



Vysoká škola ekonomická v Praze

Fakulta managementu v Jindřichově Hradci

Diplomová práce

Bc. Simona Králová

2008



Vysoká škola ekonomická v Praze

Fakulta managementu v Jindřichově Hradci

Rozvoj cyklistické dopravy v kolínské aglomeraci

Vypracoval:

Bc. Simona Králová

Vedoucí diplomové práce:

Ing. Mgr. Pavel Král

Kolín, květen 2008

Prohlášení

Prohlašuji, že diplomovou práci na téma

»Rozvoj cyklistické dopravy v kolínské aglomeraci«

jsem vypracovala samostatně.

Použitou literaturu a podkladové materiály

uvádím v příloženém seznamu literatury.

Kolín, květen 2008

podpis studenta

Anotace

Rozvoj cyklistické dopravy v kolínské aglomeraci

Diplomová práce analyzuje stav cyklistické dopravy v Kolíně a jeho okolí.

Hlavním cílem je analýza stávajícího stavu, stanovení hlavních priorit a dílčích cílů strategie a návrh vývojového programu cyklistické dopravy pro město Kolín.

květen 2008

Poděkování

Za cenné rady, náměty a inspiraci

bych chtěla poděkovat

Ing. Mgr. Pavlu Královi,

z Vysoké školy ekonomické v Praze,

Fakulty managementu v Jindřichově Hradci.

Obsah

<i>Úvod</i>	1
1. Cyklistická doprava v ČR	3
1.1 Veřejný sektor a veřejná správa	3
1.1.1 Ekonomika & veřejný sektor	3
1.1.2 Cyklistické komunikace jako veřejné statky	3
1.1.3 Zajišťování veřejných statků územní samosprávou	4
1.1.4 Veřejné zakázky zadávané veřejnou správou a samosprávou	4
1.1.5 Regionální politika v EU a její cíle	5
1.2 Rozvoj cyklistické dopravy v ČR	6
1.2.1 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR	6
1.2.2 Nástroj BYPAD + pro podporu cyklistiky ve městech	6
1.2.3 Podmínky pro rozvoj kvalitního cyklistického prostředí	9
1.2.4 Cíle při rozvoji cyklistické dopravy	10
1.2.5 Cyklistická doprava a její slabé stránky	11
1.3 Vlivy a přínosy cyklistické dopravy	11
1.3.1 Vlivy cyklistické dopravy na životní prostředí	11
1.3.2 Vliv cyklistické dopravy pro obce a region	12
1.3.3 Přínosy cyklistiky pro člověka	12
1.4 Možnosti financování cyklostezek a cyklotras	13
1.4.1 Financování z rozpočtu města	13
1.4.2 Financování ze Státního fondu dopravní infrastruktury	15
1.4.3 Financování ze Středočeského kraje	15
1.4.4 Financování z ROP NUTS II Střední Čechy	19
1.4.5 Financování ze SROP	19
1.4.6 Financování prostřednictvím soukromých subjektů	20
2. Cyklostezky a cyklotrasy v ČR	21
2.1 Vymezení pojmů	21
2.2 Druhy a základní typy cyklistických tras a cyklostezek	22
2.3 Pravidla pro značení cyklotras v ČR	23
3. Metodologie diplomové práce	24
3.1 Cíl práce	24
3.2 Dílčí cíle	24
3.3 Sběr dat	24
3.4 Zpracování dat	25
4. Rozvoj cyklistické dopravy v kolínské aglomeraci	26
4.1 Rozvoj cyklodopravy ve městě Kolín	26

