

KONCEPCE ROZVOJE CYKLISTIKY VE STŘEDOČESKÉM KRAJI NA OBDOBÍ 2024 – 2030

Květen 2024



OBSAH

1.	Úvodní informace ke zpracované koncepci.....	5
2.	Zhodnocení dosavadního vývoje	6
2.1	Hodnocení plnění cílů Koncepce rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji na období 2020–2023 za období srpen 2020–leden 2023	6
2.1.1	Plnění stanovených cílů v rámci Priority 1.....	6
2.1.2	Plnění stanovených cílů v rámci Priority 2.....	8
2.1.3	Plnění stanovených cílů v rámci Priority 3.....	9
3.	Síť páteřních tras na území Středočeského kraje	11
3.1	Aktuální stav páteřních tras na území kraje	11
3.2	Návrh kritérií pro budoucí rozvoj sítě páteřních tras	11
3.3	Popis navrhované sítě páteřních tras	14
4.	Cíle a opatření pro období 2024–2030.....	18
4.1	Vazba Koncepce na národní a krajské strategické dokumenty	18
4.2	Stanovení cílů a strategické vize pro období let 2023–2030.....	20
4.3	Návrh strategie	22
4.4	Definice priorit a opatření	23
4.4.1	Priorita A: Budování sítě páteřních tras v kraji.....	23
4.4.2	Priorita B: Rozvoj a údržba sítě místních cyklostezek a cyklotras	31
4.4.3	Priorita C: Integrace cyklistické dopravy do systému dopravní obslužnosti regionu	36
4.4.4	Priorita D: Využití sítě cyklostezek a cyklotras v kraji pro rozvoj cestovního ruchu.....	37
4.4.5	Priorita E: Řízení a koordinace rozvoje cyklistiky a cykloturistiky	40
5.	Přílohy koncepce	43

Vymezení základních pojmů:

Pojem	Stručná definice
Cyklodoprava / Dopravní cyklistika	Dopravní obsluha daného území při využití jízdního kola jako dopravního prostředku (za účelem dopravy do škol, zaměstnání, na úřady, za občanskou vybaveností apod.)
Cykloturistika / Turisticko-rekreační cyklistika	Druh turistiky, při níž se k cestování používá jízdní kolo. Zažívá rozvoj v souvislosti s potřebou dnešního člověka vracet se do přírody. Spojuje v sobě jednoduchost pěší turistiky s výhodami mototuristiky, využívá jejich přednosti a nahrazuje nedostatky. Jízda na kole má významný pozitivní vliv na zdraví člověka a nenarušuje životní prostředí. Zároveň umožňuje poměrně intenzivní vnímání okolí. Přesun na kole předpokládá zvládnutí techniky jízdy na kole, znalost dopravních předpisů, nebezpečí na silnici, první pomoci a základních oprav.
Terénní cyklistika	Forma rekreační cyklistiky na lesních a polních cestách a stezkách. Kromě radosti z pohybu a pobytu v přírodě je spojena s překonáváním terénních překážek – v obtížných úsecích může být kombinovaná s tlačáním, případně nesením kola.
Cyklistická stezka / Cyklostezka	Stavebně upravená a dopravním značením vymezená komunikace určená cyklistům, bruslařům, koloběžkářům apod., případně i chodcům. Označuje se dopravní značkou C 8a „Stezka pro cyklisty“, popř. dopravními značkami C 9a „Stezka pro chodce a cyklisty“ (se společným provozem), nebo C 10a „Stezka pro chodce a cyklisty“ (s odděleným provozem).
Cyklistická trasa / Cyklotrasa	Trasa, na níž je cyklistická doprava vedena spolu s ostatní dopravou a jež je označena nezbytným směrovým značením pro cyklisty. Pro její vedení se podle možností dává přednost stezkám pro cyklisty (všech typů), komunikacím vyhrazeným bezmotorovým vozidlům, různými způsoby zklidněným komunikacím, místním komunikacím, silnicím III. třídy s nízkou intenzitou motorové dopravy a účelovým komunikacím Cyklotrasy jsou značeny značkami IS 19d, IS 20, IS 21a, IS 21b a IS21c.
Cykloturistická trasa	Trasa, vedená většinou po horších polních či lesních cestách nebo volným terénem, vyznačená pásovými značkami o rozměru 14x14 cm, které mají krajní pásy žluté a prostřední je červený, modrý, zelený nebo bílý. Jedná se tedy o podobné značení jako u tras pěších nebo lyžařských, liší se navíc i velikostí a intervalem umístění. Pásové značení je doplněno směrovkami, které mají opět žlutý podklad, dva řádky textu a záhlaví „Cyklotrasa KČT č. ...“.
Cyklistický pruh / cyklopruh	Část pozemní komunikace určená pro jeden jízdní proud cyklistů jedoucích za sebou.
Cyklistický pás / pás pro cyklisty	Pozemní komunikace nebo její část, která je složena z jízdních pruhů pro cyklisty. Zřizuje se zpravidla při větší frekvenci cyklistů.
Přidružený dopravní prostor	Část prostoru místní komunikace mezi hlavním dopravním prostorem a vnějším okrajem prostoru místní komunikace. Je využíván statickou i dynamickou dopravou a zejména chodci a cyklisty. Je to prostor nad přidruženými pruhy/pásky a/nebo chodníky včetně zeleně, pokud se nejedná o postranní pás, jehož šířka je větší než 8,00 m, resp. 3,00 m.

Páteřní trasa národního významu Jedná se o páteřní trasy, které zajišťují propojení jednotlivých krajů v rámci ČR a napojení ČR na mezinárodní dálkové cyklotrasy

Páteřní trasa nadregionálního významu Jedná se o páteřní trasy, které zajišťují propojení významných rozvojových center v kraji a napojení těchto center na páteřní trasy mezinárodního významu

Páteřní trasa regionálního významu Jedná se o páteřní trasy, které zajišťují napojení významných spádových center na hlavní rozvojová centra v kraji a slouží jako propojení mezi jednotlivými páteřními trasami

Místní trasa Místní trasy představují lokální spojení zajišťující např. napojení místních částí na centrum obce, dílčí propojení v rámci obce či úseky tras, které zajišťují v rámci obce zlepšení podmínek pro cyklodopravu a mobilitu obyvatel.

Přehled použitých zkratk:

KČT = Klub českých turistů

NP = národní park

CHKO = Chráněná krajinná oblast

ÚPD = územně plánovací dokumentace

MMR = Ministerstvo pro místní rozvoj

ZÚR = Zásady územního rozvoje

OVM = Odbor veřejné mobility

ŘSD = Ředitelství silnic a dálnic

SŽ = Správa železnic

ŘVC = Ředitelství vodních cest

CT = cyklotrasa

SFDI = Státní fond dopravní infrastruktury

IROP = Integrovaný regionální operační program

NS = naučná stezka

B+R = Bike & Ride; „parkuj a jed“, systém záchytných parkovišť v terminálech hromadné dopravy pro cyklistickou dopravu

MHD = městská hromadná doprava

IDS = integrovaný dopravní systém

MK = místní komunikace

NAx = páteřní trasa národního významu

NRx = páteřní trasa nadregionálního významu

REx = páteřní trasa regionálního významu

IDSK=Integrovaná doprava Středočeského kraje, p.o.

KSÚS= Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o.

DMO – Organizace destinačního managementu turistických oblastí

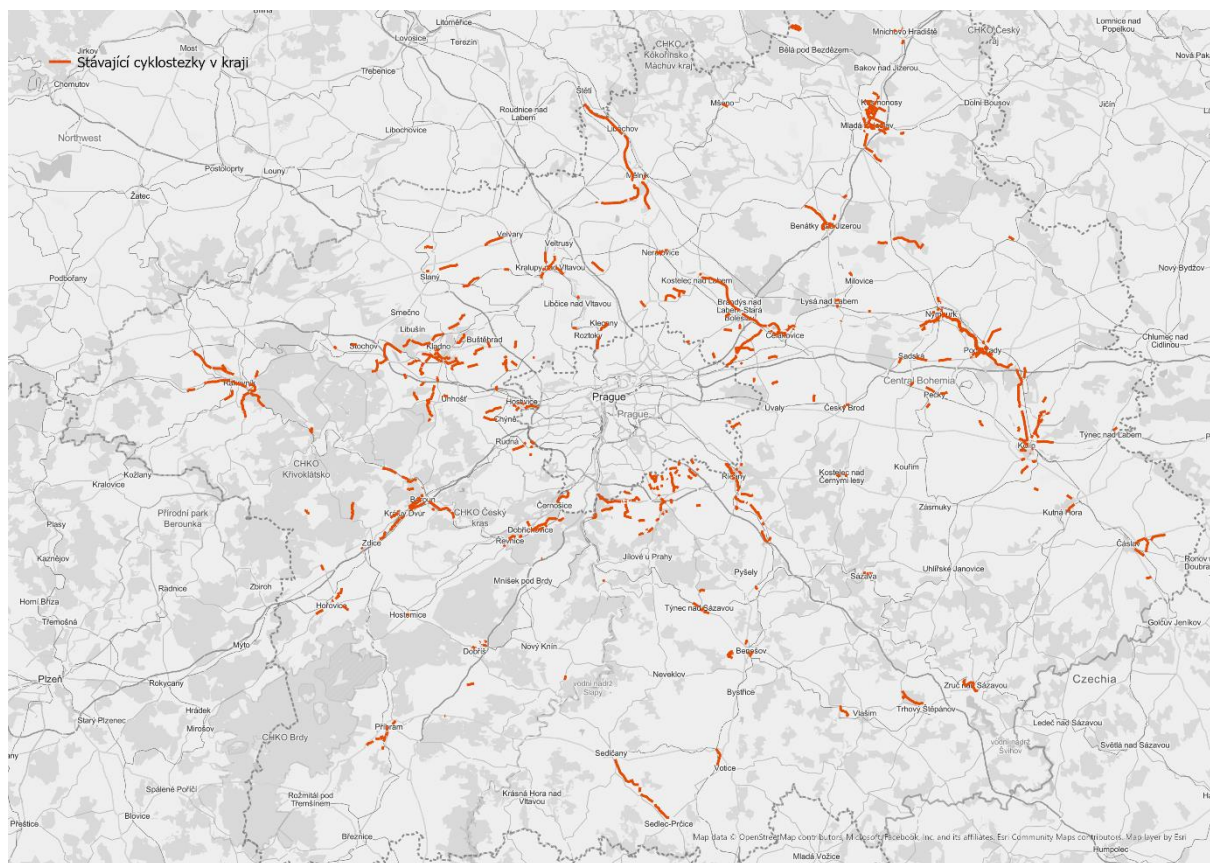
1. ÚVODNÍ INFORMACE KE ZPRACOVANÉ KONCEPCI

Zpracovaná Koncepce představuje hlavní strategický dokument, který stanovuje priority pro rozvoj cyklistiky a cyklodopravy na území Středočeského kraje pro období následujících 6 let. Koncepce pro každou stanovenou prioritu navrhuje soubor opatření, jejichž realizací by mělo dojít k naplnění stanovených cílů a v konečném důsledku i k naplnění vize, kterou si Středočeský kraj pro oblast cyklodopravy a cyklistiky stanovil.

V rámci procesu zpracování koncepce proběhlo vyhodnocení aktuálního stavu v území, zhodnocení plnění cílů předcházející koncepce a dotazníkové šetření mezi jednotlivými obcemi a dobrovolnými svazky obcí v kraji s cílem získání námětů a podnětů pro zpracování koncepce.

V kraji se v současné době dle dat Středočeského kraje nachází 503 km cyklostezek. Jak je patrné z následujícího mapového přehledu, síť cyklostezek je nespojitá a území kraje pokrývá velmi nerovnoměrně.

Obrázek 1 – Přehled stávající sítě cyklostezek na území kraje



Zdroj: Data Středočeského kraje, vlastní zpracování

Stejná situace se týká i cyklotras na území kraje. I tato síť vykazuje značné disparity a zatím co v některých částech kraje ji lze považovat za dostatečnou, v některých krajích dostatečně hustá síť cyklotras chybí.

Jednotlivé sebrané náměty byly využity zejména pro nastavení jednotlivých opatření a vhodných podporovaných aktivit, v případech, kde se obdržené náměty týkaly návrhů na rozvoj sítě páteřních tras, byly náměty zohledněny při zpracování návrhů na doplnění a úpravy páteřní cyklistické sítě v kraji.

2. ZHODNOCENÍ DOSAVADNÍHO VÝVOJE

2.1 Hodnocení plnění cílů Koncepce rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji na období 2020–2023 za období srpen 2020–leden 2023

2.1.1 Plnění stanovených cílů v rámci Priority 1

Realizace priority 1 byla postavena na 9 opatřeních. U všech opatření prioritou předpokládá realizaci primárně na základě vlastní iniciativy obcí. Kraj zde měl hrát roli podpůrného subjektu, který bude obce v jejich iniciativách podporovat. Podpora těchto projektů probíhala v letech 2017 a 2018 prostřednictvím individuálních dotací. Od roku 2020 tuto podporu kraj realizuje prostřednictvím tzv. Středočeského Fondu podpory včasné přípravy projektů EU 2021+ a Fondu cyklistické infrastruktury Středočeského kraje (FCI).

Z daných programů (FCI) bylo za řešené období podpořeno celkem 10 investičních projektů a 4 projekty zaměřené na podporu přípravy projektové dokumentace. 3 z podpořených projektů představovaly záměry měst a obcí s počtem obyvatel větším než 2 tis., které byly předloženy jako Páteřní regionální trasy. Jednalo se tedy o projekty, které by měly směřovat k naplnění opatření 1.1.1 Finanční podpora výstavby cyklistických stezek na vybraných regionálních trasách. Kromě projektů podpořených v tomto období byl v návaznosti na stanovený Akční plán částečně zrealizován projekt Drážní cyklostezky Bystřice – Sudoměřice (zrealizována I. etapa) a probíhá zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí pro Kladenskou drážní cestu.

FCI pro podporu těchto záměrů stanovoval pouze základní minimální kritéria, která musí projekt splnit, aby na podporu dosáhl. V případě budování cyklostezek a cyklotras bylo vyžadováno, aby se jednalo o některou z Dálkových páteřních tras či Páteřních regionálních tras vymezených Koncepcí, v případě doprovodné infrastruktury, aby se jednalo o lokalitu, kde pohyb cestujících překračuje stanovenou minimální úroveň. Kromě stanovených minimálních kritérií FCI požadoval soulad s Koncepcí rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji na období 2017-2023 a spolufinancování z IROP, nebo SFDI. Pro hodnocení plnění stanovených cílů nebyly v rámci příslušného opatření stanoveny žádné indikátory předpokládaných cílů či výsledků, kterých by mělo být podporou dosaženo. Z provedeného průzkumu mezi obcemi regionu je však zřejmé, že podobných záměrů jsou v regionu minimálně desítky, reálně nižší stovky. Podporu 7 dílčích projektů tak lze považovat spíše za malý přínos k plnění stanoveného cíle.

Zbývající 3 záměry se týkaly obcí s počtem obyvatel do 2 tis., tedy záměry, které by měly přispívat k naplnění cílů opatření 1.1.2 Finanční podpora výstavby cyklistických stezek u obcí menších než 2001 obyvatel. I v tomto případě lze předpokládat, že podobných záměrů jsou regionu minimálně vyšší desítky a podpora 3 dílčích záměrů je stejně jako v předchozím případě nedostatečná.

V obou případech je potřeba nicméně konstatovat, že se jedná o opatření, u kterých je aktivita předpokládána na straně obcí. Skutečnost, že bylo podpořeno takto malé množství záměrů, je dána i tím, že nebylo předloženo více žádostí. Z komunikace s jednotlivými obcemi je přitom zřejmé, že nízký počet žádostí je ovlivněn náročností přípravy projektové dokumentace zejména pro malé obce,

organizační a finanční náročností vypořádání majetkoprávních vztahů či limity jako je např. vysoká bonita dotčených půd a s tím souvisejících drahých záborů.

