

Aktualizace Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Karlovarském kraji



Duben 2010

Obsah

1	ANALYTICKÁ ČÁST.....	- 5 -
1.1	VYMEZENÍ CYKLISTIKY VE STRATEGICKÝCH MATERIÁLECH.....	- 5 -
1.2	VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ.....	- 7 -
1.3	CHARAKTERISTIKA A DEFINOVÁNÍ SOUČASNÝCH TRENDŮ A POTŘEB.....	- 11 -
1.3.1	<i>Charakteristika z pohledu cyklistické dopravy.....</i>	- 11 -
1.3.2	<i>Charakteristika z pohledu rekreační cyklistiky.....</i>	- 12 -
1.4	CYKLISTIKA OD VZNIKU STRATEGIE 2004 AŽ PO JEJÍ AKTUALIZACI 2009.....	- 18 -
1.4.1	<i>Analýza naplnění prioritní osy č.1 (cyklodoprava).....</i>	- 18 -
1.4.2	<i>Analýza naplnění prioritní osy č.2 (cykloturistika).....</i>	- 25 -
1.5	SOUHRNNÁ ANALÝZA PODPORY CYKLISTICKÉ DOPRAVY.....	- 35 -
1.5.1	<i>Cyklostezky na území KK.....</i>	- 35 -
1.5.2	<i>Plány měst a obcí na výstavbu nových cyklostezek.....</i>	- 37 -
1.5.3	<i>Další doporučení na obnovu a výstavbu nových komunikací pro cyklisty.....</i>	- 47 -
1.5.4	<i>Cenová kalkulace & typy konstrukcí.....</i>	- 49 -
1.6	STÁVAJÍCÍ SÍŤ CYKLOTRAS S PŮVODNÍM NÁVRHEM DOZNAČENÍ.....	- 52 -
1.6.1	<i>Obecně o značení cyklotras.....</i>	- 52 -
1.6.2	<i>Základní informace o značených cyklotrasách v KK.....</i>	- 56 -
1.6.3	<i>Cyklostezka Ohře; hlavní páteř kraje, současnost a výhled.....</i>	- 62 -
1.6.4	<i>Návrh změny kategorizace a vedení cyklotras a doplnění o nové cyklotrasy.....</i>	- 67 -
1.7	ANALÝZA MOŽNOSTÍ PROPOJENÍ CYKLISTICKÉ A VEŘEJNÉ DOPRAVY.....	- 82 -
1.7.1	<i>Bike & Ride - v kontextu základní dopravní obslužnosti.....</i>	- 82 -
1.7.2	<i>Bike & Ride - kontext volnočasové a turistické cyklistiky.....</i>	- 84 -
1.8	FINANČNÍ ZDROJE PRO CYKLISTIKU V KK.....	- 88 -
1.8.1	<i>Dotační politika kraje.....</i>	- 88 -
1.8.2	<i>ROP NUTS II Severozápad.....</i>	- 90 -
1.8.3	<i>Operační program Přeshraniční spolupráce ČR - Bavorsko.....</i>	- 91 -
1.8.4	<i>Operační program přeshraniční spolupráce ČR - Sasko.....</i>	- 92 -
1.8.5	<i>Plán rozvoje venkova pro léta 2007-2013.....</i>	- 92 -
1.8.6	<i>SFDI - poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek ...</i>	- 93 -
1.9	ZÁVĚR ANALYTICKÉ ČÁSTI.....	- 95 -
1.9.1	<i>Bezpečnost cyklistů.....</i>	- 96 -
1.9.2	<i>Majetkoprávní vztahy.....</i>	- 96 -
1.9.3	<i>Provoz a údržba.....</i>	- 97 -
1.9.4	<i>SWOT analýza.....</i>	- 99 -

2	STRATEGICKÁ ČÁST	- 102 -
2.1	DEFINOVÁNÍ OBECNÝCH PRIORIT, CÍLŮ A OPATŘENÍ V ROZVOJI CYKLISTIKY	- 102 -
2.2	PRIORITA I. - ROZVOJ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY A DOPRAVY	- 103 -
2.3	PRIORITA II. - ROZVOJ REKREAČNÍ CYKLISTIKY A NAVAZUJÍCÍCH SLUŽEB	- 106 -
2.4	PRIORITA III. - KOORDINACE A PARTNERSTVÍ.....	- 110 -
3	AKČNÍ PLÁN	- 112 -
	ZÁVĚR	- 120 -

ZÁKLADNÍ INFORMACE

Základní údaje o zakázce

Aktualizace Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Karlovarském kraji je zpracována na základě smlouvy o dílo a objednávky Karlovarského kraje.

Účelem díla je zmapování a následné doplnění územně plánovacích podkladů o umístění dopravní infrastruktury určené k cyklistické dopravě, protože v dosavadních územně plánovacích podkladech tato oblast není detailně řešena. Cílem je zjištění aktuálního stavu sítě cyklistických tras a cyklostezek v kraji a navržení krátkodobých a dlouhodobých řešení vedoucích k rozvoji cyklodopravy a cykloturistiky na území Karlovarského kraje v období let 2009 - 2015 tak, aby byla zajištěna bezpečnost dopravy cyklistů. Dalším cílem je podpora využití jízdních kol k denní dojížděce do cca 7 km vzdálenosti, tj. dojížděka do škol, zaměstnání, na úřady aj. Tento cíl lze zaručit vybudováním bezpečných cyklistických stezek a cyklotras procházející městy a hlavně spojující obce s ORP.

Smyslem a zaměřením nové koncepce je zhodnotit stav realizace plnění cyklistické koncepce z roku 2004 a navrhnout nová krátkodobá a dlouhodobá řešení vedoucí k rozvoji cyklodopravy a cykloturistiky na území Karlovarského kraje, která by reflektovala nové poznatky z této oblasti. Jde především o zkoordinování rozvoje cyklistické dopravy na území Karlovarského kraje, sladit jej s národní cyklokonceptí a vytvořit tak předpoklady pro prověření a doplnění sítě mezinárodních, dálkových, nadregionálních a regionálních cyklotras na uvedeném území s napojením na trasy sousedních krajů a na trasy na německé straně. Neméně významnou součástí zůstává také zlepšení kvality tras v nevyhovujících úsecích a především zvýšení bezpečnosti na stávajících problémových místech. Na druhé straně již byla celá řada nebezpečných úseků odstraněna, což vytváří předpoklady k bezpečné cyklodopravě. Rok 2011 by měl být rokem, kdy se bude připravovat národní produkt s tématikou „cyklistiky“, mj. pro potřebu koordinace projektů v oblasti cykloturistiky a Karlovarský kraj by měl být na něj dobře připraven. V tomto kontextu je nová koncepce zaměřena na dvě oblasti - na rozvoj cyklistické infrastruktury a dopravy a na rozvoj rekreační cyklistiky a navazujících služeb. Tomu odpovídá členění analytické i strategické části.

1 ANALYTICKÁ ČÁST

1.1 VYMEZENÍ CYKLISTIKY VE STRATEGICKÝCH MATERIÁLECH

Cyklistika patří v současné době k těm aktivitám, které mezi obyvateli zaznamenávají značný rozvoj a to jak z hlediska rekreačního, tak z hlediska přepravy osob a věcí na kratší vzdálenosti. Je šetrná k životnímu prostředí, jejími přednostmi jsou bezhlučnost, nulové emise, finanční nenáročnost. Pohyb na kole též bezesporu přispívá k lepší zdravotní kondici té části populace, která jej provozuje.

Na národní úrovni je podpora cyklistické dopravy realizována prostřednictvím **Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR**, která byla schválena Vládou ČR v roce 2004. Informace o naplňování daného strategického dokumentu jsou dostupné na webové stránce www.cyklostrategie.cz

Podpora cyklistické dopravy je ze strany Karlovarského kraje deklarována i v jeho rozvojových dokumentech. V **Programu rozvoje Karlovarského kraje pro období 2007 - 2013 (PRKK)** je specifikována podpora cyklistiky především v rámci prioritní osy C. Infrastruktura a jejího cíle C.1. Dopravní infrastruktura, kde se počítá se zapojením (integrací) cyklistické dopravy do dopravního systému kraje. Konkrétně se jedná o tyto aktivity:

- Realizační nástroje spadající do přímé kompetence Karlovarského kraje.
 - Rozvoj a budování páteřních cyklostezek.
- Realizační nástroje spadající do koordinační kompetence kraje.
 - Budování cyklostezek regionálního významu důležitých pro zajištění plnohodnotné dopravní obslužnosti regionu ve spolupráci s příhraničními regiony.
 - Budování místních cyklostezek.

Dalším strategickým dokumentem je Konceptce BESIP v Karlovarském kraji na období 2009-2010 (2012) z roku 2009. Zde je úloha cyklistické dopravy podpořena v rámci kapitoly 4.3.3 **Ochrana zranitelných účastníků silničního provozu**, ve které se mimo jiné píše: „*Účinnou ochranu zranitelných účastníků provozu na pozemních komunikacích před srážkou s vozidly je především oddělování průchozího a průjezdního prostoru výstavbou chodníků a stezek pro chodce a cyklisty, případně vytváření vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty*“ v hlavním dopravním prostoru (na vozovce). Podpora Karlovarského kraje především spočívá v grantové podpoře budování výše uvedených staveb a stavebních úprav, a to v poskytování neinvestičních příspěvků, ale zejména investičních příspěvků. Konečný cíl je vybudovat páteřní cyklotrasu podél Ohře od státní hranice se SRN, přes území kraje, k hranici s Ústeckým krajem.“

Další strategický materiál, Program rozvoje cestovního ruchu v Karlovarském kraji pro období 2007 – 2014, uvádí cyklistiku jako segment s možností zvýšení významu, kterému by měla být věnována zvýšená pozornost a zahrnuje ji do následujících priorit:

- Priorita 1: Infrastruktura cestovního ruchu a lázeňství (budování integrované sítě cyklostezek a cyklotras, vybavených doprovodnou infrastrukturou (jako například

informační systém, odpočívadla atd.) turistické zpřístupnění některých nových lokalit (např. v rámci projektu páteřní cyklostezky podél řeky Ohře)

- Priorita 3: Podpora lidských zdrojů, marketingu a tvorby produktů cestovního ruchu a lázeňství:
 - Opatření 3.1 Podpora vytváření krajských, mikroregionálních a místních produktů cestovního ruchu a lázeňství (jako příklad lze uvést následující produkty: cyklotrasy a cyklostezky.
 - Opatření 3.2 Marketing a propagace cestovního ruchu na krajské, mikroregionální a místní úrovni (vytvoření jednotného komunikačního stylu (branding) Karlovarského kraje, např. podpora propagace prostřednictvím internetu, zvyšování účinnosti propagace – cílené zaměření na vybrané druhy cestovního ruchu a cílové skupiny návštěvníků)

V neposlední řadě dalším významným dokumentem je samotná **Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Karlovarském kraji**, která je aktualizována tímto dokumentem.

Shrnutí navazujících strategických dokumentů:

Národní dokumenty:

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

Krajské dokumenty:

- Program rozvoje Karlovarského kraje pro období 2007 – 2013 (2007)
- Koncepce BESIP v Karlovarském kraji na období 2009-2012 (2008)
- Program rozvoje cestovního ruchu pro období 2007 – 2013 (2007)
- Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Karlovarském kraji (2004)

Další dokumenty:

- Metodika přírodě blízkých cest (ČEMBA, 2007)
- Metodika cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty (CDV, 2009)

Legislativa:

- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- Zákon č. 56/2001 Sb., ve znění vyhlášky Ministerstva dopravy č. 341/2002 Sb.
- Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
- Zákon č. 289/95 Sb., o lesích
- TP 132 Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 100 Zásady pro orientační značení na cyklistických trasách, kapitola F
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty
- ČSN 73 61 10 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 61 08 Lesní dopravní síť
- ČSN 73 61 09 Projektování polních cest

1.2 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ

A. Přehled a výklad základních pojmů

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) v případě společného pásu pro provoz chodců a cyklistů dopravní značkou č. C 9a „Stezka pro chodce a cyklisty“,
- b) v případě odděleného pruhu/pásu pro chodce a pruhu/pásu pro cyklisty dopravní značkou č. C 10a „Stezka pro chodce a cyklisty“.

>> Další základní pojmy jsou definovány pro potřeby daného materiálu:

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

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

(11) Cyklistika – v kontextu tohoto materiálu tento pojem zastřešuje cyklistická doprava, rekreační cyklistika.

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

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

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

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

B. Použité zkratky

ADFC	- Všeobecný německý cyklistický klub (der Allgemeine Deutsche Fahrrad Club)
ATUR	- Asociace turistických regionů
BESIP	- Bezpečnost silničního provozu
BMD	- Bezmotorová doprava
CDV	- Centrum dopravního výzkumu
CS	- Cyklistická stezka
ČEMBA	- Česká Mountainbiková Asociace
ČD	- České dráhy, a.s.
ČR	- Česká republika
D	- Německo
DSP	- Dokumentace pro stavební povolení
DUR	- Dokumentace pro územní rozhodnutí
DZ	- Dopravní značení
ECF	- Evropská cyklistická federace
EE	- Cyklotrasa Euregia Egrensis
EU	- Evropská unie
EVL	- Evropsky významné lokality
CHKO	- Chráněná krajinná oblast
ICT	- Iron Curtain Trail (EuroVelo n.13)
IDS	- Integrovaný dopravní systém
KČT	- Klub českých turistů
KÚKK	- Krajský úřad Karlovarského kraje
KK	- Karlovarský kraj
KSÚS KK	- Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje
MD	- Ministerstvo dopravy
MK	- Místní komunikace
MTB	- Mountainbike
MZe	- Ministerstvo zemědělství
NP	- Národní park
NPP	- Národní přírodní památka
NPR	- Národní přírodní rezervace
ROP NUTS II Severozápad	- Regionální operační program regionu soudržnosti Severozápad
ODSH	- Odbor dopravy a silničního hospodářství
OKPPLCR	- Odbor kultury, památkové péče, lázeňství a cestovního ruchu
OP	- Ochranné pásmo
ORP	- Obec s rozšířenou působností
ORR	- Odbor regionálního kraje
OŠMT	- Odbor školství, mládeže a tělovýchovy
OŽPZ	- Odbor životního prostředí a zemědělství
PO	- Ptačí oblast
POV	- Program obnovy venkova
PP	- Přírodní památka
PPK	- Přírodní park
PR	- Přírodní rezervace
PZ	- Plzeňský kraj
ŘSD	- Ředitelství silnic a dálnic ČR

SFDI	- Státní fond dopravní infrastruktury
SO	- Správní oblast
SOSLPOV	- Svazek obcí Slavkovský les pro obnovu venkova
SRN	- Spolková republika Německo
SŽDC	- Správa železniční dopravní cesty
TP	- Technické podmínky
TS	- Technické služby
ÚK	- Účelová komunikace
UL	- Ústecký kraj
ÚR	- Územní rozhodnutí
URS	- Ústav racionalizace ve stavebnictví
ÚSES	- Územní systém ekologické stability
ZCHÚ	- Zvláště chráněná území
ZO CSOP	- Základní organizace český svaz ochránců přírody

1.3 CHARAKTERISTIKA A DEFINOVÁNÍ SOUČASNÝCH TRENDŮ A POTŘEB

Cyklistika je vnímána jako integrální část, která se dělí z hlediska kompetencí **do oblasti dopravní obsluhy území** a **oblasti prezentace cykloturistiky**. Během posledních několika málo let přestává být pouze individuální záležitostí a plynule přechází do městského i regionálního plánování, koexistuje s dalšími druhy dopravy a přirozenou cestou vznikají nároky uživatelů na dopravní prostor a odpovídající vybavení.

Jízda na kole umožňuje pohyb na čerstvém vzduchu a současně většinou bezprostřední styk s přírodou. Kolo je téměř bezhlučný dopravní prostředek pro všechny věkové kategorie, neznečišťuje okolí, čímž přispívá k ozdravení životního prostředí. Mezi další výhody jízdy na kole patří jeho dostupnost pro všechny vrstvy obyvatel. K jízdě na kole člověk nepotřebuje žádné oprávnění, na kole se dostane tam, kde autem nikoliv, dopravní zácpu může rychle vyřešit převedením kola na jinou komunikaci, na kole je možné jet od domu až do práce, školy, na úřad, provoz kola má minimální finanční nároky na vaši peněženku, aj. Určité nedostatky samotné cyklistické dopravy lze naopak spatřovat v možnostech bezpečného parkování kol (ochrana před krádežemi, nedostatek kvalitních stojanů, úschoven).

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

1.3.1 Charakteristika z pohledu cyklistické dopravy

Dopravní funkce umožňuje rychlé propojení dvou a více lokalit (obce, města, rekreační centra apod.) s předpokládanou opakovanou frekvencí užívání. Nezbytným předpokladem jsou parametry bezpečnosti a komfortu tras, které odvedou cyklisty ze stávajících dopravně zatížených komunikací. Zcela zásadní je požadavek oddělení tras od motorové dopravy a návrh vedení zajišťující pro uživatele minimální energetickou náročnost.

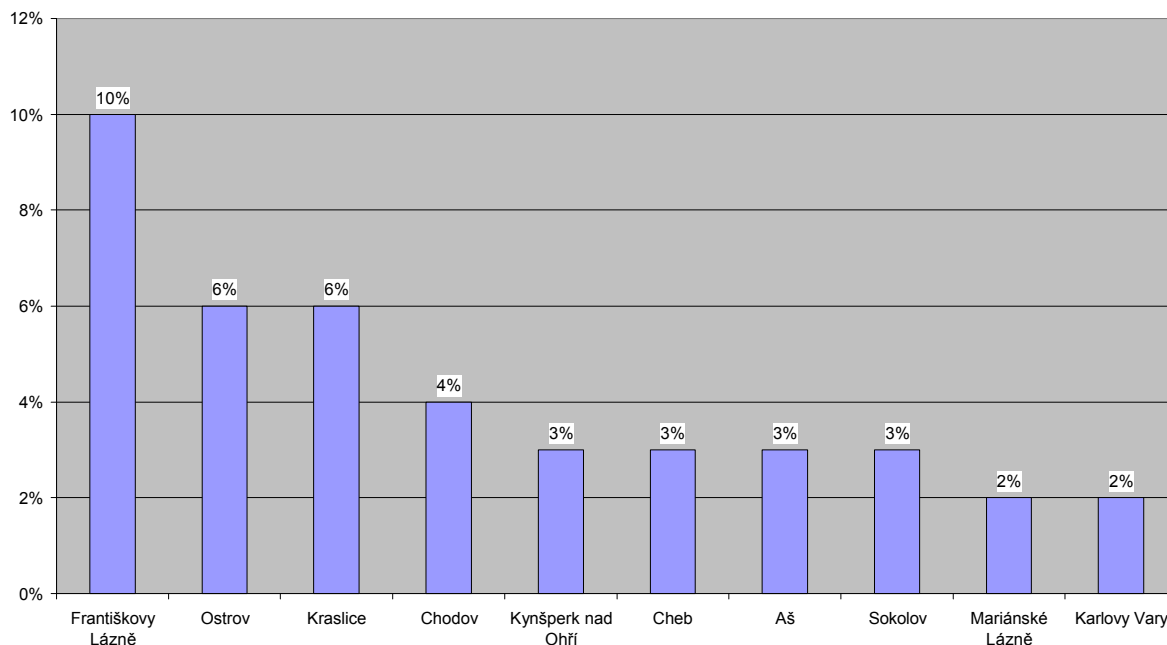
Při jízdě do zaměstnání, školy jsou využívány nejkratší trasy s pokud možno živičným povrchem. Výsledkem je opakující se projížděná trasa v pracovní dny v krátkém časovém úseku. Významným prvkem je zde bezpečnost cyklisty. Ideální stav je oddělená cyklistická doprava na **cyklostezce, cyklopruhu, nebo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

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

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

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

Podíl cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce, Karlovarský kraj TOP10



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

1.3.2 Charakteristika z pohledu rekreační cyklistiky

A. Základní informace o rekreační, turistické a volnočasové cyklistice

Cyklistiku můžeme spojit jak s volným časem, cestovním ruchem, tak s rekreací. Pro zjednodušení terminologie se nejčastěji používá termín rekreační cyklistika, která zastřešuje všechna uvedená spojení. Rekreační cyklistika v České republice je téma velmi přitažlivé a aktuální. V dnešní době jsou lidé hnáni neodolatelnou touhou po co nejširším poznání, co v nejkratším možném časovém úseku a co nejlevnějším způsobem. Jízdní kolo se pro splnění těchto cílů stává univerzálním a přitom dostupným prostředkem. Celý svět se globalizuje. Stává se jednou „vesnicí“. Veškerá naše konání, záměry, touhy, vysněné mety nezávisí pouze od našich finančních možností, ale i času, který jim ze svých rozhodnutí věnujeme. Rekreační cyklistika je z hlediska obou citovaných hodnot – času i peněz – příjemným, zdravím prospěšným a úsporným řešením. Na kole jsme bytostně spjatí s prostředím, kterým projíždíme. Ať s městskou aglomerací nebo volnou přírodou. Přesouváme se mnohem rychleji než chůzí a přesto plně vnímáme lokalitu, již jsme si určili za cíl poznání. Na kole navíc poznáváme sami sebe, svoji fyzickou i psychickou kondici, svoji vůli. Po každé

absolvované túře nám náš organizmus sděluje svůj momentální zdravotní stav bez lékařských vyšetření. I rekreační cyklistika se může stát pro určité jedince adrenalinovým sportem, jenž je v mnohých sportovních odvětvích současně preferenční podmínkou.

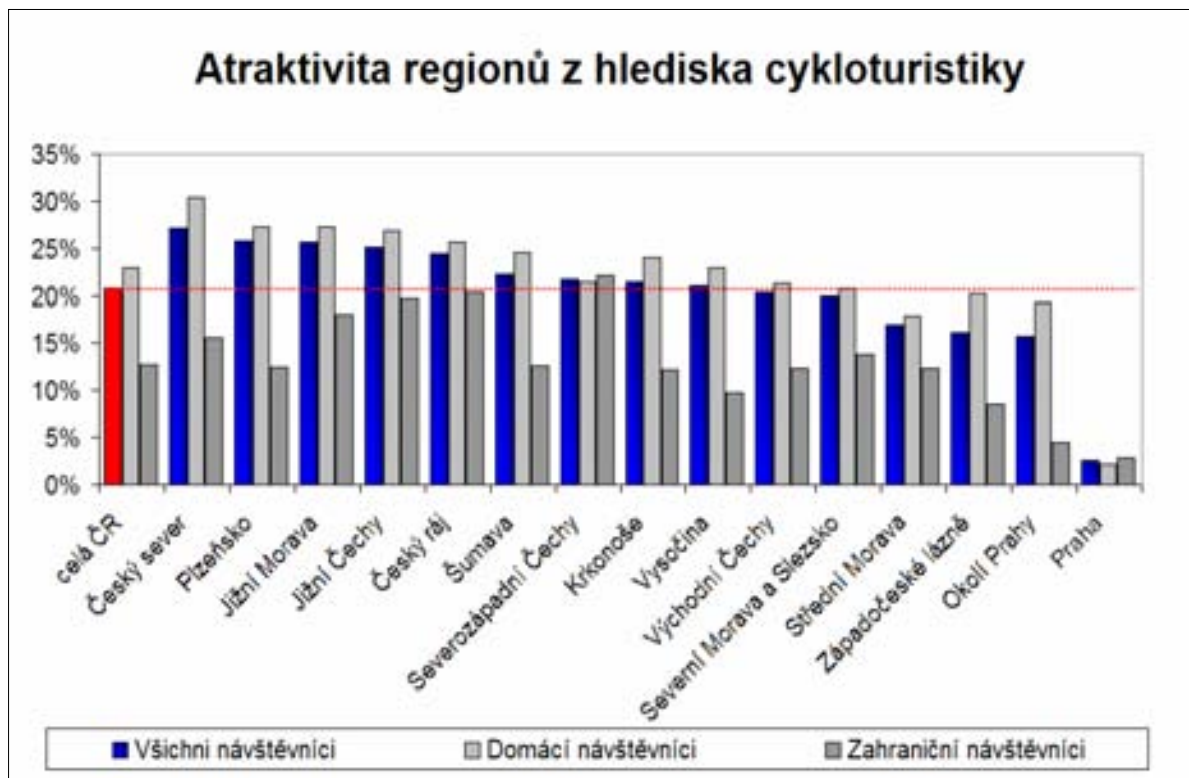
Také předpoklady pro rozvoj rekreační cyklistiky jsou v Karlovarském kraji velmi dobré. Krásná krajina s členitým reliéfem, lesy, vodními plochami, nespočtem kulturně-historických a technických památek a spoustou přírodních krás. Rekreační cyklistika má potenciál obohatit naše zážitky v krátkém časovém úseku a k životnímu prostředí zůstává přátelská. Atraktivní cyklistická nabídka pomáhá turisticky zajímavým místům v České republice a přispívá i k rozvoji zaostalejších regionů. K propagaci těchto zajímavých míst by měl aktivně přispět destinační management. Podpora cyklistiky zajišťuje pracovní místa v různých oblastech služeb cestovního ruchu.

Z pohledu aktualizace strategické dokumentu se jeví jako zásadní příprava národního marketingového projektu „**Česko jede**“, se zaměřením na propagaci cyklistiky & in-line, který bude v polovině roku 2010 Asociace turistických regionů www.atur.cz podávat do Integrovaného operačního programu.

B. Postavení Karlovarského kraje na „cyklistickém“ trhu

Nejoblíbenější turistické regiony, hodnocení služeb (srovnání českých a zahraničních turistů):

- **Skupina 1; vysoce atraktivní:** Slovácko (38 %), Lednicko-Valtický areál, Jizerské hory, Podýjí
- **Skupina 2; atraktivní:** Frýdlantsko, Děčínsko a Lužické hory, Plzeňsko, Lužické hory a Ještědský hřbet, Jižní Čechy, Beskydy – Valašsko, Šumava – východ, Český ráj, Chrudimsko – Hlincecko, Střední Čechy - severovýchod – Polabí, Orlické hory a Podorlicko, Máchův kraj
- **Skupina 3; průměr:** Kladské pomezí, Krkonoše – východ, Krkonoše – střed, Tachovsko – Stříbrsko, Jeseníky, Vysočina, Poodří, Těšínské Slezsko, Zlínsko, Moravský kras a okolí, Pardubicko, Opavské Slezsko
- **Skupina 4; mírně podprůměrné:** Krkonoše – západ, České středohoří a Žatecko, Chodsko, Svitavsko, Střední Morava, Podzvičínsko, Hradecko, Krušné hory a Podkrušnohoří, **Krušné hory – západ**, Střední Čechy – západ, **Západočeský lázeňský trojúhelník**, Střední Čechy – jihovýchod, Brno a okolí

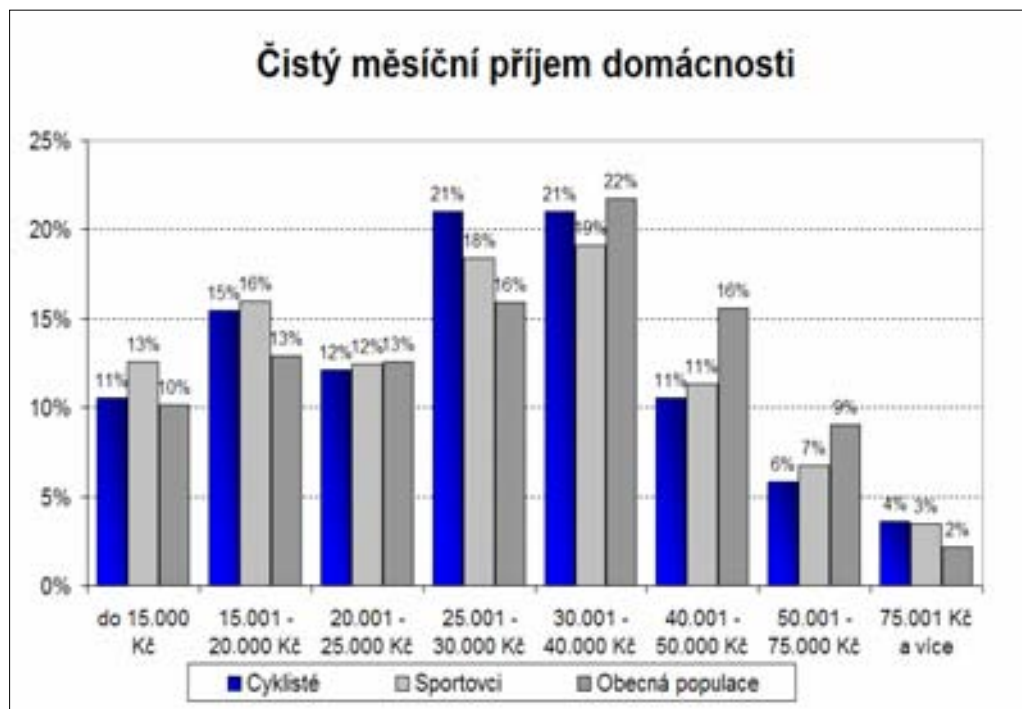


Zdroj: Monitoring návštěvníků v turistických regionech ČR, STEM/MARK pro Czechtourism (2008).

C. Epicentrum – jaký je náš klient „cyklista“?; jak ho zaujmout?

Očekávání klienta: zážitek v originálním prostředí, spokojenost se službami, preference malých rodinných penzionů, kontakt s místními obyvateli, co dostanu za své peníze?

Existuje mnoho faktorů, podle kterých je možné rozřadit cyklisty do skupin: 1. Typ terénu, povrchu. 2. Délka tras. 3. Jízdy individuální /s rodinou/ s přáteli. 4. Jízdy „natěžko“ nebo „nalehko“. 5. Víkendy/denní jízdy. 6. Frekvence využití automobilu/kola. 7. Využívání ubytovacích zařízení. 8. Frekvence využití vlaku/cyklobusu. 8. Typ kola. 9. Využívání stravovacích zařízení. 10. Místní vs. přespolní.



Zdroj: Sport Equipment & Fashion 2007, Incoma Research (údaje Cyklisté, Sportovci)
Media Projekt, GfK a Median (údaje Obecná populace 15-69 let)

Typologie cyklistů (klientů):

- **Rodiny s dětmi:** kratší a bezpečné trasy, preferují převážně kvalitní zpevněný povrch, častým cílem je restaurace se zahrádkou nebo hřiště.
- **Méně zdatní rekreační cyklisté;** nenáročné kratší trasy, cca do 30 km, preferují převážně kvalitní zpevněný povrch.
- **Zdatnější rekreační cyklisté;** okružní trasy 40 - 80 km, často v kombinaci s poznáváním místních zajímavostí a kulturních památek, zpevněný povrch i nenáročné přírodní cesty. Delší trasy ani nekvalitní povrch nejsou překážkou, cílem je radost z jízdy.
- **Dálkoví cyklisté;** trasy 50 – 100 km, převážně se drží páteřních tras, většinou se zdrží na jednu noc „*páteřní trasy s dobrým značením jsou podmínkou, jedeme z místa na místo, často trasy podél řek*“.
- **Terénní cyklisté;** preferují především přírodě blízké cesty a úzké stezky v terénu.
- **Sportovně rekreační cyklisté;** vyhledávají masové akce sportovního typu, například MTB maratóny nebo silniční maratóny. Testují své síly v závodech, překonávají vlastní hranice, trénují pro výkon.

D. Principy propagace produktu

Prodej – orientace na efektivní metody – Internet, mobil, online

Příklad Česká republika:

Rozhlas	14 395 552 Kč	Rozhlas	4 743 000 posluchačů
Kampaň v městské dopravě	4 627 771 Kč	Kampaň v městské dopravě	1 883 355 cestujících
Inzeráty v tisku	1 350 000 Kč	Inzeráty v tisku	5 063 000 čtenářů
Akce v obchodních centrech	1 241 309 Kč	Akce v obchodních centrech	27 250 kusů rozdaných materiálů
Internet	1 202 750 Kč	Internet	8 545 527 shlédnutí
Redakční články	844 646 Kč	Redakční články	19 000 000 přečtení

Zdroj. CzechTourism

Závěr:

- nejefektivnější jsou články, které čtenáři vnímají jako informaci a ne jako reklamu.
- druhý nejefektivnější výstup je Internet - poměr cena/výkon

E. Marketing zaměřit hlavně na služby

Motto: „Pokrok stojí námahu. Technologie a infrastruktura není všechno. Musíme se vrátit k tradici ústního podání.“

Z pohledu cestovního ruchu je nabídka dovolené s kolem či dokonce na kole od běžné nabídky odlišná. Nabídka ucelených služeb je v oblasti cestovního ruchu nazývána produkt. Pro přípravu produktů cestovního ruchu pro cyklisty, tzv. „cyklobalíček“ je třeba mít na paměti potřeby cyklistů, jejich kol, ale i mnohé aspekty, které nabídka dovolené s kolem či na něm zahrnuje. Cyklobalíčky jsou jednou z možností, jak zvýšit počet turistů v regionu. Nejde přitom jen o samotnou infrastrukturu (cyklostezky), jako spíš o související vybavení a služby, které zpříjemní nebo dokonce umožní její využívání. Jde zejména o vybavení cyklostezek, ale i značených cyklotras odpočívkami, informačními tabulemi s mapami či popisem okolních zajímavostí. Ubytovací, stravovací zařízení a turistické cíle nabízející služby s přihlédnutím ke specifickým potřebám cyklistů (vhodné jídlo a nápoje, servis, uložení kol atp.) mají také možnost získat certifikaci Cyklisté vítání, která uživatelům garantuje rozsah a kvalitu cyklistických služeb. Cílem je vytvoření certifikačního systému Cyklisté vítání, jako národního standardu kvality služeb cestovního ruchu pro cyklisty a cykloturisty, zavedení certifikace a systému kontroly do praxe na celém území ČR na základě úspěšných zkušeností ze zahraničí.



Přestože existuje velké množství map a propagačních materiálů, které mohou cyklisté využít jako informační zdroj pro přípravu trasy, či celé dovolené, jen velice málo z nich je koncipováno jako „cyklobalíček“, tedy materiál poskytující kompletní informace vč. služeb pro cykloturistiku v daném místě. Infocentra pak poskytují často jen základní informace, služby cykloprůvodců téměř chybí.

Aktivity měst a obcí podporující cestovní ruch se často zaměřují na propagaci architektonických památek, přičemž cyklisté pravděpodobně preferují jízdu přírodou a poznávání zajímavostí přírodních (přírodní památky), oceňují krásné výhledy do krajiny a cesty přírodou mimo zastavěné lokality. Propagace takového typu cykloturistiky vyžaduje tedy aktivitu a koordinaci. Nabídky prezentující možnosti cyklistiky jsou často zaměřeny obecně, tj. na cyklisty jako takové, bez specifikace potřeb jednotlivých skupin.

Cyklobalíček bude prioritně určen jedné z uvedených skupin, jejím potřebám a zvykům. Délka pobytu by se měla přizpůsobit potenciálu regionu, a to nejen z pohledu pouhé cyklistiky, ale také z pohledu cestovního ruchu, tedy množstvím zajímavých míst.

Přestože dosud neexistují přesná statistická čísla o tom, kolik lidí pro svou dovolenou v ČR využívá kola (prioritně, nebo jen doplňkově), lze odhadnout, že nejpočetnější skupinou u nás jsou cyklisté „pohodoví“. Stále se ale zvětšuje skupina dálkových cyklistů a terénních cyklistů, kteří se ze skupiny "pohodoví" po čase rekrutují.

Z pozice samosprávy, resp. jejích správních celků, lze připravit cyklobalíčky jen pro individuály popř. skupiny individuálů. Pro skupiny cyklistů, jejichž cesta je organizována cestovní kanceláří, je nutná spolupráce s místním subjektem zajišťujícím služby cestovního ruchu, nejlépe s incomingovou cestovní kanceláří – zde se nabízí podpora takovéto aktivity formou grantů regionálního charakteru.

Potřeby cyklistů v oblasti služeb: infocentra, ubytování, stravování, mapy, propagační materiály, průvodce, půjčovny kol, servisy, úschova nebo odstavení a uzamčení kola, přeprava kol a zavazadel, odpočívadla, stojany na kola.

1.4 CYKLISTIKA OD VZNIKU STRATEGIE 2004 AŽ PO JEJÍ AKTUALIZACI 2009

1.4.1 Analýza naplnění prioritní osy č.1 (cyklodoprava)

Zadání:

Prioritní osou č. 1 je rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území. Cílem zajistit takové podmínky, aby jízdní kolo mohlo být ve větší míře využíváno obyvateli jako výhodný a příjemný dopravní prostředek. To se neobejde bez většího množství kvalitních a bezpečných cyklistických komunikací a potřebné infrastruktury (např. místa bezpečného odložení či úschovy kol apod.). Byly stanoveny dva konkrétní cíle:

Cíl 1.1: Koordinace rozvoje cyklodopravy v Karlovarském kraji

Cíl 1.2: Finanční podpora budování cyklistické infrastruktury

Ad 1.1: Koordinace rozvoje cyklodopravy v Karlovarském kraji

Zadání:

Cílem je vytváření optimálních podmínek a podpora budování cyklistických komunikací, které přispějí ke zvýšení bezpečnosti dopravy. Podpora cyklistické dopravy zahrnuje stavbu cyklistických cest i celý navazující systém, který umožní větším podílu obyvatel intenzivnější využívání kola.

Opatření 1.1.1: Vytipování klíčových cyklokomunikací

Zadání:

Navrhnout systém cyklistických komunikací (páteřní trasa podél Ohře a na ni navazující komunikace) a tak koordinovat rozvoj cyklodopravy v Karlovarském kraji. Na tyto hlavní cyklokomunikace budou moci jednotlivá města a obce napojovat své místní projekty.

Na základě poznatků z provedené analýzy patří do tohoto systému:

- Páteřní cyklotrasa podél řeky Ohře
- Cyklotrasa KČT II. tř. č. 36
- Cyklotrasa KČT II. tř. č. 35
- Cyklostrasy KČT III. tř. 361, 362
- Cyklistické komunikace propojující Kraslice se Sokolovem a Mariánskými Lázně
- Cyklistická komunikace propojující Karlovy Vary s Božím Darem (Krušnými horami)
- Cyklistická komunikace napojující cyklotrasu KČT č. 35 na Karlovarsko

Odpovědnost: ORR KÚKK, Pracovní skupina pro koordinaci rozvoje cyklistické dopravy

Posouzení „Opatření 1.1.1“ a doporučení pro návrhovou část:

A) **Páteřní cyklotrasa podél řeky Ohře** se stala hlavním projektem Karlovarského kraje, jehož první etapa byla již úspěšně podána do ROP NUTS II Severozápad. Jde o projekt, jehož přípravu a realizaci schválila Rady Karlovarského kraje v roce 2006 a kdy Karlovarský kraj je i investorem. Do přípravy jsou kromě odborů Karlovarského kraje, příspěvkových organizací kraje a velkých měst (Karlovy Vary, Cheb, Sokolov, Kynšperk nad Ohří, Locket, Ostrov) zapojeny i další organizace Povodí Ohře, Lesy České republiky, Pozemkový fond. Délka Cyklostezky Ohře je na území Karlovarského kraje cca 110 km a její realizace by mohla být dokončena do roku 2015. Více informací k danému projektu je uvedeno v kapitole 1.6.3.

