem Policie ČR a o využití lesních a polních cest pro potřebu cyklodopravy a cykloturistiky s veřejnými vlastníky pozemků, tzn. Lesy ČR, Státním pozemkovým úřadem, Úřadem pro zastupování státu ve věcech majetkových, Povodím Vltavy a Správou železniční dopravní cesty.

3.4.4 Pilíř 4 Obnova a údržba infrastruktury a značení pro cyklisty

Opatření 1

Za nejdůležitější opatření v rámci tohoto Pilíře je nutné považovat zajištění pravidelných každoročních rozpočtových zdrojů pro realizaci obnovy a údržby a to přímo v rozpočtové kapitole odboru dopravy a silničního hospodářství nezávisle na ostatních zdrojích určených pro rozvoj cyklistiky.

Opatření 2

Zajištění pravidelné revize cyklistického značení na všech proznačených trasách, v optimálním případě na začátku jara před zahájením cyklistické sezóny a na konci podzimu po jejím skončení. Opatření bude realizováno prostřednictvím regionálního cyklokoordinátora. Jde o to, že v letní sezoně dochází k devastaci značení často vlivem hospodářské lesní a polní činnosti či v důsledku stavebních prací. V případě poškození, zničení či ztráty značení koordinátor realizuje opravy, v optimálním případě prostřednictvím krajského digitálního pasportu tras a jejich značení.

Opatření 3

Podpora rozvoje doprovodné infrastruktury pro cyklisty jako jsou odpočívky a informační tabule. V počátcích rozvoje sítě cykloturistických tras byla tendence je osazovat poměrně hustě, výsledkem je, že často se lze setkat s přístřešky nefunkčními, které neposkytují ochranu před deštěm, protože jsou špatně provedené, a s přístřešky již za hranicí životnosti, resp. s přístřešky na zcela nevhodných místech, kde je nikdo reálně nevyužije. V současné době jasně převažuje trend cykloturistických zastávek v místech gastronomických zařízení. Přesto nelze tento segment úplně opominout, má svůj význam v jasně dominujících lokalitách přírodních zajímavostí, vyhlídek do krajiny či křižovatek tras. Stejně tak mají svůj význam také informační tabule a to i současné době běžně dostupných informací v telefonech, už jenom pro dotvoření „architektury“ a „genia loci“ místa a celkový kontext. Je však třeba dbát na kvalitní obsah a kvalitní grafické zpracování odpovídající současným standardům, nikoli těm z doby jejich vzniku před dvaceti lety. Segment doprovodné infrastruktury patří do náplně práce regionálního koordinátora, tzn. revize jejich stavu, opravy, realizace nových, a v případě potřeby likvidace těch zdevastovaných a nevhodných.

4. Grafická část

4.1 Situační výkresy

A1_Situace koncepčních tras pro cykloturistiku

A2_Situace koncepčních tras pro cyklodopravu

A3_Situace koncepčních tras pro cykloturistiku – územní bariéry

4.2 Mezinárodní trasy

B1.0_Mezinárodní trasy pro cykloturistiku: EuroVelo 4 – klad listů

B1.1_Mezinárodní trasy pro cykloturistiku: EuroVelo 4

B2.0_Mezinárodní trasy pro cykloturistiku: EuroVelo 13 – klad listů

B2.1_Mezinárodní trasy pro cykloturistiku: EuroVelo 13

↓

B2.6_Mezinárodní trasy pro cykloturistiku: EuroVelo 13

B3.0_Mezinárodní trasy pro cykloturistiku: KČT 3 – klad listů

B3.1_Mezinárodní trasy pro cykloturistiku: KČT 3

↓

B3.7_Mezinárodní trasy pro cykloturistiku: KČT 3

B4.0_Mezinárodní trasy pro cykloturistiku: KČT 37 – klad listů

B4.1_Mezinárodní trasy pro cykloturistiku: KČT 37

↓

B4.7_Mezinárodní trasy pro cykloturistiku: KČT 37

4.3 Nadregionální trasy

C1.0_Nadregionální trasy pro cykloturistiku: KČT 31 – klad listů

C1.1_Nadregionální trasy pro cykloturistiku: KČT 31



C1.4_Nadregionální trasy pro cykloturistiku: KČT 31

C2.0_Nadregionální trasy pro cykloturistiku: KČT 33 – klad listů

C2.1_Nadregionální trasy pro cykloturistiku: KČT 33

C2.2_Nadregionální trasy pro cykloturistiku: KČT 33

C3.0_Nadregionální trasy pro cykloturistiku: KČT 35 – klad listů

C3.1_Nadregionální trasy pro cykloturistiku: KČT 35

C3.2_Nadregionální trasy pro cykloturistiku: KČT 35

C4.0_Nadregionální trasy pro cykloturistiku: KČT 36 – klad listů

C4.1_Nadregionální trasy pro cykloturistiku: KČT 36



C4.6_Nadregionální trasy pro cykloturistiku: KČT 36

C5.0_Regionální trasy pro cykloturistiku: KČT 38 – klad listů

C5.1_Regionální trasy pro cykloturistiku: KČT 38



C5.5_Regionální trasy pro cykloturistiku: KČT 38

C6.0_Nadregionální trasy pro cykloturistiku: KČT 315 Brdská cyklostezka – klad listů

C6.1_Nadregionální trasy pro cykloturistiku: KČT 315 Brdská cyklostezka



C6.3_Nadregionální trasy pro cykloturistiku: KČT 315 Brdská cyklostezka

C7.0_Nadregionální trasy pro cykloturistiku: Otavská cyklostezka – klad listů

C7.1_Nadregionální trasy pro cykloturistiku: Otavská cyklostezka

C7.2_Nadregionální trasy pro cykloturistiku: Otavská cyklostezka

4.4 Regionální trasy

D1.0_Nadregionální trasy pro cykloturistiku: Vnitřní krajský okruh – klad listů

D1.1_Nadregionální trasy pro cykloturistiku: Vnitřní krajský okruh

↓

D1.6_Nadregionální trasy pro cykloturistiku: Vnitřní krajský okruh

D2.0_Regionální trasy pro cykloturistiku: Tachovská cyklostezka – klad listů

D2.1_Regionální trasy pro cykloturistiku: Tachovská cyklostezka

D2.2_Regionální trasy pro cykloturistiku: Tachovská cyklostezka