Třetí opatření **1.1.3 Realizace ekonomicky úsporných opatření a vytvoření podmínek pro rozvoj cyklodopravy** spočívalo v podpoře obcí při realizaci nízkorozpočtových opatření, která výrazně napomohou rozvoji cyklistické dopravy v území formou podpůrných stanovisek pro projekty, na které obce žádají financování ze SFDI. Za řešené období kraj vydal 27 podpůrných stanovisek. Opatření nestanovovalo žádný konkrétní cíl, který by měl být vydáním podpůrných stanovisek dosažen, ani nestanovuje žádná kritéria či priority pro vydávání jednotlivých stanovisek, je proto obtížné hodnotit naplnění stanoveného cíle.

Velký význam byl ve zpracované koncepci věnován **Opatření 1.2.1 KSUS v koordinaci s obcemi a KUSK začleňuje cyklistickou infrastrukturu do novostaveb a rekonstrukcí krajských komunikací a Opatření 1.2.2 Investor novostaveb a rekonstrukcí státních komunikací, při realizaci velkých železničních staveb atd. začleňuje v koordinaci s obcemi, KSÚS a KÚSK cyklistickou infrastrukturu do těchto staveb ve fázi jejich projektové přípravy.**

Z dostupných dat poskytnutých KSUS a z provedeného průzkumu mezi městy a obcemi v kraji vyplývá, že opatření byla plněna přibližně z 30 %. Požadavku na začlenění cyklistické infrastruktury do novostaveb dopravních staveb bylo vyhověno pouze v některých případech. Za pravděpodobnou největší příčinu lze označit pozdní vznesení požadavku v době, kdy je již projekt ve fázi získání potřebných povolení a je obtížné jej dodatečně měnit či doplňovat. To je často způsobeno skutečností, že se obce o přípravě příslušných záměrů dozvídají pozdě a nemají tudíž dostatek času na přípravu vlastních podnětů.

V případě opatření 1.2.3 Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů a snížení rizika vzniku bariér cyklistické dopravy bylo primárním cílem podpořit využití opuštěných drážních těles, podpora komunikací podél vodních toků a podpora využití pozemkových úprav a budování lesních cest pro budování cyklotras a cyklostezek v území.

Opatření bylo spíše deklaratorního charakteru, jednání s dotčenými subjekty probíhají zejména na úrovni jednotlivých dotčených obcí a kraj by se do příslušných jednání zapojil pouze v případě, že o to bude explicitně požádán. Takovou žádost kraj za uplynulé období neregistruje. Přesto je z provedeného průzkumu mezi obcemi patrné, že například využití pozemkových úprav probíhá a na úrovni obcí je jejich realizace využívána k budování nových cyklostezek či cyklotras mezi obcemi.

K plnění opatření přispívá i realizace záměrů zaměřených na plnění opatření 1.1.1, kde dochází k podpoře realizace tzv. drážních stezek (Kladenská drážní cesta) a realizaci úseků páteřních tras podél vodních toků a opatření je tak alespoň z části plněno.

Následuje **Opatření 1.3.1 Podpora výstavby a rekonstrukce systému BIKE & RIDE u zastávek a stanic veřejné hromadné dopravy a jako součást záchytných parkovišť P+R.** Pro realizaci tohoto opatření byla přepokládána podpora v rámci FCI, který kromě podpory výstavby cyklostezek obsahuje i možnost získání podpory pro vybudování chráněných úložišť pro jízdní kola. V roce 2017 byla z rozpočtu Středočeského kraje poskytnuta individuální dotace na cyklověž v Lysé nad Labem a Poděbradech. V roce 2023 byla podána žádost na cyklověž ve městě Nymburk. Ani v případě

tohoto opatření nebyl stanoven žádný kvantifikovatelný cíl. Z popisu daného opatření informace je však zřejmé, že s ohledem na velikost území a potřebu dovybavit všechna klíčová nádraží, případně záchytná parkoviště je podpora dvou projektů poměrně malý přínos.

Předmětem posledního **Opatření 1.3.2 Podpora provozu vlakových linek zajišťujících dopravní obsluhu území vozidly uzpůsobenými k přepravě kol** v rámci Priority 1 mělo za cíl podpořit uzpůsobení vozů k přepravě dostatečného počtu jízdních kol na linkách, kde dochází ke zvýšenému zájmu o přepravu kol. I zde bylo předpokládáno, že realizace opatření bude naplněna formou jednání s jednotlivými přepravci. Tato jednání průběžně probíhají v gesci IDSK za účasti zástupců Středočeského kraje.

2.1.2 Plnění stanovených cílů v rámci Priority 2

Realizace priority 1 byla postavena na 11 opatřeních. U všech opatření prioritou předpokládá realizaci v gesci Kraje, případně jeho příspěvkových organizací. Tomu odpovídá i hodnocení plnění jednotlivých opatření.

Prvních 5 opatření je zaměřeno na oblast propagace a marketingu rekreační cyklistiky. Jednalo se o **Opatření 2.1.1 Zajištění souhrnné prezentace nabídky kraje, Opatření 2.1.2 Podpora tvorby konkrétních cykloturistických balíčků Opatření 2.1.3 Marketingová podpora tvorby cykloproduktů dálkového typu, včetně cyklotras „putování krajem“ Opatření 2.1.4 Marketingová podpora tvorby cykloproduktů terénní cyklistiky a Opatření 2.1.5 Spolupráce na tvorbě národního produktu „Česko jede“**. Všechna opatření jsou průběžně plněna tak, jak byla nastavena. Za realizaci jednotlivých opatření zodpovídá Středočeská centrála cestovního ruchu, která na svém webu vytvořila modul Cyklovýlety, pravidelně tiskne cyklomapy a propagační materiály s tipy na výlety na kole a spolupracuje s dalšími organizacemi jako jsou místní organizace DMO či Nadace Partnerství na tvorbě regionálních a nadregionálních produktů. Jedinou výjimku tvoří **Opatření 2.1.4 Marketingová podpora tvorby cykloproduktů terénní cyklistiky**, u kterého probíhá realizace pouze v omezeném rozsahu se zaměřením na propagaci konkrétních lokálních produktů jako jsou Singletraily Šemberské stezky, Bikepark Monínec a Traily Mayrau. Pro komplexnější propagaci terénní cyklistiky na území Středočeského kraje nejsou aktuálně vhodné podmínky, a proto se propagace zaměřuje pouze na zmíněná lokální centra.

Pro větší efekt realizovaných aktivit chybí v regionu ucelená síť atraktivních páteřních tras vedených po separovaných cyklostezkách s potřebnou infrastrukturou v okolí, která by byla schopna konkurovat zahraničním produktům obdobného typu jako je např. Labská stezka v Německu či Dunajská stezka v Rakousku. Celková propagace je rovněž limitována kapacitami SCCR.

Další 3 opatření jsou zaměřena na dobudování sítě dálkových páteřních tras v kraji. Jedná se o Opatření 2.2.1. Vypracování studií a projektových dokumentací pro páteřní dálkové a vybrané páteřní regionální cyklotrasy ze strany kraje, Opatření 2.2.2. Postupná výstavba úseků cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty na páteřních dálkových a vybraných páteřních regionálních cyklotrasách na území SK kraje ze strany kraje a Opatření 2.2.3 Postupné značení a přeznačení mezinárodních, dálkových a regionálních tras na území Středočeského kraje a cyklotras spojující cyklotrasy na území Prahy s cyklotrasami na území Středočeského kraje.

Všechna uvedená opatření se zaměřovala na dobudování sítě dálkových páteřních tras. Realizace těchto opatření probíhá pouze v omezené míře. Z celkového počtu 42 dílčích aktivit, které byly zahrnuty do akčního plánu, případně iniciovány Středočeským krajem nad rámec Akčního plánu probíhá v souladu s Akčním plánem, či již bylo dokončeno 18. Ve 12 případech došlo k prodloužení v realizaci a aktivita tak sice probíhá, nikoliv však v souladu se stanoveným Akčním plánem. Ve 12 případech realizace neprobíhá vůbec. S ohledem na skutečnost, že ani v případě těchto opatření nebyly stanoveny žádné monitorovací indikátory ani určené priority realizace jednotlivých aktivit, je obtížné hodnotit celkový přínos pro plnění stanoveného cíle. Celkově však běží realizace u více než 2/3 plánovaných aktivit, což lze s ohledem na krizová období v uplynulých letech považovat za úspěch.

V rámci aktualizace Koncepce provedené v roce 2020 bylo přidáno **samostatné Opatření 2.2.4 Příprava a realizace cyklostezek a integračních opatření pro cyklodopravu na cyklotrasách spojujících cyklotrasu na území Prahy s cyklotrasami na území Středočeského kraje**, zaměřené na podporu projektové přípravy nové cyklistické infrastruktury se zaměřením na propojení mezi Středočeským krajem a územím Hlavního města Prahy. V uplynulém období došlo k vyznačení vybraných tras zajišťující propojení obou území a zahájení projektové přípravy cyklostezky Praha Čakovice – Brandýs nad Labem

Poslední 4 opatření jsou zaměřena na podporu modernizace a údržby značení v regionu – Opatření **2.3.1 Zajištění údržby značení cyklotras**, podporu rozvoje infrastruktury pro terénní cyklistiku – Opatření **2.3.2 Podpora terénní cyklistiky** a opatření podporující možnosti převozu kol v rámci ostatních modů dopravy – **Opatření 2.3.3 Podpora projektů integrujících kolo do jednotlivých druhů dopravy**. Ve všech 3 případech probíhala realizace opatření pouze ve velmi omezené míře. Údržbu značení v kraji provádí stále Klub českých turistů. Údržba je sice průběžně prováděna, nebyl však realizován pasport značení, který představoval klíčový prvek pro zjištění aktuálního stavu značení v regionu a podklad pro plánování dalších úprav a rozvoje značení. Dle aktualizované verze Koncepce z roku 2020 měla zodpovědnost za značení krajských cyklotras převzít KSÚS. Toto převzetí do současné doby rovněž nebylo realizováno. Podpora terénní cyklistiky byla realizována pouze prostřednictvím propagačních aktivit, stejně tak podpora začlenění přepravy kol do dalších modů dopravy.

2.1.3 Plnění stanovených cílů v rámci Priority 3

Pro naplnění priority č. 3 bylo stanoveno 8 opatření. První tři opatření byla zaměřena na monitoring vývoje cyklodopravy v území – Opatření **3.1.1. Podporovat zpracování průzkumů návštěvnosti z hlediska cykloturistiky**, sběr a průběžný monitoring záměrů jednotlivých obcí a dalších subjektů v kraji - **Opatření 3.1.2. Aktualizace databáze plánů výstavby cyklistických komunikací na území kraje** a aktualizaci dat o stávající síti cyklostezek a cyklotras v kraji - **Opatření 3.1.3. Aktualizovat a doplňovat síť cyklotras a cyklostezek a přírodě blízkých rekreačních stezek pro cyklisty prostřednictvím GIS**.

Z uvedených 3 opatření jsou průběžně realizována pouze dvě, třetí opatření probíhá pouze částečně. Průzkum vytíženosti vybraných klíčových tras probíhá v omezené míře prostřednictvím sčítačů umístěných na vybraných trasách v kraji. Z celkového počtu 12 sčítacích bodů je 5 osazeno sčítačem, v ostatních případech byly vybudovány stojany s tím, že se sčítače budou dle potřeby přesouvat tak, aby docházelo k průběžnému monitoringu na dotčených úsecích. Aktuální

rozmístění sčítacích bodů nepokrývá všechny páteřní trasy v regionu. Přestože je tak tato aktivita dobrým vstupem pro monitoring vývoje vytíženosti jednotlivých páteřních tras a sledování efektivity realizovaných investic, k naplnění příslušného cíle přispívá pouze omezeně.

Sběr námětů probíhá průběžně prostřednictvím pracovníků Odboru veřejné mobility, rozsáhlá aktualizace námětů proběhla v rámci přípravy aktualizované koncepce v roce 2023. Sebraná data jsou průběžně aktualizována pouze v případě aktivit, kde probíhá kontinuální komunikace nositele záměru s pracovníky Kraje. V ostatních případech se jedná o jednorázovou informaci, která není průběžně aktualizována ani dále zpracovávána. V minulosti navíc u jednotlivých záměrů nebylo sledováno, kdo záměr předložil, což výrazně zhoršuje možnost průběžné aktualizace dat. Stejně jako v případě předchozího bodu, i v případě správy dat o síti cyklostezek a cyklotras s využitím GIS probíhá aktualizace dat zejména na základě komunikace pracovníků Kraje s jednotlivými nositeli záměrů a obcemi v regionu. Databáze je průběžně aktualizována s využitím informací od jednotlivých obcí a nositelů záměrů, případně na základě informací, které se podaří pracovníkům Kraje získat v rámci své činnosti. Struktura databáze je však zastaralá a neodpovídá požadavkům na zpracování dat o cykloinfrastruktuře v kraji.

Další dvě opatření v rámci předmětné priority jsou zaměřena na oblast vzdělávání a osvěty – Opatření **3.2.1 Konference, semináře a školení v oblasti cyklodopravy, cykloturistiky a terénní cyklistiky** a **Opatření 3.2.2 Propagační akce na podporu cyklodopravy**. V obou případech je realizace opatření prováděna pouze v omezené míře. Na území kraje byla za uvedené období realizována série 3 seminářů zaměřených na prezentaci aktualizovaných technických pokynů TP 179. nad rámec těchto seminářů nebyly v regionu realizovány žádné další semináře ani školení ani neprobíhá systematická organizace akcí a kampaní na podporu městské mobility v gesci Kraje či jeho příspěvkových organizací. Opatření je tak naplňováno převážně realizací celorepublikových akcí či akcí dalších subjektů, které se na národní či regionální úrovni zaměřují na podporu mobility jako je např. národní akce „Do práce na kole“ apod.

Poslední 3 opatření jsou zaměřena na oblast vzdělávání. Jedná se o opatření **Opatření 3.3.1 Podporovat komplexní dopravní výchovu na místní úrovni**, **Opatření 3.3.2 Realizovat komunikační témata prevence dopravních nehod** a **Opatření 3.3.3 Realizace motivačních a vzdělávacích programů pro plánovače a stavitele cyklistické infrastruktury**. Za uvedené období proběhla studijní cesta dvou pracovníků Odboru veřejné mobility. Žádné další aktivity zaměřené na osvětu v dopravní výchově či prevence dopravních nehod, nebo přenosu know-how za účelem motivace středočeských subjektů nebyly realizovány. Přínos realizovaných aktivit pro plnění cílů Koncepce lze proto hodnotit jako omezený.

3. SÍŤ PÁTEŘNÍCH TRAS NA ÚZEMÍ STŘEDOČESKÉHO KRAJE

3.1 Aktuální stav páteřních tras na území kraje

Stávající síť páteřních tras je tvořena dálkovými páteřními trasami (DPT) a regionálními páteřními trasami (RPT). Dálkové páteřní trasy představují trasy s nadregionálním, často mezinárodním přesahem, které začínají a končí mimo Středočeský kraj. Středočeský kraj tak jejich vedení koordinuje se sousedními kraji a Prahou a zodpovídá za jejich vedení na území Středočeského kraje. Vedení těchto tras bylo historicky navrženo zejména s cílem vybudovat turisticky atraktivní dálkové trasy. Z tohoto důvodu vedou tyto trasy v převážné míře podél významných vodních toků, případně jiným turisticky atraktivním územím kraje. Kromě těchto tras prochází krajem dvě trasy Eurovelo – Eurovelo 4 a Eurovelo 7. Jejich vedení kopíruje vedení výše uvedených tras CT 3, CT 39 a CT 2 v případě Eurovelo 4 a CT 2 a CT 7 v případě Eurovelo 7.

Mezi hlavní problémy DPT patří zejména vedení po frekventovaných komunikacích. S ohledem na význam těchto tras a jejich účel by všechny uvedené trasy měly vést po samostatných cyklostezkách, které budou zcela odloučeny od ostatního silničního provozu. Souvisejícím problémem je samotné trasování vedení těchto tras. Trasy byly vyznačeny v minulosti v době, kdy nebylo systematicky řešeno, jakému účelu by tyto trasy měly sloužit. Tam kde vedení DPT není definitivně zafixováno je proto potřeba zpracovat potřebné vyhledávací studie, které zajistí, že tyto trasy budou vedeny po samostatných oddělených cyklostezkách a zároveň pokud možno tak, aby jejich vedení bylo dostatečně atraktivní pro tvorbu produktů cestovního ruchu.