4.1.1	Dopravně inženýrská studie Kolínska	28
4.1.2	Generel cyklistických tras a cyklostezek města Kolína	33
4.1.3	Cyklostezky v Kolíně stávající	41
4.1.4	Cyklostezky v Kolíně plánované	43
4.1.5	Cyklotrasy v Kolíně a jeho okolí stávající	43
4.1.6	Cyklotrasy v Kolíně a jeho okolí plánované	44
4.1.7	Využití cyklostezek a cyklotras	44
4.2	Rozvoj cyklodopravy v obci Hradištko a Veltruby	45
4.3	Rozvoj cyklodopravy v obci Velký Osek	45
4.4	Nadace partnerství pro Kolínsko	46
4.4.1	Podpořené projekty Nadace partnerství pro Kolínsko	46
4.5	Cyklostezky Středočeského kraje	48
4.5.1	Pravobřežní Labská stezka	48
4.5.2	Levobřežní Labská stezka	49
5.	Návrhy dalšího postupu v rozvoji cyklodopravy ve městě Kolín	50
5.1	Návrh priorit a dílčích cílů pro strategii cyklistické dopravy	50
5.2	BYPAD + nástroj pro hodnocení politiky cyklodopravy	54
5.2.1	Jednotlivé kroky metody BYPAD+	54
6.	Závěr	65
	Literatura	68
	Seznam zkratk	71
	Seznam obrázků	72
	Seznam tabulek	72
	Přílohy	73

Úvod

Snad každý denně vidí, že centra měst jsou přeplněna automobily, jak v České republice, tak i v zahraničí. Tam si začali tento problém uvědomovat mnohem dříve a přijali již opatření, která by mohla zmírnit negativní vlivy současného stavu dopravy. A to prosazováním šetrných druhů dopravy, jako jsou například železnice, vodní cesty, veřejné dopravní prostředky, ale také cyklo doprava. Proto by bylo dobré, kdyby se i česká města nechala inspirovat zkušenostmi s cyklo dopravou v zahraničí.

Začlenění cyklistické dopravy do strategických materiálů a do dopravního i územní plánování je více než nezbytné, protože samotná cyklistická infrastruktura nestačí. Kvalitní dopravní politika se nemůže správně rozvíjet bez účasti obcí, krajů, státu či soukromých subjektů.

Jízda na kole je vhodný způsob dopravy pro městské prostředí. Za posledních několik let si lze všimnout, že přibýlo cyklostezek a cyklotras, včetně přehledného značení, cyklisty lze potkat téměř na každém kroku. Předpoklady pro rozvoj cyklo dopravy, ale také cykloturistiky ve městě Kolín jsou příznivé, jsou zde většinou roviny, krásná krajina, mnoho kulturně-historických památek a přírodních krás.

Hlavním cílem diplomové práce je analýza stávajícího stavu cyklistické dopravy v Kolíně a jeho okolí, stanovení hlavních priorit a dílčích cílů strategie cyklistické dopravy a návrh vývojového programu, který by umožnil zhodnotit politiku cyklo dopravy v tomto městě a přinést návrhy na zlepšení této politiky do budoucna.

Teoretická část práce se zabývá veřejnou správou a veřejnými statky, neboť budování, financování a spravování cyklostezek a cyklotras vychází z veřejných rozpočtů, z rozpočtů krajů, měst a obcí a slouží k uspokojení potřeb určité skupiny obyvatel. Je zde zmíněna problematika zadávání veřejných zakázek a regionální politika v Evropské unii a její cíle. Je vymezen význam cyklistiky pro její aktivní provozovatele, ale i pro ostatní, kteří jí mohou vnímat jako možnost odlehčení automobilové dopravy či zlepšení životního prostředí. Jsou vysvětleny rozdíly mezi cyklotrasami a cyklostezkami, uvedeny typy těchto komunikací a jejich značení.

V této části jsou uvedeny možnosti financování, které mohou být z několika zdrojů, jelikož finance jsou základem pro budování cyklostezek a cyklotras.

V praktické části diplomové práce je analyzován rozvoj cyklo dopravy v Kolíně a jeho okolí, jsou uvedeny stávající a plánované úseky cyklostezek a cyklotras.

Jsou stanoveny hlavní priority a dílčí cíle strategie cyklistické dopravy v Kolíně a navržen vývojový program cyklodopravy tak, aby vyhovoval zástupcům tohoto města.

Zpracování strategie a vývojového programu by posunulo vývoj cyklodopravy v Kolíně správným a řízeným směrem.

V závěru práce jsou shrnuty skutečnosti, které z diplomové práce vyplynuly.

Pro zpracování diplomové práce byla využita dostupná literatura, informace a kontakty, které jsou uvedeny v kapitole 3 nazvané Metodologie a v Literatuře.

Pro lepší orientaci v neznámých pojmech je na straně 71 uveden Seznam zkratk.