B) Realizace dalších páteřních cyklokomunikací je popsáno v kapitole 1.6.2.

Doporučení: Vzhledem k tomu, že se páteřní cyklotrasa podél řeky Ohře stala hlavním projektem Karlovarského kraje, doporučuje se, aby ji byla v aktualizovaném strategickém dokumentu věnována pozornost v samostatném opatření. Ostatní páteřní cyklotrasy budou přesunuty především do priority spojené s podporou cykloturistiky. Nový návrh páteřních cyklotras je v kapitole 1.6.4.

Opatření 1.1.2: Zvyšování informovanosti zainteresovaných subjektů

Zadání:

V rámci tohoto opatření bude KÚKK iniciovat pracovní setkání v jednotlivých částech Karlovarského kraje s městy a obcemi, po jejichž katastrálních územích budou procházet klíčové cyklokomunikace (viz opatření 1.1.1), zejména páteřní cyklotrasa podél řeky Ohře.

Odpovědnost: ORR KÚKK

Posouzení „Opatření 1.1.2“ a doporučení pro návrhovou část:

Pracovní setkání byla realizována prostřednictvím pracovní skupiny pro koordinaci rozvoje cyklistické dopravy. V současné době je počet jejích členů 15 a jsou zde zastoupeni představitelé měst, obcí a jejich sdružení, zástupci Karlovarského kraje, Klubu českých turistů i projektanti, kteří se cyklistickou dopravou v Karlovarském kraji zabývají. Pracovní skupina se schází dle potřeby zhruba 2 – 4 krát ročně a jejím hlavním úkolem je projednávat zásadní témata týkající se cykloturistiky a cyklo dopravy, podávat náměty k cílům a projektům, na které je potřeba se do budoucna zaměřit a informovat zástupce z různých částí regionu o jednotlivých místních projektech.

Zástupci KÚKK též prezentují cyklistickou dopravu tohoto kraje na různých konferencích a seminářích, např. na konferenci o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR, která se konala v roce 2007 ve Velkých Karlovicích. Na ní byly jejím účastníkům z celé ČR v krátkosti představeny jednotlivé místní projekty, které po svém dobudování a zejména po vzájemném provázání a propojení, v budoucnu vytvoří ucelený systém cyklistických tras a stezek Karlovarského kraje.

Informovanost subjektů je realizována také na pracovních setkáních s městy a obcemi Karlovarského kraje v rámci přípravy jednotlivých úseků Cyklostezky Ohře. Informace jsou předávány i prostřednictvím tisku (např. tisková konference k cyklo dopravě a cykloturistice v Chebu a okolí) a informací na webových stránkách kraje.

Doporučení: Dané opatření se osvědčilo a bude zachováno pro aktualizovaný strategický dokument.

Ad 1.2: Finanční podpora budování cyklistické infrastruktury

Zadání:

Budování nových cyklistických komunikací představuje finančně velice náročnou záležitost. Je proto nutné, aby Karlovarský kraj podpořil alespoň budování stezek a tras, které vytvoří základní systém kraje a přípravu studií a rozvojových materiálů pro přípravu cykloprojektů místního významu.

Opatření 1.2.1: Dotační program na podporu cyklodopravy

Zadání:

Vytvoření dotačního programu v rámci rozpočtu Karlovarského kraje, který bude poskytovat příspěvky na:

- vypracování studií a rozvojových dokumentů směřujících k realizaci nových cykloprojektů;
- budování nových cyklistických komunikací a doprovodné infrastruktury.
- budování areálů pro netradiční formy cykloturistiky nebo-li tzv. „adrenalinové cykloprodukty“.

Podporované cykloprojekty musí splňovat následující podmínky:

- čerpat finanční podporu z dalších podpůrných programů (v případě budování nových cyklokomunikací);
- spoluvytvářet systém klíčových cyklistických komunikací v kraji;
- posilovat hospodářský rozvoj zejména venkovských oblastí;
- zvyšovat dopravní obslužnost území (zejména ve městech a příměstských částech);
- zvyšovat bezpečnost účastníků silničního provozu;

Odpovědnost: ORR KÚKK, Pracovní skupina pro koordinaci rozvoje cyklistické dopravy

Posouzení „Opatření 1.2.1“ a doporučení pro návrhovou část:

Finanční podpora budování cyklistické infrastruktury je uskutečňována v několika oblastech a velmi se osvědčila. Podrobnosti jsou uvedeny v kapitole 1.8.1. Podporovány byly dle strategického dokumentu zejména aktivity vedoucí k vypracování studií, rozvojových dokumentů a projektových dokumentací k územnímu a stavebnímu řízení, projektové dokumentace pro značení tras, budování nových cyklistických komunikací a doprovodné infrastruktury. Prozatím nebylo podpořeno budování areálů pro netradiční formy cykloturistiky neboli tzv. „adrenalinové cykloprodukty“.

Doporučení: Dané opatření se osvědčilo a bude zachováno pro aktualizovaný strategický dokument. Nicméně se doporučuje, aby dotace pro netradiční formy cykloturistiky neboli tzv. „adrenalinové cykloprodukty“ byly přesunuty do části cykloturistiky, neboť s cyklodopravou nemají nic společného.

Opatření 1.2.2: Finanční podpora jednotného a úplného značení

Zadání:

Zajištění údržby systému značení cyklistických stezek a tras v Karlovarském kraji poskytnutím pravidelného příspěvku Klubu českých turistů.

Odpovědnost: ORR KÚKK, Klub českých turistů

Posouzení „Opatření 1.2.2“ a doporučení pro návrhovou část:

K zajištění jednotného a úplného značení cyklistických stezek a tras a jejich údržby byla uzavřena v roce 2005 smlouva o spolupráci a poskytnutí účelového finančního příspěvku

mezi Karlovarským krajem a Klubem českých turistů Praha. Smyslem uzavření smluvního vztahu bylo opakovaným ročním finančním příspěvkem ve výši 200 tis. Kč zajistit obnovu poškozeného značení a realizovat značení nové. "

Cyklotrasy značené dopravním značením zajišťuje krajská komise cykloznačení, která má v současnosti 10 značkařů (Chebsko – 3, Sokolovsko – 3, Karlovarsko – 4). Výjimkou v údržbě jsou cyklotrasy v okolí Kynšperka nad Ohří (2244, 2245, 2247 a 2248), které si udržuje město Kynšperk. Podobně i město Cheb si samo do roku 2007 udržovalo trasy v okolí města (2170, 2164, 2177, 2056), ale od roku 2008 je již spravuje KČT. Značkaři pravidelně do roku 2007 kontrolovali 50% všech značených tras v Kraji a od roku 2008 již kontrolují 100% tras. Sekce závady vyhodnocuje a pak zasílá požadavky na opravu značení na centrálu v Praze, která si najímá firmu na odstranění závad.

S rostoucí délkou značených tras a omezeným fondem na opravy zahájila komise značení provádění oprav tras od roku 2008 vlastními silami. To se projevilo ve snížení nákladů na opravy z 350 Kč/km na 250 Kč/km, navíc se zamezilo chybnému umístění značek, které značící firmy často prováděli. Krajská správa údržby silnic cykloznačení neudrzuje.

Pásové značení cyklotras udržuje Sekce pěšího značení a jedná se o tři trasy v Krušných horách (2001, 2003, 2004). Síť cyklotras vyznačených sdružením Cesta z města na Toužimsku je v péči sdružení.

A. Značení nových cyklotras:

V následujícím přehledu je uveden souhrn všech nově vyznačených cyklotras financovaných jak z Kraje, tak i obcemi a sdruženími.

2005:

- 35 – 24 km Valeč – Žlutice – Domašín
- 306 – 5 km Klášter Teplá – Zahrádka
- 362 – 7 km Locket – Horní Slavkov
- 2001 – 20 km okruh Pernink – Potůčky - Pernink (pásovým značením)
- 2002 – 26 km okruh Potůčky – Abertamy – Pernink (pásovým značením)
- 2003 – 21 km okruh Pernink – Vlčinec – Pernink (pásovým značením)
- 2004 – 7 km Potůčky – Pod Vlčí horou (pásovým značením)
- 2016 – 14 km Locket, kemp – Hory – Nová Role
- 2212 – 7 km Klášter Teplá – Hanov

2006:

- 2136 – 16,7 km Kynšperk nad Ohří nádraží – Lazy. Napojení na již stávající úsek Lazy – Lázně Kynžvart.
- 204 - 4 km v úseku CLO Slapany – Háj rozcestí,
- 204 – 1,4 km v Kynšperku nad Ohří úsek Dobroše – dřevěný most
- 2243 – 7,1 CLO Pomezí – Myslivna u Skalky
- 36 – 1 km změna části trasy v Chebu v souvislosti s úpravami pro Krajinou výstavu.
- 2245 – 3,1 km Dobroše – Kolová
- 2246 – 3,8 km Kolová – Kynšperk, Pod Smrčným vrchem (v úseku Kolová, Penzion u Čertova mlýna – Libavské Údolí, je to těžká trasa, vhodná jen pro MTB)
- 2244 – 6,9 km Kynšperk nad Ohří – Mokřina - U Trojice
- 2247 – 4,9 km Kynšperk nad Ohří – Štědrá – U Trojice

- 2248 – 2 km U Trojice – Libava (těžká trasa, jen pro MTB)

2007:

- 2017 – 28 km Doubí (204) Horní Slavkov – Třidomí – Michal – Sokolov (204)
- 2249 – 34 km Dubina – Žalmanov – Březina – Bělá, rozcestí
- 2233 – 7 km část Bochova - Březina (I. etapa CT 2233 Teplá – Březina)

2008:

- 2009 – 17 km Karlovy Vary, Rolava – Nová Role – Nejdek
- 2233 – 21 km Klášter Teplá – Nežichov – Buč, rozc. (II etapa CT 2233 Teplá-Březina)
- 2135 – 23 km Lázně Kynžvart – Prameny – Krásno, (prodloužení CT ze Staré Vody)
- 2056 – 2 km Malá Všeboř, rozc. – Podhrad, Na Mýtě (prodloužení CT z Hrozňatova)
- 2070 – 8 km Dřenice, Třešňovka – Ypsilonka – Nebanice (prodloužení CT z Chebu)
- 2266 – 9 km Mostov – Potočiště – Doubí
- 2164A – 1 km odbočka CT 2164 z Horní Hraničné k přechodu do Pechtnersreuthu

2009:

- 2233 – 25 km Buč, rozc. – Radyně - Bochova (III etapa CT 2233 Teplá-Březina a propojení všech úseků v jednu trasu)
- 2278 – 38 km Rabštejn – Žlutice – Toužim
- 2279 – 7 km Žlutice – Polom
- 2133 – 9 km Doubí u Tršnic - Soos – Skalná
- 361 – 30 km Alej Svobody – Dyleň, rozc. – Slapaný přeložka a prodloužení trasy
- 36 – 9 km Krásné – Háj - Vysoká přeložka stávající trasy
- 2135 – 9 km Stará Voda – Jedlová – Slatina prodloužení trasy z Krásna
- 2137 – 18 km Drmoul – Slatina – Mohelno přeložka a prodloužení trasy z M.Lázní
- 2023 – 22 km Mohelno – D.Žandov – Lazy nová trasa

2009 - 2010 Přeznačení Mariánskolázeňských okruhů:

- 2136 – 6 km Lazy – Štipkovna – Kladská – změna vedení trasy 2136
- 2137 – 1 km prodloužení z Mariánské Lázní, žst – M.Lázně, Viktorka
- 2138 – 10 km Buchtál – Vlkovice – Krakonoš – nahradila místní trasu č.III a prodloužila CT 2138 z Tachovska na Krakonoš.
- 2139 – 11 km Krakonoš – Polom – Prameny – nahradila část místní trasy č.VI
- 2140 – 8 km Mariánské Lázně, Lesní prm. – K.Kámen – Potok Rota – nahradila část místní trasy č. VI
- 2142 – 7 km Mariánské Lázně, Lesní pramen – Kladská – nahradila místní trasu č.V
- 2253 – 8 km Mariánské Lázně, hřbitov – Lázně Kynžvart, léčebna - přeznačila místní trasu č.IV
- 2254 – 10 km K.Kámen – Bašus – Lazy přeznačila část místní trasy č.V a byla prodloužena do Lazů
- 2257 – 4 km Podhora v.n. – Podhora, hájovna – nahradila místní trasu č.II.
- 2284 – 14 km Mariánské Lázně, Viktorka – Krakonoš – Poutnov, žst. – nahradila místní trasu č.I

B. Komentáře k naplnění vizí strategického materiálu z roku 2004:

Slavkovský les:

- Vize: V dalších projektech věnovat více pozornosti Slavkovskému lesu – nejen kvůli atraktivnímu přírodnímu prostředí a relativně menšímu převýšení oproti Krušným horám, ale také z potřeby nasměrování cykloturistů na cesty, které nejsou konfliktní z hledisky ochrany přírody.
- Naplnění: Slavkovským lesem vznikla první cyklotrasa č. 362 po ose Otročin-Bečov-H.Slavkov-Loket. Další byly vyznačeny až v roce 2008 – CT 2135 (L.Kynžvart-Kladská-Prameny-Krásno-na CT 362) a současně trasa 2017 K.Vary-H.Slavkov-Hrušková-Sokolov. V roce 2009 byla upraveno vedení trasy 2136 a nyní vede z Kynšperka přes Lazy na Kladskou a nově vyznačeny bývalé mariánskolázeňské okruhy. Z M.Lázní směřují do Slavkovského lesa trasy 2142 na Kladskou, 2140 přes Králův Kámen na rozc. potok Rota, 2139 do Pramenů a CT 2254 z Králova Kamene do Lazů.

Propagace dalších projektů:

- Vize: V dalších projektech věnovat více pozornosti projektům, které spojí území nalevo a napravo od páteřní stezky podél řeky Ohře (Slavkovský les a Mariánskolázeňsko, Lubsko, Kraslicko, okolí Chodova a Podkrušnohoří, Žluticko).
- Naplnění: Na vznikající cyklostezku Ohře jsou nebo se postupně napojují CT z obou jejích stran. Ze Slavkovského lesa jsou to existující CT 2017 (H.Slavkov), 362 (H.Slavkov), 361 (M.Lázně a Klášter Teplá s odbočkami na Bavorsko), Kynšperské trasy a po dokončení CS Ohře se napojí místní trasy v okolí Chebu, trasa 2249 (Doupovské Hory) a další připravované trasy K.Vary-Bochov a M.Lázně-Rudolec-Černý Mlýn. Ze strany Krušnohorské jsou na CS Ohře napojeny CT – 2164 (Pomezí), 2178 (Krajková, Kraslice), 2016 (Hory, Nová Role), 2198 (Abertamy, Potůčky a Sasko) a 3001, která dočasně nahrazuje CT 204 v propojení na Ústecký kraj (UL). Dokončuje se napojení CT 2009 ve směru na Novou Roli, Nejdeč a roku 2010 bude prodloužena přes Nové Hamry do Potůčků a Sasko. Připravuje se vyznačení a napojení nových tras v okolí Ostrova a po dokončení CS Ohře v úseku Cheb – Kynšperk se napojí CT 2133 (Skalná) a připravované prodloužení trasy 2132 (z Lubů přes Křižovatku do Nebanic).

Fungující a celistvý systém cyklotras a cyklostezek v Karlovarském kraji

- Vize: Cílem je fungující a celistvý systém cyklotras a cyklostezek v Karlovarském kraji, umožňující bezpečný pohyb cykloturistů v co nejzdravějším přírodním prostředí při dodržení nutných požadavků, podmínek a potřeb silničního provozu i ochrany přírody.
- Naplnění: Zatímco v roce 2005 bylo v Kraji evidováno kolem 500 km značených cyklotras, k 1.1.2010 existuje 1806 km značených tras. Přesto, že se postupně některé trasy podařilo přesunout ze silnic na MK, vede stále hodně tras po silnicích III. a II.tř., místy i I.třídy (např. 362 v Bečově).

Jednotnost značení:

- Vize: Při projektování nových cyklotras a stezek pro cyklisty je důležité dodržet jednotnost značení. Značení je dáno jednak obecně platnými předpisy o silničním provozu (zákon a vyhláška) a jednak potřebou přehlednosti a jednoznačnosti značení. Možností při použití značení dopravními značkami typu „IS“ podle vyhlášky o podmínkách silničního provozu je dostatečné jak pro cyklotrasy na silnicích, tak pro většinu cyklostezek, které prochází střídavě po cestách v přírodním prostředí a po

silničních komunikacích (zejména obce a města). Umožňuje také umístění informací o turistických zajímavostech. Cykloturistické značení vhodné pro použití na lesních a polních cestách bylo zkušebně použito zatím jen v okolí Oloví. Dochází ale k nežádoucím přechodům ze silničního značení na cykloturistické a naopak. Příklad tedy v úvahu pouze v celistvých lesních celcích, kde nedochází ke styku se silničními komunikacemi a potřebě dodržet požadavky zákona a vyhlášky o silničním provozu.

- **Naplnění:** V Karlovarském kraji je snaha sjednocovat značení a využívá se převážně jen silniční. V roce 2009 se podařilo zahájit přeznačování mariánskolázeňských okruhů značených sice silničními značkami, ale nestandardně jednosměrně a navíc číslovaných římskými čísly. Nyní již jsou označeny v souladu s KČT. Trasy 2002, 2005 a 2008, které byly značeny pásovými značkami byly přeznačeny v roce 2007 na silniční. Speciální vlastní značení použilo sdružení Cesta z města na vyznačení šesti okruhů, které zatím doposud udržují, ale začínají uvažovat o přeznačení pomocí pásového značení dle KČT.

C. Souhrnné a další informace:

Souhrnné informace o značených cyklotrasách poskytuje kapitola 1.6.

Doporučení: Dané opatření se osvědčilo a bude zachováno pro aktualizovaný strategický dokument.

Opatření 1.2.3: Správa a údržba klíčových komunikací

Zadání:

Na klíčových cyklokomunikacích bude důležité zajistit i jejich správu a údržbu. Toto může být zajištěno Krajskou správou a údržbou silnic a prostřednictvím technických služeb jednotlivých měst a obcí, kterými dané trasy procházejí. Jelikož se jedná o klíčové cyklokomunikace, je vhodné, aby se Karlovarský kraj na zajištění správy a údržby klíčových komunikací finančně podílel a pro tyto účely vyčlenil každoročně ze svého rozpočtu částku ve výši cca 2 mil. Kč.

Odpovědnost: ORR KUKK, ODSH KÚKK

Posouzení „Opatření 1.2.3“ a doporučení pro návrhovou část:

Pokud cyklotrasy (a nejen páteřní cyklotrasy) vedou po státních silnicích II. a III. třídy, automaticky je spravuje a udržuje Krajská správa a údržba silnic. Pokud cyklotrasy vedou po místních komunikacích, tak je automaticky spravují a udržují technických služeb jednotlivých měst a obcí.

Doporučení: *V případě daného opatření má smysl, aby se Krajská správa a údržba silnic podílela, nad rámec své kompetence, na zajištění správy a údržby cyklostezky Ohře (po realizaci budou úseky ve vlastnictví kraje) a to v extravilánu. Pro tyto účely se doporučuje vyčlenit každoročně z rozpočtu kraje částku ve výši cca 0,2 mil. Kč.*

1.4.2 Analýza naplnění prioritní osy č.2 (cykloturistika)

Zadání:

Prioritní osou č. 2 je rozvoj cyklistiky jako složky cestovního ruchu. Tato priorita byla navržena z důvodu, že cykloturistika je v současné době aktivitou, které se věnuje velké množství lidí a jejich počet stále narůstá. Její význam pro posílení potenciálu cestovního ruchu v Karlovarském kraji je též zakotven v již zpracovaných strategických materiálech. Současný zájem o cyklistiku je nutno využít pro rozvoj a posílení cestovního ruchu, který je jednou z priorit v Karlovarském kraji a to prostřednictvím realizace dvou cílů:

- Cíl 2.1: Propagace cykloturistických produktů v Karlovarském kraji
- Cíl 2.2: Finanční podpora rozvoje cykloturistiky

Ad 2.1: Propagace cykloturistických produktů v Karlovarském kraji

Zadání:

Při použití vhodných produktů a propagace je možno upozornit na širší využití kola, coby běžného dopravního prostředku. V rámci toho je možno podporovat související projekty např. Česko-bavorský geopark.

Opatření 2.1.1: Vydání cykloturistického průvodce a dalších propagačních materiálů.

Zadání:

Propagační materiály poslouží k prezentaci a ke zvýšení informovanosti o konkrétních cykloturistických produktech v kraji a souvisejících aktivitách.

Odpovědnost: OKPPLCR KÚKK

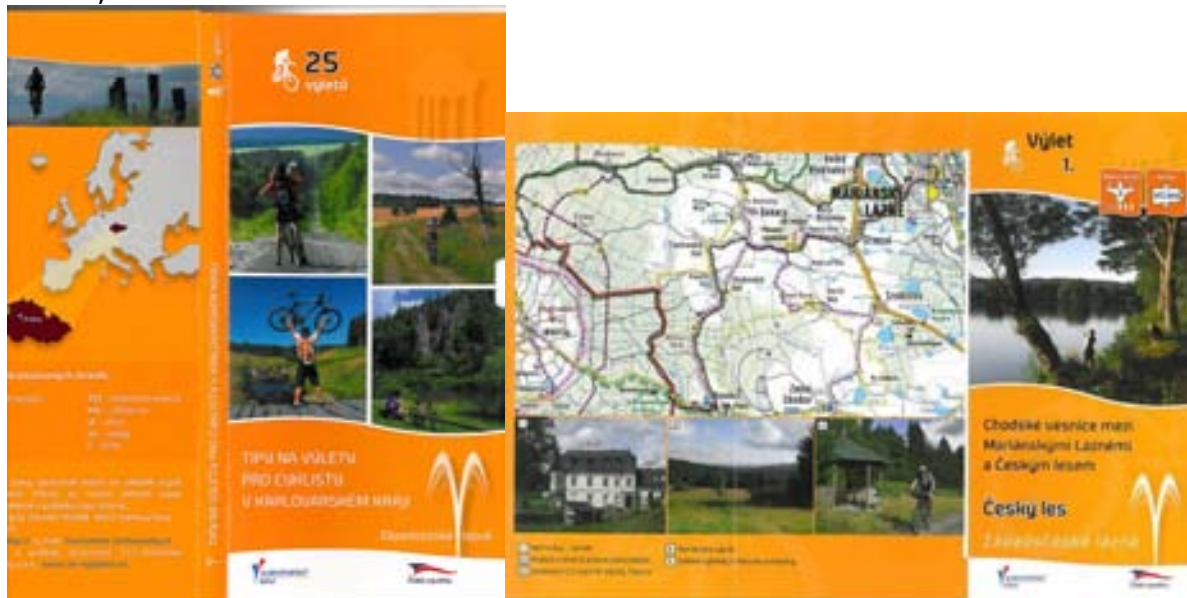
Posouzení „Opatření 2.1.1.“ a doporučení pro návrhovou část:

Propagace cykloturistiky je zajišťována zejména na výstavách a veletrzích cestovního ruchu a to zejména prostřednictvím odboru kultury, lázeňství, cestovního ruchu a památkové péče, ale i odborem regionálního rozvoje při různých seminářích, konferencích či vzdělávacích akcích. Do propagace jsou výrazně zapojena města a obce. K propagaci jsou vydávány různé materiály, kdy jako příklad lze uvést:

- Cyklistickou mapu Karlovarského kraje (2004 a 2007 a 2009),
- Nejkrásnější výlety v Karlovarském kraji (2006 a 2010) - 25 výletů po Karlovarském kraji pro pěší turistiku, cyklistiku, běžky i autovýlety.
- Multimediální prezentaci – Cyklotrasy Karlovarského kraje. Jednalo se o 6 reportáží o cyklotrasách v Karlovarském kraji, které byly vysílány květnu a červnu televizí Prima v regionálním vysílání v Plzeňském kraji. Zpracované DVD pak bylo používáno i při dalších prezentačních akcích (vyrobena televizí ZAK TV Plzeň)



Zvyšující se poptávka po propagačních materiálech z oblasti cykloturistiky má za následek vydávání samostatných cyklistických map obcí či mikroregionů, příruček k jednotlivých cyklistickým trasám i dalších propagačních materiálů s cykloturistickými cíli. O rozvoji cyklodopravy a její propagaci jedná pravidelně i Komise Rady Karlovarského kraje pro kulturu, lázeňství a cestovní ruch.



Posouzení tipů na výlet „Nejkrásnější výlety v Karlovarském kraji“ (2010)

Tipy na cyklovýlet jsou vybrány docela dobře a je vidět, že je někdo opravdu projížděl. V rámci další aktualizace je ale potřeba odstranit některé nedostatky:

- Okolo M.Lázních, Toužimi a Klínovce nejsou v mapě aktuální značené cyklotrasy.
- Není zde žádná zmínka o kvalitě cest a doporučení typu kola. Výlety vedou po různých kvalitách povrchu cest a není to tam uvedeno. V několika výletech jsou na trase i nebezpečné těžké úseky, vhodné jen pro horská kola, např. úsek mezi Loučnou a Olovím (výlet č.6), u Žernovníku (výlet č.8), u Milhostova (výlet č.9) a další.
- Výlety nejsou směřovány pro cílové skupiny. Není z nich jasné, zda jsou např. vhodné pro rodiny s dětmi a podobně.
- Některé památky popisované v textu nejsou vyznačeny v mapě – např. Maria Loreta u Hrozňatova.

Doporučení: Dané opatření se osvědčilo a bude zachováno pro aktualizovaný strategický dokument.

Opatření 2.1.2: Internetové stránky

Zadání:

Zřízení internetových stránek, na nichž budou informace o cykloturistických produktech v kraji a o dění kolem přípravy, realizace a propagace cykloprojektů a turistických atraktivit.

Odpovědnost: OKPPLCR KÚKK

Posouzení „Opatření 2.1.2.“ a doporučení pro návrhovou část:

Pozitiva:

O cyklotrasách, a možnostech cyklo dopravy a cykloturistiky v Karlovarském kraji a s nimi spojených službách informuje zájemce Cykloportál Karlovarského kraje, který byl uveden do provozu počátkem roku 2006. Základní sběr dat provedla Agentura Euregia Egrensis ve spolupráci s odborem regionálního rozvoje. Aktualizaci a údržbu webových stránek Cykloportálu Karlovarského kraje prováděl v roce 2006 a 2007 Klub českých turistů Karlovarského kraje na základě smluvního vztahu. Od roku 2008 spravuje Cykloportál velmi dobře a kvalitně Ing. Miroslav Landa. V rámci ČR hodnocen jako jeden z nejlepších.

Internetové stránky prezentují jak cyklistické stezky a cyklotrasy, tak doprovodné infrastruktury (ubytování, úschovny, opravný a půjčovny kol, turistické atrakce, doporučené výlety do okolí přirozených turistických center, možnosti účasti na turistických akcích pro veřejnost apod.).



Tento web má vazbu na některé tištěné materiály, které KK vydává, i možnost odkazů na podobné servery, zabývajícími se propagací turistických aktivit, atraktivních míst a činností v oblasti cestovního ruchu v Karlovarském kraji.

Tento web má také vazbu na mapovou aplikaci, která slouží k vyhledávání trasy (připraveno oddělením GIS odboru informatiky Krajského úřadu Karlovarského kraje)

Nedostatky:

- Na realizaci daného opatření je dobře vidět, jak velmi málo komunikoval OKPPLCR KÚKK, který měl dokonce na starosti realizaci daného opatření s ORR KÚKK, který nakonec portál vytvořil a nadále jej spravuje. Na turistickém portálu Karlovarského kraje není jediný odkaz na cyklistiku, pěší turistiku, vodáckou turistiku, <http://cestovani.kr-karlovarsky.cz/cz/Stranky/default.aspx>. Přitom turista bude vyhledávat především tyto informace a tento portál a nikoliv portál Karlovarského kraje.
- Nikde není ke stažení v pdf. verzi materiál „Nejkrásnější výlety v Karlovarském kraji“

- Samotný cyklistický portál má velmi slabou „image“ úroveň.

Doporučení: I přes výše uvedené nedostatky se dané opatření velmi osvědčilo a bude zachováno pro aktualizovaný strategický dokument, ve kterém by již mělo dojít k nápravě.

Opatření 2.1.3: Cyklistické sportovní akce

Zadání:

Iniciovat, podporovat a propagovat cyklistické sportovní akce, které zvýší zájem veřejnosti o cyklistickou dopravu a turistiku a podpořit tak činnost neziskových a sportovních organizací. (akce „Týden na kole“, „Na kole do práce“, „Na kole do školy“).

Odpovědnost: OKPPLCR KÚKK

Posouzení „Opatření 2.1.3.“ a doporučení pro návrhovou část:

Pozitiva:

Aktivity jsou v režii měst a obcí, sportovních oddílů a podnikatelských subjektů, které si sportovní akce sami organizují a připravují. Jako příklady lze uvést:

- Cyklistický přejezd Krušných hor z Chomutova do Kraslic dne 6. května 2006
- Otevření dvou cyklopřechodů na Chebsku – Waldsassen – Slapany a Schirding - Pomezí – dne 13. května 2006, cyklistický závod a prezentace projektu CykloEGRENSIS
- Krajinná výstava bez hranic v Chebu a v Marktredwitz – od 24.5. do 24.9.2006, přepravy cyklistů na černé trase – z Bad Elsteru a Wiesau do Chebu a opačně.

Negativa:

- Není zcela zřejmé, jak bylo konkrétně naplněno samotné opatření:
 - „Iniciovat, podporovat a propagovat cyklistické sportovní akce, které zvýší zájem veřejnosti o cyklistickou dopravu a turistiku
 - podpořit tak činnost neziskových a sportovních organizací. (akce „Týden na kole“, „Na kole do práce“, „Na kole do školy“)

Doporučení: Dané opatření sice nebylo plně realizováno, ale mělo by být také zachováno pro aktualizovaný strategický dokument. Příkladem může být finanční a marketingová podpora „Karlovarského ambikemaronu“, který se bude konat 21.8. 2010.



**Karlovarský
ambikemaron**



Karlovarský AM bikemaron České Spořitelny 21. 8. 2010 - XI. ročník
Karlovarský AM bikemaron ČS - Artík - Artamon jsou názvy, které jsou bajkingu v tomto kraji, a nejen zde, již řadu let známé a každodenně skloňované, patřící závodu horských kol pořádané sdružením [A.M.bike no limits](#) pod záštitou hejtmána Karlovarského kraje a Magistrátu města Karlovy Vary. I letos je AM bikemaron ČS součástí největšího evropského seriálu horských kol [Kolo pro život](#) České spořitelny.

Již po jedenácté bude možnost okusit nejkrásnější zákoutí lázeňský lesů a bezprostředního okolí Karlových Varů. Trasy v délkách 50 a 100 km budou připraveny k plné spokojenosti se startem na Divadelním náměstí ve 12:00 hodin, Lázeňská atmosféra určitě pomůže snížit předstartovní horečku. Na těchto dynamických trasách si přijdou na své jak profijezdci jedoucí za své cyklistické stáje, tak bajkeři holdující rekreační jízdě. O všechny účastníky bude postaráno, tak jak je v na Karlovarském AM bikemaratonu ČS dobrým zvykem - samozřejmě skvěle.

Po loňské dobré zkušenosti, i letos opět sdružení A.M.bike no limits připravilo pro doprovod účastníků autobusovou dopravu, která dodrží loňskou trasu vedoucí ze zázemí kempu Březový háj na start na Divadelním náměstí a dále na Vítkovu horu. Zpáteční cestu budete moci absolvovat opět autobusem zpět do kempu, nebo se projít po doporučených trasách podél dějiště závodů (mapy tras budou k nalezení v autobusech).

Ad 2.2: Finanční podpora rozvoje cykloturistiky

Zadání:

Cílem je podpora projektů, které umožní rozvoj cykloturistiky jako významné složky cestovního ruchu v Karlovarském kraji.

Odpovědnost: ODSH KÚKK

Opatření 2.2.1: Finanční podpora přepravy jízdních kol cyklobusy

Zadání:

Jedná se o cykloturistický produkt, který umožňuje cyklistům snadnou přepravu s jízdním kolem po celém území Karlovarského kraje a přispívá tak k rozvoji cykloturistiky a tedy i k rozvoji cestovního ruchu.

Podpora by se měla uskutečnit formou finančního příspěvku vybranému dopravci (dle kritérií stanovených ORR a ODSH KÚKK) na investiční náklady spojené s provozem cyklobusů (např. jejich vybavení apod.)

Odpovědnost: ODSH KÚKK

Posouzení „Opatření 2.2.1.“ a doporučení pro návrhovou část:

Karlovarský kraj podporuje provoz cyklobusů a přepravu cyklistů cyklobusy již od roku 2004 částkou 200 tis. Kč / rok. Podpora je organizačně zajišťována prostřednictvím odboru dopravy. Provoz cyklobusů je zajišťován společností Autobusy Karlovy Vary a.s. v rámci systému CykloEGRENSIS. Jedná se o jediný ucelený systém cyklodopravy v Karlovarském kraji. Další podrobnosti jsou uvedeny v kapitole 1.7.2.

Doporučení: Dané opatření se osvědčilo a bude zachováno pro aktualizovaný strategický dokument. Dále se doporučuje, aby dotace byla zaměřena na provozní náklady, neboť jak se ukázalo, tak se jedná o ztrátový produkt.

Opatření 2.2.2: Dotační program na podporu cykloturistiky

Vytvoření dotačního programu na podporu propagace a informovanosti o jednotlivých cykloturistických produktech v Karlovarském kraji. Karlovarský kraj může přispívat na tvorbu propagačních materiálů, informačních tabulí apod.

Odpovědnost: OKPPLCR KÚKK

Posouzení „Opatření 2.2.2.“ a doporučení pro návrhovou část:

Tímto opatřením bylo uvažováno především s vytvořením dotačního programu na podporu propagace a informovanosti o jednotlivých cykloturistických produktech v Karlovarském kraji, který by byl realizován odborem kultury, památkové péče, lázeňství a cestovního ruchu. Odbor kultury má dotační titul na podporu cestovního ruchu, ze kterého lze podporovat tyto aktivity:

1. koordinace cestovního ruchu v regionu - aktivity související s rozvojem a podporou ojedinělých krajských institucí a aktivit, které se významným a charakteristickým způsobem podílejí na rozvoji cestovního ruchu v Karlovarském kraji
2. venkovská turistika – podpora aktivit v obcích do 500 obyvatel se zaměřením na cestovní ruch, podpora projektů se zaměřením na „návrat k přírodě“, projektů s tématikou ekofaremu, agroturistiky, atp.
3. propagační materiály a prezentace turistických cílů a lázeňství – propagace produktů cestovního ruchu a lázeňství, turistických cílů – kulturních památek, přírodních zajímavostí, zajímavých lokalit, měst, obcí aj. formou vydání propagačních materiálů, pořádání či účasti na prezentacích a propagačních akcích, na tuzemských a zahraničních regionálních výstavách
4. tematické a naučné stezky – vznik tematických a naučných stezek, značení v terénu, různé formy jejich propagace

Z daných opatření pak bylo možné podpořit projekty podporující a propagující cykloturistiky. Příklad Mariánské Lázně, Cheb a některé další obce.

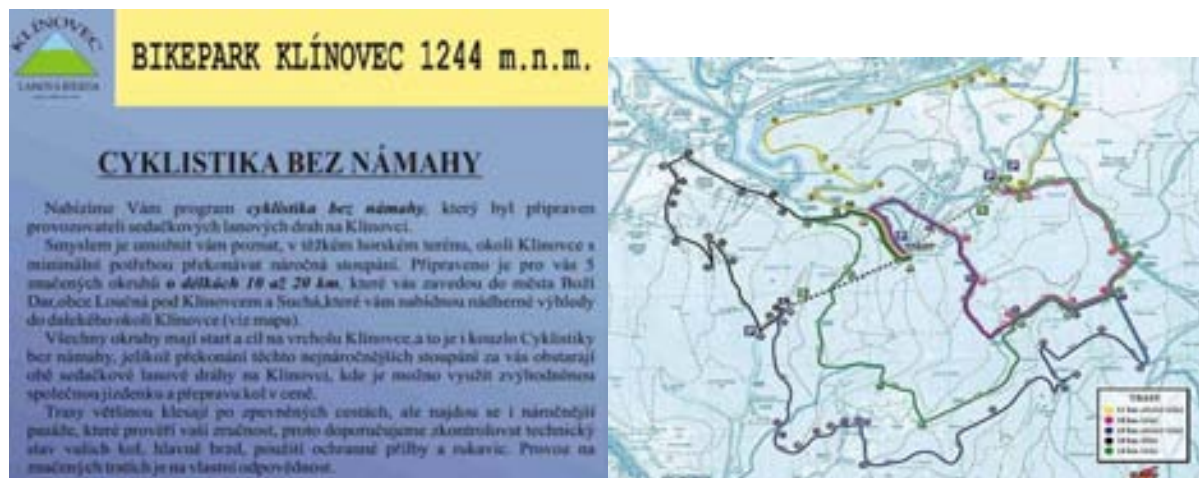
Doporučení: Dané opatření se osvědčilo a bude zachováno pro aktualizovaný strategický dokument.



Příklady možných podporovaných aktivit:

1.A) tzv. Bikeparky sloužící k „adrenalinové“ terénní jízdě na horských kolech

Jeden byl vybudován v roce 2002 v Nejdku a druhý v roce 2003 na Božím Daru. V okolí Klínovce vznikly speciální cykloturistické okruhy. Na pomoc cyklistům v tomto náročném, ale krásném regionu přišli provozovatelé lanovek a vznikl tak projekt Cykloturistiky bez námahy. Jeho smyslem je překonat nejtěžší stoupání na vrchol Klínovec lanovkou a posléze si vychutnávat krásy hor při jejich sjíždění.



Jedná se o pět okruhů, které začínají na vrcholu Klínovce a jsou barevně rozlišené. Každý okruh je značen barevnými terči se směrem pohybu a pořadovým číslem. Cyklista, který přijede k příslušnému terči s číslem, pozná podle čísla na mapě, kde se právě nachází.