Dálkové páteřní trasy jsou doplněny regionálními páteřními trasami (RPT). Síť těchto tras vznikla v minulosti na základě sběru námětů od jednotlivých obcí v kraji a aktuálně jich Středočeský kraj eviduje 19. Díky skutečnosti, že byl jak návrh, tak následný vznik a rozvoj těchto tras založen na iniciativě města a obcí v regionu je rozložení RPT v kraji nerovnoměrné, v některých místech je aktuálně RPT navrženo několik vedle sebe (okolí Kladna), zatímco v jiných částech území nejsou RPT navrženy vůbec (Kokořínsko, Příbram, Dobříš, Vlašim apod.).

Stejně jako v případě DPT i v případě RPT je kromě zmíněného nerovnoměrného pokrytí regionu problémem souběh s automobilovou dopravou a vedení po frekventovaných komunikacích. RPT by měly tvořit doplněk DPT, zajistit jejich vzájemné napojení, propojení obcí v regionu na spádová centra tam, kde je předpoklad využití těchto tras pro dojížděku do zaměstnání, případně napojení významných atraktivit v území na síť DPT. Z tohoto důvodu je i v případě RPT potřeba zajistit, aby byly vedeny výhradně po oddělených cyklostezkách, na kterých bude bezpečný provoz a bude tak zajištěno, že mohou plnit funkci bezpečného dojíždění do škol, zaměstnání a za službami.

3.2 Návrh kritérií pro budoucí rozvoj sítě páteřních tras

Aby byl rozvoj sítě páteřních tras do budoucna více koordinovaný a realizovaný tak, aby bylo zajištěno systematické pokrytí celého kraje, je nutné nastavit systémová kritéria, která musí jednotlivé páteřní trasy v regionu splňovat. Tato kritéria vychází z několika základních předpokladů:

- Síť páteřních tras slouží jako základní kostra cyklo infrastruktury na území kraje, jejímž cílem je zajistit kapacitní a bezpečné propojení nejvýznamnějších lokalit v kraji;
- Síť páteřních tras je tvořena několika kategoriemi páteřních tras a to tzv. národními páteřními trasami, nadregionálními páteřními trasami a regionálními páteřními trasami;

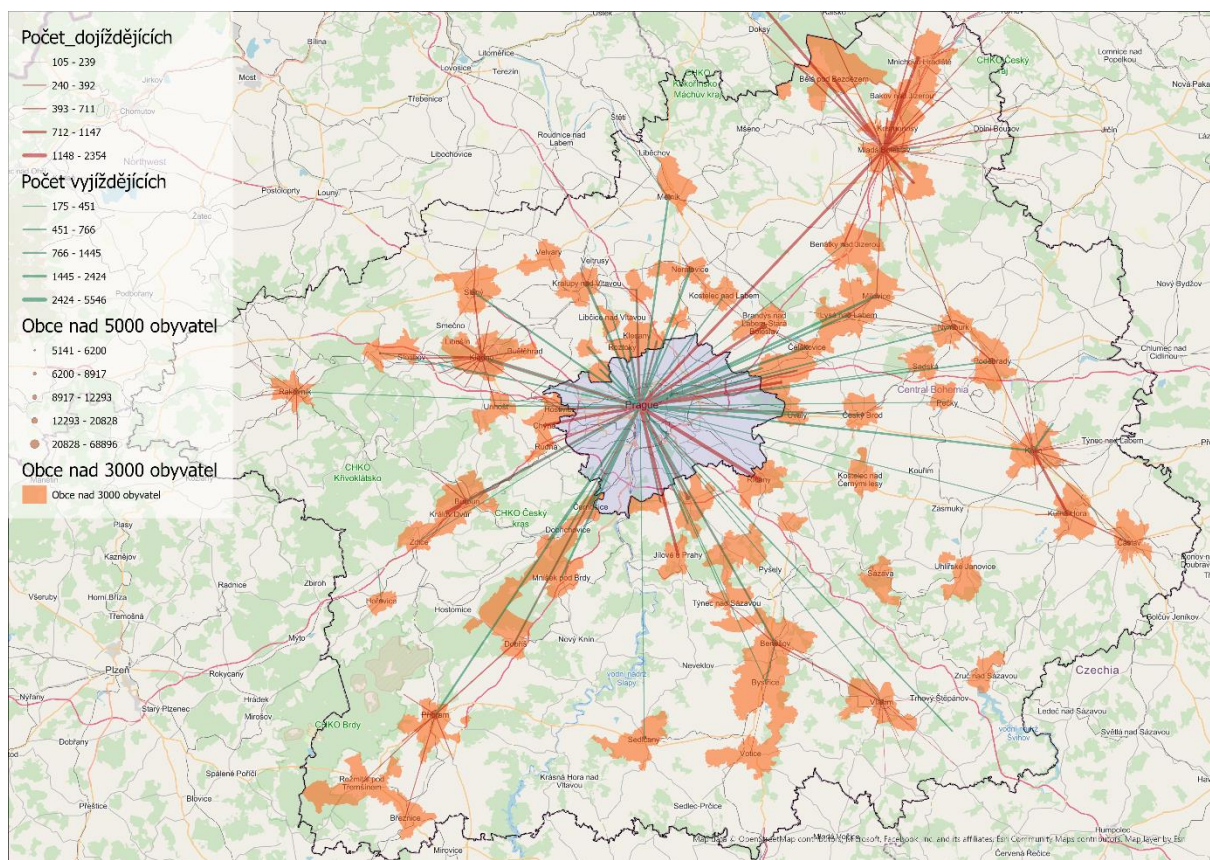
- Síť páteřních tras je doplněna o síť místních tras, které zajišťují napojení obcí v území na páteřní trasy;

S ohledem na výše uvedené by jednotlivé páteřní trasy měly splňovat minimálně následující kritéria:

- Zajišťovat propojení hlavních spádových center v regionu a zajišťovat dostupnost spádových center ze zdrojových obcí v dominantních dojíždkových směrech
- Zajišťovat vnitro-regionální propojení hlavních regionálních center v regionu
- Zajišťovat dostupnost významných turistických destinací
- Zajišťovat napojení na síť páteřních tras sousedních regionů, a to jak Hlavního města Prahy, tak okolních krajů

Pro účely stanovení spádovosti center byla využita data o dojížděcí a vyjížděcí do zaměstnání poskytovaná ČSÚ. S využitím těchto dat, byla vyselektována sídla s počtem obyvatel nad 3000, u kterých existuje alespoň jeden dominantní dojíždkový směr, ve kterém do dané obce dojíždí denně minimálně 200 osob. Přehled takto vymezených měst a obcí a identifikovaných dominantních dojíždkových směrů znázorňuje následující mapový zákres.

Obrázek 2 – Přehled hlavních spádových center a hlavních směrů dojíždky a vyjíždky v kraji

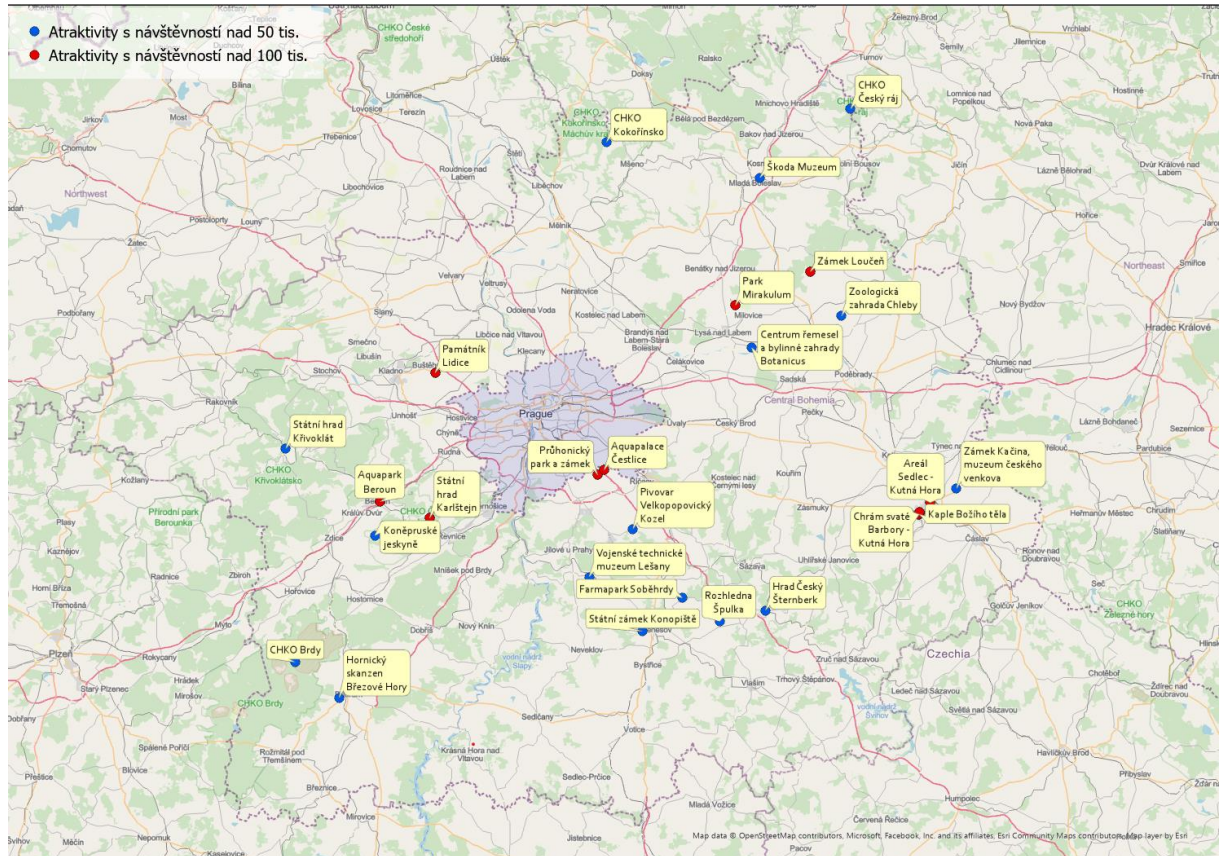


Zdroj: ČSÚ, ARC ČR 500, vlastní zpracování

Aby bylo zajištěno, že kromě propojení spádových center budou navrhované páteřní trasy zajišťovat napojení významných turistických destinací v regionu, byla provedena analýza návštěvnosti

turistických cílů v regionu a sestaven přehled hlavních turistických cílů v území. Jednotlivé cíle byly stanoveny s využitím dat agentury CzechTourism¹ v členění na cíle s návštěvností přesahující 50 tis. návštěvníků ročně a cíle přesahující návštěvnost 100 tis. ročně. Doplněny pak byly tři plošné lokality, a to CHKO Brdy, CHKO Český Ráj a CHKO Kokořínsko. Přehled jednotlivých cílů je patrný z následujícího mapového zobrazení.

Obrázek 3 – Přehled hlavních turistických center v kraji přesahujících roční návštěvnost 50 tis. návštěvníků



Zdroj: CzechTourism, ARC ČR 500, vlastní zpracování

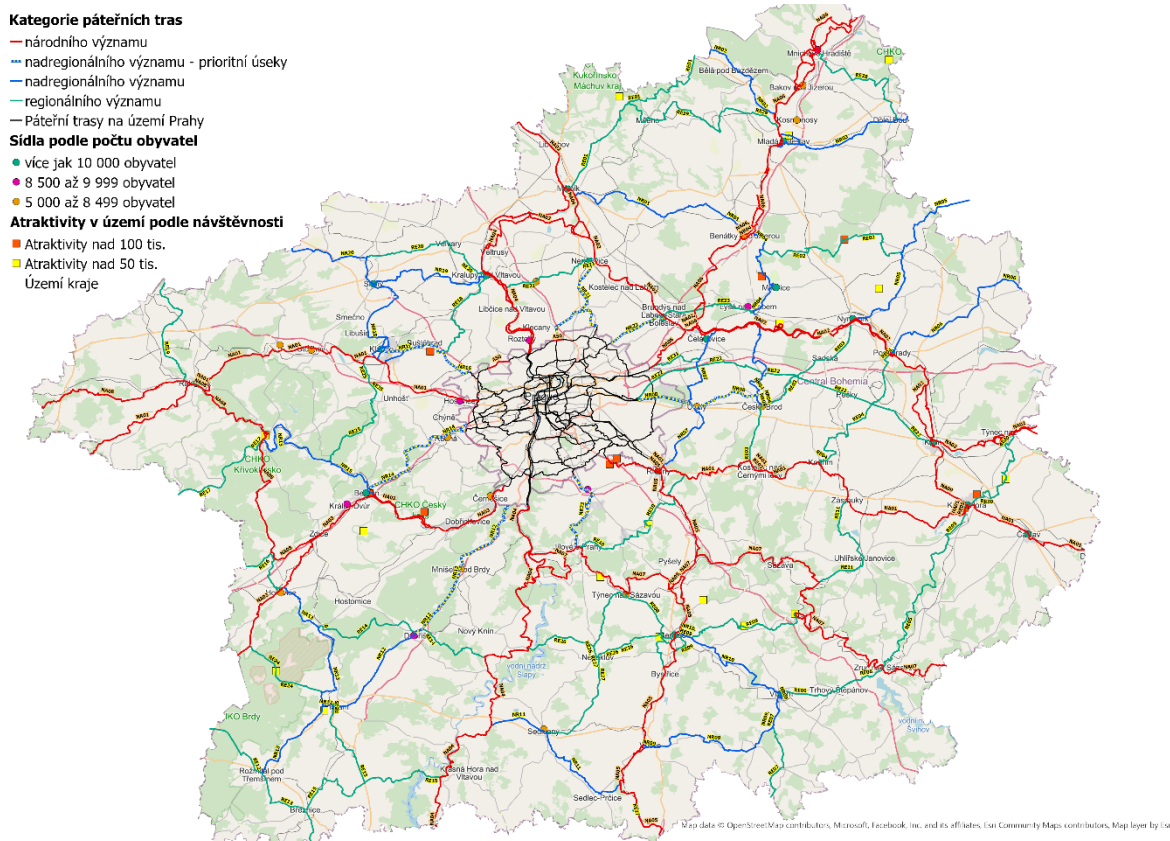
Posledním kritériem, které bylo vyhodnoceno, byla návaznost na páteřní trasy sousedních regionů. Vyhodnocena byla návaznost na tzv. nadřazené páteřní trasy Hl. města Prahy² a na hlavní trasy spojující Středočeský kraj se sousedními kraji.

Na základě všech uvedených kritérií proběhlo vyhodnocení stávajících páteřních tras v území s cílem identifikovat trasy, které nesplňují výše uvedená kritéria a měly by proto být ze sítě páteřních tras vyřazeny a určit lokality, kde je s ohledem na výše uvedená kritéria potřeba páteřní trasu doplnit. Zohledněny přitom byly i náměty, které byly od obcí získány v rámci provedeného dotazníkového šetření mezi obcemi, které proběhlo v období června až září 2023. Výsledný návrh sítě páteřních tras v kraji zobrazuje následující mapový přehled:

Obrázek 4 – Navrhovaná síť páteřních tras na území Středočeského kraje

¹ Návštěvnost turistických cílů 2022 – Tourdata

² Pražské zastupitelstvo označilo nadřazené cyklotrasy A1 až A9 za klíčové dopravní stavby – Městem na kole (mestemnakole.cz)



3.3 Popis navrhované sítě páteřních tras

Navrhovaná síť páteřních tras je členěna na tři úrovně tras dle jejich významu a priority. První úrovní jsou tzv. **páteřní trasy národního významu**. Tyto páteřní trasy zajišťují vzájemné propojení 21 sídel ORP na území Středočeského kraje, 6 dalších krajů s Prahou, často navazují na mezinárodní dálkové cyklotrasy a představují hlavní kostru páteřní sítě. Návaznou úrovní jsou tzv. **páteřní trasy nadregionálního významu**. Tyto trasy propojují hlavní rozvojová centra v kraji a zajišťují jejich napojení na páteřní trasy národního významu. Třetí úrovní jsou pak **páteřní trasy regionálního významu**, které zajišťují napojení významných spádových center na hlavní rozvojová centra v kraji a zajišťují propojení jednotlivých páteřních tras mezi sebou.