1. Cyklistická doprava v ČR

1.1 VEŘEJNÝ SEKTOR A VEŘEJNÁ SPRÁVA

Budování a správa cyklostezek patří do kompetencí veřejného sektoru, veřejné správy a samosprávy. Jedná o veřejný statek, který je financován z veřejných rozpočtů.

1.1.1 Ekonomika & veřejný sektor

Maximální zisk při minimálních nákladech patří k cílům podnikání většiny výrobců či poskytovatelů služeb, pokud se nacházejí v tržním prostředí. Naproti nim stojí spotřebitelé, kteří za své peníze nakupují výrobky a služby, a to s co nejnižší cenou a nejvyšší kvalitou. Tento střed nabídky a poptávky se promítá do cen.

Pokud výrobce či jiný ekonomický subjekt investuje své finance a spotřebitel své úspory neefektivně, dojde k tržnímu selhání. Příčinou tohoto selhání může být nedokonalá konkurence, vznik monopolu nebo existence veřejných statků, externalit či nedostatek informací.

V této fázi musí zakročit stát nebo územní samospráva, která se snaží předejít a zmírnit důsledky tohoto stavu.

Stát může být také subjektem, který poptává služby, například v případě zadání veřejné zakázky soukromému subjektu [31].

1.1.2 Cyklistické komunikace jako veřejné statky

Veřejné statky jsou statky a služby, které jsou spotřebovávány všemi obyvateli, nedochází u nich k tržnímu selhání. Veřejné statky se dělí na čisté a smíšené.

Čisté veřejné statky se spotřebovávají kolektivně a automaticky, je pro ně charakteristická nedělitelnost a nevylučitelnost ze spotřeby. Účast jednotlivce na spotřebě nelze tedy přesně určit, jednotlivci mezi sebou nesoutěží. Příkladem může být veřejná správa.

Je zde ale problém černého pasažéra, který veřejné statky užívá, ale neplatí za ně. V některých případech lze zabránit v užívání takového statku, ale náklady na vyloučení jednotlivce z této spotřeby by byly velmi vysoké. Příkladem může být policie, hasiči, obrana či používání osvětlení a veřejných komunikací, kde nebere jeden spotřebitel možnost jinému, aby tento statek využíval. Kvalita veřejného statku je proto nedělitelná.

Pro smíšené veřejné statky je typické, že kvantita jejich spotřeby je dělitelná, ale kvalita ne. Příkladem může být veřejná hromadná doprava či některé zdravotnické služby.

Státem či zákonem může být spotřeba tohoto druhu statku přikázána, například základní vzdělání.

Na zajišťování veřejných statků se podílí finanční prostředky z veřejných rozpočtů, což je například daňový příjem, který se ze státního rozpočtu přerozděluje do rozpočtů obcí a krajů [31].

1.1.3 Zajišťování veřejných statků územní samosprávou

Stát v některých případech přenáší odpovědnost za zajišťování veřejných statků na jednotlivé stupně územní samosprávy. Na financování těchto statků daněmi se podílí sami občané. Je tedy zapotřebí analyzovat poptávku spotřebitelů a její vývoj a předem se rozmyslet, pro jaký počet obyvatel bude veřejný statek zabezpečován. Je nutné určit, jaké druhy statků se budou zajišťovat a stanovit jejich úroveň s ohledem na možné finanční zdroje.

Základním článkem územní samosprávy je obec, která má svá práva a povinnosti, například zvelebovat obecní majetek pro své občany, vyhovět jejich požadavkům a zájmům. Obec spolupracuje s krajem, se státem, s jinými obcemi či se soukromými subjekty [31].

Územní samospráva vzniká vlivem historických tradic nebo uměle. Právem občanů je spravovat veřejné záležitosti na území své obce nebo kraje samostatně a nezávisle na státu.

Orgány územní samosprávy jsou vytvářeny veřejnou volbou občany, v určitém území bez hierarchického uspořádání. Mezi samosprávou kraje a obcí nejsou vztahy podřízenosti a nadřízenosti [15].

1.1.4 Veřejné zakázky zadávané veřejnou správou a samosprávou

Veřejnou zakázkou se rozumí zakázka, která je financována ze státního rozpočtu, státních fondů, rozpočtů obcí a krajů, ale také z nadnárodních rozpočtů, například ze Strukturálních fondů, Kohezního fondu Evropské unie či z mezinárodních programů (například z programu PHARE – viz Seznam zkratk na straně 71).