Downhill Aréna na Klínovci



Modrá trasa vyznačuje hrubý průběh obou stávajících Downhillových tras. Světle modrý a tyrkysový návrh trasy by mohly nabídku na Klínovci do budoucna rozšířit. Červeně je zakreslen hrubý průběh 4-Crossové-trati.

1.B) Podpora projektu „Miriquidi Bike Arena“

Momentálně je připraveno pět partnerských obcí Boží Dar, Breitenbrunn, Jáchymov, Loučná a Oberwiesenthal, jako nositelé projektu, vyvíjet aktivity pro zřízení MTB-Arény - Miriquidi Bike Arena. Oblast připadající v úvahu čítá cca. 300 km² plochy a představuje jádrovou oblast Miriquidi Bike Areny. Rozsáhlá síť lesních cest, která je turisticky využívána je vybudována.

Oblast západního až centrálního Krušnohoří by se chtěla dlouhodobě etablovat jako aktivní region. Zvláště v zimním období se to daří velmi dobře díky nabídkám sjezdového a běžeckého lyžování. Doposud však schází adekvátní nabídky pro letní období, které by vzbudily zájem hostů o Krušné hory. Nabídky pro Mountainbikery mají sloužit v aktivním regionu jako počátek k vytváření a prodeji dalších nabídek pro aktivní turisty. Hlavním cílem Miriquidi Bike Areny je vyšší vytížení lůžek v ubytovacích zařízeních a vyšší návštěvnost regionu všeobecně. Tímto se dlouhodobě stabilizují pracovní místa, a to jak v Gastronomii/ Hotelnictví i jako vedlejší zaměstnání.

Předem zjištěná čísla ze stávající sítě „Bike-Holidays“ (www.bike-holidays.com; trojmezí Rakousko Itálie Švýcarsko) ukazují zvýšení vytíženosti lůžek o 100% na jedno ubytovací zařízení Mountainbikery během letních měsíců (z ca. 20% na ca. 35%, přičemž MTBike-hosté tvoří více než 50%). Na příkladu 28 lůžkového penzionu „Friedlwirt“ v Unken-Pinzgau/ Zell am See to znamená zvýšení obrátu o ca. 30.000,-EUR/ rok pouze za přenocování Mountainbike-hostů. Spotřeba jídel a nápojů přitom není zohledněna.

Konkrétně by měla být Miriquidi Bike Arena umístěna mezi Top 3 Mountainbike-Regiony Německa. Ve střednědobém horizontu by mělo být nalákáno ca. 5.000 Mountainbike-hostů/ V letní sezoně na minimálně krátkodobou dovolenou (ca. 4 přenocování). Dlouhodobě mají tato čísla být navýšena na 8.000 až 10.000 hostů. Svazek pěti partnerských obcí by měl být rozšířen o Miriquidi Bike Arena, zaprvé pro finanční posílení a zadruhé pro vybudování nabídky. Vně jádrové oblasti mají být nalezena další cyklisticky přívětivá ubytování a vybudování sítě cest mají být navzájem propojena.

2) propagace standardních cyklotras a tipů na výlet,

2.A) příkladem mohou být „Nové sokolovské okruhy“ Sokolovsko.

Jedná se o pět nových cyklistických okruhů v okolí Sokolova. Každý okruh začíná i končí v Sokolově. K novým cyklotrasám byly vydány jednoduché plánky a popisy ke každému okruhu a jsou k dostání v infocentrech. V terénu nejsou trasy vyznačeny, ale podle jednoduché mapy se dá orientovat. Každá trasa dostala své jméno a v mapce je označena odlišnou barvou.:

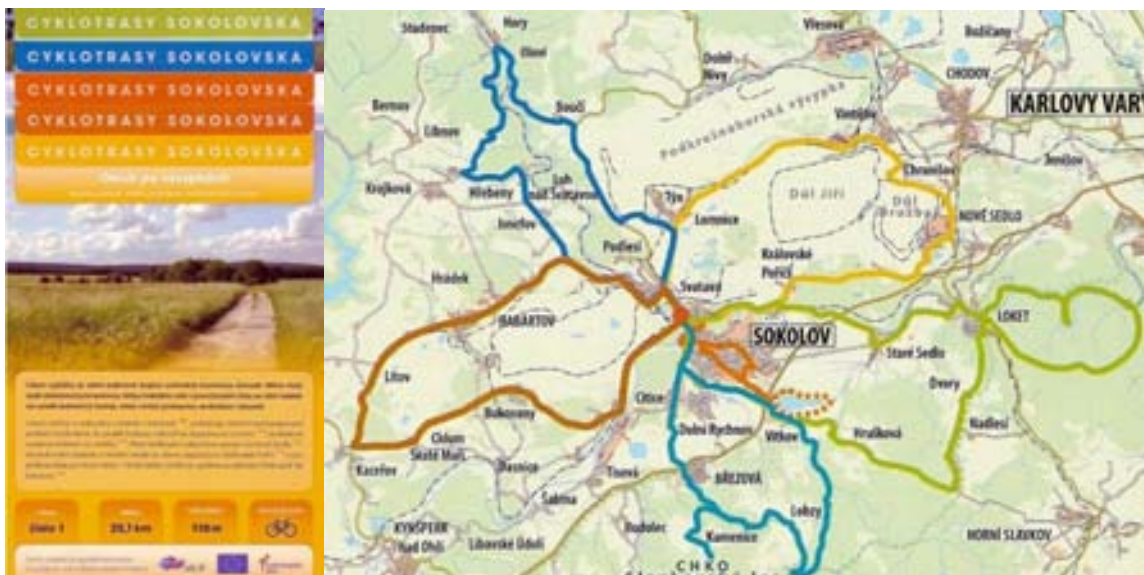
Trasa 1 – žlutá - Okruh po výsypkách

Trasa 2 – hnědá - Za Chlumskými loupežníky

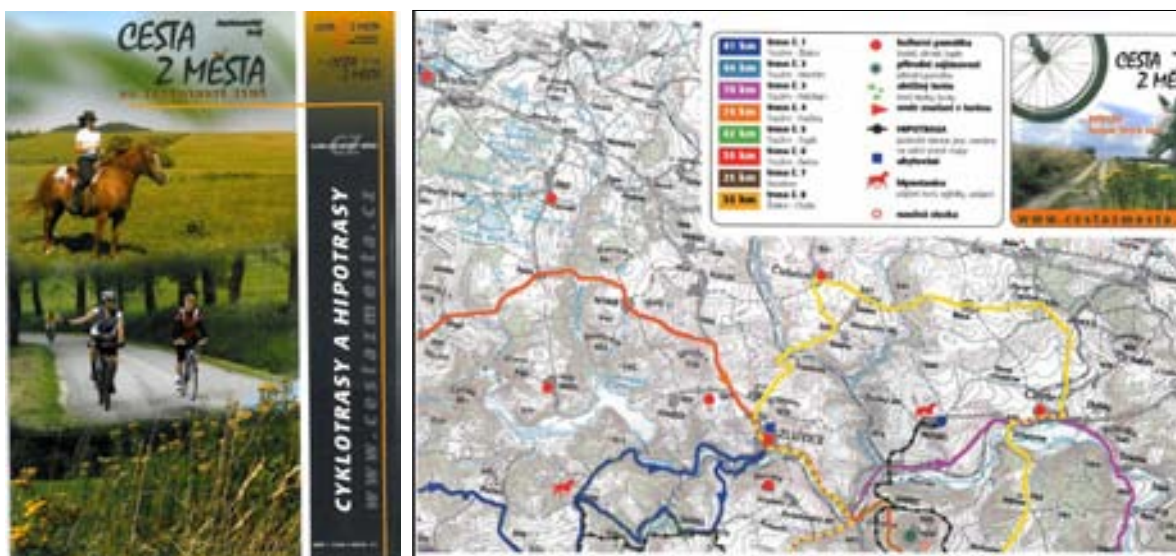
Trasa 3 – oranžová - Městský okruh

Trasa 4 – modrá - Okolo řeky Svatavy

Trasa 5 – zelená – Historická



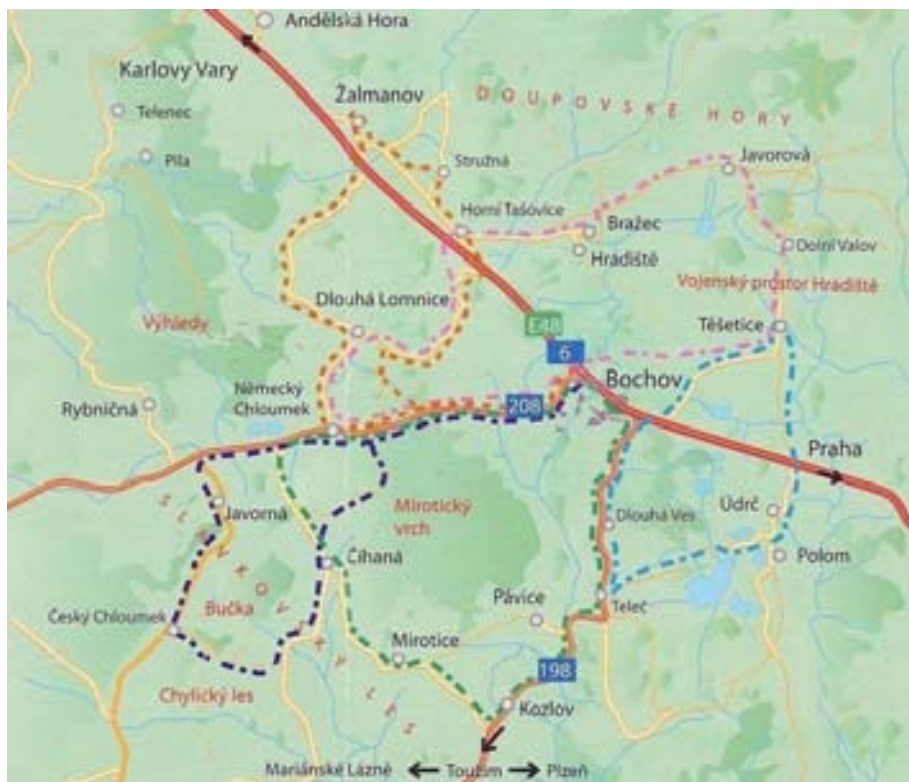
2.B) Příkladem také může být produkt „Cesta z města“
 Pension Vladař na Toužimsku vydal za podpory Karlovarského kraje v roce 2006 informační mapku s okružními cyklotrasami v okolí města. Cyklotrasy jsou vyznačeny v i terénu sice nestandardním, ale přehledným místním značením. Na Toužimsku je v současné době vyznačeno 8 tras v celkové délce 363 km. Stejně jako film, Cesta z města, který se zde natáčel, nesou i cyklotrasy stejný název.





2.C) Příkladem také může být produkt „Bochovsko na kole“

Je nový stručný průvodce cestováním na kole v okolí Bochova. Město Bochov vydalo za finanční podpory Karlovarského kraje letáček, kterým zve všechny zájemce o cykloturistiku na 5 krátkých okružních tras. Trasy nejsou v terénu vyznačeny, ale na letáčku najdeme [přehlednou mapku](#) s trasami. Letáček si můžeme vyzvednout v infocentrech.



2.D) Teplá: V roce 2009 se podařilo vypracovat vizualizaci páteřních cyklostezek, kterou Vám pošlu poštou, když mi napíšete adresu.

2.E) Další Kynšperk nad Ohří, Ostrov, Aš, Cheb,

1.5 SOUHRNNÁ ANALÝZA PODPORY CYKLISTICKÉ DOPRAVY S OHLEDEM NA ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI CYKLISTŮ

1.5.1 Cyklostezky na území KK

Celkem je v Karlovarském kraji **74,2 km samostatných cyklostezek a komunikací vhodných pro zaměstnaneckou cyklistickou dopravu** (z toho 19,5 km je v intravilánu - IN a 54,7 km v extravilánu - EX). Cyklostezek - C je pak 64,2 km a komunikací vhodných pro cyklisty je 10,0 km (*Komunikace jsou označeny dopravní značkou B11. Jsou zde ale započítány jen ty úseky, které plní významnou dopravní, či rekreační funkci ve vztahu k cyklistům. Vzhledem k tomu, že daná komunikace musí sloužit i pro provoz zemědělské techniky, nebo vozidel Povodí a.s., musely být označeny značkou B11. Mezi takové komunikace patří například cyklostezka Ohře v úseku Doubí – Svatošské skály. Rozhodně zde nejsou započítány lesní cesty, např. v Krušných horách*). Pasport cyklistických komunikací v Karlovarském kraji je pak aktuální k 31.12.2009.

OBEC	CLK.	IN	EX	IN-C	IN-B	EX-C	EX-B
Ašsko:							
(Bad Elster) - Doubrava	800	0	800	0	0	0	800
Chebsko							
Cheb	10080	3180	6900	3180	420	6480	0
Františkovy Lázně	200	200	0	200	0	0	0
Skalná - Starý Rybník	1060	0	1060	0	0	1060	0
Karlovarsko							
Karlovy Vary	6759	4130	2629	4130	0	2629	0
Doubí - Svatošské Skály	2700	0	2700	0	0	0	2700
Stará Role – Nová Role	3800	0	3800	0	0	2700	1100
Ostrovsko - Krušnohoří							
Ostrov	5808	5808	0	5808	0	0	0
Hroznětín – Merklín	2200	0	2200	0	0	2200	0
Boží dar - celnice	730	730	0	730	0	0	0
Ostrov - Květnová	1000	0	1000	0	0	0	1000
Mariánskolázeňsko							
Mariánské Lázně	500	500	0	500	0	0	0
Velká Hleďsebe	620	0	620	0	0	620	0
Teplá	720	0	720	0	0	720	0
Sokolovsko							
Sokolov	7110	3810	3300	3810	0	3300	0
Sokolov - Kynšperk nad Ohří	15000	0	15000	0	0	15000	0
Chodov u Koupaliště - Stará Chodovská	990	0	990	0	0	0	990
Habartov - jeden okruh	1700	0	1700	0	0	1700	0
Kynšperk nad Ohří	1128	1128	0	1128	0	0	0

Loket - Svatošské skály	5400	0	5400	0	0	2400	3000
Královské Poříčí - Loket	5900	0	5900	0	0	5900	0
	74205	19486	54719	19486	420	44709	9590

A. Ašsko

V současné době na Ašsku je jen jedna komunikace, která by se dala označit jako cyklostezka. Jedná se o úsek Bad Elster - Doubrava, kde již dnes existuje vodorovné značení, avšak je zde absence svíslého značení. Tato komunikace je opravena a mohla by být označena dopravním značením C10 - společná stezka pro chodce a cyklisty směrově rozdělena. Orientační délka na českém území je 800 m. Aktuálně je tam DZ B13 3,5 t, s dodatkovou „Mimo BUS“ (v tabulce je označena v sloupci pro značku B11).

B. Chebsko

- V intravilánu města Cheb je v současné době 3 180 m cyklostezek (cyklostezka Skalka; ul. U Trati – Šumavská, ul. Dyleňská, Riegerovy sady, ul. Evropská, ul. Havlíčkova, stezka před nádražím, ul. Nad Řekou, Joštova ul. – Ottův jez). Do seznamu je započítáno i dalších 420 m komunikací označených dopravní značkou B11. V extravilánu se nachází 6 480 m cyklostezek (Cheb – Waldsassen I. a II. Etapa; Starý Hrozňatov – státní hranice; Pomezí nad Ohří – státní hranice a Pomezí nad Ohří – celnice (Cyklotrasa (stezka) Cheb – Marktredwitz).
- Cyklistická stezka v intravilánu města Františkovy lázně (200 m)
- Cyklistická stezka Skalná – Starý Rybník / odklon ze silnice II/213 (890 m a 170 m ve druhé etapě)

C. Karlovarsko

- Karlovy Vary (Karlovy Vary (centrum) – Bohatice – 3 300 m, Stará Role, Rybáře – 2629, a další krátké úseky v délce 830 m
- Cyklostezka Ohře: Doubí – Svatošské Skály (2 700 m – B11)
- Stará Role – Nová Role (extravilán – 1100 m – B11 a 2 700 m C8)

D. Krušnohoří (Ostrovsko)

- Ostrov, Sukova ul. – Hroznětín (Stezka 3 m široká pro chodce a cyklisty se sloučeným provozem – C9) - zrealizováno 1 383 m – dokončit 2 862 m (obec Hroznětín)
- Ostrov, Hlavní třída – Jáchymov (Stezka 3 m široká pro chodce a cyklisty se sloučeným provozem – C9) – zrealizováno 2 425 m , dokončit 4 000 m.
- Ostrov, ulice U nemocnice – Květnová (Stezka 3 m široká pro chodce a cyklisty se sloučeným provozem – C9) – zrealizováno 1 000 m - dokončit 2 720 m
- Ostrov, křižovatka Hlavní – Kolárova - Ostrov, křižovatka Hlavní – Vančurova (Stezka o šíři 2x1,25 m pro cyklisty – C8) – 1 000 m

E. Mariánskolázeňsko

- Mariánské Lázně (500 m - intravilán)
- Velká Hleďsebe (600 m - intravilán) - byla v roce 2003 realizována cyklistická stezka podél kritického úseku silnice I/21 (od benzínové pumpy k odbočce do Malé Hleďsebi).
- Teplá – Klášter Teplá (extravilán – 1 100 m)

F. Sokolovsko

- Sokolov (k Michalovi, 6 640 m (z toho cca 3 300 m je vedeno v extravilánu) + 470 m dalších vnitroměstských cyklostezek - intravilán)
- Sokolov – Kynšperk nad Ohří (podél Ohře – 15 000 m)
- Kynšperk nad Ohří (1 128 m – intravilán)
- Královské Poříčí – Loket (podél Ohře – 5 900 m)
- Loket – Svatošské skály (podél Ohře – 5 400 m)
- Stará Chodovská (asi 1 500 m, které by se dali označit jako cyklostezka). Město Chodov zahájilo v roce 2003 realizaci cyklotrasy/cyklostezky Vintířov – Chodov – Nová Role. Úvodní část je cyklotrasa po komunikaci III.třídy a místních komunikacích a část trasy vede po rekultivované Smolnické výsypce. Pak opět po komunikaci mezi Chodovem a Vintířovem.

1.5.2 Plány měst a obcí na výstavbu nových cyklostezek

Pro splnění zadaného úkolu a vypracování objektivního materiálu bylo nutno shromáždit údaje o připravovaných cyklotrasách na území kraje. Proto byly jednotlivé svazky obcí osloveny s žádostí o sdělení, jaké cyklotrasy a v jaké délce již vybudovaly a která místa na svém území chtějí propojit cyklotrasou. Plány na cyklostezku Ohře jsou řešeny v kapitole 1.6.3.

A. Ašsko

A.1) Integrovaná přeshraniční cyklostezka Wunsiedel-Selb-Aš / realizace v letech 2011 – 2013 (projekt Sdružení Ašsko)

Daný projekt získal v roce 2009 dotaci z OP přeshraniční spolupráce ČR – Bavorsko ve výši 916 544,80 Euro. Celková výše projektu je 1 078 288,00 Euro. Cílem projektu je výstavba přeshraniční cyklostezky z města Wunsiedel přes Selb do Aše (délka Bavorsko 40 km, ČR cca 4 km). Na bavorské straně má být cyklostezka zcela vyasfaltovaná až po státní hranici. Stezka v délce 22 km vede po původních železničních tratích, které jsou z části významné z hlediska památkové ochrany. Má být opraveno a pro účely cyklostezky a stezky pro in-line bruslaře upraveno 12 železničních mostů. Tři nové mosty mají být vybudovány.

Na české straně má být vybudována z části asfaltová cyklostezka od státní hranice a historických hraničních kamenů až do Aše v délce cca 4 km. Pro její využití se zde musí vybudovat most.

Celá cyklostezka bude vybavena odpočinkovými místy, vícejazyčnými ukazateli a informačními tabulemi, které upozorňují na pamětihodnosti, restaurace, možnosti noclehu, kulturu, přírodu atd. Plánuje se propagace cyklostezky prostřednictvím letáků a na internetu (oboje vícejazyčně).

Tato cyklostezka má vytvořit chybějící napojení na přilehlé sítě cyklostezek (např. cyklostezky „Main-, Elster-, Grünes-Dach-, Fichtelnaab-, Euregio-Egrensis-Radweg“). Bavorská část bude po jejím vybudování začleněna do bavorské sítě pro cyklisty. Zároveň se musí stávající cyklostezka "Fichtelgebirgsradweg" uvedená v Bavorské síti pro cyklisty v této oblasti z Bavorské sítě vyjmout.

Díky cyklostezce, která není náročná na stoupání a spojením sítí (dálkových) cyklostezek vznikne atraktivní, rodinná a ekologicky šetrná nabídka volného času pro cyklisty a in-line

bruslaře. V souvislosti s tím se očekává navýšení (denní) turistiky a z turistického hlediska takto dojde k trvalému posílení příhraniční oblasti. Navíc bude ochráněna plošná kulturní památka „bývalá železniční trať“ s památkově chráněnými mosty na bavorské straně.

A.2) Cyklistický projekt Trojmezí – Aš - Libá

Základní informace:

Sdružení Ašsko realizuje projekt, jehož výsledkem bude pohodlná a kvalitní cyklostezka propojující město Aš s Trojmezím a Libou. Velkým usnadněním pro vybudování stezky je existence stávajících „signálek“, které budou vhodným způsobem upraveny. Původní účel cest sloužících ke střežení hraničního prostoru se tedy změní v přesný opak a nová stezka bude významným propojením českého a německého pohraničí. Cyklostezka bude jistě využívána i obyvateli obcí pro cesty do práce, za nákupy, zábavou apod.

Příprava projektu (projektové dokumentace pro územní a stavební řízení), Studie proveditelnosti a Analýzy nákladů a přínosů) byla finančně podpořena z evropské iniciativy INTERREG IIIA. Na bavorské straně hranice se formou partnerské spolupráce do projektu zapojilo německé město Rehau (www.stadt-rehau.de). Zástupci města se účastnili několika jednání, v rámci kterých zejména pomohli identifikovat strategické body napojení na stávající síť cyklostezek na německé straně včetně logistiky značení. V rámci přípravné etapy projektu byly zrealizovány následující aktivity:

- zaměření stávajícího stavu a geodetické zaměření zájmové lokality
- navržení vhodného technického řešení a optimalizace výběru navrženého řešení
- zpracování dokumentace k územnímu řízení
- zpracování dokumentace ke stavebnímu řízení
- zpracování dokumentace pro zadání stavby
- zpracování studie proveditelnosti
- zpracování analýzy nákladů a přínosů

Zpracovatelem stavební dokumentace byla firma Dopravní stavby a venkovní architektura, s.r.o. Studii proveditelnosti a Analýzu nákladů a výnosů zpracovala Regionální rozvojová agentura Ústeckého kraje, a.s. Veškeré dokumenty jsou k dispozici k nahlédnutí na odboru investic MěÚ Aš.

Problémy s realizací, informace k 1.1.2010:

Při zpracování projektové dokumentace cyklostezky Trojmezí-Libá se vyskytlo několik potíží. Většina z nich leží v majetkoprávních vztazích. První velký problém se objevil s bývalou hraniční signálkou. O většinu těchto pozemků požádaly u Pozemkového fondu Lesy České republiky, které chtějí tuto cestu využít místy jako účelovou komunikaci pro soz dřeva. Následné jednání s LČR pak ukázalo, že LČR v žádném případě nepřistoupí na záměr vybudování cyklostezky - tedy komunikace pro cyklisty s úplným vyloučením ostatní dopravy, ale pouze na vyznačení cyklotrasy, kterou budou moci používat jejich dopravci. Proto byla projektová dokumentace změněna v těchto částech na cyklotrasu.

Ještě větší a zatím nedořešený problém se ukázal problém s vlastnickými vztahy, kde se cyklostezka vede po soukromých pozemcích. V tuto chvíli jsou tyto části na mrtvém bodě.

S bavorskými partnery je řešena cyklostezka spojující město Aš s městy Selb a Wunsiedel a v rámci této investice bude využita ta část projektu, která již je zpracovaná. Jiný projekt spolu s partnery ze Saska řeší cyklostezku podél řeky Elster, která pramení na našem území.

A.3) Cyklistická doprava v městě Aš

Cyklistická doprava je řešena v rámci územní plánu. Vnitroměstské cyklistické trasy budou využívat samostatných cyklistických stezek, smíšených stezek s chodci, peších nebo obytných zón a méně zatížených komunikací. Základní síť navazující na cyklostezky, cyklotrasy a polní a lesní cesty je schématicky znázorněna ve výkresu N5 Dopravní řešení. Jsou navrženy nové významné cyklistické stezky nebo smíšené stezky pro pěší a cyklisty:

- stezka pro pěší a cyklisty zastávka Aš město - Geipelův park – nádraží Aš – Chebská – obchvat I/64
- stezka pro pěší a cyklisty Geipelův park – lávka přes obchvat I/64 včetně lávky
- stezka pro pěší a cyklisty včetně přemostění obchvatu I/64 u Porcelánky
- vyhlídková cesta Mikulášský vrch
- pěší cesty a cyklostezky na Háji včetně napojení hřbitova – Háj a Háj - Podhradí
- pěší cesty a cyklostezky v lesoparku Komenského – Mokřiny – Nový Ždár
- stezka pro pěší a cyklisty Aš - Podhradí
- stezka pro pěší a cyklisty křižovatka Klasik – Nový Ždár
- stezka pro pěší a cyklisty Chebská – Nebesa
- stezka pro pěší a cyklisty v jižní části plochy 61N Kopaniny centrum
- mezi připravované akce patří i modernizace four-crossového areálu v blízkosti vrchu Háj v Aši

Aktuální informace realizace cyklodopravy:

- Je připravována cyklostezka vedoucí podél Bílého Halštrova, opět ve spolupráci s německým partnerem. Cyklostezka by měla kopírovat tok Bílého Halštrova, do Německa proto zamíří přes Doubravu. Při její výstavbě budou využity stávající cesty s tím, že některé úseky (např. v chatové oblasti v Dolních Pasekách) by byly opraveny.
- Cyklistiky se týká i připravovaný projekt odvodnění lokality parku mezi ulicí Příční a školou Hlávkova (ve směru na Mokřiny), kde má projektant zadání vést cyklostezku uvnitř lesoparku.

B. Chebsko

B.1) Cyklostezka Cheb – Waldsassen III.etapa

Spojení Chebu a Waldsassenu (SRN) cyklistickou a turistickou stezkou je páteřní ideou společného projektu Park Egrensis, vzešlého z přeshraniční spolupráce obou měst. Cyklistická a turistická stezka je navržena na tělese bývalé železniční trati mezi městy Cheb a Waldsassen s přechodem státní hranice v prostoru Krásná Lípa. Spojení obou měst by mělo naplnit jejich krajinné zázemí novým životem, kulturně historickými hodnotami, zpřístupnit atraktivní území Starého Hroznavy a Jesenickou přehradu s vysokým sportovně rekreačním potenciálem, umožnit využívání husté sítě turistických, cyklistických a běžkařských tras na straně Waldsassenu a propojit velkorysý systém barokních poutních míst na obou stranách. V této chvíli není dokončena jen poslední III.etapa o délce 1 500 m.

B.2) Cyklostezka Cheb – Františkovy Lázně (5 200 m)

Spojení Chebu a Františkových Lázní cyklistickou a turistickou stezkou vyplývá ze studie „Revitalizace Poohří“. V roce 2002 zadalo město zpracování studie, jejímž účelem bylo prokázat majetkově a technicky reálnost plánovaného záměru. Vybudováním cyklostezky dojde k přímému cyklistickému propojení Chebu s Františkovými Lázněmi. Trasa cyklostezky je navržena v prostoru údolní nivy řeky Ohře v Chebu, dále je cyklostezka vedena souběžně s

trati ČD Cheb – Plesná až do Františkových Lázní. Vzhledem k tomu, že studie potvrdila nereálnost výstavby zejména z finančního hlediska, řeší v současné době město změnu vedení trasy. Vzhledem k tomu, že studie potvrdila reálnost výstavby, řeší v současné době město změnu územního plánu a majetkoprávní vztahy. Předpokládá se postupná realizace projektu v letech 2011-15.

B.3) Město Cheb:

Cyklistická doprava je řešena dle Generelu cyklistické dopravy města Chebu z roku 2006. Jedná se o dokument, jehož cílem je stanovit koncepci rozvoje cyklistické dopravy jakožto součásti dopravního systému města. Má sloužit jako podklad pro uplatňování požadavků cyklistiky při investiční přípravě a realizaci staveb. Má také zajistit návaznost na regionální cyklistické trasy. Generel cyklistické dopravy města Chebu navrhuje vybudování sítě cyklistických tras, které by sloužily jak pro rekreační účely, tak pro každodenní používání jízdního kola např. pro cesty do práce. Výstavba jednotlivých úseků cyklistických tras se bude odehrávat jednak jako samostatné investice, ale i jako součást jiných staveb (např. při výstavbě komunikací). Dle tohoto generelu by se mělo v nejbližší době (od roku 2010) budovat tyto úseky:

- Tovární ul. - Na Hrázi (395 m, DSP)
- Hálkova ul. (216 m DSP)
- U Trati – (342 m – DSP)
- Riegerova ul. – cyklistický pás; zahájena stavba
- Sadová ul.; vydáno SP
- Wolkerova – Hálkova ul; vydáno ÚR
- Ottův jez – Garáže u Hilárie; vydáno ÚR
- Pobřežní ul. a Zlatý vrch, Studie
- Cheb – Podhrad; Studie
- Cheb – Dřenice, jedná se o spojení pro rekreační dopravu z Chebu k vodní nádrži Jesenice (bude se zpracovávat vyhledávací studie cyklostezky. Úkolem je nalézt optimální spojení pro cyklisty mezi Chebem (napojení na páteřní cyklo po městě) a Dřenicí (velký autokemp, chatová oblast, městské koupaliště, jachtklub). Předběžně navržené jsou 3 trasy, průměrně dlouhé 5 500 m. Bude se jednat o stezku převážně mimo zastavěné území, ve vedlejším dopravním prostoru nebo úplně mimo prostor komunikace. Stezka bude díky konfiguraci terénu určena i pro inline.

B.4) Plány obce Poustka:

Budování a zkvalitňování cyklostezek je jedním z hlavních záměrů rozvojové strategie Obce Poustka - Opatření 1.2.: Výstavba a modernizace místní infrastruktury pro cestovní ruch. Doposud ale nebyla zpracována žádná dokumentace:

- Ostroh – Františkovy Lázně (délka 6 000 m)
- Poustka – Ostroh – Sorkov (délka 6 000 m)

B.5 Plány obce Skalná a mikroregionu Kamenné vrchy:

Zpracovaná studie proveditelnosti - Integrovaná doprava v Mikroregionu Kamenné Vrchy z 11/2007. Cílem projektu je propojení mikroregionu komunikacemi pro nemotorový provoz s využitím stávajících komunikací III. třídy, polních cest, lesních cest a turistických stezek. Jedná se o kombinaci cyklostezky a cyklotrasy. Celková délka cca 58 km.

B.6) Plány obce Tuřany:

Zpracována studie proveditelnosti v 11/2007 – Rozvoj turistiky, rekreace a sportu ve sdružení obcí a firem - Chebská pánev. Cyklostezka by měla tvořit spojnici mezi obcemi mikroregionu Chebská pánev (Nebanice, Odava, Mostov, Tuřany, Lipoltov, Milíkov, Úval, Okrouhlá, Jesenice). Délka navrhované trasy je cca 18 500 m s šíří 2,5 – 3 m. počítá se s využitím místních komunikací, starých cest, turistických pěšin a s vybudováním nových úseků cyklostezky. Doba realizace 3 roky.

C. Karlovarsko

C.1) Město Karlovy Vary

Město K. Vary intenzivně připravuje realizaci následujících úseků páteřní cyklostezky podél řeky Ohře na svém území:

- a) Dvory, levý břeh Ohře, mezi OC Kaufland a OC Varyáda, přes Chodovský potok
- b) Dvory, Tašovice, Dvorský most – Doubský most.
Na oba úseky je vydáno pravomocné územní rozhodnutí a zpracovává se projektová dokumentace pro stavební povolení.
- c) Od Svatošské ulice do Tašovic, kde došlo ke změně koncepce trasy. Dokumentace pro územní rozhodnutí se dokončuje a bude požádáno o vydání územního rozhodnutí. Zpracování dokumentace pro stavební povolení je časově směřováno tak, aby mohlo být včas požádáno o dotace k financování projektu z ROP Severozápad v roce 2010.

Dále má město Karlovy Vary zpracovaný komplexní analytický materiál o současném stavu cyklostezek a cyklotras na území města včetně připravovaných a výhledových tras. Tento materiál je zpracován účelově jako jeden z podkladů pro nový územní plán města a k přípravě jednotlivých projektových záměrů, jež budou sledovat koncepci rozvoje požadavků cyklistiky na území města a v návaznosti na regionální trasy.

Z analytických podkladů pro nejbližší období vyplývá:

Za hlavní projekt je považována páteřní cyklostezka podél Ohře (č. 204):

Levobřežní stezka je součástí krajského projektu a je z velké části na území KV již vybudovaná. Směrem po proudu Ohře má páteřní cyklostezka následující průběh:

Část Doubí – Tuhnice:

Od Doubského k Dvorskému mostu (most kpt. Jaroše) je na stavbu již vydáno územní rozhodnutí. Spojka ke Krajskému úřadu je vyprojektovaná. Část od Dvorského mostu okolo Intersparu je hotová a končí u ústí Chodovského potoka do Ohře. Část od Chodovského potoka až ke Kauflandu a je vydáno pravomocné územní rozhodnutí. Od Kauflandu k Plynárenské lávce je stezka hotová.

Část Tuhnice – Drahovický most:

Od Plynárenské lávky k Drahovickému mostu je cyklostezka dokončená.

Část Drahovický most – Dalovice:

Od Drahovického mostu do Dalovic je vedena stávající cyklostezka, a to až k ústí Vitického potoka. Na ní naváže projektovaná stezka Dalovice – Šemnice.

Stezka Rybáře – Stará Role (značená jako č. 2009):

V roce 2010 probíhá výstavba cyklostezky Rybáře – Stará Role, od okružní křižovatky na Dolní Kamenné (u Lidlu), směrem na Horní Kamennou, Čankovskou a dál proti proudu

Rolavy až k areálu Rolava. Úsek mezi Tescem a mostem Mlýnská bude realizován po pravém břehu Rolavy. Tam naváže na již vybudovanou cyklostezku kolem Bažantího vrchu, starorolského nádraží, a trasu vedenou Rolavskou ulicí, a dále na stávající nově vybudovanou cyklostezku pokračující dále do Nové Role.

Výhledově jsou sledovány tyto záměry na vybudování cyklostezek

V severní části města: Stezky v oblasti Stará Role (Nerudova), Počerny. Trasa v územích: Sedlec, Rosnice, Čankov, Stará Role, jež je svým charakterem koncipována jako cyklistická trasa pro obyvatele blízkých sídlišť. Je vedena po stávajících komunikacích s minimálním provozem. Z Čankova vybíhá Hraniční ulici, tj. po stávající silnici směrem na Sedlec, na křižovatce s Rosnickou ulicí se stáčí směrem na Starou Roli, dále na starou silnici, která mimoúrovňově kříží železniční trať do Staré Role. Podél hlavní trati směřuje do údolí Rolavy, podél níž se stáčí směrem k vlakovému nádraží ve Staré Roli. Od nádraží pak pokračuje po stávajících komunikacích (Nádražní a Vančurova ul.) k ulici Jabloňové, která trasu opět odklání do poklidnějších míst na propojky směrem na Rosnice. A odtud vede již opět po stávající komunikaci zpět do Čankova.

V severovýchodní části města: Stezky v oblasti Bohatice, Rybáře, Sedlec. Dalovice, v Dalovickém parku, odkud by se stezka stáčela do Bohatic. Na Výšině a zpět na začátek okruhu Žitnou, Rosnickou. Kopíruje železniční trať, probíhá kolem zahrádek, Buchenwaldskou, Fričovou, Teplárenskou směrem na jih.

V západní části města: Stezky v oblasti Dvory, Potoční, po břehu Chodovského potoka, ul. 1. máje - napojení na stezku Tašovice – Dvory.

V lázeňských lesích: Víceúčelové trasy a stezky v oblasti lázeňských lesů Diana, Doubská hora, Linhart.

Trasy plánované k vyznačení

Město K. Vary připravuje vyznačení následujících tras:

- a) Trasa lázeňskými lesy začíná u Tuhnické myslivny, je vedena po okraji lázeňských lesů Tuhnickou cestou, Sovovou cestou, Cestou přátelství a opět se napojuje na Tuhnickou cestu, čímž vytváří uzavřený okruh.
Trasa je vedena do lázeňských lesů ve směru od Dolního nádraží, a to Tuhnickou stezkou, Jungmannovou stezkou, k chatě přátelství, Chopinovou stezkou až k letnímu kinu a ke Galerii umění.
- b) Trasa z centra města až k letišti v Olšových Vratech, jež je vedena od Dolního nádraží, podchodem k Becherovce, Varšavskou ulicí na Nábřeží osvobození, odtud ulicemi: Zahradní ul., Vřídelní ul., Slovenská ul., k Poštovnímu dvoru a Okružní cestou do obce Kolová a k letišti v Olšových Vratech.

C.2) Krásné Údolí, Toužim, Odolenovice

Vybudování bezpečné cyklistické stezky pro občany k denní dojížděce do zaměstnání a dětí do školy do obce vzdálené cca 5 000 m. Jednalo by se o trasy:

- Krásné Údolí – Toužim – silnice I. třídy E 49, délka trasy 5 000 m (důvodem je silný provoz a již několikrát zde došlo ke zranění cyklistů.
- Krásné Údolí – Odolenovice – silnice III. třídy 1792, délka trasy 1 500 m.

C.3) Město Nejdek

Město Nejdek připravuje studii na vybudování samostatné cyklostezky Nová Role - Nejdek - Nové Hamry, která by měla procházet po starých cestách v malebném údolí kolem řeky Rolavy.

C.4) Svazek obcí Slavkovský les pro obnovu venkova (SOSLPOV)

Svazek řeší problematiku cyklodopravy ve své „Strategii“. Součástí je doplnění cyklostezek a návrh nové cyklostezky Teplá (název podle řeky), která by měla propojovat Mariánské Lázně s Teplou a Bečovem nad Teplou a dále by měla pokračovat údolím řeky Teplé směrem na Karlovy Vary. Variantou je vedení cyklostezky (popřípadě cyklotrasy) z Bečova nad Teplou směrem na obec Hlinky, Dlouhou Lomnici do Karlových Varů.

C.5) Chodov - Mírová – Karlovy Vary

Vyhledávací studie z roku 2005 řeší varianty propojení Chodova přes Mírovou s Karlovými Vary. Základní varianta má délku cca 8 000 m.