Výsledná síť páteřních tras na území Středočeského kraje je tvořena následujícími trasami:

Páteřní trasy národního významu

- **NA01** – páteřní trasa (CT 1), která zajišťuje propojení Plzeňského kraje se Středočeským, vzájemné propojení Rakovníka s Kladnem, navazuje na nadřazenou Pražskou páteřní trasu A6 a A3, propojuje hustě osídlené území východně od Prahy a Kutnou Horu s Čáslaví a pokračuje dále ve směru na Brno
- **NA02** – páteřní trasa (CT 2 Labská stezka), která vede podél řeky Labe, propojuje sídla 7 ORP, a pokračuje přes Ústecký kraj dále na území Německa
- **NA03** – páteřní trasa (CT 3) propojující Bavorsko, Plzeňský kraj, 3 sídla ORP a navazující na Pražskou nadřazenou páteřní trasu A1

- **NA04** – páteřní trasa (CT 7 Vltavská), vedoucí podél řeky Vltavy přes sídla 2 ORP a představující hlavní páteřní spojení s Jihočeským krajem a navazující na Pražskou nadřazenou páteřní trasu A1 a A2
- **NA05** – páteřní trasa CT 11 zajišťující propojení Hl. města Prahy přes nadřazenou páteřní trasu A3 s 3 sídly ORP a Středočeského a Jihočeského kraje
- **NA06** – páteřní trasa CT 17 Greenway Jizera vedoucí podél řeky Jizery přes 3 ORP, propojující Středočeský a Liberecký kraj a navazující na Pražskou nadřazenou páteřní trasu A9
- **NA07** – páteřní trasa CT 19 Posázavská, vedoucí podél řeky Sázavy
- **NA08** – páteřní trasa CT 39 propojující Karlovarský a Středočeský kraj a zajišťující propojení mezi páteřní trasou NA01 a NA03
- **NA09** – mezinárodní páteřní trasa Eurovelo 4 zajišťující propojení Kolína s Kutnou Horou a národních tras NA01 a NA02

Páteřní trasy nadregionálního významu:

- **NR01** – Mělník – Benátky nad Jizerou – trasa zajišťuje propojení NA01 Labská stezka a NA06 Greenway Jizera a zároveň propojení dvou spádových center v území
- **NR02** – Mladá Boleslav – Bělá pod Bezdězem – Doksy – trasa představuje napojení na Liberecký kraj, napojuje významnou atraktivitu – hrad Bezděz a zajišťuje propojení s páteřní trasou Mělník – Bezděz
- **NR03** – Mladá Boleslav – Dolní Bousov – trasa je navržena jako napojení na předpokládanou novou páteřní trasu v Královéhradeckém kraji, která dále pokračuje na Jičín. Trasa v daném místě navíc tvoří dojížďkovou trasu napojující obce na trase na spádové centrum Mladá Boleslav
- **NR04** – Benátky nad Jizerou – Český Brod – páteřní trasa propojující spádová centra Benátky nad Jizerou, Lysá nad Labem a Český Brod a propojující NA06 Greenway Jizera, Labskou Stezku a RE22 podél plánované trasy VRT Praha – Brno. Trasa rovněž napojuje atraktivitu Park Mirakulum u Milovic na okolní páteřní trasy.
- **NR05** – Nymburk – Rožďalovice – Kopidlno – trasa zajišťující napojení na sousední Královéhradecký kraj a propojení spádových center Nymburk a Rožďalovice
- **NR06** – Poděbrady – Střihov – trasa je navržena jako napojení na předpokládanou novou páteřní trasu v Královéhradeckém kraji, která dále pokračuje na Nový Bydžov
- **NR07** Říčany – Čelákovice – trasa propojující NA02 Labská stezka a NA01 a propojující spádová centra Čelákovice, Úvaly a Říčany
- **NR08** – Český rod – Běchovice – trasa propojující spádová centra Úvaly a Český Brod s Pražskou páteřní trasou A5
- **NR09** – Votice – Vlašim – trasa zajišťuje propojení Vlašimi na spádové centrum Votice a v návaznosti na trasu RE06 zajišťuje napojení trasy NA05 a NA07
- **NR10** – Benešov – Vlašim – Daměnice – trasa zajišťuje propojení dvou spádových center – Benešov – Vlašim a následně napojení na Jihočeský kraj

- **NR11** – Votice – Chramosty – trasa zajišťuje propojení spádových center Sedlčany a Votice
- **NR12** – Jíloviště – Dobříš – Příbram – trasa, která propojuje spádová centra ve směru dálnice D4 a zajišťuje jejich napojení na území Hlavního města Prahy
- **NR13** – Hořovice – Příbram – Rožmitál pod Třemšínem – trasa, která zajišťuje napojení spádových center
- **NR14** – Beroun – Chrášťany – trasa zajišťující napojení spádového centra Beroun na území Hlavního města Prahy
- **NR15** – Beroun – Křivoklát – trasa zajišťující propojení významné atraktivity v území a propojení NA08 a NA03
- **NR16** – Kněžves – Buštěhrad – trasa napojující spádové centrum Buštěhrad na území Hlavního města Prahy a propojující významnou atraktivitu v území
- **NR17** – Buštěhrad – Kladno – trasa napojující Buštěhrad se spádovým centrem Kladno
- **NR18** – Kladno – Slaný – trasa propojuje spádová centra v území a zajišťuje propojení pro dojížděku místních obyvatel do zaměstnání
- **NR19** – Kralupy nad Vltavou – Slaný – trasa propojuje spádová centra v území a zajišťuje propojení pro dojížděku místních obyvatel do zaměstnání
- **NR20** – Slaný – Zichovec – trasa zajišťuje napojení na páteřní trasy Ústeckého kraje
- **NR21** – Neratovice – Březiněves – trasa představuje propojení národní páteřní trasy NA02 s páteřní trasou na území Hlavního města Prahy, představuje rovněž propojení spádových obcí ve směru hlavních dojížděkových směrů na Prahu
- **NR22** – Brandýs nad Labem - Přezletice – trasa zajišťuje propojení spádového centra na páteřní trasu A4 Hlavního města Prahy
- **NR23** – Jílové u Prahy – Vestec – trasa zajišťuje spojení hustě osídleného území na budoucí stanici metra D a propojení páteřních tras Středočeského kraje na páteřní trasu A5 Hlavního města Prahy

Páteřní trasy regionálního významu:

- **RE01** – Mělník – Bezděz – trasa představuje napojení turisticky významné lokality CHKO Kokořínsko a hradu Bezděz na dálkovou páteřní trasu Labská
- **RE02** – Benátky nad Jizerou – Loučeň – Rožďalovice – trasa propojující spádové centrum Benátky nad Jizerou a spádové obce Loučeň a Rožďalovice, včetně napojení atraktivity zámek Loučeň
- **RE03** – Kostelec nad Černými Lesy – Český Brod – Nymburk – trasa zajišťuje propojení spádových center na trase a propojení NA01 a NA02
- **RE04** – Poděbrady – Kouřim – trasa zajišťující propojení spádových center a propojení NA01 a NA02 Labská stezka
- **RE05** – Zruč nad Sázavou – Kutná Hora – trasa zajišťuje propojení NA01 a NA07 Posázavská

- **RE08** – Benešov – Týnec nad Sázavou – trasa propojuje spádová centra a zajišťuje alternativní propojení NA07 a NA05
- **RE09** – Benešov – Český Šternberk – trasa propojuje spádová centra Benešov a Český Šternberk, napojuje atraktivitu Český Šternberk a propojuje NA05 a NA07
- **RE10** – Jílové u Prahy – Strančice – NA01 trasa zajišťuje propojení NA07, NA05 a NA01 a propojení spádových center v území
- **RE11** – Rataje nad Sázavou – Zásmyky – trasa propojuje páteřní trasy NA01 a NA07
- **RE12** – Rožmitál pod Třemšínem – Padrťské rybníky – trasa zajišťující propojení na páteřní trasy Plzeňského kraje
- **RE13** – Rožmitál pod Třemšínem – Březnice – Drahenice – trasa zajišťující napojení na trasy Jihočeského kraje
- **RE14** – Jince – Dobříš – Libčice – trasa zajišťující propojení spádových center a propojení NR13 a NA04
- **RE15** – Příbram – Přední Chlum – Březnice – trasa zajišťující propojení spádových center a propojení NR12, NA04 a RE13
- **RE16** – Točnick – Drozdov – trasa zajišťující napojení NA08 na páteřní trasy Plzeňského kraje
- **RE17** – Křivoklát – Zvíkovec – jedná se o trasu, která představuje napojení na Plzeňský kraj v trase navrhované nové páteřní trasy v okolí Berounky
- **RE18** – Kralupy nad Vltavou – Buštěhrad – trasa propojující spádová centra v území a zajišťující propojení NA01 a NA04
- **RE19** – Rakovník – Kounov – Žatec – jedná se o páteřní trasu zajišťující napojení na Ústecký kraj. Trasa je navržena tak, aby napomáhala napojení spádových obcí na Rakovník a zároveň představovala turisticky atraktivní trasu s tematickým zaměřením na „pivovary v území“
- **RE20** – Nová Ves – Velvary – Kralupy nad Vltavou – trasa propojující spádová centra v území
- **RE21** – Dolany nad Vltavou – Neratovice – trasa zajišťuje propojení NA04 a NA02, zároveň zajišťuje napojení spádových obcí na spádové centrum Kralupy nad Vltavou
- **RE22** – Praha Běchovice – Nehvizdy – Poříčany – Kolín trasa zajišťuje propojení podél plánované VRT Polabí a následné propojení obcí ve spádovém území na spádové centrum Kolín
- **RE23** – Brandýs nad Labem – Dvorce – Lysá nad Labem trasa zajišťuje propojení spádových center s vysokým potenciálem rozvoje cyklodopravy.
- **RE24** – Příbram – Nová Ves – trasa zajišťuje napojení CHKO Brdy na páteřní trasu NR13 a NA3
- **RE25** – Kladno – Nižbor – Beroun – trasa zajišťuje propojení dvou spádových center v území a zároveň propojení páteřních tras NA01 a NR15 / NA03
- **RE26** – Benešov – Nebřich – trasa zajišťuje propojení spádového centra Benešov, páteřní trasy NA04 a významné turistické lokality vodní nádrž Slapy
- **RE27** – Týnec nad Sázavou – Sedlčany – trasa zajišťuje propojení spádových center Týnec nad Sázavou, Neveklov a Sedlčany a zajišťuje propojení páteřních tras v území

- **RE28** – Mnichovo Hradiště – Dolní Bousov – trasa zajišťuje napojení CHKO Český ráj a propojení páteřních tras NA06 a NR03
- **RE29** – Mladá Boleslav – Mšeno – trasa zajišťuje propojení spádového centra Mladá Boleslav a CHKO Kokořínsko a propojení páteřních tras NA06 a RE01
- **RE30** – Kutná Hora – Týnec nad Labem – trasa propojuje spádová centra v území a napojuje dvě významné turistické atraktivity v území
- **RE31** – Nehvizdy – Zeleneč – trasa zajišťuje napojení obcí v zázemí Prahy na páteřní trasu A9 a představuje alternativní napojení obcí do doby vzniku RE22

Vedení všech nově navrhovaných páteřních tras je uvedeno jako orientační. Přesné vedení musí být s ohledem na cílový stav – vedení po separovaných cyklostezkách s asfaltovým povrchem, případně komunikacích s vyloučením automobilového provozu – v budoucnu zpřesněno vyhledávacími studii, které zjistí možnosti vedení tras s ohledem na majetkoprávní vztahy a další případné limity v území.

4. CÍLE A OPATŘENÍ PRO OBDOBÍ 2024–2030

4.1 Vazba Koncepce na národní a krajské strategické dokumenty

Základním strategickým dokumentem, na který Koncepce navazuje je národní **Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021-2030**, která navazuje na Dopravní politiku České republiky a Národní cyklostrategii, jejíž platnost skončila v roce 2020. Krajská koncepce na tu národní navazuje zejména v oblasti tzv. Podpory aktivní mobility, která se zaměřuje na vytváření podmínek pro plně aktivní mobilitu včetně cyklistiky. Hlavní provázanost lze přitom spatřovat zejména v následujících oblastech:

- Podpora zaplňování prázdných míst na cyklistické síti ze strany krajů,
- Podpora odstraňování bariér správců komunikací,
- Podpora odstraňování bariér ze strany Ministerstva zemědělství,
- Podpora systému Bike & Ride v uzlových bodech IDS,
- Podpora Navazující sítě nadřazených cyklostezek.

Kromě zmíněné národní úrovně, má zpracovaná Koncepce vazbu na několik strategických a koncepčních dokumentů Středočeského kraje. Mezi hlavní dokument, který představuje zastřešující koncepční materiál určující hlavní priority budoucího rozvoje regionu je **Strategie rozvoje územního obvodu Středočeského kraje na období 2019–2024, s výhledem do roku 2030**

Strategie pro další rozvoj kraje stanovuje 5 strategických směrů rozvoje, z nichž jsou pro oblast cyklistiky relevantní zejména:

- Region spokojených lidí – směr předpokládá vytvoření regionu, který využívá aktuální trendy ke zlepšování života obyvatel a buduje moderní dopravní infrastrukturu podporující nejen konkurenceschopnost regionu, ale i spokojenost obyvatel.

- Zelený region – směr předpokládá opatření řešící snížení znečištění ovzduší, včetně opatření podporujících ekologické způsoby dopravy včetně systémů sdílení jízdních kol apod.
- Soudržný region – směr předpokládá realizaci opatření snižující negativní dopady dojíždění obyvatel za prací do Prahy a opatření, která podpoří rozvoj periferních oblastí kraje, a to včetně opatření v oblasti rozvoje cestovního ruchu,

V návaznosti na zmíněné rozvojové směry navazuje Koncepce na Prioritní oblast 2: Cestovní ruch a Prioritní oblast 4: Doprava.

Druhým dokumentem, který má přímou návaznost na zpracovávanou koncepci je **Dopravní plán Středočeského kraje 2021-2025**. Zpracovaný dokument se zaměřuje na vyhodnocení aktuálního stavu a nastavení budoucího směru rozvoje veřejné dopravy v kraji. Dokument tak na koncepci Cyklistiky Středočeského kraje navazuje zejména v oblastech týkajících se podpory budování cyklistické infrastruktury s cílem zajištění propojení cyklistické a veřejné dopravy jako jsou systémy úchovy kol u parkovišť P+R a dopravních terminálů, podpora provozu vlakových linek zajišťujících dopravní obsluhu území vozidly uzpůsobenými k přepravě kol či podpora projektů integrujících kolo do veřejné dopravy.

Třetím dokumentem, který má přímou vazbu na zpracovávanou koncepci je **Program rozvoje cestovního ruchu ve Středočeském kraji**, zejména pak jeho Priorita 1 – Podpora nabídky a rozvoj potenciálu cestovního ruchu a opatření 1.2 Zkvalitnění dopravní dostupnosti a usnadnění mobility v cestovním ruchu v kraji, které se explicitně zaměřuje na podporu dobudování sítě cyklostezek a cyklotras v kraji.

Klíčová je rovněž návaznost na **Zásady územního rozvoje Středočeského kraje (ZUR)**. Ty pro zajištění udržitelného rozvoje území kraje stanovují 9 priorit, mezi nimiž je i priorita 7 zaměřená na vytváření podmínek pro stabilizaci a vyvážený rozvoj kraje včetně podpory rozvoje dálkových cyklostezek a cyklostezek v příměstském území hl. m. Prahy. ZUR v současné podobě nenavrhují koridory pro cyklistickou dopravu, obsahují však zásady pro usměrňování územního rozvoje jejichž cílem je maximálně podpořit budování segregovaných stezek s vyloučením automobilového provozu a navrhnout nahrazení cyklotras nezávisle vedenými cyklostezkami zejména v případě dálkových tras v území rozvojových oblastí. Systém páteřních tras vzešlý ze zpracované Koncepce bude podkladem pro zahrnutí páteřních tras do ZUR jako nadmístních koridorů cyklo dopravy / cyklistické infrastruktury.