Předmětem veřejné zakázky mohou být dodávky zboží či služeb, provedení práce či zabezpečování veřejných statků. Zde je nutná maximální hospodárnost na vstupu a efektivnost na výstupu. Nezbytné je zajištění rovných podmínek pro zájemce, otevřená soutěž, transparentnost celého průběhu zadávání, zodpovědnost při výběru zájemce a také podpora podnikání v daném regionu. K financování veřejných zakázek se využívá zdrojů z rozpočtové soustavy. Je nutné proto zabránit korupci, ke které může dojít při výběru

uchazečů. Postup při výběru a zadávání veřejných zakázek je upraven zákonem. Při výběru zájemce o veřejnou zakázku se zohledňuje nabídková cena, kvalita a kvantita.

Při výběru dodavatele na stavbu cyklostezek v Kolíně a v okolních obcích a při výběru firem, které pro město zpracovávají studie a analýzy, je postupováno dle zákona o zadávání veřejných zakázek [31].

Názvy firem, které byly vybrány na stavbu kolínských cyklostezek, jsou uvedeny v kap. 4.2, firmy zpracovávající studie a analýzy jsou zmíněny v kap.4.1.1 a 4.1.2.

V ČR umožňuje zákon využívat několika forem zadávání veřejných zakázek.

Při obálkové metodě zájemce podává nabídkovou cenu a další podklady pro realizaci zakázky. Ve dvoustupňové obchodní soutěži jsou v prvním kole vybrány nabídky předběžně, v druhém kole nejlepší tři, mezi kterými se rozhoduje.

Mezi další formy patří výzva více zájemcům, výzva jednomu zájemci, přímé zadávání a zjednodušené zadávání. Financování veřejných zakázek je ovlivněno také rozpočtovými pravidly, zákonem o regionálním rozvoji, zákonem o obcích a zákonem o krajích nebo možnostmi čerpání ze zdrojů Evropské unie.

Mezi problémy, které mohou nastat při zadávání veřejných zakázek, patří předložení neúplných podkladů, neprofesionalita v hodnocení nabídek, rozdíly v nabídkové ceně.

Ve smlouvě mezi zadavatelem a vybranou firmou musí být stanoveny dodatečné náklady, jejich úhrada a případné sankce za nedodržení předem stanovených podmínek.

V poslední době je zabezpečování veřejných statků stále více prováděno partnerstvím mezi veřejným a soukromým sektorem [31].

1.1.5 Regionální politika v EU a její cíle

V Evropské unii, dále EU, je regionální politika spojena s cíly strukturální politiky a s politikou sociální a hospodářské soudržnosti EU. Mezi hlavní nástroje patří Strukturální fondy a Fond soudržnosti nazývaný Kohezní fond, který nepatří mezi Strukturální fondy, ale poskytuje prostředky na velké investiční projekty v sektorech životního prostředí a dopravy v členských státech EU.

Poskytování pomoci z Kohezního fondu je podmíněno dvěma faktory. První faktor je, že hrubý národní důchod nesmí u členského státu překročit 90% průměru EU, měřeno paritou kupní síly a druhý, že členský stát musí realizovat program „hospodářské konvergence“. Česká republika tuto podmínku splňuje, jelikož její hrubý národní produkt na obyvatele je přibližně 61% průměru EU.

Každý stát, který je členem EU, musí předložit tzv. Národní rozvojový plán, ve kterém jsou popsány nejhlavnější rozvojové problémy dané země [31].

Pomocí operačních programů se České republice nabízí v období 2007-2013 přibližně 752,70 mld. Kč, které může čerpat ze Strukturálních fondů EU a z Fondu soudržnosti. Jelikož EU financuje maximálně 85 % výdajů, musí ČR financovat přibližně 132,83 mld. Kč z národních zdrojů na spolufinancování projektů [33].

Pro toto období bylo vypracováno celkem 24 operačních programů, mezi ně patří i ROP NUTS II Střední Čechy, více o ROP NUTS II v kap. 1.4.4 [19].

1.2 ROZVOJ CYKLISTICKÉ DOPRAVY V ČR

1.2.1 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR

Přípravou Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR, která je v souladu s Národním rozvojovým plánem České republiky, bylo v roce 2001 pověřeno Centrum dopravního výzkumu, které je součástí Ministerstva dopravy a spojů.