D. Krušnohoří (Ostrovsko)

D.1) Ostrov - cyklostezka na nepoužívané železniční vlečce.

Město koupilo nepoužívanou železniční vlečku, která propojovala nádraží s kdysi úspěšným závodem Škody Ostrov za šest milionů korun. Na ní by chtělo město Ostrov postavit cyklostezku, které nese název Ostrovské Rondo. Cyklostezka by se napojovala například na cyklostezku do Květnové. Projekt se nyní připravuje a pokud to vyjde, tak by podle mě měla cyklostezka vzniknout v roce 2011. Tato stezka, určená pro cyklisty a bruslaře, se u Květnové napojí na novou cyklotrasu do Poohří. Ostrovské rondo povede celým městem a bude dlouhé skoro tři kilometry. Podél stezky vzniknou další rekreační zařízení, třeba skatepark nebo cvičná lezecká stěna.

D.2) Návrhy města Ostrov

V úvaze je realizovat cyklostezku Ostrov - Jáchymov, která by si vyžádala investice v řádu desítek milionů korun.

- Ostrov, Sukova ul. – Hroznětín - dokončit 2 862 m Kfely – Hroznětín (část trasy KČT 2198 s realizací v roce 2010)
- Ostrov, Hlavní třída – Jáchymov - dokončit 2 600 m Horní Žďár – Jáchymov
- Ostrov, ulice U nemocnice – Květnová - dokončit 2 720 m
- Ostrov, Nemocnice - Stráž n/Ohří – 14 000 m (pouze úpravy cest)

D.4) Další záměry na budování cyklostezek

- Nová Role – Mezirolí – Děpoltovice – Nivy – Ruprechtov – Hroznětín (12 200 m); úsek Nová Role – Mezirolí by se měl realizovat v roce 2010 jako cyklostezka, pokud obdrží dotaci (délka 1 660 m, šířka 3,0 m)
- Nová Role – Jimlíkov (V tomto úseku by se značená cyklotrasa 2016 měla přesunout ze silnice III. třídy na samostatnou cyklostezku v souběhu se silnicí.
- Merklín – Oldříš – Mariánská (4 500 m);
- Cyklostezka Pernink-Abertamy (4 000 m);
- Cyklostezka Pernink – Horní Blatná (3 000 m);
- Cyklostezka Boží Dar – Kaffenberská – Ryžovna (9 000 m);
- Cyklostezka Boží Dar – Jahodová louka (2 000 m).

E. Mariánskolázeňsko

E.1) Mariánské lázně

V Mariánských Lázních bude realizována tzv. cyklomagistrála o plánované délce 3 200 m , která povede napříč celým městem (cca 500 m je již zrealizováno). V roce 2010 se připravuje projekt k územnímu rozhodnutí. Jedná se o nové cyklistické spojení centra lázní s obytnými částmi města. Stezka je řešena místy jako společná nedělená či samostatná v trase podél Úšovického potoka. Projekt je rozdělen na 3 samostatné stavby pro případ postupného dobudovávání dle finančních prostředků.

E.2) Plány obce Mnichov:

Obec Mnichov vytipovala tyto úseky (zatím ale nemá zpracován žádný prováděcí dokument):

- Mnichov – Sítiny (délka 2 500 m);
- Sítiny - Farská kyselka - M.Lázně (délka 10 000 m);
- Sítiny - Prameny (délka 4 000 m);

E.3) Plány obce Teplá:

Město Teplá připravuje pro rok 2010 realizaci cyklostezky v úseku Klášter Teplá – Betlém. V 02/2010 vydáno ÚR. Délka úseku je 2 431 m. Další plány jsou zpracovány ve vizualizaci rozvoje cyklostezek na Tepelsku.

F. Sokolovsko

F.1) Sokolov

Město Sokolov má zpracován koncept obecného plánu cyklistické dopravy, který se stal součástí územního plánu a podle kterého probíhá postupná výstavba cyklistických stezek.

F.2) Mikroregion Sokolov - východ

Mikroregion Sokolov – východ je svazek obcí, který plánuje budování cyklostezek na rekultivovaných výsypkách ve svém regionu:

- Cyklostezka na rekultivovaných výsypkách o délce 9 000 m a předpokládaných nákladech 20 mil. Kč – Sokolov, Lomnice, Vintřův, Chodov (Stavební povolení – 20

mil. Kč). Prodloužení trasy 2012. (Poznámka - město Chodov zahájilo v roce 2003 realizaci cyklotrasy/cyklostezky Vintířov – Chodov – Nová Role – Úvodní část je cyklotrasa po komunikaci III.třídy a místních komunikacích a část trasy vede po rekultivované Smolnické výsypce. Pak opět po komunikaci mezi Chodovem a Vintířovem. V přípravě je cyklostezka, která bude pokračovat po Krušnohorské výsypce z Vintířova do Lomnice – Svatavy – do Sokolova (k dopravnímu terminálu).

- Napojení Slavkovského lesa na páteřní cyklostezku podél Ohře v lokalitě Černý mlýn v délce 3 000 m a předpokládaných nákladech 5 mil. Kč (zpracovává se dokumentace pro územní řízení a stavební povolení (5 mil. Kč)
- Propojení zaniklých obcí Slavkovského lesa v délce 20 km a předpokládaných nákladech 35 mil. Kč
- Cyklostezka na rekultivovaných výsypkách – 2. etapa (N. Sedlo, Chodov, Mírová, Jenišov, N. Sedlo, Loket v délce 18 km a předpokládaných nákladech 40 mil. Kč
- Poznámka – Plánované cyklostezky a cyklotrasy okolo jezera Medard, které je jedním z největších vodních staveb realizovaných nyní u nás. Podrobnosti na www.medard-lake.eu.

F.3) Mikroregion Pod Chlumem

Ve zpracování DÚR,DSP jsou tyto úseky:

- Území Mikroregionu Pod Chlumem (Svatava, Citice, Bukovany, Habartov, Chlum Sv. Maří, Krajková, Dasnice – V současné době se zpracovává dokumentace pro územní rozhodnutí na cca 45 km tras, mimo jiné i propojení Habartova - (bývalý důl Dukla) po tělese vlečky do Dasnic k cyklostezce Ohře (cca. 45 000 m)
- páteřní cyklostezka Habartov (cca. 2 600 m)
- propojení Habartov – inline Boden (cca. 900 m)
- propojení Habartov – Krajková (cca. 4 200 m)
- propojení Anenská Ves (cca. 600 m)
- propojení Boden – Medard (cca. 2 300 m)
- propojení páteře Habartov – Svatava (cca. 3 500 m)
- propojení Lítov – Chlum svaté Maří (cca. 2 400 m)

Město Habartov je pak gestorem záměru in-line dráhy délky Habartov – Lítov – Boden. Město Habartov rovněž navrhuje krátké propojení „Habartov, jezero Medard – statek Bernard – Svatošky“:

- kratší, jednodušší přístup k dopravnímu terminálu Sokolov
- rychlé vyústění směr Svatošské skály
- po tělese současné důlní dráhy
- střet zájmů s obchvatem Svatavy (důlní mosty přes Svatavku)

F.4) V přípravě je projekt Regionální cyklostezky podél Svatavy v délce 23 000 m, Sokolov – Kraslice - Klingenthal. Dosud příprava I. etapy (5 000 m Svatava – Hřebený - Krajková)

G. Kraslicko

V minulosti došlo v Dolní Rotavě z důvodu nepotřebnosti ke zrušení stávající vlečky do závodu Rotas Strojírny spol. s.r.o., což by byla eventuelně vhodná alternativa pro vybudování nové cyklostezky, která by propojila vlakové nádraží s městem Rotava.

H. Toužimsko

H.1) Plány obce Toužim

- **Údolím Střely.** Jedná se o lesní cestu v majetku LČR, která se nachází v romantickém údolí řeky Střely a v podstatě kopíruje její tok. Cesta slouží k transportu dřeva, není zpevněná a jelikož je většinou přímo v lese na západní straně, je místy dost rozbahněná, čímž znemožňuje plynulou jízdu. Zároveň se jedná o značenou turistickou cestu do K.Varů, která vyúsťuje na silnici Přílezy Číhaná. Cyklostezka by pak mohla pokračovat dále podél Střely, která se stáčí na východ, až na silnici Toužim –Bochov, kde by vyúsťila v dolíku za Kojšovici. Cesta jen zde ovšem jen místy, jinak se nyní musí po loukách. Délka rekonstrukce cca 4,5 km.
- **Cesta ke Lhotě.** Jednalo by se o obnovení původní historické cesty do zaniklé vsi Lhota, kterou připomíná dnes už jenom kaple. Cesta by pak dále pokračovala na stávající zpevněnou cestu do Poseče. Cesta je lemovaná vzrostlými stromy, ale současný stav cesty je kvůli náletům pro kolo nesjízdný. Vytvořil by se i okruh pro méně zdatné cyklisty (děti, důchodci), kdy by se vraceli sice po sjízdné, ale vymleté a rozbahněné cestě k Rourovému rybníku a zpět do Toužimi (cca 5 km). Cesta vede i kolem zajímavé kaskády sedelských rybníků. Délka rekonstrukce cca 4 km.
- **Toužim-Radyně-Lachovice-Kojšovice-Kr.Hrad-Toužim.** Okruh, který není veden jako cyklostezka, ale je využíván cyklisty. Okruh je dlouhý cca 13 km, je dobře sjízdný mimo úseku Lachovice –Kojšovice. Cesta je majetku Poz. fondu. Délka rekonstrukce cca 2,5 km.
- **Toužim-Útvina-Krásné Údolí.** Cyklostezka, která by vedla podél silnice E 49 K.Vary Plzeň. Délka 5 km. Končila by v Krásném Údolí, kde by se dalo dále pokračovat na Přílezy, nebo na druhou stranu směr Otročin, Teplá. Jízda na kole na takto frekventované silnici, je poměrně nepříjemný zážitek a nepochybně by byla stezka využita. Délka stavby cca 5 km.
- **Toužim-Polikno-Luhov-Třebouň-Toužim.** Okruh vedoucí přes bývalý lom na čedič se stále viditelnou dominantou našeho kraje Třebouňským vrchem s celkovou délkou 13 km. Délka rekonstrukce cca 6 km.

1.5.3 Další doporučení na obnovu a výstavbu nových komunikací pro cyklisty

Vzhledem k finanční analýze čerpání finančních prostředků (viz. kapitola 1.8.), která poukazuje na téměř vyčerpané zdroje na výstavbu cyklostezek, je nereálné doporučovat k realizaci pro období 2011 – 2015 ještě další záměry, než ty, které navrhují samotné obce (viz. kapitola 1.5.2.).

Tato kapitola tak spíše upozorňuje na skutečnost, že by se měly spojovat navrhované cyklostezky do funkčních páteřních cyklotras (viz. kapitola 1.6.4.), které souvisí i s vytvořením nových povrchů na komunikacích III. a IV. tříd, a obnovením hlavních polních cest se smíšeným provozem a s využitím nově zbudovaných lesních cest.

S tím je spojeno i několik doporučení.

Výstavba a umístování nových, resp. přeložených cyklotras

Při výstavbě a umístování nových, resp. přeložených cyklotras je nutné respektovat zájmy CHKO (metodika zřizování cyklostezek), majitelů pozemků a komunikací, volit bezpečné trasy, neznačit duplicitně silniční trasy, které mají shodné DZ (informativní modré), při návrzích využívat metodiku KČT, zvolit si garanta úseku tras na svém území, atd..

Hlavním právním dokumentem, z něhož je nutné vycházet při vytyčování a budování cyklostezek a cyklotras, je zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Ten obsahuje řadu omezení vstupu do přírody krajiny a volného pohybu veřejnosti. Současně také stanoví sankce za protiprávní jednání jednotlivých subjektů v oblasti ochrany přírody a krajiny. Je tedy nejen v zájmu orgánů ochrany přírody, ale i zájmu veřejnosti provozující cykloturistiku, seznámit se s riziky vyplývajícími z těchto omezení a zákazů.

Cykloturistika a její vlivy na zvláště chráněná území (ZCHÚ)

Pro národní přírodní rezervace, národní přírodní památky a první zónu chráněných krajinných oblastí platí §64 – Omezení vstupu z důvodu ochrany přírody, podle něhož může orgán ochrany přírody po projednání s dotčenými obcemi omezit nebo zakázat přístup veřejnosti do těchto území nebo jejich částí v případě, že nadměrnou návštěvností hrozí jejich poškozování.

Při masově provozovaném a organizovaném cyklistickém sportu hrozí zvláště chráněným územím poškození především necitlivými úpravami stávajících nebo zřizováním nových komunikací. Účelem ZCHÚ je uchování maximálně přírodě blízkého stavu hodnotných ekosystémů nebo jejich složek. Každý násilný zásah do tohoto prostředí znamená jeho devastaci. Proto v maloplošných ZCHÚ nelze budovat nové cyklistické stezky.

K poškozování ZCHÚ však může docházet i samotným provozem. Každé ZCHÚ má určitou únosnou kapacitu prostředí vůči návštěvníkům. Vysokou návštěvností – zejména hlukem – mohou být ohrožena území, významná jako ptačí hnízdiště nebo útočiště ptáků na tahových cestách. To se týká především ZCHÚ na rybnících nebo na vodních tocích. Tím vzniká –

zejména při jízdě na kole – nebezpečí úhynu vzácných obojživelníků a plazů, kteří při rychlé jízdě nestačí uniknout.

Nadměrný cyklistický (ale i pěší) provoz může mít za následek výrazné poškození cest a chodníků, objíždění poškozených úseků okolním terénem a tím ničení vegetačního krytu. To vše přispívá k plošné i rýhové erozivní činnosti. Toto nebezpečí je aktuální především v horských oblastech, jmenovitě na bezlesích hřebenech a svazích, kde je mělká půda a vysoké dešťové srážky. K erozivní činnosti může docházet i na mokřadlech a rašeliništích při rozrušování vegetačního krytu.

Nelze pominout ani skutečnost, že nadměrný počet návštěvníků, pohybujících se v ZCHÚ, přináší spoustu negativních jevů, proto je zde velmi potřebné šetrné chování cyklistické veřejnosti k dochovaným přírodním hodnotám.

Návrhy řešení:

- ve zvláště chráněných územích, resp. v oblastech EVL a PO se vylučuje budovat nebo vytvářet nové cyklotrasy a cyklostezky a důsledně ošetřovat bezpečnost a šetrnost stávajících,
- vyznačování cyklotras a cyklostezek v ZCHÚ je možné provádět jen se souhlasem orgánů ochrany přírody,
- úpravy veřejnosti přístupných stávajících stezek pro jízdu na kolech v ZCHÚ je možné uskutečňovat jen po projednání s orgány ochrany přírody,
- na cyklotrasách vedoucích přes ZCHÚ budou subjekty, které vyvolaly značení těchto komunikací, zajišťovat dostatečnou informovanost uživatelů o povinnosti dodržovat zákazy vstupu mimo cesty, zákazy táboření, zákazy poškozování přírodních stezek, aj.

Cykloturistika ve volné krajině

Pro jízdu na kolech ve volné krajině by se měly využívat především stávající komunikace. Budování nových komunikací se dotýká §63 odst. Zákona o ochraně přírody, který stanoví, že veřejně přístupné účelové komunikace, stezky a pěšiny mimo zastavěné území obcí není dovoleno zřizovat (nebo rušit) bez souhlasu příslušného orgánu ochrany přírody, což jsou v daném případě pověřené obecní úřady. Toto ustanovení současně ukládá obcím vést přehled o veřejně přístupných komunikacích, stezkách a pěšinách v obvodu své územní.

1.5.4 Cenová kalkulace & typy konstrukcí

Ceny cyklistických komunikací jsou stanoveny s využitím ceníků Ústavu racionalizace ve stavebnictví (URS), který vydává katalogové ceny, podle kterých se řídí rozpočtování. Jsou garantem toho, že cena uvedená v rozpočtu je v daném čase a místě platná a reálná. Řada projektových firem pak provádí výkazy výměr a propočty nákladů pomocí softwaru Callida. Zde se ovšem jedná pouze o základní ceny.

Pro odhad finančních nákladů na zbudování cyklostezky je třeba vzít v úvahu jednak stavební náklady cyklostezky samotné, náklady na přípravu a náklady na výkup pozemků pro cyklostezku. V následujících odstavcích je popsán rozbor těchto nákladů a zároveň jednoduchý postup, jak se rychle dopracovat k odhadu ceny cyklostezky.

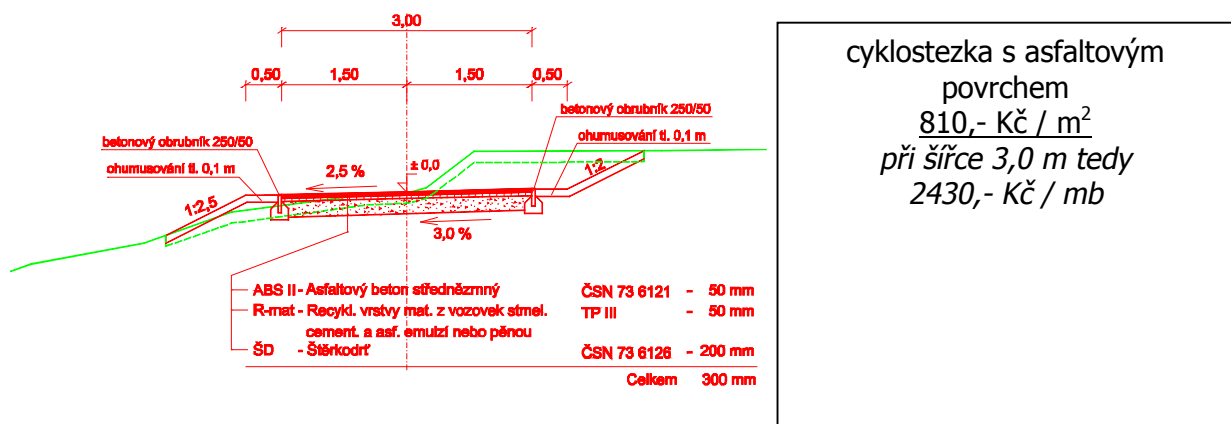
Celkové investiční náklady tedy jsou součtem:

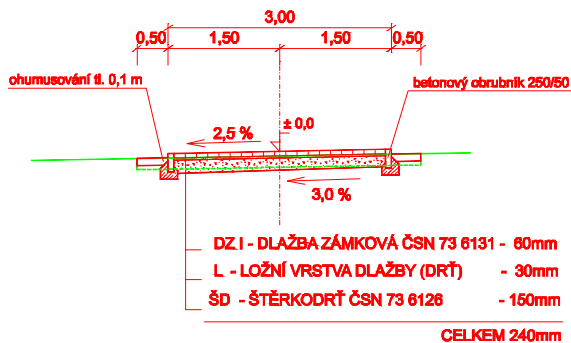


Stavební náklady

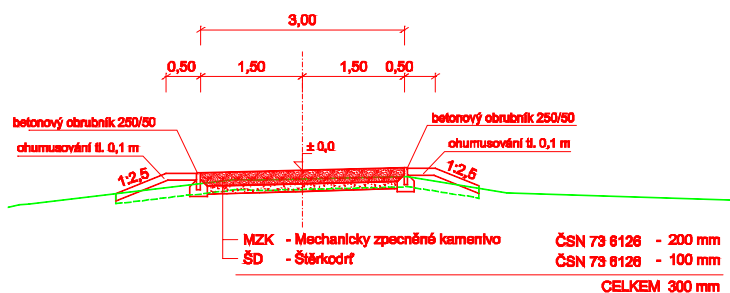
Stavební náklady jsou pochopitelně závislé na uvažovaném povrchu komunikace a konfiguraci terénu. Veškeré inženýrské objekty jako jsou například mosty, lávky, opěrné a zárubní zdi, cenu cyklostezky navyšují, a proto je jejich cenu nutno vždy uvažovat zvlášť.

V normálních podmínkách, při obvyklé konfiguraci terénu, bez inženýrských objektů a při zvolení následující skladby stezky, jsou průměrné ceny (v cenové úrovni 2008) včetně obvyklých zemních prací, obrubníků, dopravního značení a za předpokladu vyhovujícího podloží následující:





cyklostezka s dlážděným
povrchem
970,- Kč / m²
při šířce 3,0 m tedy
2910,- Kč / mb



cyklostezka s nezpevněným
povrchem
590,- Kč / m²
při šířce 3,0 m tedy
1770,- Kč / mb

Další položky zvyšující cenu stavby:

Inženýrský objekt	Cena
Propustek plastová trubka s dlážděnými čely délky 5 m	35 000 Kč/ks
Mostek dřevěný délky 10 m (těžký)	450 000 Kč/ks
Lávka dřevěná délky 5 m	75 000 Kč/ks
Opěrná zeď betonová průměrná výška 3,0 m	20 000 Kč/m
Opěrná zeď gabionová průměrná výška 2,0 m	7 000 Kč/m

Popis jednotlivých typů konstrukcí vhodných pro cyklistický provoz:

TYP 1 Živičná konstrukce včetně zemního tělesa

5 cm Asfaltový beton

10 cm Obalované kamenivo OK II

20 cm lože z drti 32-63, zhutněno

Konstrukce položena na urovnanou pláň, zbavenou veškerého porostu, vhodnou na veškeré cesty s nepříznivými sklonovými poměry, pravidelně pojižděné a také na vybrané cyklotrasy.

TYP 2 Živičná konstrukce bez zemního tělesa

5 cm Asfaltový beton

10 cm Obalované kamenivo OK II

20 cm lože z drti 32-63, zhutněno

TYP 3 Konstrukce stezky s mlatovou úpravou

Posyp z kameniva drceného 130 kg/m²

15 cm podkladní vrstva z kameniva 0-63 mm

10 cm vyrovnání pláně do 10 cm 0-32 mm

Konstrukce položena na urovnanou pláň, zbavenou veškerého porostu, v případě velkého podélného sklonu osazená svodnicemi.

TYP 4 Drobné vyspravení konstrukce (obrusná vrstva z asfaltového betonu)

5 cm Asfaltový beton

Penetrační nátěr spojovací 1,6 kg/m²

DALŠÍ TYPY KONSTRUKCÍ

Penetrační makadam (M)

Penetrační nátěr 1,9 kg/m²

9 cm penetrační makadam PA

Penetrační nátěr spojovací 1,6 kg/m²

15 cm podkladní vrstva z kameniva 32-63 mm

10 cm vyrovnání pláně do 10 cm 32-63 mm

Na polní a lesní cesty, nezatížené pravidelnou dopravou, bez odvodňovacího podélného zařízení vhodné pro mírné spády, v kombinaci s velkým příčným spádem i do nepříznivějších sklonových poměrů. Osazen ocelovými svodnicemi.

Recyklace původního materiálu za použití stabilizačního prostředku GLORIT

Tato moderní technologie pro výstavbu a zpevnění cest, stezek a cyklostezek funguje na principu recyklace původního materiálu, do něhož se přidává cement a stabilizační prostředek GLORIT. Výsledkem je velmi pevná a odolná vrstva (20 cm tloušťky), která skvěle odolává mrazu i značnému zatížení (jedná se vlastně o podkladní vrstvu). Cesty upravené touto technologií mají charakter zpevněné cesty z minerálního betonu. GLORIT je stabilizační prostředek na bázi solí v práškové formě, byl vyvinut v Japonsku a úspěšně se používá více než 15 let.

1.6 STÁVAJÍCÍ SÍŤ CYKLOTRAS S PŮVODNÍM NÁVRHEM DOZNAČENÍ

1.6.1 Obecně o značení cyklotras

A. Standardní značení cyklistických tras v návaznosti na TP 100

Značení cyklistických, resp. cykloturistických tras se zásadně liší podle toho, zda-li jde o trasy vedoucí převážně po silnicích, místních a kvalitnějších účelových komunikacích (tzv. silniční cyklotrasy) nebo o trasy vedoucí převážně po horších účelových komunikacích, tedy po polních a lesních zpevněných cestách (tzv. terénní cyklotrasy). Terénní značení je používáno i na území národních parků a CHKO.

Oba druhy cyklistických tras jsou voleny tak, aby umožňovaly použití i turistických (krosových) kol, nikoliv jen kol horských (není-li dále v textu uvedeno jinak). Pro popis značení cyklotras byl použit jako podklad „Systém značení turistických tras v České republice“, vydaný Klubem českých turistů v Praze.

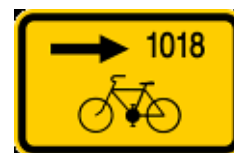
Cykloturistické (cyklistické) trasy značené silničním způsobem, používají žlutých směrových tabulek o rozměru 200 x 300 mm s černým piktogramem kola a číslem cyklotrasy v záhlaví. Místo šipek se používá směrových tabulek s černou šipkou v příslušném směru.



IS 21a
Směrová tabulka (přímo)

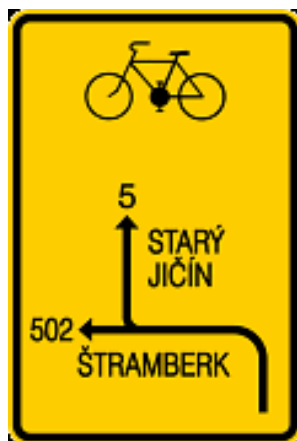


IS 21b
Směrová tabulka (vlevo)



IS 21c
Směrová tabulka (vpravo)

Na některých orientačně složitějších úsecích nebo křižovatkách bývá použita i tzv. návěst před křižovatkou, zobrazující schéma křižovatký v daném místě a další průběh cyklotrasy nebo jiných navazujících cyklotras.



IS 20
Návěst před křižovatkou

Na počátku trasy a na křižovatkách cyklotras jsou umístěny směrové tabule, kde jsou navíc uvedeny i údaje o názvech a kilometrových vzdálenostech dalších cílů na trase.



IS 19b
Směrová tabule (s dvěma cíly)

Všechny tyto cykloznačky nalezneme umístěné na zvláštních sloupcích, sloupech veřejného osvětlení nebo instalované pod silničními dopravními značkami.

Ukázky z terénu



Značka IS21a
Trasa 362 vede v přímém směru



Značky IS21 b, c
Trasa 2016 odbočuje vlevo nebo vpravo



Značky IS21k
Obě trasy zde končí



Značky IS19b
Obě trasy vedou přímo



Značka IS19d
Trasa vede vlevo a vpravo



IS20
Návěst před křižovatkou se umístí uje na složitějších rozcestích

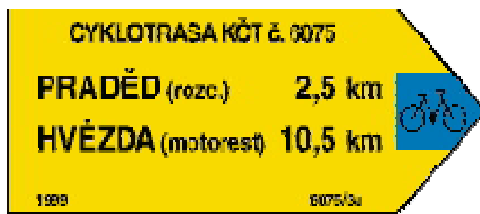
Cykloturistické trasy značené turistickým, terénním způsobem používají stejné pásové a tvarové značky jako u tras pro pěší turistiku, ale s obrysovými rozměry 140 x 140 mm a se žlutými upozorňovacími pruhy. Barevné označení používá čtyř základních barev, tj. červenou, modrou, zelenou a bílou (na mapách značená žlutou). Rozdělení tras podle použitých barev:

- hlavní, označení červenou a modrou barvou,
- vedlejší, označení zelenou barvou,
- doplňkové, označení bílou barvou.



Cykloturistická pásová značka a šipka

Součástí turistického značení jsou i směrovky, které na jednotlivých informačních místech značené trasy průběžně informují o vzdálenostech k různým cílům. Cyklistické směrovky jsou žluté se zpravidla dvouřádkovým textem, vzdálenější místo je na druhém řádku, v záhlaví je uvedeno, př.: Cyklotrasa KČT č. 6075.



Cykloturistická směrovka

Pro cykloturistické značení není používána taková hustota jako u značení pěšího. Z toho důvodu ne všechny křižovatky cest jsou vybaveny značkami. Pokud trasa vede po hlavní silnici, asfaltové nebo zpevněné cestě, tak neodbočuje bez vyznačení na vedlejší a povrchově horší cesty.

V Karlovarském kraji je toto značení použito jen výjimečně, např. v okolí Kynšperku.



B. Značení mezinárodních cyklotras EureVelo

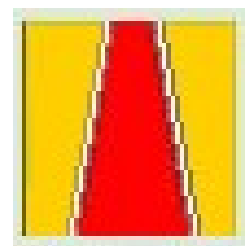
[Mezinárodní cyklistická federace ECF](#) zastřešuje v Evropě síť dálkových značených cyklotras. Čtyři z nich mají vést také přes Českou republiku. Trasy se označují čísly a po ČR by měli vést trasy č. 4 (Cheb - Ostrava), 7 (Děčín- Č.Budějovice), 9 (Jeseník - Mikulov) a 13 (Aš - Břeclav po zelené oponě).



Od roku 2005 se vytipovávají průběhy těchto tras v ČR a od roku 2009 se začal projednávat i způsob značení v našich českých podmínkách. Značení tras by mělo být jednotné v celé Evropě - je to číslo trasy uvnitř kruhu žlutých hvězdiček na modrém podkladě.

C. Značení pro horská kola

Pásovým značením pro horská kola se vyznačují těžké terénní trasy určené především pro bikery. V Karlovarském kraji je jím vyznačena jen jediná trasa a to trasa ICG - Iron Curtain Greenway - trasa "Železná opona" (jako červená značka). Trasu vyznačilo sdružení "Oživení" a ne zcela vhodně zvolilo tento druh značek. Trasa vede převážně po zpevněných cestách tzv. signálky a je snadno sjízdná i na trekových a crossových kolech.

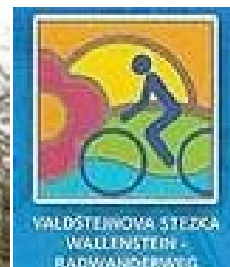


D. Místní cykloturistické značení

V některých oblastech se používá místní cykloturistické značení odvozené analogicky od místního pěšího. Jsou jimi vyznačeny místní okruhy v Krušných horách v okolí Potůčků. Takto jsou označeny cyklotrasy, které jsou jinak evidovány pod čísly 2001 - v terénu jako modrá, 2003 - červená a 2004 - bílá. Podobně byly dříve vyznačeny i trasy 2002, 2005 a 2008, ale ty již jsou od jara roku 2008 přeznačeny na silniční značení.



Kromě uvedených způsobů značení cyklotras se v Česku používají ještě pro vyznačení některých tématických cyklotras loga. Hojně je můžeme vidět na Moravě, kde jimi označili celou síť Vinařských cyklostezek. Logo se pak používá místo čísla cyklotrasy. V Karlovarském kraji jsou logem označeny Valdštejnovy na Chebsku. Valdštejnovy stezky vedou z větší části Německem a tam jsou označeny obdobně.



E. Nestandardní značení cyklotras

V počátcích vyznačování cyklotras v Česku se objevilo i některé nestandardní značení cyklotras. Například v Ostravě je městská síť cyklotras vyznačena písmeny abecedy. Podobně v Mariánských Lázních radnice vyznačila šest cykloturistických okruhů a označila je římskými čísly a navíc byly okruhy značeny jen v jednom směru. V budoucnu se počítá s jejich přeznačením na standardní čtyřmístná čísla.



1.6.2 Základní informace o značených cyklotrasách v KK

Karlovarský kraj leží v poměrně hornaté krajině s velkým výškovým rozdílem od 320 m (ve Stráži nad Ohří) do 1 243 m (Klínovec). Většinu povrchu tvoří pohoří - západní Krušnohoří, Český les, Slavkovský les, Hřebeny a také celé pohoří Doupovských hor. Střed kraje protíná hluboké údolí Ohře a nejrozsáhlejší nížinu tvoří Chebská pánev. Z toho důvodu musíme počítat s náročnými profily většiny cyklotras.

A. Celkový přehled aktuálního stavu sítě cyklistických tras

V Karlovarském kraji všechny značené cyklotrasy a cyklostezky mají k 1.1.2010 celkovou délku **1 815 km**. Z toho jsou:

Cyklotrasy I.třídy	0 km
Cyklotrasy II.třídy (35,36)	164 km
Cyklotrasy III. třídy (204,306,352,361,362).....	170 km
Cyklotrasy IV. třídy (všechna čtyřmístná).....	988 km
Cyklotrasy značené pásovým zn. (vč. ICT).....	130 km
Místní značení (Okruhy Cesta z města)	363 km

Poznámka 1: Některé trasy vedou ve vzájemném souběhu (týká se to hlavně trasy ICT (Iron Curtain Trail), ale i dalších), proto skutečná celková délka vyznačených tras je o něco menší než udávaných 1806 km.

Poznámka 2: Kromě uvedených tras se v kraji nachází ještě další dvě trasy, které jsou značeny logem.

Euroregio Egrensis 186 km

Valdštejnova trasa 16 km

Jelikož trasy vedou po jiných značených trasách, proto nejsou do celkového stavu zahrnuty.

Poznámka 3: Rozdělení cyklotras do kategorií vychází pouze z číselného označení trasy, avšak to již v současnosti nevyjadřuje skutečnou důležitost některých cyklotras. S rozvojem sítě cyklotras došlo k nárůstu (či k poklesu) významu některých tras a dnes už by si mnohé zasloužili změnu třídy. Především je to trasa 204, která se stala páteří a tedy nejdůležitější trasou v kraji.

B. Evropské a přeshraniční cyklotrasy

B.1. Cyklotrasa Euregia Egrensis



Dálková cyklistická trasa Euregia Egrensis je turistická stezka pro cyklisty o délce přes 600 km oblastmi Saska, Duryňska, Bavorska a České republiky. Je označena logem Euregia Egrensis a je možné ji individuálně přizpůsobit, popř. i rozdělit na kratší úseky. Každý cyklista se může tedy sám rozhodnout, zda si chce projet celou trasu nebo jen její úsek. Délka trasy na české straně je 186 km. Jen malá část trasy vede Plzeňským krajem (11 km), jinak výhradně v Karlovarském kraji.

Při realizaci projektu "Dálková cyklistická trasa" se využívaly zkušenosti externích odborníků a partnerů. Za zpracování a vytyčení trasy a konceptu označení byl zodpovědný Německý cyklistický klub (der Allgemeine Deutsche Fahrrad - Club – ADFC / Všeobecný německý cyklistický klub), který úzce spolupracoval s okresy a městy, kterými trasa probíhá. Označení trasy provedly jednotlivé okresy.

Oficiální otevření dálkové trasy Euregia Egrensis proběhlo v červenci roku 2000. Původně byla trasa v Karlovarském kraji vyznačena pouze logem a vedla samostatně. Ale roce 2004 se trasa „přenesla“ na trasy značené čísly.

V současnosti trasa EE vede po těchto číselných trasách:

36A (Plz.kraj)	Hranice s Bavorskem – Prostřední Žďár	6 km
36 (Plz.kraj)	Prostřední Žďár – Broumov	5 km
36	Broumov – Krásné	11 km
361A	Krásné – Alej Svobody	8 km
361	Alej Svobody – M.Lázně - Klášter Teplá	21 km
362	Klášter Teplá – Bečov – Loket	39 km
204	Loket – Karlovy Vary – Velichov	38 km
2198	Velichov – Ostrov – Potůčky	58 km
EE	Celkově	186 km

B.2. Valdštejnova cyklostezka

Valdštejnova cyklostezka byla otevřena v roce 2006, při zahájení mezinárodní Krajinné výstavy v Chebu. Při té příležitosti byly otevřeny i nové turistické hraniční přechody v Pomezí a ve Slapanech. Je značená logem Krajinné výstavy a byla pojmenovaná po Albrechtu z Valdštejna, zavražděného roku 1634 v Chebu. Cyklotrasa má dvě větve. Zelenou severní větev Kössain - Cheb a jižní větev (modrou) Cheb - Marktredwitz. Navíc Arzberg a Waldsassen je propojen ještě oranžovou spojkou. Tyto cyklotrasy nabízí spoustu zajímavých výletů jak na našem území, tak převážně u našich bavorských sousedů. Podél celé trasy jsou rozmístěny informační panely. K těmto cyklotrasám byla vydána cykloturistická mapa "Cheb a okolí", kterou můžeme získat v infocentrech v okolí trasy nebo na webu města Chebu. V infocentrech získáte také stručný popis trasy s přehledem turistických památek na cyklostezce.

Severní trasa (27 km):

Začíná na úpatí hory Heusberg v obci Kösseine, nedaleko prameniště stejnojmenné řeky. Cyklotrasa vede podél řek Kösseine, Reslava a Ohře. Prochází sídly - Waldershof - Marktredwitz - Wölsauerhammer - Brand - Seussen - Elisenfels - Arzberg - Oschwitz - Schirnding - Pomezí - Cheb.

Jižní trasa (43 km):

Začíná v Chebu u hráze přehrady Skalka a vede podél řek Ohře, Odava a Kösseine. Prochází sídly - Slapaný - Mitterhof - Waldsassen - Altenhammer - Hofteich - Mitterteich - Pechbrunn - Marktredwitz, kde se napojuje na severní trasu.

Spojka (Mlýnská cyklostezka) (17 km):

Spojuje severní a jižní trasu mezi obcí Seussen a Mitterhof. Protože prochází kolem několika zachovalých mlýnů nazývá se také Mlýnskou cyklostezkou. Prochází místy - Seussen - Brandmühle - Dollermühle - Siegelmühle - Grün (s odbočkou na Konnersreuth) - Kappel - Waldsassen - Mitterhof.



B.3. Trasy EuroVelo

V Karlovarském kraji jsou doposud trasy EuroVelo navrženy jen na „papíře“. Podrobně projekt EuroVelo a jeho plány na značení popisuje kapitola 1.7.. Nicméně v koridoru budoucí trasy č.13 EuroVelo je již vyznačena trasa ICT - trasa "Železná opona" (jako červená značka). Trasu vyznačilo sdružení "Oživení" a ne zcela vhodně zvolilo tento druh značek. Trasa vede převážně po zpevněných cestách signálky a je snadno sjízdná i na trekových a crossových kolech.

C. Páteřní cyklotrasy KK

- Páteřní cyklotrasa podél řeky Ohře (pro svůj význam je řešena v samostatné kapitole 1.6.3.)
- Cyklotrasa KČT II. tř. č. **36**, tzv. Magistrála Český les – Krušné hory. Spojuje tři kraje (PZ, KK, UL) od Všerub po Měděnec. Celková délka trasy je 278 km, z toho asi polovina trasy - 140 km vede v Karlovarském kraji. Trasa sice vede převážně po vrcholových partiích hor a využívají ji především bajkeři a milovníci kopců, ale také prochází mnohými turistickými centry jako Cheb, Františkovy Lázně, Skalná, Luby, Kraslice, Horní Blatná, nebo Boží Dar. Zároveň se na její trase nachází i několik zajímavých památek – hrad Seeberg nebo Vildštejn. Trasa nás zavede i pod nejvyšší vrchol Krušných hor Klínovec. Partie trasy mezi Rolavou a Božím Darem patří na trase mezi nejkrásnější.
- Cyklotrasa KČT II. tř. č. **35** je nedregionální trasa a vede mezi Plzní a Měděncem. Celková délka trasy je 125 km, z toho 31 kilometrů vede po okraji Karlovarského kraje. V Karlovarském kraji prochází zajímavými místy, které začíná veřejnost i díky této trase objevovat, jako to např. město Žlutice (Žlutický kancionál, podzemí města), zámek Chyšce s rodinným pivovarem, zámek Valeč s krásnou zahradou aj.. Trasa

prochází také zajímavými geologickými regiony – např. okolo stolové hory Vladař, nebo po úbočí Doupovského stratovulkánu.