Kromě výše uvedených koncepčních dokumentů s přímou vazbou na oblast cyklistiky má Koncepce dílčí vazbu na následující strategické dokumenty:

- **Krajský plán vyrovnávání příležitostí pro osoby se zdravotním postižením Středočeského kraje 2023–2025** – dokument specifikuje podporu pro rozvoj bezbariérových smíšených stezek, které budou využitelné jak pro cyklisty, tak pro pohyb handicapovaných osob
- **Koncepce ochrany přírody a krajiny Středočeského kraje na období 2018–2028** – Koncepce upozorňuje na ohrožení údolních niv rozvojem cyklostezek.

Všechny uvedené strategické dokumenty představují rámec, který zpracovaná Návrhová část Koncepce zohledňuje, případně je rozpracovává do podrobnější úrovně, která na výše uvedené dokumenty navazuje.

4.2 Stanovení cílů a strategické vize pro období let 2023–2030

Koncepce pro období let 2024–2030 zachovává 3 hlavní problémové oblasti:

- 1. Cyklistická doprava jako součást uceleného dopravního systému sloužícího pro mobilitu obyvatel v území, zejména pak pro každodenní dojížděku obyvatel na kole do zaměstnání, do škol, na úřady či za službami** – problémová oblast spočívá zejména v nutnosti dobudovat cyklistickou infrastrukturu sloužící ke každodenní dojížděce do škol, zaměstnání a za službami, budování opatření jako jsou lávky, či podjezdy na silnicích I., II. a III. třídy, železnici a dálniční síti a vybavení klíčových uzlů veřejné dopravy infrastrukturou pro bezpečnou úschovu kol.
- 2. Cyklistická doprava jako součást nabídky cestovního ruchu** – druhá problémová oblast spočívá v dobudování a následném využití cyklistické infrastruktury pro tvorbu produktů cestovního ruchu v oblasti cykloturistiky.
- 3. Řízení, koordinace a organizace rozvoje cyklistiky na úrovni kraje** – třetí problémová oblast spočívá v nastavení efektivního systému řízení rozvoje a údržby cyklistické infrastruktury.

V kontextu uvedených problémových oblastí stanovuje Koncepce následující **Vizi v cyklistické dopravě pro rok 2030**

- Cyklistická doprava je rovnocennou součástí dopravního systému krajské mobility a tvoří nedílnou součást dopravní infrastruktury, která celoročně slouží obyvatelům regionu k dojížděce do zaměstnání, do škol, za službami a rekreací.
- V kraji existuje ucelená souvislá síť páteřních tras, které zajišťují bezpečné a komfortní propojení hlavních spádových center a napojují významné turistické destinace v území, doplněná o související doplňkovou infrastrukturu nezbytnou pro plnohodnotné zapojení cyklistiky do systému dopravy v kraji a usnadňující její využívání jak obyvatelům, tak návštěvníkům regionu.
- Cykloturistika představuje nedílnou součást turistické nabídky regionu, region nabízí soubor atraktivních a konkurenceschopných produktů, které využívají potenciál cykloturistiky pro rozvoj území.
- Na úrovni Středočeského kraje existuje funkční systém plánování, rozvoje a údržby cyklistické infrastruktury v regionu, monitorující průběžný stav sítě.

Naplnění stanovené vize by mělo přispět k celkovému zlepšení v oblasti cyklo dopravy na území kraje, což by následně mělo způsobit následující **dlouhodobé dopady**:

- Nárůst podílu cyklo dopravy na celkové dělbě práce při cestě do práce, do škol a za službami jako důsledek zvýšení atraktivity cyklistiky zejména jako alternativy k individuální automobilové dopravě.
- Zvýšení podílu cestovního ruchu na ekonomice regionu v důsledku rozvoje nabídky pro cykloturistiku a tím zvýšení přílivu návštěvníků a prodloužení délky jejich pobytu.

- Snížení míry znečištění ovzduší a hluku způsobeného dopravou na území regionu, zejména pak v rozvojových centrech regionu a jejich okolí, které jsou negativními dopady dopavy zatíženy nejvíce.

Hlavní prioritou i na dále zůstává snaha vytvořit v regionu takové podmínky, které zajistí, aby se cyklo doprava stala nedílnou součástí celkového systému mobility obyvatel v regionu.

K tomu je zapotřebí vybudovat síť páteřních tras, které budou, pokud možno v celé své délce vedeny jako separované cyklostezky, případně budou vedeny po komunikacích s minimálním automobilovým provozem. Budovaná síť musí zajistit propojení významných sídelních center v regionu a to tak, aby vedení budovaných stezek v maximální možné míře kopírovalo hlavní dojíždkové směry, bylo co nejpřímější a ucelené, bez jakýchkoliv překážek či nebezpečných míst, komplikujících jejich využití. Aby síť páteřních tras plnila svoji roli efektivně, je rovněž potřeba zajistit, aby byla budována systematictěji tak, aby v konečném důsledku páteřní trasy pokrývaly celé území kraje a zajišťovaly propojení všech významných center či atraktivit v území.

V návaznosti na budovanou páteřní síť je potřeba zajistit kvalitní a funkční síť místních cyklostezek a cyklotras, které budou zajišťovat napojení jednotlivých lokalit a atraktivit v kraji na páteřní síť a plnit roli místních propojení. Prioritou v případě místních cyklotras zůstává dobudování sítě v místech, kde propojení cyklotrasami v současné době chybí, případně odstranění nebezpečných či nevyhovujících úseků, které využívají frekventovaných komunikací, komunikací s nevyhovujícím povrchem apod. V místech, kde stávající situace neumožňuje vedení trasy po komunikaci s vyloučeným automobilovým provozem, je vhodné podpořit takové vedení, které bude využívat místních, případně účelových komunikací s minimálním provozem, případně využije nově budovaných či obnovovaných polních a lesních cest.

Třetím krokem k zajištění optimálních podmínek pro rozvoj cyklo dopavy a cyklistiky je podpora začleňování cyklo dopavy do systému IDS a dobudování potřebné doplňkové infrastruktury, která podpoří integraci cyklo dopavy do ostatních dopravních modů.

Nedílnou součástí budování cyklistické infrastruktury je i podpora systematické přípravy a plánování vedení jednotlivých tras tak, aby navrhované trasy reflektovaly potřeby měst a obcí v území, případně aby zohledňovala změny, které v území nastanou např. v důsledku budování ostatní dopravní infrastruktury jako jsou dálnice, silnice I. třídy, železniční koridory apod.

Samozřejmou součástí je rovněž otázka zajištění průběžné údržby a oprav jednotlivých tras a stezek a jejich značení, která vyžaduje pravidelné investice a s tím související otázka systematické správy dat o cykloinfrastruktuře v území na bázi GIS.

Důležitou součástí Koncepce stále zůstává také podpora dalšího rozvoje souvisejících oblastí jako je terénní nebo sportovní cyklistika a podpora rozvoje cykloturistiky jako součástí nabídky cestovního ruchu kraje, podpora vzdělávání a osvěty.

Nezbytným předpokladem pro naplnění výše uvedené vize je rovněž zajištění potřebných finančních prostředků pro podporu jednotlivých obcí na území Středočeského kraje, tak aby tyto byly schopny realizovat výstavbu cykloopatření na místní a regionální úrovni.

4.3 Návrh strategie

Pro naplnění stanovených cílů a dosažení formulované strategické vize, navrhuje Koncepce strategii založenou na souboru 16 opatření, která je členěna do 5 následujících priorit:

PRIORITA A. Budování sítě páteřních tras v kraji

- **Opatření A.1.** Zpracování studií zaměřených na zpřesnění vedení národních páteřních tras v území
- **Opatření A.2.** Příprava a realizace projektů zaměřených na rozvoj a údržbu nadregionálních a regionálních páteřních tras
- **Opatření A.3.** Zajištění realizace projektů zaměřených na rozvoj a údržbu národních páteřních tras a prioritních úseků nadregionálních páteřních tras
- **Opatření A.4.** Zjištění majetkoprávního vypořádání místních a účelových komunikací u kterých realizaci případně údržbu bude zajišťovat Středočeský kraj
- **Opatření A.5.** Zajištění zahrnutí Odboru územního plánování a stavebního řádu do připomínkovacího procesu UPD obcí

PRIORITA B. Rozvoj a údržba sítě místních cyklostezek a cyklotras

- **Opatření B.1.** Posuzování vhodnosti začleňování cyklistické infrastruktury do dopravních staveb (silnice, železnice) v regionu
- **Opatření B.2.** Začleňování cyklistické infrastruktury do staveb silnic II. III. třídy
- **Opatření B.3.** Začleňování cyklistické infrastruktury do dopravních staveb nadregionálního významu (silnice, železnice) v regionu
- **Opatření B.4.** Příprava a realizace projektů zajišťujících rozvoj a údržbu místních tras, včetně projektů na rozvoj a obnovu značení

PRIORITA C. Integrace cyklistické dopravy do systému dopravní obslužnosti regionu

- **Opatření C.1.** Začleňování cyklistické dopravy do systému IDS v kraji a PID
- **Opatření C.2.** Budování cyklistické infrastruktury podporující intermodální provázanost cyklistické dopravy s ostatními druhy dopravy v regionu

PRIORITA D. Využití sítě cyklostezek a cyklotras pro rozvoj cestovního ruchu

- **Opatření D.1.** Tvorba nových produktů využívajících síť cyklostezek a cyklotras v kraji
- **Opatření D.2.** Prezentace stávajících produktů a nabídky cykloturistiky v regionu

PRIORITA E. Řízení a koordinace rozvoje cyklistiky a cykloturistiky

- **Opatření E.1.** Rozvoj a efektivní využitá databáze dat o cyklistické infrastruktuře v regionu
- **Opatření E.2** Distribuce dat o cyklistické infrastruktuře ve formě open data
- **Opatření E.2.** Vzdělávání a osvěta s cílem zvýšení zájmu obyvatel o cyklo dopravu

4.4 Definice priorit a opatření

4.4.1 Priorita A: Budování sítě páteřních tras v kraji

Základním prvkem rozvoje cyklistiky na území Středočeského kraje budování ucelené sítě páteřních tras, které zajišťují propojení hlavních center v regionu, napojení významných atraktivit v území a vytváří základní trasy v území, na které následně navazují místní cyklotrasy a cyklostezky. Navrhovaná páteřní síť je tvořena 3 kategoriemi páteřních tras, a to národními páteřními trasami, nadregionálními páteřními trasami a regionálními páteřními trasami.

Vybrané páteřní trasy jsou v území již vyznačeny. V mnoha případech však vedou po frekventovaných komunikacích nebo komunikacích s nevyhovujícím povrchem. V případě nově navrhovaných tras jejich vedení dosud nebylo zpřesněno ani vyznačeno v území. Aby mohly páteřní trasy plnit roli základního skeletu na který budou následně navazovat místní cyklostezky a cyklotrasy, je důležité, aby byly v celé své délce vedeny po komunikacích s vyloučeným provozem automobilů, případně po komunikacích s minimálním provozem automobilů a aby systematicky pokrývaly celé území kraje. Pro naplnění tohoto cíle obsahuje Prioritní osa A následující opatření:

4.4.1.1 Opatření A.1. Zpracování studií zaměřených na zpřesnění vedení národních páteřních tras v území

Cílem prvního opatření je zajistit koncepční a systémovou přípravu projektů, které povedou na základě spolupráce všech dotčených subjektů (obcí podél dané trasy, dobrovolných svazků obcí, správců komunikací apod.) k postupnému dobudování sítě páteřních tras v kraji tak, aby budované trasy splňovaly následující kritéria:

- Bezpečné vedení trasy, a to jak z pohledu vedení po komunikacích s vyloučením automobilové dopravy, případně komunikacích s minimálním provozem, tak z pohledu kvality povrchu (všechny páteřní trasy realizované Středočeským krajem jsou předpokládány s asfaltovým povrchem, který umožní bezproblémové využití tras pro dojížděku do zaměstnání za zhoršených povětrnostních podmínek), a minimalizace problémových míst v podobě křížení frekventovaných komunikací, prudkých stoupání či klesání apod. Důležitá je rovněž návaznost na páteřní trasy na území Hlavního města Prahy a na území sousedních krajů.
- Vedení tras ve směru hlavních dojížděkových proudů a v co nejpřímějším směru tak, aby budované páteřní trasy byly dostatečně atraktivní alternativou vůči individuální automobilové dopravě.
- Maximální provázanost páteřních tras se všemi ostatními druhy dopravy s cílem zajistit jejich bezproblémovou dostupnost jak pro místní obyvatele, tak pro návštěvníky regionu.
- Bezproblémové a srozumitelné značení páteřních tras tak, aby byl cyklistům umožněn plynulý pohyb po jednotlivých páteřních trasách, a to včetně přechodu mezi trasami na území sousedních krajů.

Primárním cílem opatření je zajistit zpracování vyhledávacích studií u páteřních tras národního významu, které dosud nebyly v území zafixovány a jejich stabilizace v ZUR formou vymezení koridorů nadmístního významu jako veřejně prospěšných staveb.

Zodpovědným subjektem za přípravu vyhledávacích studií je Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor veřejné mobility, který zajistí předání podnětu na doplnění zásad územního rozvoje o podmínky

koridorů nadmístního významu, vymezení veřejně prospěšných staveb, podává podněty ke změnám územních plánů jednotlivých obcí a následně také předává projekty k realizaci Krajské správě a údržbě silnic. Zpracované vyhledávací studie, budou zpracovány v podobě územní studie a podkladu pro rozhodování v území, aby bylo možné provést jejich registraci v evidenci územně plánovací činnosti. Výsledky jednotlivých studií budou podány jako podnět pro aktualizaci ZUR a následně předány KSUS k další přípravě projektové dokumentace a následné realizaci.

V rámci opatření je předpokládána realizace následujících aktivit:

Zpracování vyhledávacích studií s cílem upřesnění vedení jednotlivých páteřních tras národního významu

Prvním krokem pro přípravu jednotlivých páteřních tras národního významu a vybraných prioritních úseků nadregionálních páteřních tras je zpracování vyhledávacích studií, které prověří možnosti vedení příslušné páteřní trasy a navrhnou způsob řešení příslušné páteřní trasy tak, aby jednotlivé trasy vedly po komunikacích s vyloučením automobilového provozu, optimálně ve směru, který přispěje ke zlepšení podmínek pro dojížděku do zaměstnání pro místní obyvatele a zároveň bude dostatečně atraktivní pro případné návštěvníky regionu. Zpracovaná vyhledávací studie bude následně předána KSÚS k další přípravě projektové dokumentace a následné realizaci. Problémová místa budou označena v ZUR jako úkol ke zpřesnění v územních plánech.

Zodpovídá: Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor veřejné mobility

Spolupráce: Odbor územního plánování a stavebního řádu, Dobrovolné svazky obcí, obce a města v regionu, Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, DMO turistických oblastí, MAS

Možné financování: Rozpočty dotčených měst a obcí
Rozpočet Středočeského kraje

4.4.1.2 Opatření A.2. Příprava a realizace projektů zaměřených na rozvoj a údržbu nadregionálních a regionálních páteřních tras

V návaznosti na síť páteřních tras národního významu, je potřeba zajistit budování a rozvoj páteřních tras nadregionálního a regionálního významu. V případě těchto tras je role Středočeského kraje zejména koordinační. Kraj musí zajistit, aby plánované vedení těchto páteřních tras odpovídalo stanoveným parametrům a aby budované páteřní trasy zohledňovaly potřeby regionu jako celku. V rámci opatření je předpokládána realizace následujících aktivit:

Zpracování vyhledávacích studií s cílem upřesnění vedení jednotlivých páteřních tras nadregionálního a regionálního významu

Prvním krokem pro přípravu jednotlivých páteřních tras by mělo být zpracování vyhledávacích studií, které prověří možnosti vedení příslušné páteřní trasy a navrhnou způsob řešení příslušné páteřní trasy tak, aby odpovídala stanoveným parametrům.

Zpracované vyhledávací studie, budou zpracovány v podobě územní studie a podkladu pro rozhodování v území, aby bylo možné provést jejich registraci v evidenci územně plánovací činnosti. Výsledky jednotlivých studií budou ve formě podnětu podány jako podnět pro aktualizaci ZUR a pro UP obcí.

Příprava a realizace dotačních programů podporujících přípravu a následnou realizaci stavebních projektů na vybudování jednotlivých páteřních tras

Návazným krokem je pak zajištění podpory pro realizaci jednotlivých investičních projektů. Středočeský kraj bude budování páteřních tras nadregionálního a regionálního významu podporovat formou dotačních programů, které napomohou jednotlivým městům a obcím se získáním potřebného financování ze SFDI, IROP a případných dalších dotačních programů, případně usnadní realizaci vybraných projektů z vlastních zdrojů měst a obcí v regionu.

Zodpovídá:	Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor veřejné mobility
Spolupráce:	Dobrovolné svazky obcí, obce a města v regionu, Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, DMO turistických oblastí, MAS
Možné financování:	Středočeský Fond cyklistické infrastruktury Rozpočty dotčených měst a obcí Rozpočet Středočeského kraje

4.4.1.3 Opatření A.3. Zajištění realizace projektů zaměřených na rozvoj a údržbu národních páteřních tras a prioritních úseků nadregionálních páteřních tras

V návaznosti na zpracované vyhledávací studie je potřeba zajistit zpracování potřebné projektové dokumentace a vlastní realizaci jednotlivých projektů. V případě problémových míst se pak jedná o přímé zpracování projektové dokumentace a realizaci potřebných opatření.

Zodpovědným subjektem za budování páteřních tras národního významu a vybraných prioritních úseků nadregionálních páteřních tras je Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, a to jak v případě budování nových tras, tak v případě odstraňování problémových či nebezpečných úseků na již vybudovaných trasách.

Za prioritní úseky nadregionálních páteřních tras jsou považovány zejména úseky, které zajišťují napojení Středočeského kraje na nadřazené páteřní trasy na území Hl. města Prahy, případně úseky nadregionálních páteřních tras, které lze díky vysoké intenzitě dojížděky v daném směru označit za klíčové prvky cyklistické dopravní infrastruktury.

V rámci opatření je předpokládána realizace následujících aktivit:

Příprava projektové dokumentace a realizace projektů na optimalizaci, doplnění a rozvoj páteřních tras národního významu a vybraných prioritních úseků nadregionálních páteřních tras

Příprava projektové dokumentace a následná realizace projektů pro rozvoj páteřních tras národního významu a vybraných prioritních úseků nadregionálních páteřních tras v návaznosti na zpracované vyhledávací studie zpřesňující vedení jednotlivých tras v území.

Příprava projektové dokumentace a realizace projektů zaměřených na odstranění problémových míst na síti páteřních tras národního významu a vybraných prioritních úseků nadregionálních páteřních tras

Kromě budování nových páteřních tras, případně optimalizaci stávající sítě je potřeba zajistit přípravu projektové dokumentace a realizaci projektů zaměřených na odstranění problémových míst na těchto trasách.

Zodpovídá:	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje
Spolupráce:	Dobrovolné svazky obcí, obce a města v regionu, Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor veřejné mobility, DMO turistických oblastí, MAS
Možné financování:	Integrovaný regionální operační program SFDI Středočeský Fond cyklistické infrastruktury Rozpočty dotčených měst a obcí Rozpočet Středočeského kraje

4.4.1.4 Opatření A.4. Zjištění majetkoprávního vypořádání místních a účelových komunikací u kterých realizaci případně údržbu bude zajišťovat Středočeský kraj

Nedílnou součástí přípravy realizace jednotlivých projektů je potřeba zajistit majetkoprávní vypořádání dotčených místních a účelových komunikací, a to jak v době výstavby cyklistické infrastruktury, tak v rámci následné údržby vybudované cyklistické infrastruktury. Předmětem opatření je proto příprava podkladů pro majetkové vypořádání místních a účelových komunikací dotčených realizací některé z páteřních tras, a to jak ve fázi realizace dané infrastruktury, tak ve fázi následné údržby dané infrastruktury.

Příprava podkladů pro majetkoprávní vypořádání a dojednání vzájemné spolupráce dotčených obcí při údržbě dotčené infrastruktury

Jako podklad pro majetkoprávní vypořádání je potřeba připravit odhad ceny dotčené infrastruktury a návazné smluvní podklady, které budou předloženy příslušným orgánům kraje a dotčených obcí k projednání a schválení s možností zajištění majetkoprávního vypořádání ve smyslu z. 416/2009 Sb. tak, že kupní cena bude až do výše ceny stanovené znaleckým posudkem vynásobené koeficientem 8, resp. 1,5.

V případě údržby se jedná o přípravu smluvních podkladů na jejichž základě bude dojednána vzájemná spolupráce kraje a dotčených obcí při údržbě vybudované infrastruktury, včetně vypořádání nákladů na provádění této údržby.

- Zodpovídá:** Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje
- Spolupráce:** Dobrovolné svazky obcí, obce a města v regionu, MAS, Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor veřejné mobility
- Možné financování:** Rozpočty měst a obcí v regionu
Rozpočet Středočeského kraje

4.4.1.5 Opatření A.5. Zajištění zahrnutí Odboru veřejné mobility (OVM) do připomínkovacího procesu UPD obcí

Cílem opatření je zajištění zahrnutí OVM do připomínkovacího procesu UPD obcí jako oprávněného investora, aby mohl zajistit připomínkování jednotlivých zpracovávaných UPD obcí v kraji s cílem zajištění zohlednění návrhů a opatření obsažených v cyklokonceptu v připravované dokumentaci.

V rámci aktivity by mělo dojít k realizaci procesu, který zajistí, že bude OVM zařazen mezi dotčené subjekty v rámci připomínkovacího procesu zpracování UPD obcí na území kraje. OVM bude následně ve spolupráci s KSÚS zajišťovat vznášení potřebných podnětů a připomínek tak, aby záměry obsažené v Cyklokonceptu byly promítnuty do všech dotčených UPD.

- Zodpovídá:** Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor veřejné mobility
- Spolupráce:** Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu (ÚSŘ), Dobrovolné svazky obcí, obce a města v regionu
- Možné financování:** Rozpočet Středočeského kraje

Souhrnný přehled zaměření jednotlivých opatření v rámci Priority A uvádí následující tabulka doplněná o mapový přehled dotčených páteřních tras.

Tabulka 1 – Přehled opatření v rámci Priority A

Dotčené páteřní trasy	Opatření	Předpokládané aktivity	Zodpovědný subjekt	Předpokládaný nositel projektů	Spolupracující subjekty	Financování
Národní páteřní trasy	Opatření A.1. Zpracování studií zaměřených na zpřesnění vedení národních páteřních tras v území	- vyhledávací studie	OVM	OVM	Dobrovolné svazky obcí, obce a města v regionu, KSUS, DMO turistických oblastí, MAS	- Rozpočty dotčených měst a obcí - Rozpočet Středočeského kraje
	Regionální	Opatření A.2. Příprava a realizace projektů zaměřených na rozvoj a údržbu nadregionálních a regionálních páteřních tras	- vyhledávací studie	OVM	SČK / Obce a města	Dobrovolné svazky obcí, obce a města v regionu, KSUS, DMO turistických oblastí, MAS
- dotační programy na podporu realizace			Obce a města			
Nadregionální páteřní trasy	Opatření A.3. Zajištění realizace projektů zaměřených na rozvoj a údržbu národních páteřních tras a prioritních úseků nadregionálních páteřních tras	- projektová dokumentace - realizace stavebních projektů na výstavbu nových stezek	KSUS	KSUS	Dobrovolné svazky obcí, obce a města v regionu, OVM, DMO turistických oblastí, MAS	- IROP - SFDI - FCI - Rozpočty dotčených měst a obcí - Rozpočet Středočeského kraje
		- projektová dokumentace - realizace stavebních projektů na odstranění kritických míst	KSUS	KSUS		
	Národní páteřní trasy	Opatření A.4. Zjištění majetkoprávního vypořádání místních a účelových komunikací u kterých realizaci případně údržbu bude zajišťovat Středočeský kraj	- příprava podkladů pro majetkoprávní vypořádání - příprava podkladů pro spolupráci při údržbě	KSUS	KSUS	Dobrovolné svazky obcí, obce a města v regionu, OVM, MAS

Koncepce rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji na období 2024 – 2030

	<i>Opatření A.5. Zajištění zahrnutí Odboru veřejné mobility do připomínkovacího procesu UPD obcí</i>	<i>- zajištění zahrnutí OVM do procesu připomínkování UPD obcí kraje</i>	<i>OVM</i>	<i>KSUS</i>	<i>ÚSŘ Obce a města</i>	<i>- Rozpočet Středočeského kraje</i>
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------	------------	-------------	-----------------------------	---------------------------------------

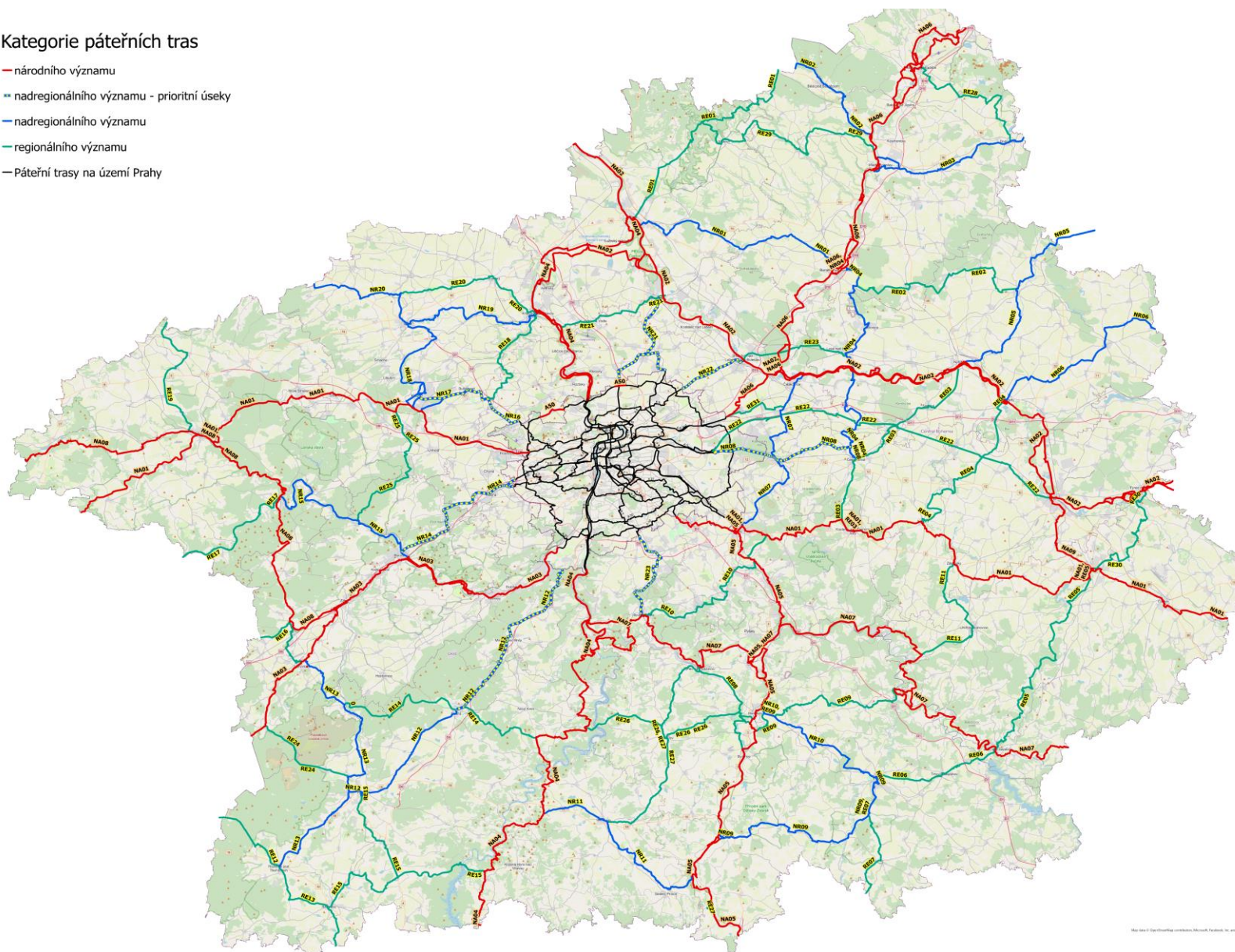
Rozmístění jednotlivých dotčených páteřních tras uvádí i následující mapový přehled, který rovněž obsahuje zakres prioritních úseků nadregionálních páteřních tras.

Obrázek 5 – Přehled opatření v rámci Priority A

Koncepce rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji na období 2024 – 2030

Kategorie páteřních tras

- národního významu
- nadregionálního významu - prioritní úseky
- nadregionálního významu
- regionálního významu
- Páteřní trasy na území Prahy



4.4.2 Priorita B: Rozvoj a údržba sítě místních cyklostezek a cyklotras

Přestože základním prvkem cyklo infrastruktury jsou páteřní trasy, nedílnou součástí celkové sítě jsou i místní cyklostezky a cyklotrasy, které na páteřní trasy navazují a zajišťují potřebná propojení v území a napojení území na vybudované páteřní trasy.

Stávající síť místních cyklotras v kraji vykazuje výrazné disparity. V kraji existují místa, kde je stávající síť relativně hustá a budoucí aktivity by se měly soustředit zejména na zlepšení komfortu či bezpečnosti vedení jednotlivých tras. Z dostupných dat je však zřejmé, že v kraji existují i lokality, kde je dosud pokrytí nedostatečné. Obecně lze říci, že stávající síť vykazuje následující nedostatky:

- chybějící či nedořešené úseky ve vybraných částech území – v kraji existují v kraji lokality, kde propojení na lokální úrovni chybí, případně je potřeba reagovat na změnu, která byla v území způsobena např. v důsledku řešení pozemkových úprav či budování obchvatů sídel, dálnic, přeložek silnic I. a II. třídy a budování či modernizace železničních tratí;
- existence nebezpečných úseků – v mnoha případech se i na místní trase vyskytují nebezpečné úseky v podobě nebezpečných křížení, frekventovaných úseků s intenzivní automobilovou dopravou, úseků s nebezpečným povrchem apod.

Priorita se proto zaměřuje na doplnění sítě místních cyklostezek a cyklotras v místech, kde v současné době propojení na lokální úrovni zcela chybí, změny vedení tras v lokalitách, kde došlo k změně podmínek v území, případně odstranění nebezpečných a nevyhovujících úseků na síti místních cyklostezek a cyklotras. Při řešení jednotlivých nedostatků je vhodné podpořit prioritně odstranění nebezpečných míst s nejvyšší prioritou, a to ať již v důsledku počtu nehod na daném úseku, nebo např. počtem cyklistů, kteří daným úsekem pravidelně projíždí.

Velmi důležitou součástí realizace priority je začleňování cyklistické infrastruktury do připravovaných dopravních staveb tak, aby byla jejich automatickou součástí. I v případě místních tras je vhodné zajistit, aby jednotlivé trasy byly vybavené alespoň doprovodnou infrastrukturou, jako jsou odpočívadla a chráněná úložiště kol zejména v místech důležitých křižovatek či uzlových bodů, ve kterých se tyto trasy napojují na ostatní dopravní infrastrukturu. Prioritní osa B v kontextu výše uvedeného obsahuje následující opatření:

4.4.2.1 Opatření B.1. Posuzování vhodnosti začleňování cyklistické infrastruktury do dopravních staveb (silnice, železnice) v regionu

Jedním z faktorů, který výrazným způsobem ovlivňuje rozvoj cyklistické infrastruktury je proces přípravy a realizace dopravních staveb zaměřených na modernizaci silniční a železniční sítě v kraji. Tyto stavby jsou v současné době často realizovány bez potřebné integrace cyklistické infrastruktury, díky čemuž v regionu vznikají nové bariéry, které pohyb cyklistů komplikují či zcela znemožňují. Integrace cyklistické infrastruktury do těchto staveb je přitom často velmi jednoduchá a díky využití souběhu realizace často i výrazně levnější než následné samostatné řešení nápravných opatření, která se snaží vzniklou bariéru překonat či odstranit.