- Cyklotrasy KČT III. tř. **Trasu 361**, která byla v roce 2009 prodloužena a napojena na cyklostezku Ohře, můžeme ještě řadit k důležitým trasám kraje. V současnosti má délku 52 km a spojuje významná poutní místa na Chebsku. Vede z Kláštera v Teplé, přes Mariánské Lázně, okolo bájně hory Dyleň na Mariinu Loretu a přes Hrozňatov do Slapan, kde se napojuje na CS Ohře.
- **Trasa 362** (36 km), byla vyznačena městem Teplá a měla se stát nadregionální trasou, ale k jejímu dalšímu prodloužení už nedošlo a tak si trasa prozatím zachovala jen místní význam. Vede z Kláštera v Teplé přes Bečov a Horní Slavkov do Lokte. Dále je potřeba ještě zmínit **trasy 352** (Klášteř Teplá – Rakovník) a **306** (Klášteř Teplá – Klášteř Kladruby), které k nám zasahují z Plzeňského kraje jen krátkými úseky a pro Karlovarský kraj mají tedy jen význam spojovací - mezikrajový.
- **Cyklotrasy KČT IV.tř.** V této kategorii můžeme uvést některé trasy, které se svým významem přibližují do kategorie III.tř.
Trasa 2198 (Velichov – Ostrov – Abertamy – Potůčky), po které vede mezinárodní trasa Euroregia Egrensis a spojuje páteřní trasu 204 s obcí Potůčky a navazuje na Sasko. V úseku Ostrov-Merklín je z větší části vedena po cyklostezkách.
Trasa 2233 (dokončena byla v roce 2009) spojuje Klášteř v Teplé přes poutní místo Skoky s Doupovskými horami a částečně po ní vede zajímavá pěší Skokovská stezka. Významná je i **trasa 2249** mezi Bělou (na trase 35) a Dubinou (v budoucnu Dubinou povede CS Ohře), která prochází po okraji Doupovských hor. Pro trasu je připraven projekt na její prodloužení do města Ostrov.
- Cyklistické komunikace propojující Kraslice se Sokolovem a Mariánskými Lázněmi. Pod pojmem cyklistická komunikace, které jsou zmíněny v první Cyklostrategii, asi můžeme chápat jako samostatné cyklostezky. V současnosti existuje propojení po cyklotrasách. Trasa 2178 vede do Kraslic po ose Sokolov – Svatava – Krajková – Liboc - Kraslice. Ve směru na Mariánskolázeňsko jsou vyznačené cyklotrasy přes Horní Slavkov. Ze Sokolova do Slavkova je to trasa 2017, ze Slavkova po trase 362 se dostaneme do Krásna a odtud po 2135 přes Prameny na Kladskou, kde je již napojení na síť mariánskolázeňských cyklotras.
- Cyklistická komunikace propojující Karlovy Vary s Božím Darem (Krušnými horami). Na tomto propojení je již vybudována cyklostezka mezi Ostrovem a Dolním Žďárem a připravuje se její prodloužení do Jáchymova. Po cyklotrasách se na Boží Dar lze dostat po trase 204 do Velichova, odtud po 2198 na rozcestí trasy 2002 u Eduardu a po 2002 na trasu 36 v Myslívě a pak už po 36 na Boží Dar. Toto propojení ale není zdaleka optimální.
- Cyklistická komunikace napojující cyklotrasu KČT č. 35 na Karlovarsko. V roce 2009 se vybudovaly nové trasy 2279 a 2233, které propojily trasu 35 ze Žlutic do Bochova a tím se zrealizovala polovina toho propojení.

D. Přehled cyklotras podle jednotlivých regionů KK

- **Ašsko (149 km)**

2057	Cheb, Skalka – Aš – Hranice (Sasko)	42 km
2058	Aš – Hranice – Krásňany (Sasko)	20 km
2059	Nad Peklem – Krásná – Doubrava (Sasko)	13 km
2060	Aš (Bavorsko) – Verněřov – Paseky (Sasko)	10 km

2061	Vernéřov – Podhradí	6 km
2062	Doubrava – Paseky – Výhledy	13 km
2063	Aš, Mokřiny – Dubina – Cheb, Klest	21 km
2064	Skalka – Hazlov – Táborská	5 km
2065	Polná, Kančí úd. – Hazlov – Vojtanov	8 km
2066	Polná – Libá – Dubina (Bavorsko)	7 km
2067	Libá – Lužná	4 km
• Chebsko (75 km)		
2056	Podhrad – Hrozňatov – (Bavorsko)	7 km
2069	Cheb – Doubí - Třebeň	10 km
2070	Cheb – Dřenice – Nebanice	18 km
2129	Lipová – Doubrava - Mýtina	7 km
2132	Luby – Horní Luby (Sasko)	5 km
2133	Doubí – Nový Drahov – Skalná	9 km
2164	Cheb – Horní Pelhřimov – Pomezí	10 km
2177	Cheb – Dolní Pelhřimov, Vodojem	3 km
2180	Luby – Libocký důl	6 km
2243	Cheb, Myslivna – Pomezí – (Bavorsko)	7 km
2266	Mostov – Potočiště – Doubí	9 km
• Mariánskolázeňsko (219 km)		
2023	Mohelno – Dolní Žandov – Hotní Lazy	22 km
2135	Slatina (Bavorsko) – Prameny – Krásno	36 km
2136	Kynšperk – Lazy – Kladská	23 km
2137	Mariánské Lázně – Slatina – Mohelno	24 km
2138	Mariánské Lázně, Krakonoš – Vlkovice – Buchtál (PL)	11 km
2139	Mariánské Lázně, Krakonoš – Nimrod – Prameny	11 km
2140	Mariánské Lázně – Potok Rota	9 km
2142	Mariánské Lázně – Kladská	7 km
2201	Panská rozhledna – Zadní Chodov (PL)	8 km
2208	Hanov (PL) – Křepkovic – Bezručice (PL)	21 km
2212	Kláster Teplá – Hanov (PL)	7 km
2253	Mariánské Lázně – Kynžvart, žst.	11 km
2254	Mariánské Lázně – Vysoké Sedlo – H.Lazy	10 km
2257	Podhora v.n. – Hájovna	4 km
2284	Mariánské Lázně – Služetín – Poutnov	15 km
• Toužimsko (167 km)		
2232	Otročín – Toužim – Nečtiny (PL)	35 km
2233	Kláster Teplá – Nežichov – Bočov – Březina	53 km
2249	Valeč, Bělá – Žalmanov – Dubina	34 km
2278	Toužim – Žlutice – Rabštejn	38 km
2279	Žlutice – Polom	7 km
• Ostrovsko (176)		
2002	Potůčky (Sasko) – Plešivec – Pernink	25 km
2005	Boží Dar (Sasko) – Nad Suchou – Klínovec, rozc.	15 km

2008	Rýžovna – Český Mlýn (Sasko) – Boží Dar	23 km
2198	Velichov – Ostrov – Abertamy – Potůčky (Sasko)	52 km
3001	Okounov – Horní Hrad – Velichov	23 km
3002	Krásný Les – Vejprty (UK)	27 km
3005	Lužný – Kupa	11 km
• Karlovarsko (108 km)		
2000	Penink – N.Hamry – Rolava	21 km
2009	Karlovy Vary – Nejdek – Potůčky	35 km
2012	Vintířov – Nová Role	11 km
2016	Loket,rozc. – Hory – Nová Role	13 km
2017	Skolov – H.Slavkov – K.Vary	28 km
• Sokolovsko (83 km)		
2178	Sokolov – Krajková – Kraslice	29 km
2179	Kaceřov – Habartov – Hřebený	14 km
2182	Svatava – Dolní Nivy	12 km
2184	Josefov – Hřebený	2 km
2244	Kynšperk – Mokřina	5 km
2245	Dobroše – Kolová	4 km
2246	Kolová – Libavské Údolí, Pod Smrčným	8 km
2247	Kynšperk nad Ohří – Rozc. U Trojice	5 km
2248	Mokřina – Libava	4 km
• Kraslicko (100 km)		
2043	Dolní Nivy – Rotava - Tisová	27 km
2044	Dolní Nivy – Favorit – Rolava	20 km
2045	Kraslice – Favorit	13 km
2073	Rotava – Oloví – Boučí	15 km
2074	Habartov – Oloví – Jindřichovice	16 km
2181	Krajková – Studenec	4 km
2183	Studenec – Skelná Huť	5 km

Poznámka: Zařazení tras do regionů je jen orientační, vzhledem k tomu, že hodně tras zasahuje do dvou i více regionů.

1.6.3 Cyklostezka Ohře; hlavní páteř kraje, současnost a výhled



Realizace cyklostezky Ohře k 31.1.2010

Regionální Rada NUTS II Severozápad přiznala v roce 2009 Karlovarskému kraji dotaci na realizaci projektu Cyklostezka Ohře I. v délce 15 km a to pro úseky Cheb (Chocovice) - Kynšperk nad Ohří (Dobřoše) – 9 km, průjezd městem Sokolov – 4 km a průjezd městem Loket – 2 km. Celkové náklady projektu jsou 139.298.082,- Kč., dotace 128.85. 726,- Kč a podíl Karlovarského kraje je 7,5 % (ze způsobilých výdajů) a činí 10,5 mil. Kč. Předpokládaný termín realizace 4/2010-6/2011. Realizací těchto úseků a jejich propojením s již provozovanými částmi (Kynšperk – Sokolov; Královské Poříčí – Loket; Loket – Doubí u K.V.) dojde ke spojení v jeden celek. Bude tak možné na kole bezpečně a pohodlně dojet z Chocovic u Chebu až do Doubí u Karlových Varů. Karlovarský kraj připravuje podání další žádosti do podzimní výzvy 2010 ROP na navazující část cyklostezky v délce cca 15 km, pracovně nazvanou „Cyklostezka Ohře II“. Jedná se o průjezd městem Karlovy Vary, Dalovice – Šemnice a Chocovice - Cheb). Předpokládané náklady budou činit asi o 140 mil.Kč. Předpokládaný termín realizace je 1/2012 - 5/2013.

Rychlá rekapitulace jednotlivých úseků podle jejich stupně realizace:

stavebně realizované (nebo není zapotřebí velkých stavebních úprav):

- Hranice SRN/ČR – Cheb; po zrušeném železničním tělese (podrobnosti níže). V srpnu 2009 byl otevřen 3 km úsek Slapany – Podhrad, U Hájů. Chybí dokončit zbývající úsek po Slapanské trati do Blanické ulice v Chebu, o délce 1,5 km.
- Městem Cheb je zrealizováno k 1.1.2010 2.050 m cyklostezek.
- Kynšperk nad Ohří – Sokolov (poznámka: Stavba byla financována z prostředků Ministerstva financí ČR na základě směrnice meziresortní komise vlády k řešení ekologických škod v rámci odstraňování starých ekologických zátěží vzniklých před privatizací těžebních společností v Karlovarském a Ústeckém kraji. Kolaudace proběhne v průběhu roku 2010. Úsek končí v Sokolově u areálu kláštera Kapucínů. Délka realizovaného úseku je 15,5 km)
- Královské Poříčí – Loket
- Loket – Svatošské skály – Karlovy Vary (Doubí)
- Městem Karlovy Vary Tuhnice – Dalovice

ve fázi přípravy:

- Cheb; po zrušeném železničním tělese, poslední etapa. Ta je ve fázi schválené studie, vzhledem ke komplikovanému mimoúrovňovému křížení stezky a komunikace, řeší se zábory dotčených vlastníků.
- Cheb město – jsou připraveny tři úseky s DSP k realizaci (U Trati, Hálkova, Tovární) a dále je zpracována DÚR (Wolkerova)
- V roce 2010 se má zahájit výstavba cyklostezky v Tovární a Riegrově ul., což je asi 550 m nových stezek.
- Cheb – Chocovice (KK – Cyklostezka Ohře II, 2012 - 2013)
- Chocovice - Dobřoše (Kynšperk nad Ohří) – 9 km; realizace 2010 - 2011
- Městem Sokolov; realizace 2010 – 2011
- Sokolov – Královské Poříčí – stavba je zahrnutá v projektu Cyklostezka Ohře I! (bylo vydáno stavební povolení; realizace 2010 – 2011)
- Městem Loket; realizace 2010 - 2011
- Karlovy Vary – podzimní žádost v roce 2010 bude obsahovat úseky:

- Svatošská ulice – Tašovice
- Dvorský most - Doubský most
- Kaufland – Interspar
- Dalovice – Šemnice (KK Cyklostezka Ohře II, 2012 – 2013)
- Dalovice – Boč - hranice s Ústeckým krajem (výhled)
 - Dalovice – Šemnice, projektová dokumentace pro stavební povolení.
 - U dalších úseků až na hranice s Ústeckým krajem příprava formou inženýrské činnosti (vyhledávací studie trasy, optimalizace trasy z variantních návrhů, jednání s vlastníky, zajišťování průzkumů a stanovisek včetně jejich vypořádávání zejména OŽP,).

Ukázka projektu cyklostezek [Cheb-Chocovice](#) a [Chocovice-Dobroše](#).



Detaily k jednotlivým regionům

1. Region Chebsko

Cyklostezka Ohře přichází do vesničky Slapany na Chebsku z poslední obce v Bavorsku - Egerteich. Trasa už je zde vedena asi 4 km po nově zbudované cyklostezce. Krátce před městem Cheb se napojuje na cyklotrasu 36 a odtud už trasa pokračuje po místních komunikacích společně s dopravou. Trasa pak vede v souběhu s jinými cyklotrasami přes Háje do Chebu. Z Chebu pokračuje současně s trasou 2069 do Doubí u Tršnice a potom s trasou 2266 až do Mostova, kde trasa 204 odbočuje a samostatně již pokračuje do Kynšperka. Na trase můžeme navštívit několik zajímavých míst. Historické město Cheb si zaslouží krátkou zastávku na prohlídku například hradu, nebo chrámu sv. Mikuláše. Další zastávku doporučujeme na zámku v Mostově, kde je i příjemná restaurace. Za Mostovem pak už region opustíme.

1.A Charakteristika úseku: Cheb – Podhrad – Háje – Slapany (Waldsassen)

Myšlenka využít těleso opuštěné trati Cheb – Waldsassen pro vybudování cyklostezky vzešla z dlouhodobé spolupráce Chebu s německými městy a stala se součástí jejich společného projektu „Valdštejnova stezka“. Město Cheb v roce 2001 zahájilo jednání o získání příslušných pozemků do svého vlastnictví. Nejdříve bylo nutné dosáhnout zrušení trati rozhodnutím Ministerstva dopravy, což se podařilo v roce 2003.



V první etapě byl v roce 2006 vybudován úsek Slapany – Egerteich s asfaltovým povrchem, šířkou 3,0 m a délkou 1,3 km na území ČR. Náklady na vybudování tohoto úseku se vyšplhaly na 7,5 mil. Kč, přičemž 1,9 mil. Kč přispěl městu Cheb v rámci podpory rozvoje cyklistické infrastruktury Karlovarský kraj. Druhá etapa v úseku Slapany – Cheb byla realizována v roce 2009 a financována z OP Přeshraniční spolupráce ČR – Bavorsko částkou 16,4 mil. Kč. Na kofinancování projektu přispěl městu Cheb opět Karlovarský kraj. Spolufinancování kraje ve výši 1.636 mil. Kč.

Vzhledem k smíšenému provozu pěších a cyklistů je šířka realizovaných úseků stezky 3,0 m s nezpevněnými krajnicemi 0,5 m po obou stranách.



Drážní těleso před úpravou (Háje)



Drážní těleso po úpravě (Slapany)



Odpočívka na stezce (Slapany)



Opravený most (Slapany) – stezka po úpravě

2. Region Sokolovsko

V Kynšperku nad Ohří, až nás trasa přivede k památné kryté lávce přes Ohří a než ji přejedeme na druhou stranu, můžeme ještě odbočit do centra města (po CT 2136). Za lávkou pak je již cyklostezka Ohře vedená po nové cyklostezce. Pokud jedeme s dětmi, raději na ně dáme pozor v Citicích, kde trasa překračuje Ohří zpět na pravý břeh po mostě s hustou dopravou. Pak už zase pokračujeme po cyklostezce až do Sokolova. U náměstí je zatím cyklistická stezka přerušena, proto musíme své bicykly vynést po schodech na lávku a po ní přejít na náměstí. Odtud pak v souběhu s CT 2017 pokračujeme k sokolovské železniční stanici a dál pak asi 3 km po poměrně frekventované silnici do Královského Poříčí. Tam zase už po udržované cyklostezce až do Lokte. Za Loktem už přejíždíme do dalšího, Karlovarského regionu.

Za prohlídku určitě stojí nejen město Kynšperk nad Ohří, ale i Sokolov, kde můžeme v případě příznivého počasí opustit naši trasu a navštívit koupaliště Michal (4 km z centra), kam se z náměstí dostaneme pohodovou a bezpečnou cyklostezkou 2017. V Královském Poříčí můžeme odbočit na nedaleký statek Bernard, což ocení nejen děti, ale i dospělí. Další zajímavou zastávkou je pak unikátní středověké město Locket, které nás uchvátí mohutným hradem a mnoha dalšími památkami.



Kynšperk



Královské Poříčí – Loket

3. Region Karlovarsko

Na Karlovarsko přijedeme po upravené šterkové cestě. Karlovarský region nás přivítá nádhernou přírodní scénérií Svatošských skal. Zde opět přejíždíme na druhý břeh řeky, tentokrát po vysuté lávce. Hlubokým kaňonem řeky pak pokračujeme do krajského města, do městské části Doubí. Trasa před Doubím opouští tok řeky a vede několika krátkými stoupáními, přes místní část Tuhnice a pak se zase vrací k Ohři. Přímo po břehu řeky pak dorazíme do centra Karlových Var. Trasa 204 z lázeňského města sice pokračuje dál do Dalovic a Velichova, kde značená trasa končí, ale v Dalovicích již musíme opustit bezpečnou cyklostezku a pokračovat po silnicích a místních komunikacích. Závěrečný úsek trasy již vede kopcovitým terénem s běžnou dopravou a není příliš vhodný pro malé děti. Ve Svatošských skalách se můžeme při příjemném posezení na terase místní hospůdky občerstvit na závěrečnou část naší trasy a přitom pozorovat pachtící se horolezce ve skalních stěnách. Pak už nás přivítá největší lázeňské město v Česku - Karlovy Vary, které nás nadchnou svou lázeňskou atmosférou a historickými památkami. Z Karlových Var pak můžeme pokračovat dále na kolech až na konec trasy do Velichova a odtud pak po cyklotrase 3001 do Okounova.. V Okounově se již napojíme na nový úsek cyklostezky Ohře, ale to už jsme již v Ústeckém kraji.



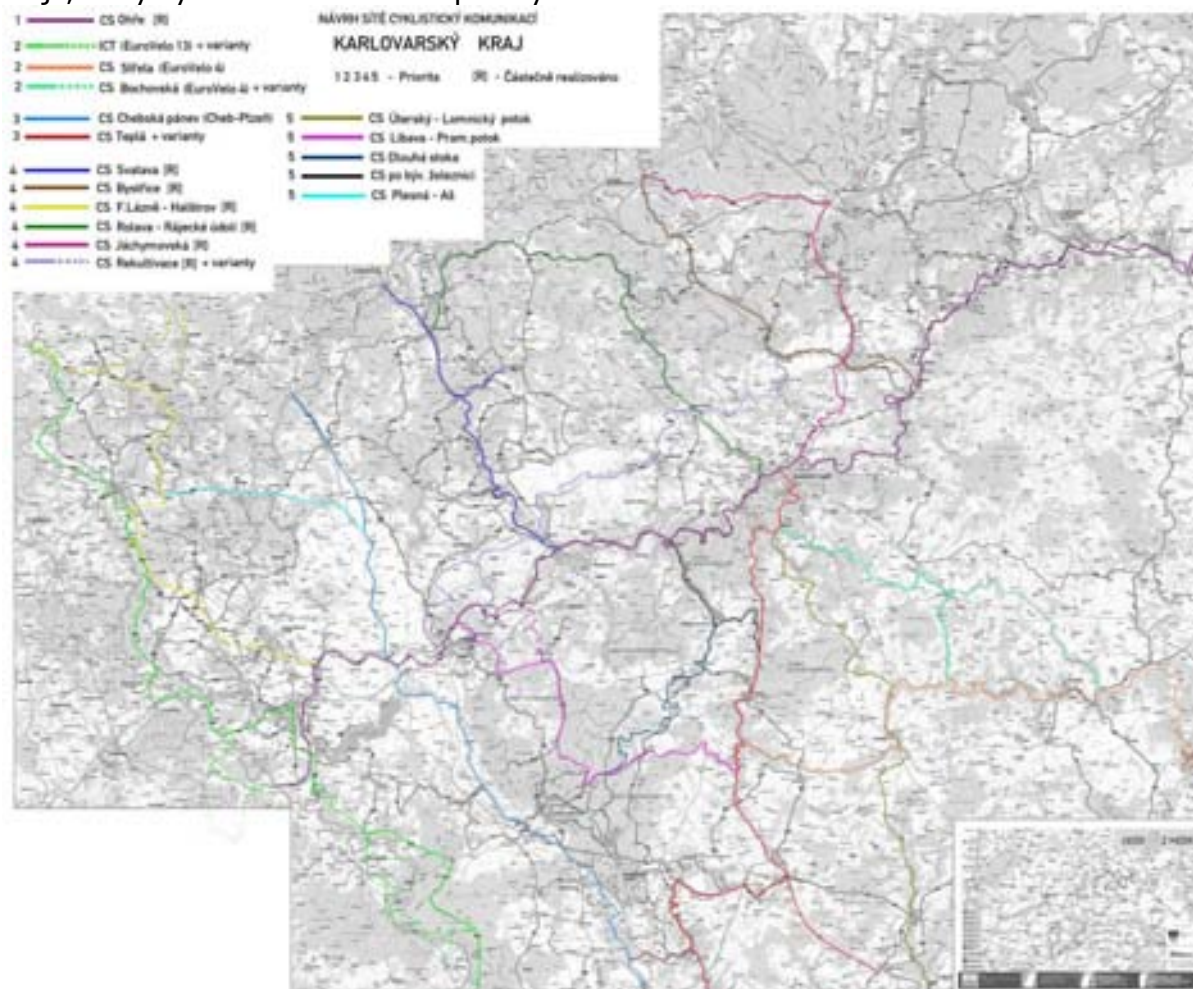
Loket – Karlovy Vary



Vysutá lávka

1.6.4 Návrh změny kategorizace a vedení cyklotras a doplnění o nové cyklotrasy

V návaznosti na provedenou analýzu záměrů obcí (viz. kapitola 1.5.2) a analýzu páteřní trasy podél Ohře (viz. kapitola 1.6.3.) je navržen systém páteřních cyklistických tras Karlovarského kraje, který by se měl budovat dle priority.



Na základě poznatků z provedené analýzy patří do tohoto systému:

Priorita 1 - páteřní cyklotrasa podél řeky Ohře (viz. kapitola 1.6.3.),

Priorita 2 – evropské a přeshraniční cyklotrasy (viz. podkapitola A.)

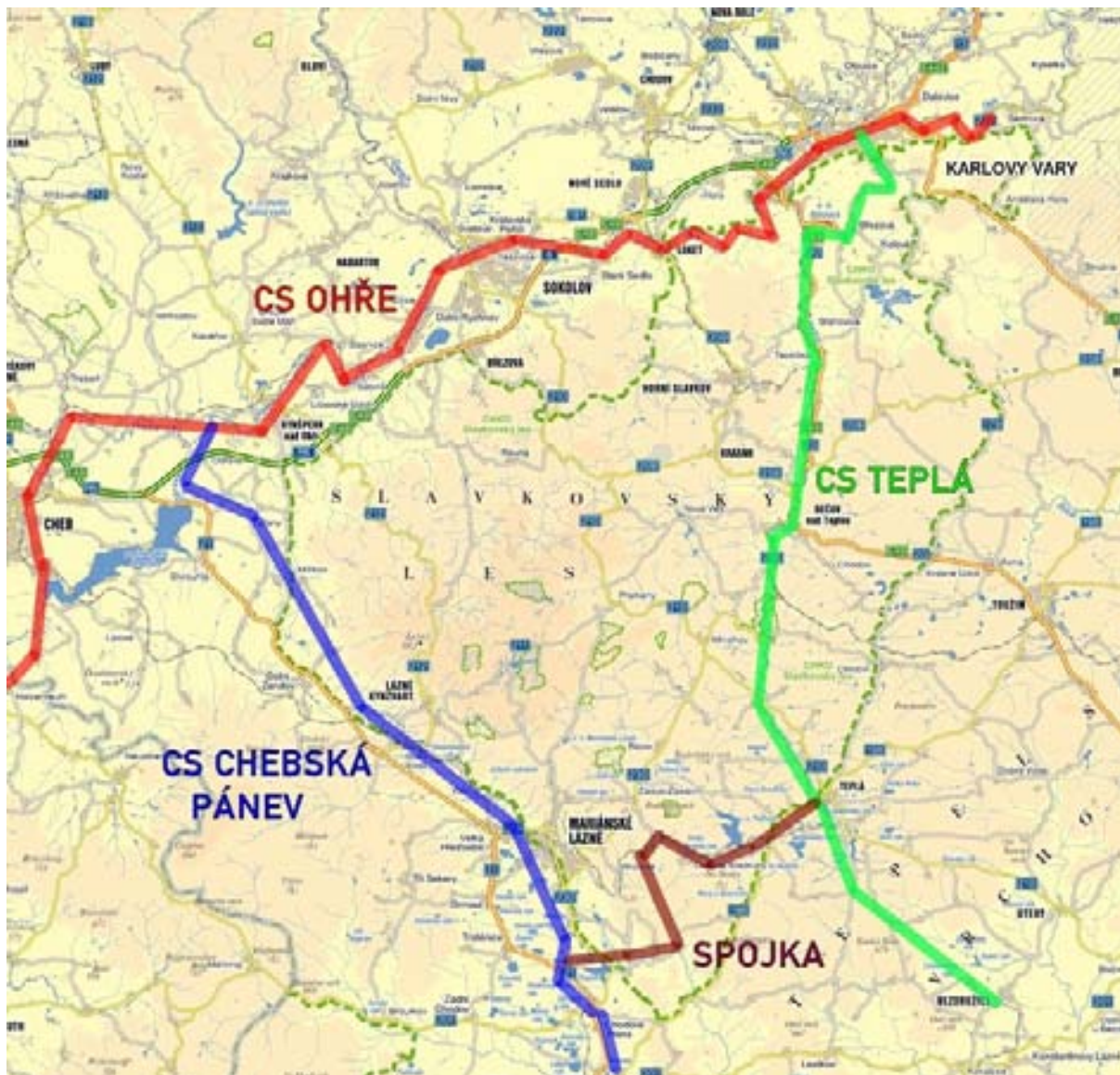
- EuroVelo n.4 (Střela)
- EuroVelo n.4 (Bochovská)
- EuroVelo n. 13 (ICT)

Priorita 3 – páteřní cyklotrasy KK - Velký lázeňský trojúhelník

Základní kostru cyklo dopravy Karlovarského kraje by mělo vytvořit spojení cyklostezek – Ohře – Teplá – Chebská pánev. Pokud bychom propojili v úseku mezi Chodovou Planou (CS Chebská pánev) a Teplou (CS Teplá) spojkou, vznikne trojúhelník důležitých koridorů, které

by vytvořily páteřní síť cyklistický komunikací Karlovarského kraje. Trojúhelník by propojil velmi atraktivními místa, a co je důležité - s velmi příznivým výškovým profilem. Cyklisté by se pak dostali do všech regionů v kraji jen pomocí bicyklu a to by mělo velký turistický přínos pro celý kraj. Vznikla by zároveň velmi výhodná cyklistická propojení na okolní kraje – Ústecký a Plzeňský a také na Bavorsko.

- Chebská pánev (viz. podkapitola B.)
- Teplá (viz. podkapitola B.)



Priorita 4 – páteřní cyklotrasy KK

- Svatava (viz. podkapitola B.)
- Bystřice.

Koridor, který tvoří říčka Bystřice v návaznosti na Blatenský potok se jeví jako nejpřijatelnější vedení stezky pro spojení páteřní stezky Ohře na Ostrovsku přes Potůčky na Sasko (Schwarzenberg) (viz. dále podkapitola C - Ostrovsko).

- **Cheb – Františkovy Lázně – Hazlov – Výhledy – Aš – Hranice**
Výjimečná poloha ašského výběžku předurčuje mikroregion k úzké spolupráci jak s bavorskou tak saskou stranou, která může v budoucnu převážit i nad vztahy s mateřskou zemí. Proto i vedení cyklistických komunikací je zatím spíše směřováno na německé sousedy. Důležité propojení s krajskou sítí zatím chybí a proto by bylo vhodné připravované stezky, orientované na Německo, kompenzovat navrhovaným koridorem Františkovy Lázně – Hazlov – Aš – Hranice s využitím toků Slatinného potoka a Halštrova (viz. dále podkapitola C - Ašsko)
- **Rolava**
Již zrealizovaná stezka z Karlových Varů do Nové Role a připravované prodloužení do Nejdku naznačuje velký zájem regionu na zprovoznění toho koridoru. Úsek mezi Nejdkem a Karlovými Vary bude evidentně hodně využívanou cyklistickou komunikací. Další prodloužení stezky může být ještě účelné do Nových Hamrů, odkud již nyní vede cyklotrasa 2000 do bývalé Rolavy a je připraveno prodloužení cyklotrasy 2009 do Potůčků, kde dojde k napojení na německou síť cyklostezek.
- **Jáchymovská**
Propojení Božího Daru s krajským městem vidím jako nejučelnější po ose Karlovy Vary – Ostrov – Jáchymov – Boží Dar. Je to koridor využívající tok Jáchymovského potoka (viz. podkapitola B, komunikace K.Vary – B.Dar a podkapitola C, Ostrovsko)
- **Rekultivace**
Je název pro cyklistickou komunikaci procházející převážně po rekultivovaných místech sokolovské pánve. Je připravena studie cyklostezky na rekultivovaných výsypkách a může tak vytvořit zajímavou alternativu k páteřní cyklostezce Ohře. Měla by propojit Kynšperk přes Lítovskou výsypku, jezero Medard, Svatavu, Lomnickou výsypku, Velkou podkrušnohorskou výsypku, Chodov, Novou Roli a Hroznětín.

Priorita 5 – páteřní cyklotrasy KK

- **Úterský a Lomnický potok**
Je to alternativa propojení krajského města s Plzeňskem přes Toužim a Konstantino-lázeňsko.
- **Libava a Pramenský potok**
Jako alternativa propojení údolí Ohře a údolí Teplé přes atraktivní prostředí Slavkovského lesa – Prameny – Kladská – Kostelní Bříza.
- **Dlouhá stoka**
Atraktivní využití bývalé obslužní cesty podél kanálu Dlouhá stoka. Obdobu velmi úspěšné stezky kolem Schwarzenberského kanálu na Šumavě.
- **Po bývalé trati č.144**
Provoz na trati mezi Krásným Jezem – Horním Slavkovem a Loktem byl zastaven v 90. letech a nabízí se její využití jako velmi atraktivní cyklostezky
- **Plesná – Aš**
Alternativní propojení Aše s Chebskou pánví přes Brambašský výběžek.

Na tyto hlavní cyklokomunikace budou moci jednotlivá města a obce napojovat své místní projekty.

A. Evropské a přeshraniční cyklotrasy

Projekt rozvíjí 13 trans-evropských cyklotras spojujících všechny země Evropy a jeho podstatnou část tvoří již stávající státní regionální a místní cyklotrasy. Evropská komise cestovního ruchu označila EuroVelo za „první význačný zdroj rozvoje nového evropského cestovního ruchu pro další desetiletí, schopný vytvořit zcela nové tržní odvětví, ale i zvýšit počet pracovních míst ve venkovských oblastech“.



Síť tras EuroVelo - www.eurovelo.org

Čtyři ze třinácti cyklotras mají vést také přes Českou republiku - č. 4 (Cheb - Ostrava), 7 (Děčín- Č.Budějovice), 9 (Jeseník - Mikulov) a 13 (Aš - Břeclav po zelené oponě).

DÁLKOVÉ CYKLOTRASY EUROVELO V ČR



Karlovarského kraje se týkají dvě trasy EuroVelo 4 a 13.



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

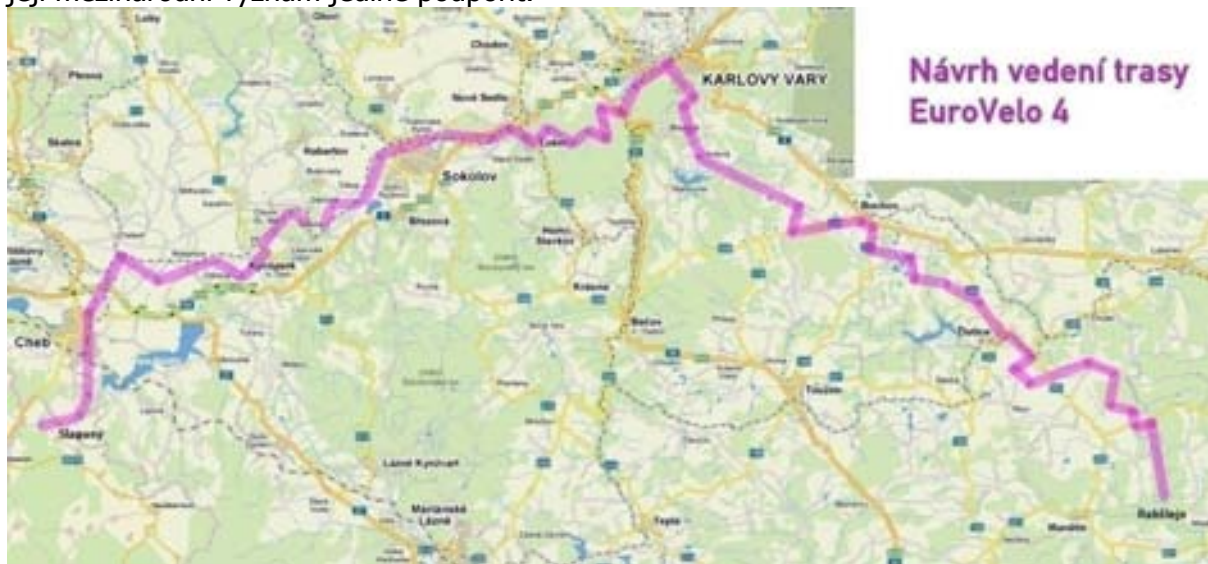
Pro Karlovarský kraj navrhujeme vedení v tomto koridoru:
(Bavorsko) – Slapany (KČT č.204) – Cheb (KČT č.204) – Kynšperk nad Ohří (KČT č.204) – Sokolov (KČT č.204) – Karlovy Vary (KČT č.204) – Karlovy Vary, KOME – Olšová Vrata – Kolová – Píla – Německý Chloumek – Bochov – Polom (KČT č.2233) – Žlutice (KČT č.2279) – Rabštejn nad Střelou (KČT č.2278) – (Plzeňský kraj).

Po celé navrhované trase jsou již značené cyklotrasy kromě dvou úseků:

1. Cheb – Sokolov, kde se plánuje proznačení cyklotrasou 204 na jaře roku 2010
2. Mezi Karlovými Vary a Bochovem, kde je také v plánu na rok 2010 vyznačení nové cyklotrasy. Tím vzniknou již po celém navrhovaném úseku EV 4 spojitě značené trasy.

Budování cyklostezek v tomto koridoru se doposud neplánovalo. Ale vzhledem k předpokládanému vedení trasy EV 4 by se již mohlo zahrnout do této cyklostrategie. Optimální průběh vedení trasy EV 4 je v mapě výhledového Návrhu sítě cyklostezek KK označen jako cyklostezky Bochovská a Střela.

Trasa EV 4 tak povede po již téměř dokončené cyklostezce Ohře od bavorských hranic u Chebu až do Karlových Varů. Z Karlových Varů odbočí lesními partiemi se stoupáním ke karlovarskému letišti a pak přes Bochov a Žlutice do Rabštejna, kde se napojí na již vyznačenou trasu Berounka-Střela. To, že trasa povede kolem karlovarského letiště, může její mezinárodní význam jedině podpořit.



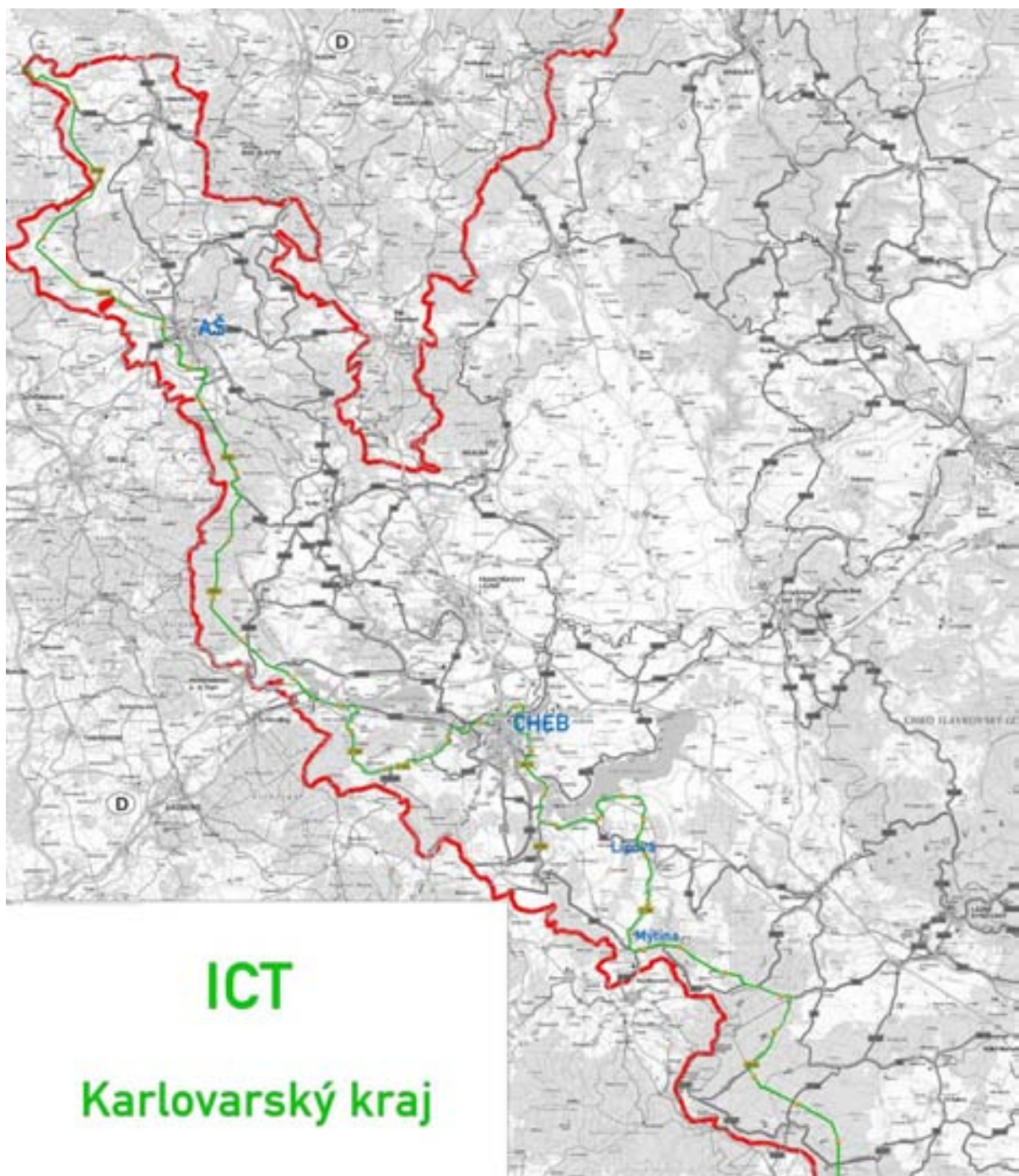
EuroVelo 13 - Takzvaná železná opona vedoucí od Barentsova moře na hranici mezi Ruskem, Norskem a Finskem až po Bospor na hranici mezi Bulharskem, Řeckem a Tureckem rozdělovala Evropu téměř 40 let. V roce 2004 započal Světový svaz ochrany přírody (IUCN) iniciativu Zelený pás, která se snaží motivovat partnery k zahajování a koordinování projektů v oblastech bývalé železné opony, která neúmyslně přispěla k zachování

důležitých ekosystémů a cenných přirozených prostředí. Podle představ iniciativy by se Zelený pás od Barentsova po Černé moře mohl stát páteří ekologické sítě, která by byla symbolem spolupráce sousedících států v záležitostech zachování přírody a udržitelného rozvoje - a turismus může rozhodně v tomto procesu hrát důležitou roli. Vizí je souvislá cyklistická stezka procházející mnoha zeměmi včetně 14 členských států EU.

Trasa začíná u Barentsova moře, sleduje norskou-ruskou hranici k finsko-ruské hranici a Baltskému moři. Následně zamíří k pobřeží Estonska, dále pak do Lotyšska, Litvy, Kaliningradu, Polska a bývalé Demokratické republiky Německo (DDR). Z Lübecku pokračuje podél bývalé hranice mezi východním a západním Německem až do místa, kde spolu hraničí Sasko, Bavorsko a Česká republika, dále pak výšinami Šumavy, okolo Moravy a Bratislavy, hlavního města Slovenska, a překročí Dunaj u Vídně. Podél jižní hranice Maďarska trasa objíždí Slovinsko, Chorvatsko a Srbsko. Dále pak sleduje Dunaj mezi Rumunskem a Srbskem, kříží Bulharsko a bývalou jugoslávskou republiku Makedonie, několikrát zavítá do Řecka a Turecka a končí na břehu Černého moře v Bulharsku.

V Karlovarském kraji je trasa provizorně v terénu vyznačena od roku 2005 červenou pásovou značkou a týká se regionů Ašska, Chebska a Mariánskolázeňska, přes které ICT prochází.

Úkolem je upřesnit vedení této trasy a v dalším období ji vyznačit logem EuroVelo 13. V tomto případě je ale nutná koordinace i s německou stranou



ICT

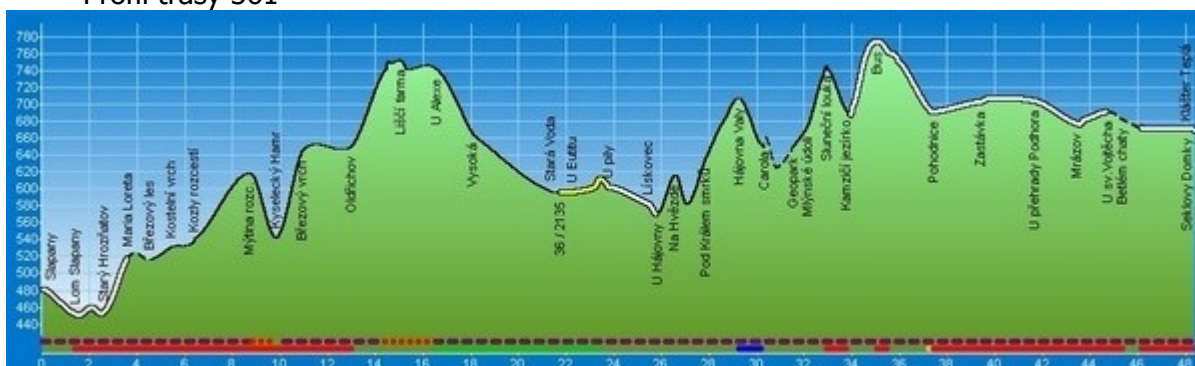
Karlovarský kraj

B. Páteřní cyklotrasy KK

- Páteřní cyklotrasa podél řeky Ohře získává stále významnější postavení v rámci sítě cyklotras ve dvou krajích ČR. Na Chebsku stezka navazuje na cyklostezky v Bavorsku a plánujeme po ní vést i evropskou trasu EV 4. Vzhledem tomu navrhuji přeřadit cyklotrasu č.204, která cyklostezku Ohře sleduje, do kategorie cyklotras II. třídy (pro svůj význam je řešena v samostatné kapitole 1.6.3.)
- Cyklotrasa KČT II. tř. č. **36**. Byla to jedna z prvních nadregionálních cyklotras v Karlovarském kraji. I když její význam v poslední době překrývá významnější cyklotrasa 204 Ohře, přesto stále patří mezi důležité trasy celého regionu.
- Cyklotrasa KČT II. tř. č. **35** – Trasa, která spojuje Plzeň a Měděnec (ve střední části Krušných hor) má pro náš Kraj význam v tom, že přivádí cykloturisty z Plzeňského a Ústeckého kraje na Toužimsko a Žluticko a je pro ně i východištěm do Doupovských hor. Po vyznačení nových tras na Toužimsku (r. 2009 a 2010) význam trasy ještě vzroste, protože se vytvoří nové propojení s krajským městem.
- Cyklotrasa KČT III. tř. Trasa **361** posílila svojí důležitost v roce 2009, kdy byla částečně změněna a prodloužena do Slapan, kde se napojila na páteřní cyklostezku Ohře. Tím vzniklo přímé spojení z CS Ohře do významného turistického centra – Kláštera v Teplé. Trasa zároveň prochází dalšími významnými cíly turistů a to je zámek Hroznatov (momentálně v rekonstrukci) a Mariina Loreta u Hroznatova. Významné je i to, že je trasa napojena na několika místech na stezky v Bavorsku – ve Slapanech (na Waldsassen), u Mýtiny (na Neualbenreuth) a v roce 2010 má vzniknout nové propojení trasy 2135 do Mähringu se kterou se trasa 361 kříží ve Staré Vodě. Tím získává trasa 361 velké ambice pro její využívání i německými turisty. Nevýhodou však je její náročný výškový profil, kdy ve směru ze Slapan do kláštera v Teplé je potřeba vystoupat celkově 800 výškových metrů, což může některé cyklisty odradit.

Protože trasa spojuje 3 významná církevní místa (klášter Waldsassen-Mariina Loreta-klášter Teplá) a v Teplé se napojuje na CT 306 do dalšího kláštera v Kladrubech, jeví se tyto trasy jako produktově velmi slibné

Profil trasy 361



Trasa 362, která vede po trase Klášter Teplá-Bečov nad Teplou-Horní Slavkov-Loket má podobně jako trasa 361 také náročný výškový profil. I když trasa prochází zajímavými turistickými místy (klášter Teplá, zámek Bečov, hornické muzeum v Krásné a v Horním Slavkově a město Loket) má trasa spíše charakter cyklotrasy IV.tř.

- **Cyklostezka Svatava**

Na propojení koridoru Sokolov – Oloví – Kraslice –Klingenthal je zpracovaná studie na cyklostezku ze Svatavy do Kraslic s napojením na Klingenthal (studie je na OÚ Dasnice u pani Zumrové). Stezka by měla vést podél řeky Svatavy s odbočením ke vznikajícímu jezeru Medard. V současnosti je již stavební povolení na úpravu cesty a výstavbu stezky z obce Luh do Hřebenů podél trati. V případě realizace celé stezky by se tato stala významnou spojnici Sokolova a Kraslic s přejezdem do Saska. Vzhledem k plánovanému vedení stezky podél řeky by stezka byla nejen svým směrem ale i výškovým profilem velmi přitažlivá pro širokou cyklistickou veřejnost. Zajímavé by také bylo využití nevyužívané vlečky do Rotavy jako cyklostezky.

V mapě výhledového Návrhu sítě cyklostezek KK je označena jako cyklostezka Svatava

- **Cyklistická komunikace propojující Karlovy Vary s Božím Darem (Krušnými horami)**

V současnosti je již vybudovaná cyklostezka mezi Ostrovem a Dolním Žďárem, která je součástí tohoto propojení a připravuje se její prodloužení do Jáchymova. Z Jáchymova do Božího Daru je to ukrutné stoupání o 400 výškových metrů na vzdálenosti 7 km, tj.místa až 15% sklon. Proto budování samostatné cyklostezky by na tomto úseku by bylo využíváno jen pro sjezd v opačném směru. Ale protože do Jáchymova z B.daru se dá v současnosti jet pouze po silnici I.tř. bylo by pro cyklisty zajímavé upravit povrch lesní cesty po CT 2005 přes Suchou, která je v současnosti vhodná jen pro MTB.

Hodně cyklistů proto využívá k přepravě na Boží Dar cyklobus přímo z K.Var (ale to lze jen v sezoně), nebo lze využít atraktivní způsob přepravy sedačkovou lanovkou z Jáchymova až na vrchol Klínovce (spodní stanice lanovky je ale stále 200 výškových metrů nad Jáchymovem)

Propojení s K. Vary je v současnosti možné po CT 204 do Boru a dál po připravovaném prodloužení trasy 2249 přes Nejdu do Ostrova. Vzhledem k nepříznivému výškovému profilu a vedením trasy po komunikacích s provozem nemá trasa příliš šancí stát se hojně využívanou spojnici mezi K.Vary a Ostrovem.

Proto se jako optimálnější jeví vedení tras ve dvou vhodnějších směrech:

1. směr by využil stávající cyklostezku Rolava do Nové Role, odtud by pak pokračoval přes turistická centra Děpoltovický a Velký Rybník do Hroznětína, pak již po stávající cyklostezce do Ostrova.

2. směr k propojení Karlových Varů a Ostrova je v současné době vhodné použít trasu Dalovice – Vysoká – Lesov – Nová Víska – Nejda – Hájek žst. – stará ostrovská – kolem průmyslové zóny do Ostrova nebo využít směr Dalovice – Vysoká – Sadov – Hájek – Ostrov.

V mapě výhledového Návrhu sítě cyklostezek KK je CS do Jáchymova označena jako cyklostezka Jáchymovský potok.

- **Cyklistická komunikace napojující cyklotrasu KČT č. 35 na Karlovarsko.** Na rok 2010 je v plánu realizace nové trasy mezi Bochovem a Karlovými Vary. Tím dojde

k propojení se stávajícími cyklotrasami 2233 a 2279 a tím vznikne propojení mezi CT č.35 a Karlovými Vary. Toto propojení (s odbočením ve Žluticích na Rabštejn po trase 2278) by se pak mohlo stát trasou pro vyznačení evropské EV 4.

- **Cyklostezka Teplá**

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

Pro vybudování cyklostezky svědčí i fakt, že cesta údolím Teplé (na úseku Bečov-K.Vary) je v současnosti možná pouze po silnici I.tř. s poměrně hustým provozem. Město Bečov se stalo díky hradu a zámku s relikviářem sv. Maura velmi silným turistickým magnetem. I když je Bečov nyní dostupný po značené cyklotrase 362 (Teplá – Loket), je to pro tak významné turistické místo nedostatečné. Cyklostezka podél Teplé by zcela jistě umožnila i méně zdatným cyklistům snadnou přepravu do Bečova jak z krajského města tak z Toužimska i Mariánských Lázní. Rovněž je tu výhoda souběžné železniční trati s nepřetržitou přepravou kol ve vlcích Viamontu, která může jen podpořit rozhodnutí turistů o použití kola na dopravu, protože kdekoliv mohou podél Teplé nasednout na vlak.

Snahu na zprovoznění tohoto údolí projevila mariánskolázeňská radnice, která již v loňském roce vybuvovala novou cyklotrasu 2284 z M.Lázní do Poutnova. Zároveň připravuje město Teplá vybudování alespoň pěšiny podél Teplé z Poutnova na Dolní Hamr. Sdružení Cesta z města připravuje novou trasu mezi Toužimí a Poutnovem.

S tím souvisí i diskuze o dobudování **železniční trati z Bezručic do Teplé**. Silně se již uvažuje o výstavbě této trati a propojení města Teplá a Bezručice a s tím souvisí i snahy obou měst a paralelní výstavbě cyklostezky. Realizace tohoto projektu by mohla přivést na Karlovarsko mnoho dalších turistů z Plzeňského kraje. Propojily by se tak další turisticky významné regiony – Konstantinolázeňsko (které má již vybudovanou hustou síť cyklotras) a Tepelsko a zároveň by mohla vzniknout bližší vazba jediných lázní Plzeňského kraje s jejich protějšky na Karlovarsku atd.

Z těchto snah je tedy zřejmé, že cyklostezka Teplá bude mít v našem regionu důležité místo a je nezbytné podporovat její výstavbu včetně podpory cyklostezky Bezručice-Teplá. V mapě výhledového Návrhu sítě cyklostezek KK je tato CS Teplá označena červeně s odbočkou v Teplé na M.Lázně.

- **Cyklostezka Chebská pánev**

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

O prosazení budování této stezky usiluje již nyní Mariánskolázeňsko, dobrovolný svazek obcí, které má nejbližším záměru vybudovat stezku mezi Lázněmi Kynžvart a Dolním Žandovem podél Lipoltovského potoka. Realizaci zatím brání majetkové

vypořádání pozemků bývalého vojenského prostoru (armáda ČR brzdí převod pozemků bývalé pěší střelnice na obec D.Žandov). Po vybudování cyklostezky by se pak dalo objíždět jedno z nejkritičtějších míst – silnice I.tř. mezi Starou Vodou a Dolním Žandovem. Výstavbu podporuje i obec Tuřany, která má v záměru zřízení odbočky na Lipovou a Bavorsko. Cyklostezka by se napojovala na CS Ohře a pak by se Chebskou pávní snadno cyklistům zpřístupnil zámek Kynžvart a Mariánské Lázně jako významná turistická místa. Stezka by pak mohla pokračovat do Plzeňského kraje, do Chodové Plané s atraktivním rodinným pivovarem a dál na již vybudovanou cyklostezku do sousední Plané.

V mapě výhledového Návrhu sítě cyklostezek KK je CS Chebská pánev označena modře. Možná by si zasloužila tato cyklotrasa či cyklostezka kategorii III.

Pak se nabízí vyznačení nové trasy (III.tř.) od Plesné přes Velký Luh - Křižovatku – Novou Ves – Milhostov - Nebanice – Odrazu – Trpeš – Tuřany – Mokřinu – Manský Dvůr – Lázně Kynžvart – Valy – Velká Hleďsebe – Hamrníky – Chodová Planá (v PK).

C. Přehled cyklotras podle jednotlivých regionů KK

• Ašsko

Na Ašsku byly vyznačeny jedny z prvních cyklotras v Kraji. Byly vyznačeny na stávajících komunikacích především III.tř. a účelových lesních příhraničních cestách. Tento stav byl zachován a po několik let se nezměnil. V posledních letech připravovala ašská radnice a obec Krásná plány na vybudování cyklostezky mezi Aší a Libou a podél potoka Bílý Halštrov (Elster), jehož prameny u obce Výhledy jsou oblíbeným turistickým cílem hlavně pro německé obyvatele, protože řeka Elster je jejich národní řekou. Jako perspektivní by pak mohlo být propojení Aše s Verněřovem a dál podél Bílého Halštrova do saského Bad Elsteru. Trasa by mohla mít velký turistický potenciál.

Výjimečná poloha ašského výběžku předurčuje mikroregion k úzké spolupráci jak s bavorskou tak saskou stranou, která může v budoucnu převážit i nad vztahy s mateřskou zemí. Proto i vedení cyklistických komunikací bude spíše směřováno na německé sousedy. Svědčí o tom už to, že v současnosti je připraven projekt na vybudování cyklostezky Aš - Nový Ždár – Selb. Bude to první cyklostezka v tomto mikroregionu a mohla by se stát již součástí cyklostezky ICT, tedy EV 13. V záměrech je také zmiňovaná stezka podél Halštrova.

Zajímavé spojení se také nabízí přes Brambašský výběžek po ose Aš – Bad Brambach – Plesná. Kde by zpočátku stačilo prodloužit CT 2060 a napojit jí v Plesné na CT 36.

Další možností je využití tělesa bývalé tratě z Hranic do Adorfu jako cyklostezky. Vede podél Hranického potoka a napojí se na stezku kolem Halštrova u Adorfu.

Perspektivně bude zřejmě i potřeba vybudování cyklostezky mezi Hranicemi a Chebem, nejlépe souběžně s tratí č.148, s ohledem na minimalizaci převýšení stezky.

Jedním ze současných projektů v oblasti na pomezí Chebska a Ašska je realizace cyklotrasy „Libsko“ s propojením v několika místech na SRN. Obec Libá realizuje danou cyklotrasu v letech 2009 – 2010 v rámci společného projektu Cíl 3 Česká republika - Svobodný stát Bavorsko s názvem: „Zurčící Chebsko-řeka bez hranic“.

- **Chebsko**

Chebský region přistoupil k rozvoji cyklo dopravy trochu odlišným způsobem než Ašsko. Své úsilí zaměřil na budování stezek ve městě a nejbližším okolí. Proto se jim podařilo otevřít jako prvním cyklostezku s asfaltovým povrchem. Trasa se stala součástí cyklostezky Ohře a vede po bývalé Slapanské trati. Nyní má stezka délku 4,2 km a byla napojena na CS v Bavorsku do Waldsassenu. Připravuje se další 1,8 km úsek, který již přivede CS na okraj města Chebu a propojí se tak s CS v městě. V souvislosti s Krajinnou výstavou byla otevřena další příhraniční cyklostezka mezi Pomezím a bavorským Schirndingem.

Pro polodenní vyjížd'ky vybuďovalo město v okolí několik krátkých značených tras, které tvoří okruhy, je to v okolí Zelené hory, Hrozňatova a Potočiště. Vyznačeny byly i další příhraniční trasy – 2129 Lipová – Neualbenreuth a 2132 Luby Wernitzgrün. V následujících letech bude probíhat stavba CS Ohře mezi Kynšperkem a Chebem s CT 204, která nahradí stávající CT 2069 a ta se pak může zrušit.

Bylo by vhodné propojit CT z Chebu a Fr. Lázní s trasami v okolí Habartova a Krajové, protože nyní je celá chebská pánev územím, kde žádné cyklotrasy dosud nebyly vyznačeny.

Návrh změn cyklotras:

CT 2266 prodloužit z Doubí do Fr. Lázní a napojit na magistrálu 36

CT 2132 z Lubů proznačit přes Nový Kostel a Milhostov do Nebanic, kde se napojí na stávající 2070 a posléze na trasu 204.

CT 2179 z Kaceřova propojit s trasu 2132 (v Hartoušově).

CT 2183 od Libockého potoka prodloužit do Skalné (přes Nový Kostel a Křižovatku).

CT 2244 z Mokřin prodloužit do Úbočí na CT 2023

CT 2129 prodloužit z Lipové do Dobrošů (napojení na 204) přes Dolní Lažany nebo Stebnici – Okrouhlá – Jesenice – Úval – Tuřany – Návrší – Dobroše (s využitím studie Chebská pánev)

- **Mariánskolázeňsko**

Velký nárůst značených cyklotras nastal až v roce 2009. Do té doby regionem procházela jen trasa 361 a bylo tu vyznačeno šest okruhů značených římskými čísly. Okruhy byly přeznačeny trasy upraveny a nyní je v tomto regionu ucelená síť místních cyklotras navázaná na stávající trasy.

Problematická ale zůstala doprava cyklistů ve směru na Cheb a Chodovou Planou. To souvisí již se zmiňovanou CS Chebská pánev, která by umožnila bezpečnou jízdu cyklistů v tomto koridoru po úbočí Slavkovského lesa.

V současnosti existuje pro cyklotrasu vhodná komunikace ve směru na Planou, ale jen na území Karlovarského kraje. Vede z Hamrníků přes Mnišský les k rybníku Regent, ale dál (na území Plzeňského kraje) již nenavazují žádné jiné komunikace než silnice I. nebo II.třídy. Proto navrhuji, aby se s městem Chodová Planá projednala možnost propojení obou měst. Jako nejvhodnější varianta se mi zdá vybudování stezky od viaduktu u Regentu podél trati do Chodové Plané.

Ve směru na Cheb lze sice využít značených cyklotras 36 nebo 361, ale ty vedou kopcovitým terénem a není předpoklad, že by mohly být hromadně využívány.

Návrh změn cyklotras:

Prodloužení stávajících tras z Mariánských Lázní do Slavkovského les 2140, nebo 2142 a proznačit je ve směru na Rudolfovo a Černý Mlýn.

- **Sokolovsko**

Sokolov společně s dalšími obcemi podél Ohře na podzim roku 2009 úspěšně otevřel novou cyklostezku do Kynšperku v rámci budování cyklostezky Ohře a tím se Sokolovsko zařadilo mezi nejrozvinutější regiony s cyklistickou infrastrukturou. Díky tomu, že má stezka asfaltový povrch, je již od počátku hojně využívána i bruslaři. Další významná stezka byla již dříve vybudovaná podél Lobzeckého potoka na koupaliště Michal s cyklotrasou 2017, která dál vede na H. Slavkov. Několik dalších cyklotras je vyznačeno směrem na Kraslicko.

Připravují další nové cyklostezky v oblasti rekultivovaného dolu Medard a Podkrušnohorské výsypky. Po jejich vybudování bude možné přeložit některé cyklotrasy, které dosud vedou po silnicích. Jako výhodné se jeví využití bývalé bukovanské vlečky na cyklostezku. V městě Krásno doporučuji upravit cestu ke Krásenské rozhledně, nejlépe z CT 2135 od rozcestí v Borkách.

Návrhy změn cyklotras:

CT 2012 (Nová Role – Chodov – Vintířov) prodloužit po připravované stezce po Podkrušnohorské výsypce do Lomnice a Svatavy.

CT 2182 (D. Nivy – Svatava) je zcela nevhodně vyznačená - vede po silnici II/210. Navrhují přeložení úseku mezi Lomnicí a Dolními Nivami na podkrušnohorskou výsypku a její napojení na trasu 2012.

CT 2074 (Jindřichovice – Habartov) prodloužit po bývalé bukovanské vlečce do Dasnic a napojit jí na cyklostezku Ohře.

CT 2179 z Habartova do Kaceřova přeložit na Lítovskou výsypku a vést přes Chlum sv. Máří

CT 2073 z Boučí nevést na Háj (těžký terén), ale odklonit přes výsypku na Lomnici a napojit na trasu 2012.

Vyznačit novou trasu na rozhlednu na Krudumu, nejlépe z CT 2017 (z Třídomí).

Vhodné by bylo také vyznačení trasy z okolí Rotavy do Nejdku.

- **Kraslicko**

Okolí Kraslic je v současnosti dostatečně proznačeno sítí cyklotras. Hlavní úsilí by se mělo nadále směřovat na budování cyklostezky Svatava a její odbočky po bývalé vlečce do Rotavy. Více v části cyklostezka Svatava.

- **Karlovarsko**

Do Karlových Varů je již přivedená cyklostezka Ohře a připravuje se její další výstavba ve směru na Kyselku. Dokončuje se také další úsek cyklostezky Rolava (její napojení z koupaliště Rolava na CS Ohře) a tím vznikne téměř spojitý úsek CS z Karlových Varů až do Nové Role. Po ní vede CT 2009 a pokračuje z Nové Role dál, až do Nejdku a v roce 2010 se má prodloužit do Potůčků, kde se napojí na trasu Euroregia Egrensis a na krušnohorské trasy u nás a v Sasku. Na rok 2010 se připravuje také vyznačení nové cyklotrasy z Karlových Varů přes lázeňskou zónu k parkovišti Kome a pak lázeňskými lesy k letišti a přes Kolovou do

Bochova, kde se napojí na stávající cyklotrasy toužimského regionu. Tím vznikne spojitá trasa, po které se pak může vést již zmiňovaná EuroVelo 4.

Nedostatkem je doposud chybějící vhodné propojení do Bečova (více viz CS Teplá). V současnosti mají cyklisté k dispozici CT 2017 přes Slavkovský les do Horního Slavkova a pak po CT 362 do Bečova. Tyto trasy ale pro svůj výškový profil nemají šanci se stát masově využívanou cyklistickou komunikací pro přepravu mezi turisticky atraktivním Bečovem a krajským městem.

Velký pohyb cyklistů je mezi Karlovými Vary a Chodovem, kde také chybí zatím vhodné cyklistické propojení a cyklisté jsou nuceni využívat vytíženou silnici II/222. Nejvhodnějším řešením by byla výstavba cyklostezky podél Chodovského potoka (Mírová – Stará Role, napojení na 2009), případně přes Jenišov.

Návrhy změn cyklotras:

Vyznačit novou cyklotrasu mezi Novou Rolí a Hroznětínem, kde již nyní dost velký provoz cyklistů, kteří míří k Děpoltovickému a Velkému Rybníku, případně i mezi K.Vary a Velkým Rybníkem. Řešením je prodloužení 2012 z Nové Role do Mezirolí (v r. 2010 by mohla být cyklostezka) a dál na Děpoltovice – Nivy – Velký Rybník – Hroznětín), kde dojde k napojení na EE (2198)

Vhodné by bylo také zvážit trasu mezi K.Vary a Toužimí.

• **Ostrovsko**

Ostrovský region se nachází v oblasti s nejnižšími a nejvyššími místy Karlovarského kraje. To se odráží na náročnosti existujících cyklotras a důležitosti výběru vedení nově budovaných. Město Ostrov se soustředilo hlavně na vybudování bezpečných cyklostezek:

Nejprve to byla stezka podél říčky Bystřice ve směru na Hroznětín a Merklín. Cyklostezka už je až na malé úseky téměř vybudovaná. V záměrech Merklína je její další prodloužení ve směru na Mariánskou. Výhledově vidím účelné její vedení i podél Bystřice ve směru na Pernink a v opačném směru jí propojit s páteřní stezkou Ohře u Velichova. Z Velichova do Ostrova nyní vede CT 2198, ale vede po silnici II/221 přes Mořičov s poměrně náročným stoupáním.

V roce 2009 byla také otevřena nová stezka z Květnové do Dolního Ždáru a je napojená na Jáchymovskou CS.

V současnosti se připravuje i cyklostezka ve směru na Jáchymov. Má vést po bývalé vlečce do Jáchymova a v úseku Ostrov-Dolní Žďár již je vybudovaná.

Od roku 2009 má město Ostrov také připraveny projekty na vyznačení několika nových cyklotras:

CT 2011 Vojkovice-Květnová-Vykmanov-Suchá (s napojením na CT 2005)

CT 2276 Radošov-Ostrov-Květnová-Krásný Les (s napojením na CT 3001)

CT 2249 jako prodloužení stávající Doupovské trasy z Dubiny do Ostrova

CT 2013 Mořičov-Nejda (s napojením na CT 2198 a 2249)

V roce 2010 radnice plánuje vyznačení části trasy 2276 a 2011 v souvislosti budováním stezky Silberstrasse. V okolí Ostrova vznikne tak dalších přibližně 52 kilometrů značených tras pro cyklisty. Pro nové cyklotrasy budou využity různé typy komunikací. Ať už to budou polní

a lesní cesty na Ostrovsku nebo málo frekventované silnice třetí třídy. Vzniknou tak čtyři cyklotrasy. První bude prodloužením trasy z Dubiny do Ostrova v délce téměř 13 kilometrů. Nová bude trasa z Radošova přes Ostrov do Krásného Lesa dlouhá 17,3 kilometru. Stezka z Vojkovic přes Květnovou a Vykmanov do Suché bude mít také 17,3 km. Trasa z Mořčova do Hájků bude dlouhá 4,7 km a počítá se s jejím prodloužením.

- **Toužimsko**

Na Toužimsku se podařilo vyznačit až v roce 2009 více nových cyklotras – 2233,2278 a 2279. Do té doby regionem vedla pouze CT 35 a později okrajově trasa 2249 a CT 2232.

Nedostatek značených tras vyřešilo sdružení Cesta z města, které vyznačilo šest cyklistických okruhů, které vyznačili vlastním nestandardním značením.

Nedostatečné je dosud propojení s Karlovarskem (více v Karlovarsku) a vhodná by také byla trasa ve směru na Prameny.

Návrhy změn cyklotras:

Prodloužit CT 2278 z Toužimi přes Otročin do Pramenů

Vyznačit trasu mezi Karlovými Vary a Bochovem, případně mezi K.Vary a Toužimí.

1.7 ANALÝZA MOŽNOSTÍ PROPOJENÍ CYKLISTICKÉ A VEŘEJNÉ DOPRAVY

1.7.1 Bike & Ride - v kontextu základní dopravní obslužnosti

Součinností dopravních prostředků kolo/vlak lze zejména v příměstských oblastech velmi dobře konkurovat automobilové dopravě. Kromě kvalitně fungující vlakové dopravy je také důležité vybavení stanic cyklostojany a cyklogarážemi v duchu systému **Bike & Ride**.

Smyslem systému Bike & Ride je vybudovat infrastrukturu umožňující bezpečné odstavení jízdního kola v prostorách stanice, jenž umožní cestujícímu pokračovat k cíli své cesty vlakem a nebo naopak. Jízdní kolo v systému funguje jako dopravní prostředek pro krátké vzdálenosti z místa bydliště (či zaměstnání) ke stanici. S ohledem na výrazně širší okruh v okolí dostupný od stanice jízdním kolem než pěší dopravou, je tak podpora systému Bike & Ride v zájmu železniční dopravy, neboť tím výrazně stoupá počet jejich potencionálních uživatelů. V Německu se celkem 15% všech uživatelů železniční dopravy dopravuje na nádraží jízdním kolem, v Nizozemí a Dánsku je to dokonce 30%.



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

Jak ale ukázal náčrtkový průzkum, vybavení železničních stanic a zastávek v Karlovarském kraji, v duchu systému Bike & Ride, je dosud velmi slabé. Je to způsobeno především dlouhodobě problematickými majetkovými vztahy (část nádraží patří SŽDC s.o., část ČD jako dopravci) a malou osvětou v této oblasti. Na většině velkých vlakových nádraží dosud chybí i základní cyklostojany (a nebo jsou velmi špatné kvality), automatické cyklogaráže známé z německých měst k nám také dosud nedorazily.

Při realizaci dopravních terminálů se ale v plánech počítá s opatřeními ve prospěch cyklistické dopravy. Například v Chebu se připravuje terminál vč. možnosti úschovy kol (předpoklad realizace r.2011).

	
<p>Příklad č.1 – Cheb, před budovou nádraží ČD</p>	<p>Příklad č.2 – Cheb, cca 100 m před budovou nádraží ČD</p>

Z analýzy plyne následující doporučení, které je následně zakomponováno do návrhové části:

Na základě namátkového šetření je zřejmé, že před cca 20 lety tento systém byl daleko více rozšířenější než v současné době. Nemělo by to ale vést k úvaze, abychom daný systém opustili. Vycházejme spíše z předpokladu, že lidé se opět budou vracet z aut na kolo a na železnici. Celý systém by tak měl být založen na budoucí expanzi. Vycházejme ze zahraničních zkušeností, které hovoří o tom, že pokud vytvoříme dobré parkovací podmínky, podpoří se růst využívání systému Bike & Ride (Bicycle parking manual, The Danish Cyclists Federation, 2008).

Při zřízení nových stojanů, nebo rekonstrukci starých, by se mělo vycházet ze zásad:

- Vymezení prostoru, kam stojan umístit a zvážení, pro kolik kol maximálně má být. Jen pro srovnání dánský manuál (Bicycle parking manual, The Danish Cyclists Federation, 2008) například doporučuje, aby stání bylo navrženo v počtu 10-30% cestujících, kteří v stanici nastupují. V kontextu České republiky by stačilo i 1%.
- Výběr prostoru tak, aby byl co nejvíce na očích a současně umožňoval kolem zaparkovaných kol průchod. Častým argumentem proti parkování bývá skutečnost, že se lidé bojí nechat své kolo ve stojanu z důvodu krádeže. Toto riziko se dá ale snížit tím, že kolo bude možno bezpečně uzamknuto k rámu a to buď:
 - trubkovým obloukem, který je součástí stojanu, do kterého vkládáme vlastní/zapůjčenou zámkovou vložku,
 - vlastním trubkovým nebo lanovým zámkem dostatečného průměru.
- Zvážení, zda budou kola v řadě vedle sebe, v řadě proti sobě, v (půl)kruhovém uspořádání, nad sebou, či budou ve žlábkách. Důležité je také zvážit, zda bude stojan zastřešen.
- Zvážení, jaká kola budou ve stojanu parkována nejvíce a podle toho případně upravit rozteče mezi stáními pro jednotlivá kola.

1.7.2 Bike & Ride - kontext volnočasové a turistické cyklistiky

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

A. Cyklobusy

Základní informace: <http://www.autobusy-kv.cz/cestovni-kancelar-cyklodoprava.html>

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

Trasy

- Červená - Krušnohorská
- Zelená - Slavkovský les
- Modrá - Mezi Střelou a Vladařem
- Oranžová - Z Kraslic přes přírodní park Přebuz
- Žlutá - Porolavím k Blatenskému příkopu
- Černá - Z Wiesau přes Františkovy Lázně do Bad Elster

Mapa cyklodopravy



Cyklokarta je v podstatě speciální jízdenka na tyto cyklobusy. Cyklokarta má především tyto výhody (informace pro rok 2009):

- Neomezený počet jízd pro jednu osobu cyklobusy v rámci systému CykloEgrentis od 23.5. do 28.9.2009.
- Je přenosná, každý provozní den cyklobusů ji může využít jiná osoba.
- Výrazná finanční úspora za celé období – jízdné i přeprava jízdního kola všemi směry za celý den jen za 25 Kč (srovnejte normální jízdné: přeprava kola je 20 Kč plus přeprava cestujícího dle běžného tarifu).
- Výběr z pěti cyklotras v Karlovarském kraji s možností kombinace jednotlivých tras.
- Pohodlná přeprava jízdních kol cyklobusy do předem vybrané lokality.

Cena cyklokarty:

Zvýhodněná cena cyklokarty při nákupu do 25. dubna 2009 – pouze za 790 Kč vč. DPH (při zakoupení po 25. dubnu je cena 990 Kč vč. DPH).

Při dobití loňské karty je cena o 50 Kč nižší, tj. 740 Kč, nebo 940 Kč.

Z finančního hlediska se jedná o nevýdělečný projekt. Dle vyjádření provozovatele dosáhla roční ztráta z provozu cyklobusů cca 300 tis. Kč. Zpracovatelé proto doporučují poskytnout na provoz cyklobusů finanční dar ve výši 200 tis. Kč, který může být využit na krytí provozních nákladů. Na investice do zlepšení vybavenosti (vybavení cyklobusů, nákup vleků, cyklobeden apod.) již není třeba přispívat.

Provoz cyklodopravy v letech 2003 – 2009

Ukazatel	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Počet cyklolinek	3	2	3	3	5	5	5
Provoz cyklolinek	Víkendy	Víkendy	Víkendy	Pátky a Víkendy	Víkendy	Víkendy	Víkendy
Počet cyklobusů	3	2	1	1	1	1	1
Počet cyklovleků	1	2	3	4	4	5	5
Počet držáků na kola					9	13	13
Přepravní kapacita (bicykly)	74	77	97	137	200	235	235
Ujeto km cyklolinek	6 600	12 150	11 140	20 300	29 700	25 000	19 645
Přepraveno cyklistů (vč. ostatních přeprav)	600	1 200	1 500	3 000	4 300	5 700	3 541
Příspěvek KK		50 tis.Kč	200 tis.Kč	200 tis.Kč	200 tis.Kč	200 tis.Kč	200 tis.Kč

B. Cyklisté a železnice

České dráhy, a.s. se v rámci svých možností snaží o rozšiřování a zkvalitňování nabídky přepravy jízdních kol na jejich tratích, čímž chtějí významně přispět k rozvoji cyklistiky, resp. cykloturistiky. Pro tyto účely jsou vypravovány zvláštní vozy s prostorem vyhrazeným pro uložení kol. Nabídka je však oproti jiným regionům poměrně nedostatečná. Chybí např. systém půjčoven jízdních kol na vlakových nádražích s možností vrácení v kterékoliv jiné stanici.

Kolo jako spoluzavazadlo

Nejjednodušší a mezi cyklisty nejoblíbenější je přeprava jízdního kola jako spoluzavazadla. Touto formou lze přepravovat kola ve vlcích, které jsou v jízdním řádu označeny symbolem jízdního kola a v omezené míře i v dalších osobních spojích a v rychlících. Jak v takovém případě kolo přepravit? Cestující sám kolo naloží a vyloží do vozu, který je označen piktogramem jízdního kola. Pokud je v jízdním řádu u vlaku uveden stejný symbol, lze v něm přepravit několik kol. V opačném případě je možná přeprava kola ve voze prvních a posledních dveří vlaku. V takovém případě je však omezena kapacita jen na dvě jízdní kola v jednom nástupním prostoru vozu.