Cílem tohoto opatření je nastavit takové podmínky, které zajistí, že každá dopravní stavba, která je na území Středočeského kraje připravována, projde posouzením, zda je vhodné integrovat do její realizace cyklistickou infrastrukturu či nikoliv.

Posouzení by měl provádět Odbor veřejné mobility, který je zodpovědný za rozvoj cyklostezek a cyklotras na území kraje a který disponuje údaji o záměrech jednotlivých obcí, problémových místech a dalších informacích, které jsou nezbytné pro posouzení, zda je v daném místě vhodné začlenit cyklistickou infrastrukturu do připravované stavby či nikoliv. To platí jak v případě staveb připravovaných v gesci KSÚS, tak v staveb v gesci SŽ či ŘSD, u kterých je kraj připomínkovým místem a je proto možné případné požadavky vznášet i u těchto staveb. V rámci opatření je předpokládána realizace následujících aktivit:

Zpracování posouzení vhodnosti integrace cyklistické infrastruktury do staveb připravovaných na krajské úrovni

KSÚS Středočeského kraje si před zahájením přípravy jakékoliv dopravní stavby na území Středočeského kraje vyžádá stanovisko Odboru veřejné mobility. OVM na základě obdržené žádosti zpracuje posouzení vhodnosti začlenění cyklistického opatření do dané dopravní stavby s využitím Metodiky integrace cyklistické infrastruktury na silnice II. a III. třídy za účelem zvyšování bezpečnosti a prostupnosti území, která je součástí příloh této Koncepce.

Zpracování posouzení na vhodnost integrace cyklistické infrastruktury do staveb připravovaných na státní úrovni

Krajský úřad je připomínkovým místem pro dopravní stavby realizované na národní úrovni. V rámci připomínkování jakékoliv stavby realizované v gesci ŘSD, SŽ a ŘVC bude OVM požádáno o zpracování stanoviska k příslušné stavbě. OVM na základě obdržené žádosti zpracuje posouzení vhodnosti začlenění cyklistického opatření do dané dopravní stavby s využitím Metodiky integrace cyklistické infrastruktury na silnice II. a III. třídy za účelem zvyšování bezpečnosti a prostupnosti území, která je součástí příloh této Koncepce.

Zodpovídá: Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor veřejné mobility

Spolupráce: Dobrovolné svazky obcí, obce a města v regionu, KSÚS, ŘSD, SŽ, ŘVC, MAS

Možné financování: Rozpočet Středočeského kraje

4.4.2.2 Opatření B.2. Začleňování cyklistické infrastruktury do staveb silnic II. a III. třídy

V případě, že bude posouzení potřeby začlenění cyklistické infrastruktury do budovaných dopravních staveb kladné a OVM v rámci svého posudku doporučí začlenění cyklistické infrastruktury do příslušné stavby, zajistí KSÚS v souladu s Metodikou v příloze č. 2 zohlednění příslušného doporučení v rámci připravované projektové dokumentace a následně i v rámci realizace příslušného investičního opatření.

Realizace opatření pro integraci cyklistické infrastruktury do staveb připravovaných na krajské úrovni

V případě, že bude posudek zpracovaný OVM na základě předložené žádosti negativní, bude KSÚS pokračovat standardním způsobem, v případě že stanovisko bude kladné, bude příprava příslušné

stavby probíhat tak, aby již na úrovni projektové dokumentace, byla součástí i potřebná cyklistická infrastruktura, která zajistí minimalizaci negativních dopadů vznikající bariéry (lávky pro cyklisty, podjezdy, nadjezdy apod.), případně zajistí zlepšení podmínek pro rozvoj cyklistiky a pohyb cyklistů v dané části regionu (cyklopruhy, cyklostezky apod.).

Zodpovídá: KSÚS

Spolupráce: Dobrovolné svazky obcí, obce a města v regionu, MAS

Možné financování: Rozpočet Středočeského kraje

4.4.2.3 Opatření B.3. Začleňování cyklistické infrastruktury do dopravních staveb nadregionálního významu (silnice, železnice, vodní cesty) v regionu

V případě, že bude posouzení potřeby začlenění cyklistické infrastruktury do příslušné dopravní stavby kladné a OVM v rámci svého posudku doporučí začlenění cyklistické infrastruktury do příslušné stavby, zajistí KSÚS aby investor dané stavby na národní úrovni (ŘSD, SŽ a ŘVC) zohlednil příslušné doporučení v rámci připravované projektové dokumentace a následně i v rámci realizace dotčeného investičního opatření.

Zároveň podá OVM podnět k doplnění do podmínek koridoru nadmístního významu příslušné dopravní stavby tak, aby potřeba realizace příslušného integračního opatření byla zajištěna i na úrovni příslušné územně plánovací dokumentace (ZUR a návazné UPD jednotlivých obcí)

Realizace opatření pro integraci cyklistické infrastruktury do staveb připravovaných na státní úrovni

Stejným způsobem bude postupováno i v případě, že se jedná o stavbu realizovanou některým ze subjektů spadajících pod Ministerstvo dopravy ČR (ŘSD, SŽ, ŘVC). Krajský úřad je v těchto případech připomínkovým místem pro připravované dopravní stavby realizované na národní úrovni.

Pokud bude posudek k dané připravované stavbě negativní, bude příprava pokračovat standardním způsobem, v případě že stanovisko bude kladné, bude Krajský úřad v rámci připomínkování po investorovi požadovat, aby součástí příslušné stavby byla i potřebná cyklistická infrastruktura, která zajistí minimalizaci negativních dopadů vznikající bariéry (lávky pro cyklisty, podjezdy, nadjezdy apod.), případně zajistí zlepšení podmínek pro rozvoj cyklistiky a pohyb cyklistů v dané části regionu. Koordinaci a dohled nad realizací opatření zajistí KSÚS.

Zodpovídá: ŘSD, SŽ, ŘVC, Pořizovatel ZUR

Spolupráce: Dobrovolné svazky obcí, obce a města v regionu, KSÚS, OVM, MAS

Možné financování: Rozpočet Středočeského kraje

4.4.2.4 Opatření B.4. Příprava a realizace projektů zajišťujících rozvoj a údržbu místních tras, včetně projektů na rozvoj a obnovu značení

Stejně jako v případě páteřních tras, i v případě místních tras je důležité zajistit, aby jednotlivá propojení v území byla smysluplná, bezpečná a přispívala k napojení území na budované páteřní trasy. Cílem opatření je proto podpořit prostřednictvím koordinace a realizace dotačních programů zpracování cyklogenerelů dobrovolných svazků obcí, měst a obcí, s cílem vyhodnocení situace v území a navržení opatření pro doplnění stávající sítě tak, aby došlo k odstranění všech problémových míst v území, případně zohlednění nových podmínek, jako jsou například nové cesty vytvořené v rámci pozemkových úprav, nebo například nově budované trasy dálnic či železničních tratí. Cyklogenerely by měly ke svému zpracování v maximální možné míře využívat potenciál pro obnovu zaniklých cest v území a tím přispět nejen k rozvoji cyklistické infrastruktury, ale též k rozvoji zelené infrastruktury v území.

Na zpracované generely by pak měla navázat koncepční příprava jednotlivých investičních projektů pro realizaci potřebných opatření k odstranění nebezpečných úseků či úprav sítě.

Každý z připravovaných projektů by měl přitom stejně jako v případě páteřních tras splňovat následující kritéria:

- Bezpečné vedení trasy po méně frekventovaných komunikacích či v optimálním případě po cyklostezkách či komunikacích s vyloučením automobilového provozu
- Multimodalita a provázanosti tras se všemi ostatními druhy dopravy s cílem zajistit jejich bezproblémovou dostupnost jak pro místní obyvatele, tak pro návštěvníky regionu.
- Srozumitelné a přehledné značení tras odpovídající platným legislativním předpisům a vyhláškám.

V rámci opatření je předpokládána realizace následujících aktivit:

Zpracování a aktualizace cyklogenerelů dobrovolných svazků obcí, měst a obcí

Jednou z aktivit k naplnění cílů opatření je příprava koncepčních dokumentů, které zajistí vyhodnocení situace v daném území a navrhnou vhodné úpravy či doplnění sítě tak, aby byly odstraněny nebezpečné úseky, nebo doplněny chybějící trasy a propojení v území. Každý ze zpracovaných generelů by přitom měl splňovat následující minimální požadavky:

- *Zpracování pro území, ve kterém v současné době propojení zjevně chybí nebo pro území ve kterém dochází ke změnám vyvolaným např. výstavbou nové dopravní infrastruktury (dálnice, železniční koridor)*
- *Zpracovaný generel musí navrhnout vedení tras, které bude odsouhlasené všemi dotčenými obcemi a správci komunikací*
- *Generel zmapuje stávající stav sítě cyklostezek a cyklotras v území a zmapovaná data předá v digitální podobě ve struktuře, která bude odpovídat potřebám kraje*

Zpracování generelů je v gesci jednotlivých měst a obcí, případně dobrovolných svazků obcí v území. Rolí Středočeského kraje je podpořit zpracování cyklogenerelů metodicky tak, aby zpracovaný generel svým obsahem a kvalitou sloužil potřebám Kraje a mohl plnit výše uvedenou roli, případně podpořit zpracování cyklogenerelů vytvořením dotačního programu, který zpracování generelu v prioritních částech území podpoří.

Příprava a realizace projektů zaměřených na odstranění nebezpečných míst případně optimalizaci a doplnění sítě místních tras

V návaznosti na zpracované generely by mělo dojít k přípravě a realizaci investičních projektů zaměřených na odstranění identifikovaných problémových či nebezpečných míst. Jednotlivé projekty budou připravovány v gesci jednotlivých měst a obcí. Rolí Středočeského kraje je přípravu projektů podpořit prostřednictvím koordinace přípravy dané stavby, tak aby zohledňovala požadavky na propojení v daném území, případně podporou zpracování projektové dokumentace pro podobné vybrané důležité projekty v rámci dotačních programů kraje.

Průběžné provádění údržby značených cyklotras a provádění optimalizace značení na úrovni obcí a dobrovolných svazků obcí

Aktivita se zaměřuje na podporu pravidelné údržby cykloznačení v území. Údržba značení je v současné době realizována KČT. Spolupráce s KČT je v současné době v gesci Oddělení cestovního ruchu a koncepcí. Toto nastavení by bylo vhodné upravit tak, aby spolupráce s KČT jejímž předmětem je údržba cykloznačení byla v gesci Odboru veřejné mobility, který má na starosti rozvoj cyklodopravy na území kraje. Případnou spolupráci s KČT by navíc bylo vhodné upravit tak, aby docházelo k pravidelnému předání aktualizovaných dat o značení a cykloinfrastruktuře v regionu, kterými KČT disponuje. Předmětem dané aktivity je proto přenastavení stávajícího systému a úprava nastavení spolupráce s KČT tak, aby docházelo k pravidelné výměně informací o trasách v území a aktuálním stavu značení v území.

Důležitou součástí je rovněž zajištění koordinace značení v místech, kde vedení jednotlivých tras přechází na území sousedního regionu. Zejména v případě Hlavního města Prahy je značení (číslování) jednotlivých tras odlišné a je proto potřeba zajistit dostatečnou provázanost realizovaného značení tak, aby bylo pro uživatele srozumitelné.

Napojení sítě místních tras na páteřní trasy

Budování nových páteřních tras vyžaduje v mnoha případech úpravu stávajícího značení regionálních a místních tras tak, aby tyto trasy na nově vzniklé páteřní trasy navazovaly. V rámci příslušného opatření by proto mělo dojít k přípravě a realizaci projektů úpravy značení v lokalitách, kde dochází k budování nové páteřní trasy a stávající značení je v důsledku tohoto vývoje potřeba upravit. Rolí Středočeského kraje je podpora přípravy podobných projektů prostřednictvím koordinace, případně prostřednictvím dotačního programu, který podpoří zpracování projektové dokumentace či realizaci projektů, které budou navazovat na budování páteřních tras v území.

Zodpovídá:	Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor veřejné mobility
Spolupráce:	Dobrovolné svazky obcí, obce a města v regionu, KČT, MAS
Možné financování:	Rozpočty měst a obcí v regionu Středočeský Fond cyklistické infrastruktury

4.4.3 Priorita C: Integrace cyklistické dopravy do systému dopravní obslužnosti regionu

Cyklistika je vhodným způsobem rychlého a efektivního pokrytí první nebo poslední míle mezi domovem nebo pracovištěm a zastávkou veřejné dopravy. To zlepšuje celkovou efektivitu cestování a zkracuje dobu potřebnou na přesun mezi různými místy. Aby mohla cyklistická doprava plnit roli plnohodnotného způsobu dopravy, je potřeba zajistit její integraci do systému Pražské integrované dopravy (PID), a to jak na úrovni Středočeského kraje, tak na úrovni Hlavního města Prahy. Integrace by měla probíhat zejména přizpůsobením služeb pro obyvatele regionu, které usnadní kombinované užívání cyklistické dopravy v návaznosti na další dopravní módy jako je např. dovybavení regionálních vlaků a autobusů pro přepravu kol, budování chráněných úložišť kol v klíčových dopravních uzlech či integrace půjčoven a úschoven kol do systému PID. Pro naplnění priority jsou předpokládána dvě opatření:

- Opatření C.1 Začleňování cyklistické dopravy do systému PID
- Opatření C.2 Budování cyklistické infrastruktury podporující intermodální provázanost cyklistické dopravy s ostatními druhy dopravy v regionu

4.4.3.1 Opatření C.1 Začleňování cyklistické dopravy do systému PID

Předmětem opatření je rozvoj podpůrných služeb, jejichž cílem je integrace cyklo dopravy do systému PID jako je např. úprava systému „PID Lítačky“ tak, aby poskytovala on-line informace o obsazenosti jednotlivých zařízení na úschovu jízdních kol (například cyklověží) a jejím prostřednictvím bylo možné hradit i půjčovny a chráněné úschovny kol. V rámci opatření je předpokládána realizace následujících aktivit:

Úprava stávajících služeb a aplikací na podporu využití alternativních druhů dopravy pro integraci cyklo dopravy

Cílem aktivity je upravit aktuální služby jako je PID Lítačka tak, aby jejich součástí byly i služby podporující využití cyklo dopravy, tedy např. chráněná úložiště kol, půjčovny kol apod.

Zodpovídá: Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor veřejné mobility

Spolupráce: Dobrovolné svazky obcí, obce a města v regionu, Dopravní podnik Hlavního města Prahy, České dráhy, Operátor ICT, a. s., IDSK

Možné financování: Rozpočet Středočeského kraje

4.4.3.2 Opatření C.2 Budování cyklistické infrastruktury podporující intermodální provázanost cyklistické dopravy s ostatními druhy dopravy v regionu

Aby bylo možné zajistit plnohodnotnou intermodální provázanost cyklistické dopravy s ostatními druhy dopravy v kraji, je potřeba zajistit její doplnění o potřebnou doprovodnou infrastrukturu jako jsou chráněná úložiště kol, odpočívadla, ale třeba též nabíjecí stanice pro elektrokola, případně veřejně přístupná WC apod. zejména v klíčových dopravních uzlech na této síti jako jsou nádraží, vlakové a

autobusové zastávky, multimodální dopravní terminály, záchytná parkoviště apod. Důraz je při tom potřeba klást zejména na vhodné umístění této infrastruktury s ohledem na jednoduchý, přímý, rychlý a bezkolizní přestup na veřejnou dopravu PID. V rámci opatření je předpokládána realizace následujících aktivit:

Příprava a realizace projektů zaměřených na budování doprovodné infrastruktury v klíčových dopravních uzlech

V rámci aktivity by mělo dojít k vytipování vhodných lokalit pro vybudování infrastruktury, jako jsou chráněná úložiště kol a cyklistického příslušenství (helma, brašny, světla atp.), dobíjecí stanice pro elektrokola apod. a k následné přípravě projektů zaměřených na vybudování příslušné doprovodné infrastruktury, případně realizaci dotačního programu, který budování doprovodné infrastruktury podpoří.