Cena za přepravu kola jako spoluzavazadla je 25 Kč za jednu cestu vlakem nebo 50 Kč na celý den. Cestujícím, kteří využijí více spojů a budou třeba i jen přestupovat se vyplatí celodenní doklad. Stejně jako poplatek za přepravu v jednom vlaku ho mohou koupit v pokladně nebo bez přírážky u průvodčího ve vlaku.

Kolo v úschově během přepravy

Druhou možností přepravy jízdního kola je tzv. úschova během přepravy. V tomto případě cestující předá a následně si v cílové stanici vyzvedne jízdní kolo u služebního vozu od zaměstnance drah. Zákazník pak sám cestuje v běžném voze pro cestující a kolo má pod dozorem vlakového doprovodu Českých drah. Za tuto přepravu v jednom vlaku zaplatí cestující 30 Kč a nebo si může koupit celodenní doklad za 60 Kč. Pokud zákazník kombinuje při své cestě vlaky se zjednodušenou přepravou a úschovou, pak platí tento doklad pro obě tyto služby.

Doklad o zaplacení ceny za jednorázovou přepravu jízdního kola jako spoluzavazadlo nebo v úschově během přepravy pro jeden vlak se zakupuje přímo ve vlaku, pouze v případě současného nákupu rezervace místa pro kolo se zakupuje u pokladní přepážky. Jednodenní doklad pro obě služby lze zakoupit buď ve vlaku nebo u pokladny.

Rezervace pro kolo

Pokud chcete mít garantované místo na svou plánovanou cestu, pak je možné si rezervovat i místo pro jízdní kolo. Některé vlaky mají ovšem povinnou rezervaci. Především z důvodu krátkého pobytu těchto vlaků ve stanicích a kapacitních důvodů je u většiny vlaků SuperCity, EuroCity nebo InterCity s přepravou jízdních kol povinná rezervace.

Cena za rezervaci místa pro jízdní kolo se odvíjí od druhu použitého vlaku a druhu jízdného, které cestující zaplatil:

Místenka SC nebo místenka SC s rezervací pro jízdní kolo	200,-
Místenka SC nebo místenka SC s rezervací pro jízdní kolo pro držitele slevy Rail plus ¹	100,-
Místenka nebo místenka s rezervací pro jízdní kolo nebo poplatek za vyhrazení místa pro jízdní kolo (vyjma vlaků SC)	70,-
Místenka nebo místenka s rezervací pro jízdní kolo nebo poplatek za vyhrazení místa pro jízdní kolo (vyjma vlaků SC) pro držitele slevy Rail plus	35,-

Jednodenní síťová jízdenka **REGIONet EgroNet** je pak ideální pro cestování v euroregionu Egrensis (Karlovarský kraj a německé příhraničí)...

C. Ostatní přepravci

Vedle ČD, a.s. v Karlovarském kraji provozují železniční dopravu ještě společnosti Viamont a německé Vogtlandbahn. Viamont provozuje trať Sokolov – Kraslice, na které je také možnost přepravovat jízdní kola. Pro tyto účely však nejsou určeny zvláštní vozy s vymezeným prostorem a využívají se tedy klasické vozy pro přepravu osob. Společnost Vogtlandbahn využívá nové moderní vozy s vyhrazeným prostorem pro jízdní kola.

¹ Neplatí pro vybrané spoje ve vyhlášených termínech

1.8 FINANČNÍ ZDROJE PRO CYKLISTIKU V KK

K podpoře cyklistické dopravy v kraji bylo možné doposud využívat tyto zdroje:

- Dotační politika kraje
- Regionální operační program – NUTS II Severozápad
- Operační program Přeshraniční spolupráce ČR – Bavorsko 2007 – 2013
- Operační program Přeshraniční spolupráce ČR – Sasko 2007 – 2013
- Další evropské zdroje financování (EAFRD); Plán rozvoje venkova pro léta 2007 - 2013 (MZe), kapitola D. Program 2000 s.p. Lesy ČR
- Státní fond rozvoje dopravní infrastruktury (SFDI), část cyklostezky

1.8.1 Dotační politika kraje

2009:

- na značení cyklotras 450 tis.Kč,
- na podporu rozvoje cyklistické infrastruktury bylo vyčleněno rozpočtem Karlovarského kraje 5 mil. Kč, (z důvodu jeho nenaplnění na straně příjmů, mohlo být rozděleno pouze 1,490 mil. Kč na 7 akcí),
- na publicitu 200 tis. Kč, součástí je dotisk druhého vydání a aktualizaci cyklistické mapy Karlovarského kraje.
- na cyklobusy 200 tis. Kč,
- na cykloportál 100 tis.Kč.
- příprava projektu Cyklostezka Ohře I.

2008:

- Prioritou byla příprava žádosti na část cyklostezky, pracovně nazývaná „**Cyklostezka Ohře - Linie A**“ do podzimní výzvy ROP, opatření 3.2. Rozvoj dopravní obslužnosti regionu, která byla vyhlášena 11.11.2008 a trvala do 22.1.2009. Probíhaly práce na zajištění všech podkladů a dokumentů do této žádosti. Z důvodu připravenosti a postupu prací byly zvoleny části: Cheb – Dobroše (západní okraj Kynšperka), průjezd městem Sokolov, Sokolov – Královské Poříčí a průjezd městem Locket. U všech úseků bylo zadáno zpracování DSP, vč. položkových rozpočtů. Stejně tak se pracovalo na majetkoprávním vypořádání s vlastníky pozemků. Byly uzavřeny nájemní smlouvy na dobu realizace a udržitelnosti projektu.
- AB-Akcima s.r.o. zpracovala v roce 2008 aktualizaci **Studie proveditelnosti** pořízené v roce 2005 (všeobecná část ,technická část a CBA).
- Další podpora na:
 - cyklobusy - 200 tis. Kč,
 - cykloportál - 100 tis.Kč,
 - značení cyklotras - 325 tis. Kč.

2007:

- Příspěvky na cyklistické stezky ve výši 1,8 mil. Kč.
- Příspěvky na přípravu projektu Cyklostezka Ohře. Důvodem byla aktivní podpora

přípravy povinných příloh žádosti o poskytnutí dotace z regionálního operačního programu NUTS II Severozápad jejímž předkladatelem je Karlovarský kraj. Finanční krytí příspěvku bylo zajištěno částkou 700 000,-Kč z rozpočtu odboru regionálního rozvoje a částkou 440 082,-Kč z rozpočtu Fondu budoucnosti. Příspěvky byly poskytnuty těmto žadatelům:

Město Cheb	226 162,-Kč
Město Sokolov	275 230,-Kč
Město Loket	250 750,-Kč
Město Karlovy Vary	387 940,-Kč
Celkem	1 140 082,-Kč

- Příspěvky na inženýrskou činnost na územní rozhodnutí pro cyklostezku Ohře v úseku Dalovice - Šemnice a Šemnice - Kyselka za 98 tis.Kč, hodnocení vlivu realizace na ptáky za 20 tis. Kč, posouzení vlivu záměru cyklostezky na životní prostředí za 59,5 tis. Kč, vyhledávací studii Cyklostezky Ohře v úseku Kyselka Vojkovice za 66,6 tis. Kč, záborové elaboráty na 3 úseky u Chebu za 16,3 tis. Kč.
- Další podpora na:
 - cyklobusy - 200 tis. Kč,
 - cykloportál - 75 tis.Kč,
 - značení cyklotras 320 tis. Kč,
 - novou mapu cyklistických tras - 297 500,- Kč,
 - natočení a odvysílání 6 cyklovýletů (ZAK TV Plzeň) - 320 tis.Kč (kraj platil polovic 160 tis.Kč).

Rok 2006

Podporovány byly zejména aktivity vedoucí k vypracování studií, rozvojových dokumentů a projektových dokumentací k územnímu a stavebnímu řízení, budování nových cyklistických komunikací a doprovodné infrastruktury.

- Příspěvky na podporu rozvoje cyklistické infrastruktury pro rok 2006 byly poskytnuty ve výši 2,987 mil. Kč na 6 akcí:

○ Město Cheb	840 000,00 Kč
○ Město Loket nad Ohří	600 000,00 Kč
○ Město Karlovy Vary	967 000,00 Kč
○ Město Teplá	200 000,00 Kč
○ Obec Královské Poříčí	100 000,00 Kč
○ Lázeňské lesy Karlovy Vary	280 000,00 Kč
- na cyklobusy 200 tis. Kč,
- na aktualizaci cykloportálu 110 tis.Kč (dílo provedlo KČT),
- na značení cyklotras 200 tis. Kč.

Rok 2005:

- Příspěvky pro rok 2005:

○ Město Cheb	1 912 000,00 Kč
○ Město Kynšperk nad Ohří	4 432 000,00 Kč
○ Město Sokolov	600 000,00 Kč
- na cyklobusy 200 tis. Kč,

- na cykloportál 250 tis.Kč (realizace internetového portálu pro cykloturisty v Karlovarském kraji a Frankenwald s využitím financování SFMP CBC Phare 2002 v hodnotě 8 500 EUR cca 250 tis. Kč),
- na značení cyklotras 200 tis. Kč.

1.8.2 ROP NUTS II Severozápad

A. Doposud podpořené projekty – k 31.12.2009:

Doposud podpořené projekty vzešly ze dvou výzev k předkládání projektů tohoto zaměření s ukončeným hodnocením, přičemž ta první výzva byla se širším zaměřením (i včetně bezpečnosti na komunikacích). Seznam podpořených projektů je uveden níže.

3.2 – Rozvoj dopravní obslužnosti regionu

Název projektu	Žadatel	Dotace (Kč)	Podíl
Mikroregion Sokolov – východ	Projektová dokumentace napojení páteřní cyklostezky na Slavkovský les v Březové, část Tisová	1 462 425,00	92,5
Karlovarský kraj	Cyklostezka Ohře	128 850 726,00	92,5

B. Plán výzev a financování

Regionální rada regionu soudržnosti Severozápad vyhlásila dvě nové výzvy k předkládání projektů. Žadatele mohly od 16. prosince podávat projekty spadající do Oblasti podpory 3.2 – Rozvoj dopravní obslužnosti regionu a do Oblasti podpory 1.1 Podpora rozvojových pólů regionu. Projekty mohly být v rámci těchto výzev předkládány do 16. března 2010.

Pro podporu projektů, které budou podány do Oblasti podpory 3.2 – Rozvoj dopravní obslužnosti regionu, je v aktuálně vyhlášené výzvě připraveno 262 milionů korun. Žadatelé mohou v této oblasti podpory získat dotace například pro realizaci integrovaných projektů rozvoje dopravní obslužnosti zaměřených jak na modernizaci a rekonstrukci potřebné infrastruktury, tak na rozvoj souvisejících služeb (například budování informačních a odbavovacích systémů nebo propagaci a medializaci veřejné dopravy). Podpořeny mohou být také projekty zaměřené na zlepšení dostupnosti veřejné dopravy například pro seniory nebo handicapované občany. V neposlední řadě je pak možné v této oblasti podpory získat dotace i pro výstavbu páteřních regionálních cyklostezek včetně jejich napojení na páteřní sítě cyklostezek v sousedních regionech.

1.8.3 Operační program Přeshraniční spolupráce ČR - Bavorsko

A. Doposud podpořené projekty – k 31.12.2009:

Přehled podpořených cyklo projektů			
Název projektu	Žadatel	Dotace (€)	Celková výše (€)
Výsledky 6. monitorovacího výboru			
Integrovaná přeshraniční cyklostezka Wunsiedel-Selb-Aš	Sdružení Ašsko	916 544,80	1 078 288,00

Název projektu	Žadatel	Dotace EU (€)	Státní rozpočet – SR (€)
Výsledky 5. monitorovacího výboru – 0 projektů			
Výsledky 4. monitorovacího výboru			
Cyklostezka Cheb - Waldsassen, II. etapa	Město Cheb	579443,3	34084,9
Výsledky 2. monitorovacího výboru			
Teplá - stezka pro cyklisty a chodce	Město Teplá	169608,15	9976,95

Podrobnosti k podpořeným projektům cyklostezek (nebo projektů, u nichž jednou z aktivit jsou cyklostezky) ze 6. Monitorovacího výboru Operačního programu přeshraniční spolupráce Cíl 3 ČR-Svobodný stát Bavorsko 2007-2013. Tento výbor se konal 8.- 9.12.2009 v bavorském Selbu.

Neschválené projekty cyklostezek na 6. MV Cíl 3 ČR-Svobodný stát Bavorsko

Přehled nepodpořených cyklo projektů			
Název projektu	Žadatel	Dotace (€)	Celkové náklady (€)
Výsledky 6. monitorovacího výboru			
Společně na kole po Chebu i ve Waldsassenu	město Cheb	824 480,45	969 977,00

B. Plán výzev a financování

V daném OP nejsou vyhlašovány žádné výzvy, projekty je možné předkládat průběžně, pouze s tím omezením, že Monitorovací výbory, kde jsou projekty projednávány se konají zpravidla 2x ročně a projekty, aby mohly být na daných zasedáních Monitorovacího výboru projednávány, musí být předloženy minimálně 14 týdnů před zasedáním v rámci OP ČR - Bavorsko.

V rámci OP ČR - Bavorsko je prioritní osa (žádosti předkládány pouze do prioritních os), která je určena i pro cyklostezky, vyčerpána téměř z 99%, ale s tím předpokladem, že Řídící orgán se bude pokoušet přesunout část peněz do této vyčerpané prioritní osy z osy jiné.

Otázka zbývajících finančních prostředků v prioritní ose 1. (tedy ose kam spadají právě projekty cyklostezek v rámci cestovního ruchu) je v současné době komplikovaná. Odhadovaná zbývající částka je asi 200 tis. EUR (pro českou stranu), ale je možné, že částka bude nakonec vyšší, neboť možná dojde k přesunutí některých již dříve schválených projektů z prioritní osy 1 do prioritní osy 2.

1.8.4 Operační program přeshraniční spolupráce ČR - Sasko

A. Doposud podpořené projekty – k 31.12.2009: 0

V rámci programu Cíl 3 Přeshraniční spolupráce Svobodný stát Sasko - ČR bylo možné v rámci prioritní osy 1, oblast podpory 1 stavět přeshraniční přístupové komunikace např. i cyklostezky. V rámci tohoto programu nebyl podán žádný projekt na vybudování přeshraniční cyklostezky. V současné době je již tato oblast podpory zcela vyčerpána. Projekty se týkaly zejména stavby silnic a mostů na hraničních přechodech. Výzva zde je průběžná. V této oblasti podpory se projekty již nepřijímají².

Přehled všech schválených projektů Programu naleznete na <http://www.ziel3-cil3.eu/cs/beguenstigte/index.html>

B. Plán výzev a financování

Jak je patrné z výše uvedených poznámek, program je vyčerpán, nicméně žadatelé stále věří, že se zde nějaké finance najdou.

1.8.5 Plán rozvoje venkova pro léta 2007-2013

Jako významné z hlediska alokovaných financí na schválené projekty, které mohou mít příznivý vliv na rozvoj cyklistické infrastruktury, byly identifikovány následující opatření nebo podopatření:

Opatření I. 1.2.3 Lesnická infrastruktura

S výjimkou několika projektů zaměřených na obnovu vodních nádrží byla celá částka alokována do obnovy a výstavby lesních cest, a proto lze předpokládat, že příznivý dopad tohoto podopatření pro cyklistiku bude významný zejména v rekreační oblasti.

² Zdroj: Ing. Marcela Holečková, CSc.vedoucí odd.řízení grantových schémat a fondů EU odbor regionálního rozvoje. Krajský úřad Ústeckého kraje, telefon: 475 657 566, mobil: 731 607 360, fax: 475 200 245

Opatření I. 1.4 Pozemkové úpravy

Část prostředků byla použita na projektování pozemkových úprav a na realizaci územních systémů ekologické stability a dalších navržených opatření, přesto byla významná částka investována i do výstavby a rekonstrukce polních cest. Také toto opatření lze proto považovat z hlediska rozvoje cyklistické infrastruktury za významné.

Opatření II. 2.4.2 Neproduktivní investice v lesích

Neproduktivní investice v lesích, které je speciálně zaměřené na podporu rekreačního využívání lesů. Z celkového počtu projektů byla ovšem pouze minimální část (přesný počet nelze podle názvu jednoznačně stanovit) zaměřena na rozvoj cyklistické infrastruktury, přestože tato činnost byla definována jako jedna z hlavních podporovaných aktivit v rámci daného podopatření. Lze tedy konstatovat, že z pohledu cyklistiky výsledky podopatření zatím zaostávají za očekáváním.

Opatření III. 1.3 Podpora cestovního ruchu

Podpora cestovního ruchu v rámci osy III také nebyla z cyklistického pohledu významná, protože většina projektů byla zaměřena na rozvoj blíže neurčených ubytovacích kapacit (s výjimkou jedné žádosti, kde byl přímo jmenován cyklopenzion). Dosud se neobjevil žádný projekt zaměřený například na rozvoj doplňkové turistické infrastruktury využitelné pro cyklisty.

1.8.6 SFDI - poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek

Podporované aktivity:

- výstavba cyklistické stezky
- údržba cyklistické stezky

Tabulka čerpání obcí Karlovarského kraje z SFDI za léta 2001 – 2009

ROK 2001		
Název akce	Investor	Čerpání (Kč)
Sdružená trasa pro pěší a cyklisty Merklín – Hroznětín	Sdružení obcí Merklín a Hroznětín	4 441 000
ROK 2003		
Název akce	Investor	Čerpání (Kč)
Cyklistická stezka Riegrova - Dyleňská	Město Cheb	3 042 536
Cyklostezka Královské Poříčí - Loket	Obec Královské Poříčí	898 000
ROK 2004		

Název akce	Investor	Čerpání (Kč)
Cyklostezka ve městě Cheb - SO 09	Město Cheb	547 000
ROK 2005		
Název akce	Investor	Čerpání (Kč)
Cyklistická trasa po městě Cheb - stezka před nádražím	Město Cheb	691 000
ROK 2006		
Název akce	Investor	Čerpání (Kč)
Cyklistická stezka Rybáře - Stará Role, 3. etapa	Statutární město Karlovy Vary	3 019 000
ROK 2007		
Název akce	Investor	Čerpání (Kč)
Teplá - stezka pro cyklisty a chodce	Město Teplá	1 463 000
ROK 2008		
Název akce	Investor	Čerpání (Kč)
Cyklistická stezka Joštova ul. - Ottův jez	Město Cheb	1 404 000
Teplá - stezka pro cyklisty a chodce, II. etapa	Město Teplá	1 678 446
Cyklostezka Skalná - Starý Rybník	Město Skalná	3 225 000
ROK 2009		
Název akce	Investor	Čerpání (Kč)
Skalná Cyklostezka Skalná - Starý Rybník II. etapa	Město Skalná	952 000

1.9 ZÁVĚR ANALYTICKÉ ČÁSTI

V analytické části se nejprve dokument věnuje charakteristice a definování současných potřeb cyklistiky. Z jedné strany je nutné ji vnímat jako cestu za prací, do školy, z druhé strany jako součást rekreace, turistiky a volnočasových aktivit. V další kapitole se pak dokument zabývá popisem stávající situace v cyklistice na území Karlovarského kraje. Jsou zde poskytnuty údaje o cyklostezkách (*celkem je k 1.1.2010 74,2 km cyklostezek*) a plánování výstavby cyklistických komunikací, shrnuty informace o stávající a plánové síti cyklotras Karlovarského kraje (*celkem je k 1.1.2010 1806 km cyklotras*), představeny širší dopravní souvislosti s cyklistickou dopravou a stávající finanční zdroje na cyklo dopravu v Karlovarském kraji.

Analýza ve vztahu k cyklo dopravě konstatuje, že její rozvoj musí do budoucna směřovat k zajištění větší bezpečnosti lidí, kteří ji využívají. To platí zejména přímo na území měst, kde je nutné postupně budovat systém cyklostezek, které umožní oddělit provoz cyklistů od automobilů. Budování potřebné cyklistické infrastruktury bude mít za následek navýšení podílu cyklistické dopravy ve městech a tedy do určité míry omezení počtu automobilů v městských centrech a také, alespoň drobným dílem, ke snížení znečištění skleníkovými plyny. Z analýzy dále vyplynulo, že za největší problémy při jejím rozvoji, resp. při budování nových cyklistických komunikací, lze označit majetkoprávní jednání s majiteli pozemků, po kterých mají potencionální cyklostezky vést. V těchto případech se nabízí několik řešení. S vlastníkem se lze dohodnout na povolení vést stezku, na pronájmu, koupi či výměně. Jednání jsou velice individuální, vždy záleží na konkrétní osobě, se kterou je jednáno.

Analýza ve vztahu k rekreační cyklistice konstatuje, že propagace na krajské úrovni probíhá standardním způsobem; prostřednictvím map, propagačních materiálů a internetu. Vše je ale potřeba aktualizovat, rozšířit a zkvalitnit informace (např. cykloprodukty by neměly být nabízeny jen podle cyklotras nebo regionů, ale také podle typologie cyklistů, klientů). Mohly by být nabízeny formou cyklobalíček např. dvou, tří denní pobytů, s nabídkou ubytování. Analýza také konstatuje, že v oblasti rekreační cyklistiky chybí základní marketing na národní úrovni pro domácí a zahraniční cyklisty. Nicméně v polovině roku 2010 Asociace turistických regionů www.atur.cz by měla podávat projekt do Integrovaného operačního programu na téma Cyklistika&in-line a tak by se situace mohla zlepšit.

Pro cyklo dopravu a rekreační cyklistiku jsou společná tři témata, kterým jsou věnovány níže tři podkapitoly:

- Bezpečnost cyklistů.
- Majetkoprávní vztahy.
- Provoz a údržba.

Analytická část pak končí SWOT analýzou. Ta je rozdělena do čtyř částí: silné a slabé stránky, příležitosti a ohrožení. Aby závěry z dané analýzy přehlednější, jednotlivé kapitoly jsou ještě rozděleny do následujících podkapitol: Lidské zdroje, finance, infrastruktura, a rekreační cyklistika.

1.9.1 Bezpečnost cyklistů

Jednou z priorit strategického dokumentu je posílení úlohy cyklistické dopravy a zajištění bezpečnosti dopravy cyklistů. Cílem je podpořit využití jízdních kol k denní dojížděce do cca 7 km vzdálenosti (dojížděka do škol, zaměstnání), což lze zaručit jen vybudováním či rekonstrukcí bezpečných cyklistických stezek a cyklotras. Daná priorita navazuje Koncepti BESIP v Karlovarském kraji na období 2009-2010 (2012) a zde na opatření 4.3.3 Ochrana zranitelných účastníků silničního provozu.

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

Oddělování zranitelných účastníků silničního provozu od automobilového provozu je především věcí obcí jako vlastníků místních komunikací (cest pro chodce a cyklisty). Základním předpokladem je již vytváření územních předpokladů při tvorbě územních plánů kraje a obcí. Tuto činnost může krajský úřad významně ovlivňovat. Karlovarský kraj již projevil politickou vůli napomáhat rozvoji cyklistické infrastruktury schválením Programu rozvoje Karlovarského kraje, Programu rozvoje cestovního ruchu v Karlovarském kraji a Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklo dopravy v Karlovarském kraji. Podpora Karlovarského kraje především spočívá v grantové podpoře budování výše uvedených staveb a stavebních úprav, a to v poskytování neinvestičních příspěvků, ale zejména investičních příspěvků. Konečný cíl je vybudovat páteřní cyklotrasu podél Ohře od státní hranice se SRN, přes území kraje, k hranici s Ústeckým krajem.

Tato kritická oblast je následně řešena ve Strategické části realizací cíle 1.1 Podpora budování cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty.

1.9.2 Majetkoprávní vztahy

Při budování nových cyklistických komunikací je vždy nutno řešit majetkoprávní vztahy se současnými vlastníky pozemků, po kterých daná komunikace povede. V ideálním případě bude stezka vedena po pozemcích konkrétního města nebo obce. V tomto případě tyto problémy odpadají a je proto vhodné, aby při projektování nových stezek byla maximální snaha vést je právě po vlastních pozemcích.

Pokud je cyklistická komunikace nebo její část vedena po pozemcích, vlastněných jinými majiteli, je nutno zahájit jednání o možnosti vedení stezky. Tato jednání jsou velice individuální, jelikož záleží na konkrétní osobě či organizaci a na jejich požadavcích a přístupu. Jejich výsledkem může být několik řešení: povolení majitele vést stezku, výměna pozemků, pronájem či odkoupení.

Pozitivní přístup k tomuto problému mají např. Lesy ČR, s.p., po jejichž pozemcích jsou cyklostezky často vedeny. Lesy ČR mají v rámci Programu 2000 – Zajištění veřejného zájmu LČR jako jeden z cílů obnovu a údržbu lesních cest pro cykloturistiku. Takováto komunikace však musí mít status víceúčelové lesní komunikace, která bude využívána i lesní technikou.

Toto řešení se jeví jako jediné možné při budování dalších komunikací vhodných pro cyklisty, jelikož zde odpadá povinnost vyjmout pozemky z lesního půdního fondu a také vysoké náklady při budování nových cest. Při navrhování nových tras je proto nutné využívat stávající lesní cesty a optimálně tak spojit potřeby lesního hospodářství s potřebami cykloturistiky. Zároveň je však nutno zdůraznit, že využití stávajících lesních cest je možné pouze při zajištění jejich zpevněného povrchu. Obdobně lze postupovat i v případě zemědělské půdy.

Během jednání s vlastníky pozemků je možno použít několik variant řešení tohoto problému. Nejschůdnější je po vzájemné dohodě dané povolení vést stezku, které se použije v případě vstřícného přístupu majitele pozemku. Pokud však majitel požaduje kompenzaci, je nutno nabídnout pronájem, výměnu či odkoupení pozemku.

V případě, že vlastníkem pozemku, po kterém má nová cyklistická komunikace vést, je Pozemkový fond ČR, je nutné zahájit jednání o převodu pozemku resp. o jeho vykoupení. Důležité je, aby dotčený pozemek byl v územním plánu dané obce veden, jako pozemek určený k zastavění a to jako plocha pro bydlení nebo plocha pro veřejně prospěšnou stavbu, za kterou jsou cyklistické komunikace považovány. V tomto případě se pozemek převádí bezplatně.

Pokud však pozemek není v územním plánu určen k zástavbě, nebo je určen k jiné zástavbě než pro bydlení, požaduje Pozemkový fond ČR převedení za úplatu. Dalším problémem v tomto případě je, že pozemek musí nejprve nabídnout tzv. oprávněným osobám (restituentům) a teprve v případě jejich odmítnutí může zahájit jednání o převodu pozemku na obec.

1.9.3 Provoz a údržba

A. Sjízdnost komunikací, po kterých vedou cyklotrasy

Není cílem jen komunikaci vybudovat, ale i vytvořit podmínky pro její údržbu, aby bylo možné zajistit sjízdnost cest, po kterých cyklotrasy vedou. Z tohoto hlediska je nutno zajistit opravy cest, které vznikají zejména vlivem klimatických podmínek – výmoly, stržené okraje stezek při březích vodních toků apod. Průběžně je též vhodné čistit povrch stezek od nečistot (spadané listí, úklid odpadků apod.). Jedná-li se o komunikace vedené po území jednotlivých měst, je tato údržba zajištěna příslušnými technickými službami v rámci celkové údržby a čištění komunikací konkrétního města či obce. Na zpevněných lesních cestách činí náklady dle zkušeností náklady na údržbu 1 km stezky jsou 20 – 25 tis. Kč. V případě cyklistických tras, vedoucích po silnicích II. a III. třídy, je údržba zajištěna KSÚS KK, která tyto udržuje v rámci svých povinností.

V původním strategickém dokumentu pak bylo navrženo, aby KSÚS KK zajišťovalo údržbu i na úsecích, které nevedou přímo po silnicích, včetně oprav, čištění i mytí značení. Za tím účelem bylo navrženo, aby KSÚS KK byl navýšen příspěvek od kraje o cca 2 mil. Kč ročně na pokrytí nákladů na údržbu cyklistických komunikací, vedoucích mimo krajskou silniční síť. Tento návrh však nebyl realizován. Proto aktualizovaný strategický dokument redukuje daný záměr a navrhuje pouze, aby KSÚS KK spravovala úseky v extravilánu hlavní páteřní cyklotrasy kraje - cyklostezky Ohře a za tím účelem dostávala roční příspěvek na údržbu

ve výši 200 tis. Kč. Tato kritická oblast je řešena ve Strategické části realizací opatření 1.1.4., část údržba.

V případě, že je cyklistická trasa vedena po cestách spravovaných státním podnikem Lesy ČR, je jejich údržba a opravy zajišťovány tímto podnikem v rámci Programu 2000 – Zajištění cílů veřejného zájmu LČR.

B. Značení cyklistických tras

V rámci realizace strategického dokumentu v letech 2004 – 2009 byla dořešena otázka cykloturistického značení. Značení bylo převzato do správy Klubu českých turistů, který je garantem turistických značených tras v ČR. Kraj poskytuje KČT pravidelný finanční příspěvek ve výši 200 tis. Kč.

V případě cyklotras, které vedou po silnicích, místních komunikacích s kvalitním povrchem a účelových komunikacích provádí pak údržbu vybraná firma, která se zabývá dopravním značením nebo jejich opravami a údržbou. Na cykloturistických trasách vedených po lesních a polních cestách nebo terénem je značení obhospodařováno školenými značkaři KČT. Údržba se provádí ve dvouletém cyklu. Za svou činnosti při značení dostávají značkaři odměnu pouze 100.- Kč za den práce na ošacení a obutí a dále je jim hrazeno cestovné a stravné.

Tato kritická oblast je proto řešena ve Strategické části realizací opatření 2.2.2 Zajištění údržby značení cyklotras.”

1.9.4 SWOT analýza

Silné stránky	Slabé stránky
<p><u>LIDSKÉ ZDROJE</u></p> <ul style="list-style-type: none">relativně velký zájem komunální sféry o rozvoj cyklo dopravy,fungující Pracovní skupina pro koordinaci rozvoje cyklo dopravy,podpora ve strategických dokumentech kraje <p><u>FINANCE</u></p> <ul style="list-style-type: none">kraj má dotační tituly na podporu cyklistiky,kraj získal z ROP NUTS II Severozápad dotaci na výstavbu cyklostezky Ohře (další žádost se připravuje),města využívají dotací z SFDI. a OP Přeshraniční spolupráce ČR – Bavorsko. <p><u>INFRASTRUKTURA (KOMUNIKACE)</u></p> <ul style="list-style-type: none">kraj převzal záštitu nad výstavbou cyklostezky Ohře,v kraji existuje dost inspirativních příkladů postavených stezek (i za přispění dotačního titulu kraje). <p><u>ATRAKTIVITA KRAJE</u></p> <ul style="list-style-type: none">výhodná geografická poloha (Česko-bavorsko-saské trojmezí),významné přírodní a kulturně-historické bohatství kraje,možnost volby mezi nenáročnou formou cykloturistiky podél Ohře, či horskou formou cykloturistiky cyklistiky (např. Krušné hory), <p><u>REKREAČNÍ CYKLISTIKA</u></p> <ul style="list-style-type: none">marketingová síla regionu s efektem i v cizině,významně rozvinutý cestovní ruch s delšími pobyty hostů díky láznímrozsáhlá značená síť cykloturistických tras na území kraje, která je monitorována zástupci KČT,existence nabídky cyklobusů,vydání propagačních cykloturistických materiálů. existence cyklistického webu.	<p><u>FINANCE</u></p> <ul style="list-style-type: none">Prostředky z EVROPSKÝCH FONDŮ jsou již téměř vyčerpané, zbývají již jen na Cyklostezku OhřeFinanční krize ovlivní i cyklistiku. <p><u>INFRASTRUKTURA (KOMUNIKACE)</u></p> <ul style="list-style-type: none">Stále nedostatečné množství bezpečných samostatných stezek pro cyklisty – cyklostezek. Chybějící úsek cyklostezek v extravilánu, především podél frekventovaných komunikací,problematické majetkové vztahy – zejména ve vztahu k budování cyklostezek (problémy při plánování vedení cyklostezek a jejich následné výstavbě), <p><u>REKREAČNÍ CYKLISTIKA</u></p> <ul style="list-style-type: none">nedostatečná design webového portálu prezentujícího cyklistiku,na turistickém portálu Karlovarského kraje není odkaz na cyklistikunedostatečné množství atraktivních produktů cestovního ruchu tvořených speciálně pro oblast cykloturistiky a terénní cyklistiky,nedostatečné vybavení některých cyklistických tras mobiliářem (parkoviště, odpočívadla, stojany, informační tabule apod.),nedostatek průzkumů v oblasti měření intenzity cyklistické dopravy, na úrovni kraje i jednotlivých municipalit (první průzkum je realizován až nyní).

Příležitosti	Hrozby
<p><u>LIDSKÉ ZDROJE</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • další rozvoj partnerství a spolupráce mezi organizacemi působícími v oblasti rozvoje cyklistiky. • vybudování koordinované a efektivní struktury pro rozvoj cyklistiky v kraji, • posílení přeshraničních kontaktů. <p><u>FINANCE</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • využití čerpání prostředků ze SFDI, z evropských zdrojů (jen pro cyklostezku Ohře), • Využití nových evropských zdrojů od roku 2013, • Posílení zapojení kraje do národních a mezinárodních projektů, • Ekonomické oživení venkovského prostoru <p><u>INFRASTRUKTURA (KOMUNIKACE)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • budování samostatných stezek pro cyklisty ve městech a obcích, cyklistických pruhů, • vybudování cyklotrasy podél řeky Ohře včetně napojení na okolní kraje a SRN v celé délce, • území na rekultivovaných výsypkách – vytvoření velkých jezer s materiálně-technickou základnou pro sport a rekreaci • rozšiřování a zkvalitňování cyklo dopravní infrastruktury (parkovací místa – systém Bike and Ride, mobiliář, úpravy povrchů apod.), • možnost využití polních cest v rámci komplexních pozemkových úprav pro budování komunikací vhodných pro cyklisty. 	<p><u>LIDSKÉ ZDROJE</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • nedostatečná politická podpora rozvoje cyklo dopravy na místní i krajské úrovni • jednotlivá navrhovaná opatření zodpovědné odboru budou jen formální a nebudou naplňována. <p><u>FINANCE</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • vzhledem k finanční krizi je možnost klesajícího objemu prostředků vynakládaných na cyklo dopravní řešení z veřejných rozpočtů. <p><u>INFRASTRUKTURA (KOMUNIKACE)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • opomenutí cyklo komunikací při zpracování územně plánovací dokumentace, • nedořešené vlastnické vztahy k pozemkům • neúplné nebo nehotové územní plány některých měst a obcí, • možnost vzniku konfliktů v lokalitách, kde bude cyklistická doprava nově vedena souběžně s pěší či automobilovou dopravou, • vlastnické překážky bránící v rozvoji budování cyklostezek či značení cyklotras,

Příležitosti	Hrozby
<p><u>REKREAČNÍ CYKLISTIKA</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • rozšiřování nabídky cestovního ruchu o cyklobalíčky (cykloprodukty), • sblížení cykloturistiky s jinými druhy turistiky (např. agroturistika, hipoturistika, in-line, pěší, apod.), • rozvoj informačních a propagačních služeb na celokrajské úrovni, • rozvoj doplňkové cykloturistické infrastruktury (mobiliář, půjčovny, opravny a další doplňková infrastruktura), • pokračující optimalizace stávající sítě cyklotras v regionu (provázání značených tras mikroregionů, zvyšování kvality povrchu značených tras, apod.), • pokračující rozvoj napojení cykloturistiky na ostatní druhy dopravy (IDS). 	<p><u>REKREAČNÍ CYKLISTIKA</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • nedostatečný rozvoj služeb a doplňkové infrastruktury pro cyklistiku ve městech a obcích, • nedostatečné provázání vnitřních municipálních cyklosítí s vnějšími cykloturistickými trasami, • negativní celkový vývoj v oblasti cestovního ruchu, popř. nekoordinovaný rozvoj cykloturistiky v regionu, resp. na úrovni značení cyklotras v mikroregionech (značení obcí a KČT, popř. jiných organizací), • vznik problémů vznikajících z důvodů regulace cykloturistiky v lokalitách s režimem ochrany přírody,

2 STRATEGICKÁ ČÁST

2.1 DEFINOVÁNÍ OBECNÝCH PRIORIT, CÍLŮ A OPATŘENÍ V ROZVOJI CYKLISTIKY

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

Proto v seznamu nutných opatření na stávající síti cyklostezek a cyklotras je na prvním místě definována bezpečnost pro pohyb cyklistů po silnicích I., II. a III. třídy a to jejich odvedením na samostatné cyklostezky. Bezpečnosti cyklistů je věnována pozornost i realizací problémových úseků na páteřních cyklotrasách kraje, zejména cyklostezky Ohře. Dalším opatřením je systém Bike & Ride, který řeší vybavení železničních stanic a zastávek.

Opatření v souvislosti s rekreační cyklistikou jsou zaměřena na její propagaci na národní a krajské úrovni, na tvorbu cyklobalíčků a zkvalitnění nabídky páteřních tras kraje. Další části jsou spojené se značením cyklistických tras, náročnou terénní a extrémní cyklistikou. Posledním opatřením jsou služby se zaměřením na kolo a ostatní dopravu, rozvoj a propagaci projektu Cyklisté vítáni.

Kraj by měl vytvořit základní předpoklad pro rozvoj cyklistiky schválením vybraných opatření. Nejedná se ale o převratná a nová opatření, neboť většinou již vycházejí ze stávajících opatření kraje, včetně jejich napojení na krajské, státní a evropské zdroje.

Opatření ke splnění cílů

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

Nicméně důležitým opatřením je i stanovení zodpovědných odborů pro implementaci jednotlivých opatření strategického dokumentu.

2.2 PRIORITA I. - ROZVOJ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY A DOPRAVY

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

CÍL 1.1 Podpora budování cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty

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

Opatření 1.1.1 Podpora projektové přípravy budování cyklistických stezek

Jedná se zejména o finanční podporu při zajištění projektové připravenosti obcí. Jde o úseky, kde je nutné vybudovat cyklostezku především v rámci dojíždění do zaměstnání, škol, pro posílení bezpečnosti silničního provozu z obcí do měst a následně mezi obcemi. V prioritách podpory by se měly objevit úseky, které stahují cyklisty ze silnic I. a II. třídy, v opodstatněných případech ze silnic III. třídy a plní jak funkci dopravní, tak i funkci rekreační. Další úseky korespondují s návrhem jednotlivých páteřních dálkových cyklotras, které prochází územím kraje. Opatření v sobě zahrnuje zpracování jak studie proveditelnosti, tak i dokumentace pro územní rozhodnutí, dokumentace pro stavební povolení a tendrovou dokumentaci.

Odpovědnost: ORR KÚKK (administrativa dotace)

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

Finance: Stávající dotační program na podporu cykloprovozu

Termíny: 1. výzva / rok, dle akčního plánu

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

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

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

Spolupráce: Obce (připomínkové řízení), KSÚS KK

Finance: Součást rozpočtu stavby

Termíny: Průběžně (dle realizovaných krajských projektů)

Opatření 1.1.3 Finanční podpora výstavby a údržby cyklistických stezek

Toto opatření zajišťuje finance z krajského rozpočtu na výstavbu cyklistických stezek. Jedná se o standardní dotační titul kraje. Dané opatření počítá také s využitím Státního fondu dopravní infrastruktury. S evropskými fondy se počítá až ve výhledu, pro plánovací období 2014 – 2020³.

V mnoha případech pro rozvoj cyklistické dopravy postačí využít nově budovaných, nebo rekonstruovaných účelových komunikací. Jako velmi vhodné se jeví např. budování cyklotras v těch oblastech, kde probíhají pozemkové úpravy. Ty se budují ve smyslu zákona č.139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona č. 229/1991 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Do této kategorie lze zařadit i jednání s Lesy ČR.

Odpovědnost: ORR KÚKK (administrativa dotace kraje)

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

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

Termíny: 1. výzva / rok, dle akčního plánu

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

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

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

b) KSÚS KK (údržba cyklostezky Ohře – extravilán)

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

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

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

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

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

2011 – 2013 realizace úseků cyklostezky Ohře – II.

2012 – 2014 – projektová příprava úseků cyklostezky Ohře III.

Trvale – údržba cyklostezky Ohře

³ Financování cyklostezky Ohře z ROP NUTS II Severozápad je řešeno v rámci opatření 1.1.4. Operační programy přeshraniční spolupráce jsou již téměř vyčerpané.

CÍL 1.2 Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému

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

1.2.1 Podpora rekonstrukce systému BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS

Opatření zahrnuje finanční podporu realizace konkrétní infrastruktury BIKE & RIDE

Odpovědnost: ORR KÚKK (administrativa dotace)

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

Finance: Stávající dotační program na podporu cyklodopravy

Termíny: 1. výzva / rok, dle akčního plánu

2.3 PRIORITA II. - ROZVOJ REKREAČNÍ CYKLISTIKY A NAVAZUJÍCÍCH SLUŽEB

CÍL 2.1 Komplexní marketingová prezentace rekreační cyklistiky

Opatření 2.1.1 Spolupráce na tvorbě národního produktu „Česko jede“

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

Odpovědnost: OKPPLCR KÚKK v součinnosti s turistickým regionem Západočeské lázně
Spolupráce: ORR KÚKK, Asociace turistických regionů (ATUR), CzechTourism,
Finance: Organizační opatření bez nároku na finance
Termíny: 2010

Opatření 2.1.2 Zajištění souhrnné prezentace kraje a turistického regionu Západočeské lázně

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

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

Odpovědnost: OKPPLCR KÚKK v součinnosti s turistickým regionem Západočeské lázně
Spolupráce: ORR KÚKK, Asociace turistických regionů (ATUR), CzechTourism,
Nadace Partnerství, obce, mikroregiony, cestovní kanceláře
Finance: rozpočet OKPPLCR KÚ KK
Termíny: Průběžně

Opatření 2.1.3 Podpora tvorby konkrétních cykloturistických balíčků

Opatřením je zaměřeno na podporu propagace a informovanosti o jednotlivých cykloturistických produktech v Karlovarském kraji s tímto členěním:

- nabídka balíčku 1. Cyklisté preferují kratší a bezpečné trasy, převážně kvalitní zpevněný povrch, častým cílem je restaurace se zahrádkou nebo hřiště (do této kategorie spadá i nabídka pro In-liny, osoby s tělesným postižením „tzv. vozíčkáři“, je vhodná pro rodiny s dětmi),

- nabídka balíčku 2. Jedná se o nabídku klasických cykloproduktů (tipů na výlet), které jsou určeny minimálně pro dvě cílové skupiny:
 - méně zdatní rekreační cyklisté (případně senioři): nenáročné kratší trasy, cca do 30 km, preferují převážně kvalitní zpevněný povrch,
 - zdatnější rekreační cyklisté: okružní trasy 40 - 80 km, často v kombinaci s poznáváním místních zajímavostí a kulturních památek, zpevněný povrch i nenáročné přírodní cesty, delší trasy ani nekvalitní povrch nejsou překážkou, cílem je radost z jízdy,
- nabídka balíčku 3. je určena pro terénní cyklisty: preferující především přírodě blízké cesty a úzké stezky v terénu,
- nabídka balíčku 4. je určena pro sportovně rekreační cyklisty: vyhledávají masové akce sportovního typu, například MTB maratóny nebo silniční maratóny, testují své síly v závodech, překonávají vlastní hranice, trénují pro výkon.

Odpovědnost: OKPPLCR KÚKK v součinnosti s turistickým regionem Západočeské lázně
 Spolupráce: ORR KÚKK, Asociace turistických regionů (ATUR), CzechTourism, Nadace Partnerství, obce, mikroregiony, cestovní kanceláře
 Finance: stávající dotační titul na podporu cestovního ruchu OKPPLCR KÚ KK
 Termíny: Průběžně

Opatření 2.1.4 Marketingová podpora tvorby cykloproduktů dálkového typu, včetně přeshraničních tematických cyklotras

Cílem je ve spolupráci se sousedními kraji a s Německem připravit produkty pro dálkové cyklisty, kteří preferují trasy 50-100 km/den, převážně se drží páteřních tras, většinou se zdrží na jednu noc. Prioritou č.1 v rámci daného opatření je marketingová podpora cyklostezky Ohře.

Odpovědnost: OKPPLCR KÚKK v součinnosti s turistickým regionem Západočeské lázně
 Spolupráce: ORR KÚKK, Asociace turistických regionů (ATUR), CzechTourism, Nadace Partnerství, obce, mikroregiony, cestovní kanceláře
 Finance: rozpočet OKPPLCR KÚ KK
 Termíny: Průběžně

CÍL 2.2 Podpora související cyklistické infrastruktury

Opatření 2.2.1 Podpora realizace doprovodné cyklistické infrastruktury (odpočívky, infopanely, apod.)

Opatření směřuje k podpoře výroby a instalace informačních a naučných tabulí, doprovodné infrastruktury (odpočívky, stojany u turistických a přírodních památek).

Odpovědnost: ORR KÚKK (administrace žádostí)
 Spolupráce: obce, mikroregiony, soukromé a právnické osoby, podnikatelský i občanský sektor (neziskové organizace, zájmová sdružení, fyzické osoby, atd.)
 Finance: Stávající dotační program na podporu cyklodopravy
 Termíny: 1. výzva / rok, dle akčního plánu

Opatření 2.2.2 Zajištění údržby značení cyklotras

Opatření zahrnuje:

- A. značení nových, přeznačení a údržba stávajících a rušení nevhodných cyklotras
- B. vyznačení tras EuroVelo vedené krajem

Odpovědnost: ORR KÚKK (administrace dotace)

Spolupráce: KČT, obce

Finance: Stávající finanční příspěvek pro KČT

Termíny: dotace / rok, dle akčního plánu

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

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

Odpovědnost: ORR KÚKK (administrace dotace)

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

Finance: Stávající dotační program na podporu cyklodopravy

Termíny: dotace / rok, dle akčního plánu

CÍL 2.3 Podpora kvalitních služeb

Cílem je podporovat programy, které pomohou zkvalitnit základní služby pro cyklisty. Jedná se zejména o zkvalitnění vazeb mezi cyklistikou a ostatními druhy doprav, dále zkvalitnění v oblasti ubytovacích, stravovacích a informačních služeb v rámci programu certifikace Cyklisté vítání.

Opatření 2.3.1 Podpora projektů integrujících kolo do jednotlivých druhů dopravy

Opatření směřuje k podpoře a k rozšíření možností převozu kol z měst a obcí do vzdálenějších lokalit, případně do turisticky atraktivních oblastí, které jsou z hlediska fyzického či časového cyklistou problematicky dosažitelné. Opatření navazuje na stávající aktivity dopravních společností. Podpora by se měla uskutečnit formou finančního příspěvku vybranému dopravci (dle kritérií stanovených ORR a ODSH KÚKK) na provozní náklady spojené s provozem cyklobusů a na investiční náklady spojené s nákupem kol pro půjčovnu kol Českých drah a.s. Souhrnně se jedná o tato opatření:

- A. Příspěvek na provozní náklady (cyklobusy)
- B. Příspěvek na investiční náklady & podpora systémů půjčování kol v Karlových Varech, Sokolově, Chebu a Mariánských Lázních

Odpovědnost: ODSH KÚKK (administrace dotace)

Spolupráce: autobusoví dopravci, ČD a.s.

Finance: Stávající finanční příspěvek pro KČT

Termíny: dotace / rok, dle akčního plánu

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

Opatření směřuje k podpoře zapojení ubytovacích a stravovacích služeb do certifikace Cyklisté vítání či jiných systémů kvality služeb a zlepšení jejich kvality pro cyklisty.

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

Dané opatření zastřešuje tyto aktivity:

- krajské materiály zaměřené na cyklisty a aktivní turisty obsahují zvýrazněné informace o daných službách,
- kraj má na svých webových stránkách vyhledávání služeb, kde je možné filtrovat objekty vhodné pro cyklisty, pro rodiny s dětmi apod.,
- mapové i tištěné aplikace nesou informace (aktivní ikona, piktogram, značka v mapě) o polohách objektu se službami pro cyklisty, na rubu tištěných map nebo v textové příloze jsou kontakty na tyto služby),
- kraj finančně podporuje vydávání takových materiálů regionu a mikroregionu pro turisty, které nesou informace o službách pro cyklisty,

Odpovědnost: OKPPLCR KÚKK v součinnosti s turistickým regionem Západočeské lázně

Spolupráce: CzechTourism, KČT, Nadace Partnerství, obce, mikroregiony, cestovní kanceláře

Finance: Organizační opatření bez nároku na finance (tištěné materiály a webové stránky jsou financovány z jiných opatření)

Termíny: Průběžně

2.4 PRIORITY III. - KOORDINACE A PARTNERSTVÍ

Cíl 3.1 Koordinace aktivit kolem cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky

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

Opatření 3.1.1 Podporovat zpracování průzkumů sčítání cyklistiky na území kraje

Do této kategorie patří vytipování oblastí, kde je vhodné dlouhodobě sčítat cyklisty ať už za dopravním, či rekreačním účelem a zakoupení tří automatických sčítačů. Odborná firma, která poskytla sčítače, zajistí pravidelné vyhodnocení sčítání.

Odpovědnost: ORR KÚKK (administrace)

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

Finance: Rozpočet ORR KÚKK

Termíny: 2011 – zakoupení sčítačů a každoroční vyhodnocení sčítání

Opatření 3.1.2 Aktualizace databáze plánů výstavby cyklistických komunikací na území kraje

Do této kategorie patří průběžná aktualizace evidence plánů výstavby cyklistických stezek, aby bylo možné stanovit přiměřenou finanční dotaci z kraje.

Odpovědnost: ORR KÚKK

Spolupráce: KČT, obce, mikroregiony

Finance: součást příspěvku pro KČT

Termíny: každoročně

Opatření 3.1.3 Aktualizovat a doplňovat síť cyklotras a cyklostezek prostřednictvím GIS

V roce 2010 proběhne zmapování cyklotras a cyklostezek na území Karlovarského kraje prostřednictvím GIS. Takto jsou vytvořeny základy pasportizace cyklistických tras v území. Součástí opatření je i předávání dat webovým mapserverům, které publikují (cyklo)turistické mapy. Cílem opatření je:

A. zadání každoroční aktualizace dat.

B. Zakoupení GPS pro měření

Odpovědnost: ORR KÚKK

Spolupráce: KČT, obce, mikroregiony

Finance: součást příspěvku pro KČT nebo vybraný subjekt

Termíny: každoročně

Cíl 3.2 Poradenství a propagace

3.2.1 Zvyšování informovanosti zainteresovaných subjektů

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

Odpovědnost: ORR KÚKK

Spolupráce: obce, mikroregiony

Finance: Organizační opatření bez nároku na finance

Termíny: každoročně

3.2.2 Propagační akce na podporu cyklodopravy, rekreační cyklistiky & cyklistické sportovní akce

Cílem opatření je podporovat propagační cyklistické akce, které by upozornily turisty na široké možnosti trávení volného času v kraji a zároveň přesvědčit podnikatele o ekonomickém významu rekreační cyklistiky. Cílem opatření je iniciovat, podporovat a propagovat cyklistické sportovní akce, které zvýší zájem veřejnosti o cyklistickou dopravu a turistiku a podpořit tak činnost neziskových a sportovních organizací. (akce „Týden na kole“, „Na kole do práce“, „Na kole do školy“).

Odpovědnost: OKPPLCR KÚKK

Spolupráce: obce, mikroregiony, KČT, Nadace Partnerství

Finance: Dotační titul OKPPLCR KÚKK

Termíny: Každoročně

3 AKČNÍ PLÁN

Akční plán je vypracován pro období 2010 – 2015. Navrhuje konkrétní aktivity, které by naplňovaly realizaci jednotlivých opatření. Ty budou realizovány prostřednictvím odborů kraje, ve spolupráci s Pracovní skupinou pro koordinaci rozvoje cyklistické dopravy, která byla ustanovena již v roce 2004. Opatření mohou být realizovány jen za předpokladu zachování stávající, mírně upravené, systému podpory z krajských finančních zdrojů:

- (1) Finanční příspěvek kraje na výstavbu páteřní cyklostezky podél řeky Ohře (spolufinancování ROP NUTS II Severozápad) (viz. opatření 1.1.4.). Plán na dobudování páteřní cyklostezky podél řeky Ohře je rozdělen do tří etap:
 - „Cyklostezka Ohře I“ - Regionální Rada NUTS II Severozápad přiznala v roce 2009 Karlovarskému kraji dotaci na realizaci projektu Cyklostezka Ohře I. v délce 15 km dotaci ve výši 128.850.726,- Kč. Podíl Karlovarského kraje je 7,5 % (ze způsobilých výdajů) a činí 10,5 mil. Kč. Předpokládaný termín realizace 4/2010-6/2011 (celkové náklady projektu jsou 139.298.082,- Kč.).
 - „Cyklostezka Ohře II“ - Karlovarský kraj připravuje podání další žádosti do podzimní výzvy 2010 ROP na navazující část cyklostezky v délce dalších cca 15 km. Předpokládané náklady budou činit *asi o 140 mil.Kč.* Předpokládaný termín realizace je 1/2012 - 5/2013.
 - „Cyklostezka Ohře III“ – vzhledem k tomu, že poslední úseky je nutné nejprve vyprojektovat, při kterých se čekají i určité majetkoprávní problémy a že je nutné čekat na nové plánovací období čerpání finančních prostředků z EU, tak předpokládaný termín podání žádostí je rok 2014. Předpokládané náklady budou činit asi o 140 mil.Kč.
- (2) Dotační program ORR KÚKK na podporu cyklistiky (6,0 mil. Kč / rok + 3,0 mil. Kč pro období 2011 - 2013 na projektovou přípravu Cyklostezku Ohře III.):
 - vypracování studií a rozvojových dokumentů směřujících k realizaci nových cykloprojektů (viz. opatření 1.1.1.) + Projektová příprava zbývajících úseků cyklostezka Ohře – III. (viz. opatření 1.1.4.);
 - budování nových cyklistických komunikací (*vedle výše uvedené páteřní cyklostezky podél řeky Ohře jsou v Karlovarském kraji v přípravě další projekty místního významu (viz. kapitola 1.5.2.), které budou financovány jak z rozpočtů měst a obcí, z rozpočtu SFDI, tak i z tohoto podpůrného programu viz. opatření 1.1.3.) a doprovodné infrastruktury (viz. opatření 2.2.1.);*
 - budování systému Bike&Ride (1.2.1);
 - budování areálů pro netradiční formy cykloturistiky nebo-li tzv. „adrenalinové produkty“ (viz. opatření 2.2.3.).
- (3) Pravidelný příspěvek ORR KÚKK (0,500 mil. Kč / rok):
 - pro Klub českých turistů na zajištění údržby systému značení cyklistických stezek a tras v Karlovarském kraji poskytnutím pravidelného příspěvku Klubu českých turistů (viz. opatření 2.2.2.);
 - na aktualizaci dat webového cykloportálu (2.1.2.), databáze plánů výstavby cyklistických komunikací na území kraje (3.1.2.) a sítě cyklotras a cyklostezek prostřednictvím GIS (3.1.3.).

- (4) Příspěvek ODSH KÚKK (0,400 mil. Kč / rok + jednorázový příspěvek 0,200 mil. Kč / 2011):
 - na údržbu cyklostezky Ohře v extravilánu (viz. opatření 1.1.4.);
 - vybranému dopravci (dle kritérií stanovených ORR a ODSH KÚKK) na provozní náklady spojené s provozem cyklobusů (viz. opatření 2.3.1.);
 - jednorázový příspěvek spojený s nákupem kol pro podílení systému půjčoven kol v kraji (viz. opatření 2.3.1.).

- (5) Dotační program OKPPLCR KÚKK na podporu propagace a informovanosti, jejíž součástí může být i podpora jednotlivých cykloturistických produktech v Karlovarském kraji (viz. opatření 2.1.3) a propagační akce na podporu cyklodopravy, rekreační cyklistiky & cyklistické sportovní akce (viz. opatření 3.2.2). Předpokládaná částka z celkového rozpočtu dotačního programu činí 0,200 mil. Kč / rok).

- (6) Součást rozpočtu odborů ORR KÚKK a OKPPLCR KÚKK na propagaci Karlovarského kraje (může přispívat na tvorbu propagačních materiálů, informačních tabulí apod.), (viz. opatření 2.1.2., 2.1.4., 2.2.2. a 3.1.1.). Příspěvky pro jednotlivé léta činí:
 - 0,350 mil. Kč / 2011 - ORR KÚKK a 0,100 mil. Kč / 2011 - OKPPLCR KÚKK;
 - 2 x 0,150 mil. Kč / 2012 a 2015 - OKPPLCR KÚKK;
 - 2 x 0,100 mil. Kč / 2012 a 2015 - ORR KÚKK;
 - 0,300 mil. Kč / 2012 - ORR KÚKK.
 - 0,400 mil. Kč / 2013 - ORR KÚKK.

Při předpokládaném časovém horizontu 6 let (2010 – 2015) se navrhuje, aby Karlovarský kraj ročně vyčlenil ze svého rozpočtu na podporu cykloturistiky a cyklodopravy:

- **v roce 2010 částku ve výši 10,500 mil. Kč** (pro rok 2010 se počítá v akčním plánu jen s podílem Karlovarského kraje na výstavbu cyklostezky Ohře I., neboť určitý podíl z této položky bude použit i v roce 2011);
- **v roce 2011 částku až do výše 19,250 mil. Kč** (7,100 mil. Kč / souhrn dotací a příspěvků na rok + 10,5 mil. Kč / cyklostezka Ohře II. (předpoklad získání dotace z ROP NUTS II Severozápad, rok 2011 ve výši 129, 5 mil. Kč) + 1,0 mil. Kč / cyklostezka Ohře III. + 0,450 mil. Kč / rozpočet odboru ORR KÚKK a OKPPLCR KÚKK) + 0,200 mil. Kč / jednorázový příspěvek ODSH KÚ;
- **v roce 2012 částku až do výše 8,650 mil. Kč** (7,100 mil. Kč / souhrn dotací a příspěvků na rok + 1,0 mil. Kč / cyklostezka Ohře III. + 0,550 mil. Kč / rozpočet odboru ORR KÚKK a OKPPLCR KÚKK);
- **v roce 2013 částku až do výše 8,500 mil. Kč** (7,100 mil. Kč / souhrn dotací a příspěvků na rok + 1,0 mil. Kč / cyklostezka Ohře III. + 0,400 mil. Kč / rozpočet odboru ORR KÚKK)
- **v roce 2014 částku až do výše 17,600 mil. Kč** (7,100 mil. Kč / souhrn dotací a příspěvků na rok + 10,5 mil. Kč / cyklostezka Ohře III. (předpoklad získání dotace z evropských zdrojů, rok 2014 ve výši 129, 5 mil. Kč);
- **v roce 2015 částku až do výše 7,350 mil. Kč** (7,100 mil. Kč / souhrn dotací a příspěvků na rok + 0,250 mil. Kč / rozpočet odboru ORR KÚKK a OKPPLCR KÚKK);

Souhrnně pro období 2010 – 2015 se navrhuje, aby Karlovarský kraj podpořil rozvoj cykloturistiky a cyklodopravy až do výše 71,85 mil. Kč.

Tabulka č. 1: Předpokládaný finanční objem z rozpočtu Karlovarského kraje na klíčové aktivity v cyklodopravě a v rekreační cyklistice v Karlovarském kraji v letech 2010 - 2015

ZDROJE FINANCOVÁNÍ	OPATŘENÍ	JEDNOTKA NA OPATŘENÍ (V TIS. KČ)	JEDNOTKA NA ZDROJ FINANCOVÁNÍ (V TIS. KČ)	CELKEM (2011-15) (V TIS. KČ)
(1.a) Finanční příspěvek kraje na výstavbu: <ul style="list-style-type: none"> cyklostezky Ohře – I (2010 – 2011); cyklostezky Ohře – II (2011 – 2014); za předpokladu získání dotace z ROP NUTS II Severozápad, rok 2011 cyklostezky Ohře – III (2015 – 2017); za předpokladu získání dotace z evropských zdrojů, rok 2014 	1.1.4	10 500	10 500	31 500
(1.b) Finanční příspěvek z EU na výstavbu: <ul style="list-style-type: none"> cyklostezky Ohře – I (2010 – 2011); cyklostezky Ohře – II (2011 – 2014); předpoklad získání dotace z ROP NUTS II Severozápad, rok 2011 cyklostezky Ohře – III (2015 – 2017); předpoklad získání dotace z nových evropských zdrojů, rok 2014 		129 500	129 500	388 500
(2.a) Dotační program ORR KÚKK na podporu cyklistiky – souhrnné položky: <ul style="list-style-type: none"> studii a rozvojových dokumentů (1.1.1); budování nových cyklistických komunikací (viz. opatření 1.1.3); systému Bike&Ride (1.2.1); doprovodné infrastruktury (2.2.1.); budování areálů pro netradiční formy cykloturistiky (2.2.3.). 	1.1.1	850	6 000	30 000
	1.1.3	4 500		
	1.2.1	200		
	2.2.1	300		
	2.2.3	150		
(2.b) Dotační program ORR KÚKK na podporu projektové přípravy cyklostezky Ohře III. (2011 – 2013)	1.1.4	1 000	1 000	3 000
(3.a) Pravidelný roční příspěvek ORR KÚKK na údržbu značení	2.2.2	350	500	2 500
(3.b) Pravidelný roční příspěvek ORR KÚKK na aktualizaci: <ul style="list-style-type: none"> dat webového cykloportálu (2.1.2.), databáze plánů výstavby cyklistických komunikací na území kraje (3.1.2.), sítě cyklotras a cyklostezek prostřednictvím GIS (3.1.3.). 	2.1.2	150		
	3.1.2			
	3.1.3			
(4.a) Pravidelný roční příspěvek ODSH KÚKK na: <ul style="list-style-type: none"> údržbu cyklostezky Ohře v extravilánu (1.1.4.) vybranému dopravci (2.3.1.) 	1.1.4	200	400	2 000
	2.3.1	200		
(4.b) Příspěvek ODSH KÚKK na půjčovnu kol - Jen rok 2011	2.3.1	200	200	200
(5) Dotační program OKPPLCR KÚKK (předpokládaná částka z celkového rozpočtu dotačního programu)	2.1.3	200	200	1 000
	3.2.2			
(6.a) Rozpočet ORR KÚKK – pro rok 2011 na:	2.1.2	150	350	350

<ul style="list-style-type: none"> • nový design a strukturu cykloportálu kraje (2.1.2.), • na podporu zpracování průzkumů sčítání cyklistiky na území kraje (3.1.1) • Zakoupení GPS pro měření cyklotras (3.1.3) 	3.1.1	150		
	3.1.3	50		
(6.b) Rozpočet OKPPLCR KÚKK pro rok 2011 na propagační materiál cyklostezky Ohře	2.1.4	100	100	100
(6.c) Rozpočet OKPPLCR KÚKK pro roky 2012 a 2015 na aktualizace tipů na cyklovýlety , včetně dálkových tras	2.1.2	150	150	300
	2.1.4			
(6.d) Rozpočet ORR KÚKK pro roky 2012 a 2015 na aktualizaci cyklomapy kraje	2.1.2	100	100	200
(6.e) Rozpočet ORR KÚKK na rok 2012 na vyznačení cyklotras EuroVelo krajem	2.2.2.	300	300	300
(6.f) Rozpočet ORR KÚKK pro rok 2013 na: <ul style="list-style-type: none"> • jednoduchý leták o cyklo, • DVD 	2.1.2	100	400	400
		300		

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

Priorita 1. Rozvoj cyklistické infrastruktury a dopravy

Opatření	Název	Aktivita	Garant	Realizace opatření	Náklady (Kč)	Zdroje
Cíl 1.1 Podpora budování cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty						
1.1.1	Podpora projektové přípravy budování cyklistických stezek	Projektová příprava cyklostezek	ORR KÚKK	Obce	0,850 mil. / rok	Dotační titul kraje - ORR KÚKK
1.1.2	Realizovat opatření ve prospěch cyklistiky v rámci novostaveb a rekonstrukcí pozemních komunikací, které patří kraji	Procyklistická opatření realizovaná krajem	ODSH KÚKK	KSÚS KK	Součást rozpočtu stavby	Prostředky vyčleněné na silnici
1.1.3	Finanční podpora výstavby a údržby cyklistických stezek	Výstavba cyklostezek	ORR KÚKK	Obce	4,500 mil. / rok	Dotační titul kraje - ORR KÚKK
		Cyklostezka z města Wunsiedel do Aše (4 km)	Sdružení Ašsko	Sdružení Ašsko	30,0 mil. Kč / 2010 – 2011 - 2013	OP ČR – Bavorsko + město Aš
1.1.4	Finanční podpora projektové přípravy, výstavby a údržby Cyklostezky Ohře	Výstavba: a) cyklostezka Ohře – I. b) cyklostezka Ohře – II. c) cyklostezka Ohře – III.	ORR KÚKK	Obce	a) Ohře – I. 129,5 mil. /2010 (EU) 10,5 mil./ 2010 (kraj) b) Ohře – II. 129,5 mil. /2011 (EU) 10,5 mil. / 2011 (kraj) C) Ohře – III. 129,5 mil. /2014 (EU) 10,5 mil. / 2014 (kraj)	Dotační titul kraje - ORR KÚKK + ROP NUTS II Severozápad (2011 + nové evropské zdroje (2014))
		Projektová příprava zbývajících úseků cyklostezka Ohře – III.	ORR KÚKK	Obce	3,000 mil. / 2011 – 2013	Dotační titul kraje - ORR KÚKK
		Údržba (extravilán)	ORR KÚKK	KSÚS KK	0,200 mil. / rok	Rozšíření příspěvku od kraje
Cíl 1.2 Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému						
1.2.1	Podpora rekonstrukce systému BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS	Opatření Bike & Ride (stojany, úschovny)	ORR KÚKK	Obce	0,200 mil. / rok	Dotační titul kraje - ORR KÚKK

Priorita 2. Rozvoj rekreační cyklistiky a navazujících služeb v kraji

Opatř.	Charakteristika	Aktivita	Garant	Realizace opatření	Náklady (Kč)	Zdroje
Cíl 2.1 Komplexní marketingová prezentace rekreační cyklistiky						
2.1.1	Spolupráce na tvorbě národních produktů	Spolupráce na tvorbě národních produktů	OKPPLCR KÚKK	OKPPLCR KÚKK	Režijní náklady	Režie
2.1.2	Zajištění souhrnné prezentace kraje a turistických regionů	Nový design a struktura cykloportálu kraje	ORR KÚKK	ORR KÚKK	0,150 mil. / 2011	Rozpočet OKPPLCR KÚKK
		Pravidelná aktualizace webu	ORR KÚKK	KČT	0,150 mil. / rok	Rozpočet ORR KÚKK
		Aktualizace tipů na cyklovýlety - tisk	OKPPLCR KÚKK	OKPPLCR KÚKK	0,150 mil. / 2012 a 2015	Rozpočet OKPPLCR KÚKK
		Aktualizována cyklomapa kraje	OKPPLCR KÚKK	OKPPLCR KÚKK	0,100 mil. / 2012 a 2015	Rozpočet ORR KÚKK
		Jednoduchý leták o cyklo	OKPPLCR KÚKK	OKPPLCR KÚKK	0,100 mil. / 2013	Rozpočet ORR KÚKK
		DVD	OKPPLCR KÚKK	OKPPLCR KÚKK	0,300 mil. / 2013	Rozpočet ORR KÚKK
	Prezentace na veletrhu - For Bikes	OKPPLCR KÚKK	OKPPLCR KÚKK	Součást rozpočtu na veletrhy	Rozpočet OKPPLCR KÚKK	
2.1.3	Podpora tvorby konkrétních cykloturistických balíčků	Cyklobalíčky / podpora regionů	OKPPLCR KÚKK	Obce, regiony	0,200 mil. / rok	Dotační titul OKPPLCR KÚKK
2.1.4	Podpora tvorby cykloproduktů dálkového typu	Propagační materiál cyklostezky Ohře	OKPPLCR KÚKK	OKPPLCR KÚKK	0,100 mil. / 2011	Rozpočet OKPPLCR KÚKK
		Cykloprodukty dálkového typu (přeshraniční spolupráce)	OKPPLCR KÚKK	OKPPLCR KÚKK	Součást opatření 2.1.2 - cyklovýlety	Rozpočet OKPPLCR KÚKK

Opatř.	Charakteristika	Aktivita	Garant	Realizace opatření	Náklady (Kč)	Zdroje
Cíl 2.2 Podpora související cyklistické infrastruktury						
2.2.1	Podpora realizace doprovodné cyklistické infrastruktury	Odpočívky, infopanely, apod.)	ORR KÚKK	Obce	0,300 mil. / rok	Dotační titul kraje - ORR KÚKK
2.2.2	Zajištění údržby značení cyklotras	Značení nových, přeznačení a údržba stávajících a rušení nevhodných cyklotras	ORR KÚKK	KČT	0,350 mil. / rok	Pravidelný příspěvek ORR KÚKK
		Vyznačení tras EuroVelo vedené krajem	ORR KÚKK	Obce	0,300 mil. / 2012	Dotační titul kraje - ORR KÚKK
2.2.3	Podpora realizace a údržby areálů pro náročnou terénní a extrémní cyklistiku	Náročná terénní cyklistika (např. aktivity v okolí Božího Daru, nebo four-crossový areál v Aši na vrchu Háj).	ORR KÚKK	Obce	0,150 mil. / rok	Dotační titul kraje - ORR KÚKK
Cíl 2.3 Podpora kvalitních služeb						
2.3.1	Podpora projektů integrujících kolo do jednotlivých druhů dopravy	Provozní náklady na provoz cyklobusů	ODSH KÚKK	Dopravci	0,200 mil. / rok	Dotační titul kraje - ODSH KÚKK
		investiční náklady & podpora systémů půjčování kol v turistických oblastech	ODSH KÚKK	České dráhy, a.s.	0,100 mil. / 2011	Dotační titul kraje - ODSH KÚKK
2.3.2	Podpora organizací, které nabízí certifikaci služeb „Cyklisté vítání“ a podpora projektům „Bike azyl“	Podpora projektu „Cyklisté vítání“ a podpora projektům „Bike azyl“	OKPPLCR KÚKK	Certifikují organizace, realizátoři projektu	Režijní náklady	Režie

Priorita 3. Koordinace a partnerství

Opatř.	Charakteristika	Aktivita	Garant	Realizace opatření	Náklady (Kč)	Zdroje
Cíl 3.1 Koordinace aktivit kolem cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky						
3.1.1	Podporovat zpracování průzkumů sčítání cyklistiky na území kraje	Zakoupení tří automatických sčítačů	ORR KÚKK	ORR KÚKK	0,150 mil. / 2011	Rozpočet ORR KÚKK
3.1.2	Aktualizace databáze plánů výstavby cyklistických komunikací na území kraje	Aktualizace dat	ORR KÚKK	KČT	Součást opatření 2.1.2. – aktualizace webu cykloturistiky	Rozpočet ORR KÚKK – pravidelný příspěvek
3.1.3	Aktualizovat a doplňovat síť cyklotras a cyklostezek prostřednictvím GIS	Aktualizace dat	ORR KÚKK	KČT	Součást opatření 2.1.2. – aktualizace webu cykloturistiky	Rozpočet ORR KÚKK – pravidelný příspěvek
		Zakoupení GPS pro měření cyklotras	ORR KÚKK	ORR KÚKK	0,050 mil. / 2011	Rozpočet ORR KÚKK
Cíl 3.2 Poradenství a propagace						
3.2.1	Zvyšování informovanosti zainteresovaných subjektů	Semináře, konference, jednání pracovní skupiny	ORR KÚKK	ORR KÚKK	Režijní náklady	Režie
3.2.2	Propagační akce na podporu cyklo dopravy, rekreační cyklistiky & cyklistické sportovní akce	Cyklistické dopravní, rekreační a sportovní akce	OKPPLCR KÚKK	Obce, regiony	Součást opatření 2.1.3.	Dotační titul OKPPLCR KÚKK

ZÁVĚR

Tento dokument by měl sloužit pro komunikaci obcím, svazkům obcí, místním akčním skupinám, ostatním subjektům a Karlovarskému kraji pro potřeby souhrnného pohledu na problematiku rozvoje cyklodopravy a rekreační cyklistiky.

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

V analytické části se nejprve dokument věnuje charakteristice a definování současných potřeb cyklistiky. Z jedné strany je nutné ji vnímat jako cestu za prací, do školy, z druhé strany jako součást rekreace, turistiky a volnočasových aktivit. V další kapitole se pak dokument zabývá popisem stávající situace v cyklistice na území Karlovarského kraje. Jsou zde poskytnuty údaje o cyklostezkách (*celkem je k 1.1.2010 74,2 km cyklostezek*) a plánování výstavby cyklistických komunikací, shrnuty informace o stávající a plánové síti cyklotras Karlovarského kraje (*celkem je k 1.1.2010 1806 km cyklotras*), představeny širší dopravní souvislosti s cyklistickou dopravou a stávající finanční zdroje na cyklodopravy v Karlovarském kraji. Analytická část pak končí SWOT analýzou. Ta je rozdělena do čtyř částí: silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby. Aby závěry z dané analýzy přehlednější, jednotlivé kapitoly jsou ještě rozděleny do následujících podkapitol: lidské zdroje, finance, infrastruktura a rekreační cyklistika.

Těžištěm **strategické části** je návrh priorit, cílů a opatření a hlavně akčního plánu. Nejedná se o převratná a nová opatření, ale naopak se většinou vychází z již stávajících a připravovaných projektů kraje. Priority strategického dokumentu jsou následující:

- Priorita 1. Rozvoj cyklistické dopravy

Celková filosofie návrhu řešení cyklistické dopravy na území kraje je vedena snahou o zvýšení bezpečnosti cyklistů na pozemních komunikacích a zařazení cyklistické dopravy jako nedílné součásti dopravního systému. V rámci navrhovaných cílů a opatření je dán důraz na finanční podporu projektové přípravy a následné výstavby cyklistických stezek, na realizaci opatření ve prospěch cyklistiky v rámci novostaveb a rekonstrukcí pozemních komunikací, které patří kraji a podpora vzniku BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS.

- Priorita 2. Rozvoj rekreační cyklistiky v kraji

Opatření týkající se rekreační cyklistiky je rozděleno na marketing a to propagace na národní a krajské úrovni, tvorba cykloblíčků a v neposlední řadě zkvalitnění nabídky dálkových tras. Další část týkající se rekreační cyklistiky je související cyklistická infrastruktura a s ní spojené značení cyklistických tras, náročná terénní cyklistika. Posledním opatřením je rekreační cyklistika a služby, které se obrací na kolo a ostatní dopravu a rozvoj a propagace projektu Cyklisté vítáni.

- Priorita 3. Koordinace a partnerství

Jedná se o podporu zpracování průzkumů sčítání cyklistiky na území kraje, aktualizaci databáze plánů výstavby cyklistických komunikací na území kraje a aktualizaci sítě cyklotras a cyklostezek prostřednictvím GIS. Dále daná priorita zahrnuje konference, semináře, školení a propagační akce na podporu cyklodopravy a cykloturistiky.

Na priority, cíle a opatření navazuje „Akční plán“, který navrhuje konkrétní aktivity, které by naplňovaly realizaci jednotlivých opatření. Akční plán je vypracován pro období 2011 – 2015. Navrhuje konkrétní aktivity, které by naplňovaly realizaci jednotlivých opatření. Ty budou realizovány prostřednictvím odborů kraje, ve spolupráci s Pracovní skupinou pro koordinaci

rozvoje cyklistické dopravy, která pracuje již od roku 2004. Opatření mohou být realizovány jen za předpokladu zachování stávající a mírně upraveného systému podpory z krajských finančních zdrojů:

- (1) Finanční příspěvek kraje na výstavbu páteřní cyklostezky podél řeky Ohře (spolufinancování ROP NUTS II Severozápad);
- (2) Dotační program ORR KÚKK na podporu cyklistiky;
- (3) Pravidelný příspěvek ORR KÚKK;
- (4) Příspěvek ODSH KÚKK ;
- (5) Dotační program OKPPLCR KÚKK na podporu propagace a informovanosti, jejíž součástí může být i podpora jednotlivých cykloturistických produktů v Karlovarském kraji.
- (6) Součást rozpočtu odborů ORR KÚKK a OKPPLCR KÚKK na propagaci Karlovarského kraje (může přispívat na tvorbu propagačních materiálů, informačních tabulí apod.).

Souhrnně pro období 2010 – 2015 se navrhuje, aby Karlovarský kraj podpořil rozvoj cykloturistiky a cyklodopravy až do výše 71,85 mil. Kč.

Zpracovatelský tým pracoval v následujícím složení:

Ing. Jaroslav Martinek (CDV)

Ing. Miroslav Landa (KČT)

Členové zpracovatelského týmu vyjadřují svůj dík všem subjektům i jednotlivcům, kteří na přípravě tohoto materiálu spolupracovali. Byli to:

- Krajský úřad Karlovarského kraje (Odbor regionálního rozvoje, Odbor dopravy a silničního hospodářství) a příspěvkové organizace kraje zejména Agentura projektového a dotačního managementu;
- Obce s rozšířenou působností;
- Města, obce, sdružení obcí a MAS;
- České Dráhy, a.s.;
- Autobusy Karlovy Vary, a.s.