Zodpovídá: Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor veřejné mobility

Spolupráce: Dobrovolné svazky obcí, obce a města v regionu, KSÚS Středočeského kraje, MAS

Možné financování: Středočeský Fond cyklistické infrastruktury
Rozpočty dotčených měst a obcí

4.4.4 Priorita D: Využití sítě cyklostezek a cyklotras v kraji pro rozvoj cestovního ruchu

Přestože je hlavním cílem podpory rozvoje cyklistické infrastruktury zlepšení podmínek pro mobilitu obyvatel v území, v mnoha případech jsou budované cyklostezky a cyklotrasy vhodné i pro tvorbu produktů cestovního ruchu se zaměřením na oblast cykloturistiky. Ta může zejména v méně obydlených částech kraje představovat ideální doplnění stávající nabídky, která zajistí nárůst návštěvníků přijíždějících do regionu a prodloužení jejich pobytu v území, což v konečném důsledku přispěje k zvýšení podílu cestovního ruchu na ekonomice regionu.

Aby bylo využití cyklistické infrastruktury pro rozvoj cestovního ruchu umožněno, je potřeba podporovat tvorbu produktů cestovního ruchu v oblasti cykloturistiky a propagaci cykloturistické nabídky v regionu jak na domácí, tak na mezinárodní úrovni.

Prioritní osa D v kontextu výše uvedeného obsahuje následující opatření:

- Opatření D.1 Tvorba nových produktů využívajících síť cyklostezek a cyklotras v kraji
- Opatření D.2 Prezentace stávajících produktů a nabídky cykloturistiky v regionu

4.4.4.1 Opatření D.1. Tvorba nových produktů využívajících síť cyklostezek a cyklotras v kraji

Pro rozvoj cykloturistiky není důležitá pouze infrastruktura, ale též její propagace a využití formou produktových balíčků či služeb, které budou vytvořenou infrastrukturu nabízet návštěvníkům regionu v takové podobě, která zajistí nárůst jejich počtu a prodloužení jejich pobytu v území. Aby byla propagace a využití cyklistické infrastruktury efektivní, je potřeba nabízet ji formou ucelených nabídek,

kteří nebudou nabízet pouze vybudovanou infrastrukturu, ale soubor služeb, které lze spolu s danou infrastrukturou využít např. pro víkendový pobyt, nebo vícedenní dovolenou.

Rolí kraje a SCCR v tomto ohledu není dané produkty či služby vytvářet, ale zajistit jejich koordinaci, propagaci a případnou iniciaci jejich vzniku či rozšiřování. V rámci opatření je proto předpokládána realizace následujících aktivit:

Podpora vytváření produktů zaměřených na prezentaci využití cykloinfrastruktury v kraji

SCCR bude v rámci své aktivity podporovat vznik cykloturistických balíčků využívajících cyklotrasu a cyklostezky v regionu pro vznik ucelených nabídek nabízejících např. víkendové či dlouhodobější pobyty pro cyklisty, tedy nikoliv prosté ubytování, ale např. ubytování spojené např. s přepravou kol, zavazadel, půjčovnou kol, servisem apod. zejména prostřednictvím jejich propagace a koordinace v rámci kraje.

Podpora vzniku a rozvoje služeb vázaných na cykloturistiku

Pro další rozvoj cykloturistiky je důležité zajistit nejen budování a rozvoj samotných cyklotras a cyklostezek, ale také rozšiřování nabídky doprovodných služeb jako jsou servery, půjčovny, provoz „cyklobusů“ či „cyklovlaků“, úschovny kol apod. Aktivita by proto měla být zaměřena na podporu zlepšování služeb zaměřených na cykloturisty např. formou motivace podnikatelů k zapojení do projektu „Cyklisté vítáni“, který představuje „certifikaci“ zařízení cestovního ruchu zaměřených na cyklisty. Podpora může být rovněž realizována cílenou propagací nabízených služeb v rámci realizovaných marketingových aktivit.

Rozvoj dalších forem cyklistiky – terénní cyklistika, MTB, závodní cyklistika apod.

Vybrané části území mají předpoklady pro rozvoj dalších forem cyklistiky. Velké oblibě se v posledních letech těší tzv. singletraily a terénní cyklistika. Aktivita by se proto měla zaměřit na podporu tvorby a propagaci produktů zaměřených na tyto typy cykloturistiky. Ačkoliv tyto trasy nejsou přímou součástí existující sítě cyklotras, jejich vyznačení a propagace může sloužit jako doplňková nabídka pro cyklisty, kteří se pohybují v regionu a kteří si mohou danou trasu zvolit jako zpestření svého cyklovýletu v regionu. I zde je role kraje, respektive SCCR zejména koordinační, případně podpůrná v podobě propagace vytvářených produktů.

Zodpovídá: Středočeská centrála cestovního ruchu

Spolupráce: Středočeský kraj, města a obce, Dobrovolné svazky obcí, MAS, DMO turistických oblastí, CzechTourism, podnikatelé v cestovním ruchu

Možné financování: Rozpočty měst a obcí v regionu
Relevantní dotační programy

4.4.4.2 Opatření D.2. Prezentace stávajících produktů a nabídky cykloturistiky v regionu

Aby vytvořené produkty plnily svůj účel, je potřeba kromě jejich tvorby zajistit i následnou propagaci, a to jak cykloturistické nabídky obecně, tak jednotlivých vytvářených produktů. Veškerá propagace by přitom měla odpovídat aktuálním trendům tak, aby byla zaměřena na konkrétní cílové skupiny a využívala takové nástroje, které odpovídají chování daných cílových skupin a mají tudíž reálnou šanci na její oslovení. S ohledem na výše uvedené by propagace cykloturistiky v kraji měla v maximální možné míře využívat nejenom tištěné propagační materiály (zejména mapové průvodce a cykloturistické mapy), ale též moderní technologie jako jsou internetové aplikace či aplikace pro mobilní telefony apod. V rámci opatření je předpokládána realizace následujících aktivit:

Prezentace cyklistické nabídky na internetu v podobě námětů na výlety

Aktualizovat a průběžně doplňovat portál <https://www.strednicechy.cz/tipy-na-vylety>. tak, aby nabídka optimálně na každou sezonu nabízela nové náměty pro návštěvníky, kteří se do regionu vrací opakovaně. Informovat nejen o trase jako takové, ale i o zajímavostech a službách v území, které mohou cyklisté a návštěvníci při jejich cestách navštívit a využít.

Podpora přípravy a realizace cyklistických akcí zaměřených na propagaci cykloturistické nabídky v kraji

Zajímavým nástrojem pro prezentaci cykloturistické nabídky jsou i různé cyklistické akce, jako je otevírání sezony, cyklistické závody pro nejširší veřejnost, či hromadně organizované výlety po vybraných cyklistických trasách. V rámci propagace nabídky v regionu by proto bylo vhodné podpořit pořádání a prezentaci podobných akcí s cílem přilákání co největšího okruhu účastníků a tím i maximalizace jejich dopadu pro prezentaci cykloturistické nabídky v kraji. Rolí SCCR je i zde koordinace a propagace připravovaných akcí.

Realizace marketingových kampaní zaměřených na propagaci cykloturistické nabídky v kraji

Propagace sítě cyklostezek a cyklotras prostřednictvím sociálních sítí či mobilních aplikací, klasických tištěných průvodců a map, realizace cílených marketingových kampaní.

Prezentace kraje na veletrzích zaměřených na cykloturistiku

Vytváření cykloturistických balíčků v podobě průvodců a map a prezentace vytvořených balíčků např. prostřednictvím účasti na tematicky zaměřených veletrzích.

Zodpovídá: Středočeská centrála cestovního ruchu

Spolupráce: Středočeský kraj, města a obce, Dobrovolné svazky obcí, MAS, DMO turistických oblastí, CzechTourism

Možné financování: Integrovaný regionální operační program
Rozpočty měst a obcí v regionu
Dotační programy Ministerstva pro místní rozvoj

4.4.5 Priorita E: Řízení a koordinace rozvoje cyklistiky a cykloturistiky

Aby bylo možné zajistit efektivní plnění všech priorit a opatření, je potřeba zajistit funkční systém koordinace a koncepčního řízení jak budování, tak následného využití a propagace jednotlivých páteřních, ale i místních cyklostezek a cyklotras v kraji.

V rámci Středočeského kraje tuto činnost zajišťuje Odbor veřejné mobility, který zajišťuje zejména koordinaci přípravy a realizace projektů zaměřených na rozvoj páteřních cyklotras národního významu. Tato koordinační role by se měla rozšířit i na oblast páteřních tras nadregionálního a regionálního významu. Velmi důležitá je přitom nejen koordinační role ve vztahu k městům a obcím v regionu, ale též koordinační role ve vztahu k aktivitám Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje.

Odbor ke své činnosti využívá informační systém v podobě databáze GIS, která obsahuje údaje o stávající síti cyklostezek a cyklotras v území a o jednotlivých připravovaných záměrech a slouží jako hlavní nástroj pro koordinaci jednotlivých projektů a monitoring jejich realizace. Databázi je potřeba průběžně dále rozvíjet, vyhodnotit a aktualizovat strukturu dat a údajů v databázi a vytvořit efektivní systém průběžné aktualizace dat tak, aby byla databáze, pokud možno stále aktuální a mohla sloužit jako podklad pro činnost daného odboru, ale i všech dalších subjektů, které se na rozvoji cykloinfrastruktury v území podílejí.

Prioritní osa E v kontextu výše uvedeného obsahuje následující opatření:

- Opatření E.1 Rozvoj a efektivní využití databáze dat o cyklistické infrastruktuře v regionu
- Opatření E.2 Vzdělávání a osvěta s cílem zvýšení zájmu obyvatel o cyklo dopravu

4.4.5.1 Opatření E.1 Rozvoj a efektivní využití databáze dat o cyklistické infrastruktuře v regionu

Cílem opatření je zajistit efektivní správu dat o cyklistické infrastruktuře v území v prostředí GIS tak, aby tato data bylo možné využívat pro efektivní řízení rozvoje cyklistické infrastruktury v regionu. Stávající databázi dat by proto bylo vhodné modernizovat, zrevidovat strukturu a formát sledovaných dat a nastavit ve spolupráci s obcemi, dobrovolnými svazky obcí a dalšími subjekty v území efektivní systém průběžné aktualizace dat.

Součástí procesu správy a využití dat je pak zajištění pravidelné aktualizace a předávání dat do územně analytických podkladů, tak aby docházelo k pravidelné aktualizaci dat ve všech dokumentacích UPD na úrovni kraje. V rámci opatření je předpokládána realizace následujících aktivit:

Aktualizace datového modelu databáze GIS s ohledem na zkušenosti s využitím sledovaných dat a způsob jejich sběru a aktualizace

Aktualizovat stávající datový model databáze GIS obsahující data o cyklistické infrastruktuře na území SČK, a to nejen z pohledu struktury sledovaných dat, ale též z pohledu formátu jednotlivých dat, tak aby

nastavení databáze odpovídalo potřebám řízení a koordinace rozvoje cykloinfrastruktury na území kraje.

Vytvoření systému pravidelného monitoringu a vyhodnocování stavu cyklostezek a cyklotras na území kraje

Aktuálně provádí průběžnou aktualizaci dat pracovníci Odboru veřejné mobility Středočeského krajského úřadu. Tento systém zajišťuje zejména aktualizaci nově vyznačených tras případně vybudovaných cyklostezek. Pro efektivní řízení rozvoje cykloinfrastruktury na území kraje by však bylo vhodné, aby sledovaná data obsahovala pravidelně aktualizované údaje o povrchu jednotlivých tras, technickém stavu dané trasy či stezky a další údaje, které umožňují stanovování priorit pro údržbu a další rozvoj tras v území.

Aktivita by se proto měla zaměřit na vytvoření systému, který zajistí sběr a pravidelnou aktualizaci dat o cykloinfrastruktuře např. ve spolupráci s Dobrovolnými svazky obcí nebo MAS působícími v kraji.

Vytvoření systému pravidelné výměny dat s jednotlivými ORP zodpovídajícími za zpracování ÚPD ve svých správních obvodech a pravidelné aktualizace a předávání dat do územně analytických podkladů

Aktualizovat stávající datový model databáze GIS obsahující data o cyklistické infrastruktuře na území SČK, a to nejen z pohledu struktury sledovaných dat, ale též z pohledu formátu jednotlivých dat, tak aby nastavení databáze odpovídalo potřebám řízení a koordinace rozvoje cykloinfrastruktury na území kraje.

Vedení databáze záměrů v oblasti výstavby cyklistické infrastruktury na regionální úrovni

V rámci zpracování Koncepce proběhl rozsáhlý sběr námětů na budování cyklistické infrastruktury. Tato aktivita směřuje k zajištění průběžné aktualizace této databáze námětů v pravidelných intervalech alespoň jednou za 2 roky, která by měla umožnit vyhodnotit průběžně, jaké projekty se v regionu připravují a napomoci případnému nasměrování podpůrných prostředků, či grantů na podporu takových aktivit, které by mohly napomoci urychlení realizace sebraných námětů.

Zodpovídá: Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor veřejné mobility

Spolupráce: Dobrovolné svazky obcí, obce a města v regionu, KČT

Možné financování: Rozpočet Středočeského kraje

4.4.5.2 Opatření E.2 Distribuce dat o cyklistické infrastruktuře ve formě open data

Cílem opatření je zajistit efektivní distribuci dat o cyklistické infrastruktuře ve formátu využitelném pro GIS tak, aby tato data byla pravidelně předávána jednotlivým ORP Středočeského kraje, případně všem dalším zájemcům o využití těchto dat. Data by měla být publikována formou open dat zveřejněných na

webových stránkách Středočeského kraje. V rámci opatření je předpokládána realizace následujících aktivit:

Vytvoření systému pro publikaci open dat o cyklistické síti na území Středočeského kraje

V rámci aktivity dojde k vytvoření systému, jehož prostřednictvím budou data o cyklistické infrastruktuře dostupná v podobě open dat na webových stránkách Středočeského kraje.

Zodpovídá: Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor informatiky Středočeského kraje

Spolupráce: Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor veřejné mobility

Možné financování: Rozpočet Středočeského kraje

4.4.5.3 Opatření E.2 Vzdělávání a osvěta s cílem zvýšení zájmu obyvatel o cyklodopravu

Cílem opatření je zajistit motivaci a propagaci cyklodopravy jako zdravého alternativního způsobu dopravy, který může přispět nejen k snížení negativních dopadů dopravy, ale též ke zlepšení zdravotního stavu obyvatel. V rámci opatření je proto předpokládána realizace následujících aktivit:

Organizace a konání konferencí, seminářů a odborných setkání k tématu rozvoje cyklodopravy na území kraje

Pořádání odborných setkání zaměřených na výměnu zkušeností aktérů zabývajících se rozvojem cyklodopravy na území kraje. K tomuto účelu by mohlo sloužit pořádání pravidelných workshopů či konferencí pro jednotlivé zainteresované subjekty se zaměřením na diskusi k průběžnému plnění cílů Koncepce, ale též např. na výměnu zkušeností, prezentaci příkladů dobré praxe apod.

Realizace kampaní podporujících využití cyklodopravy pro mobilitu obyvatel

Samostatným tématem je pak propagace cyklodopravy jako takové a motivace obyvatel k využití cyklodopravy nejen při dojíždění do zaměstnání ale i při běžném pohybu po kraji. K tomuto účelu může sloužit zapojení do celostátních kampaní jako je např. Do práce na kole, nebo organizace vlastních kampaní, např. ve spolupráci s Hlavním městem Praha.

Zodpovídá: Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor veřejné mobility

Spolupráce: Dobrovolné svazky obcí, obce a města v regionu

Možné financování: Rozpočet Středočeského kraje

5. PŘÍLOHY KONCEPCE

Nedílnou součástí zpracované Koncepce rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji na období 2024–2030 jsou následující přílohy:

- **Příloha č. 1** – Vyhodnocení průzkumu mezi obcemi a dalšími subjekty v regionu k tématu rozvoje cyklistiky a zpracování Koncepce cyklistiky Středočeského kraje
- **Příloha č. 2** – Metodika integrace cyklistické infrastruktury na silnice II. a III. třídy za účelem zvyšování bezpečnosti a prostupnosti území
- **Příloha č. 3** – Přehled sebraných záměrů měst, obcí a dobrovolných svazků obcí v kraji
- **Příloha č. 4** – Systém páteřních cyklotras
- **Příloha č. 5** - Akční plán na období 2025-2030