Cílem této strategie je rozvoj dopravní obslužnosti a infrastruktury regionů, snižování vlivu negativních důsledků dopravy na životní prostředí, rozvoj cestovního ruchu, přispívání k partnerství všech zainteresovaných subjektů. Pozice České republiky by pomocí této strategie byla posílena v rámci procesů přibližování se k Evropské unii.

K dalším subjektům, které se podílejí na této strategii, patří například Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, krajské a městské úřady, Česká centrála cestovního ruchu, Klub českých turistů a Občanské sdružení Oživení.

1.2.2 Nástroj BYPAD + pro podporu cyklistiky ve městech

Nástroj BYPAD (BicYcle Policy AuDit) je připraven pro místní úřady, kterým má sloužit jako ukazatel kvality místní cyklistické politiky, a to prostřednictvím podrobné analýzy silných a slabých stránek politických procesů.

Audit BYPAD oslovuje ty, kteří rozhodují a provádějí kroky v politice cyklistické dopravy. Mohou to být politici, úředníci a zástupci místních uživatelských skupin, například cyklisté či poradní orgány.

Pravidelným uplatňováním auditu, který je prováděn jednou za dva až tři roky, bude postup města v cyklistické politice zcela přehledný.

Projekt vznikl v rámci evropského programu EU-SAVE. V letech 1999-2001 probíhala jeho první fáze, která byla realizovaná v sedmi evropských městech (Gent, Graz, Troisdorf, Birmingham, Zwolle, Ferrara a Grenoble).

Prostřednictvím nástroje BYPAD vzniká postupně síť evropských měst, která umožňuje výměnu poznatků, zkušeností a umožňuje porovnání místní cyklistické politiky.

Projekt BYPAD+ navazuje na BYPAD s cílem rozšířit tuto metodu v Evropě. BYPADu+ se účastní 42 měst z 15 evropských zemí.

Audit cyklistické politiky v těchto městech je veden školenými konzultanty, kteří jsou zároveň národními koordinátory těchto auditů. Konzultantem pro Českou republiku je Centrum dopravního výzkumu, sídlící v Brně.

Tento program je zatím realizován ve čtyřech českých městech, a to v Českých Budějovicích, Pardubicích, Olomouci a Ostravě. Další město, které se pravděpodobně připojí k tomuto projektu, bude město Plzeň.

Audit neřeší pouze současný stav politiky cyklistické dopravy, ale dívá se i do minulých období a srovnává tendence městské politiky ve více rovinách. Spolu s detailní analýzou současného stavu je možno předpokládat možný vývoj do budoucna.

Praktické vstupy jsou v první fázi zaměřeny na zmapování konkrétních opatření aktuálních projektů a aktivit. Tyto vstupy jsou doplněny pomocí souboru třicetipěti otázek a dalších charakteristik podle sledovaných modulů. Informace z jednotlivých modulů jsou hodnoceny dle vývojového žebříčku [11].

Podle vývojového žebříčku se hodnotí následující bloky:

PLÁNOVÁNÍ

1. Uživatelské skupiny
2. Vedení
3. Politika na papíře
4. Finance & Zaměstnanci

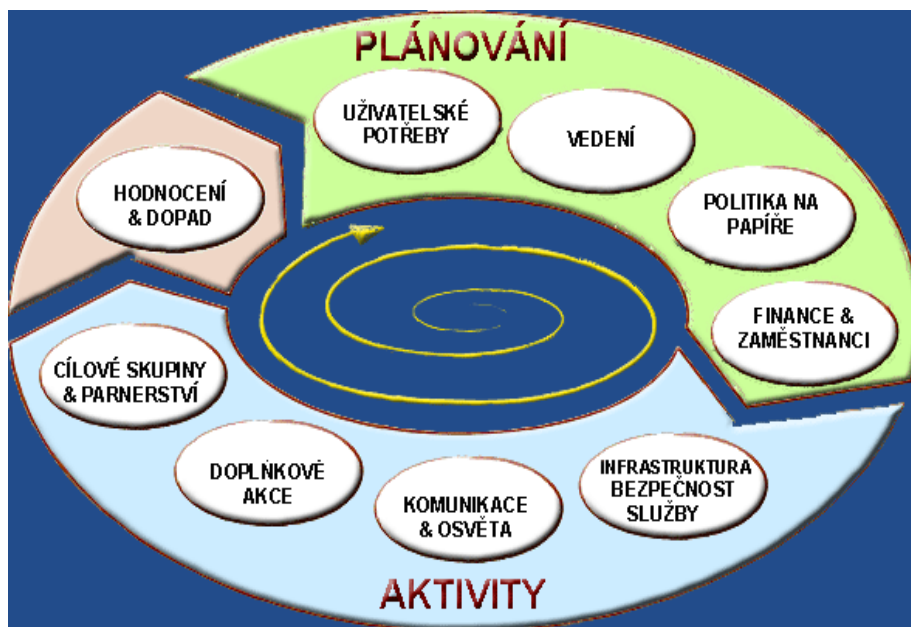
AKTIVITY

5. Infrastruktura & Bezpečnost & Služby
6. Komunikace & Osvěta
7. Doplnkové akce
8. Cílové skupiny & Partnerství

VYHODNOCENÍ & DOPAD

9. Vyhodnocení & Dopad

Obr. č. 1 Vývojový žebříček



Zdroj: Informační internetové stránky o cyklistické dopravě v Opavě. BYPAD+. Nástroj k podpoře cyklistiky ve městech. Staženo dne 2. května 2008 z http://www.opavounakole.info/bypad_text.htm

Pro každý modul byl vyvinut dotazník tak, aby v něm byla zahrnuta nejružnější hlediska cyklistické politiky. Podle odpovědí na předkládané otázky je následně každý modul umístěn na zvláštní vývojový stupeň.

Tímto způsobem jsou rozlišovány čtyři vývojové stupně.

Stupeň 1: Ad hoc (minimální kvalita a cíle)

- žádná osoba ani žádné oddělení není odpovědné speciálně za cyklistickou politiku
- problémy cyklistů jsou řešeny nahodile

Stupeň 2: Izolovaný přístup

- pracovník nebo celé oddělení se zabývá cyklistikou (izolovaně od dalších oddělení)
- pracovník nebo oddělení má jen omezené pravomoci a vliv

Stupeň 3: Integrovaný přístup (silně profesionální úroveň a řídicí proces)

- pracovník pro cyklistiku nebo oddělení cyklistiky je integrováno s oddělením mobility a s dalšími odděleními
- existuje aktivní koordinace činností s dalšími odděleními

Stupeň 4: Synergický přístup

- pracovník pro cyklistiku nebo oddělení cyklistiky aktivně vytváří „meziměstskou síť“ pro výměnu zkušeností v cyklistické politice (horizontální)
- vyšší úřady jsou zapojeny do cyklistické politiky (vertikální)
- pracovník pro cyklistiku nebo oddělení cyklistiky provádí poradenství a odbornou přípravu cyklistické politiky

Přínosy a výstupy projektu BYPAD+

- výměna zkušeností mezi městy v oblasti cyklistických auditů
- konkrétní pokyny pro zkvalitnění místní politiky cyklistické dopravy
- asistence odborných konzultantů během realizace nástrojů BYPADu ve městě
- distribuce výsledků a propagace města
- plán zkvalitnění cyklistické politiky (BYPAD quality plan) stanoví cíle pro další léta
- město obdrží známku, která bude představovat ocenění kvality místní cyklistické politiky a také certifikát o absolvování auditu BYPAD+, který je zároveň dokladem, že město aktivně usiluje o zdokonalení svojí cyklistické politiky
- internetová stránka BYPADu+ představuje fórum pro města, která se zde mohou vzájemně učit ze svých zkušeností [11]

1.2.3 Podmínky pro rozvoj kvalitního cyklistického prostředí

Je velice důležité zmínit, že cyklistika se nemůže správně rozvinout, pokud se při projektování dopravní infrastruktury nebude myslet na rozvoj cyklostezek a cyklotras a kolo se nebude brát v úvahu jako rovnocenný dopravní prostředek. Cyklistická infrastruktura by měla vytvářet síť, do které jsou zapojeny všechny zdroje a cíle cyklistické dopravy, měla by být co nejpřímější, s minimem zajižděk. Provoz cyklistů by měl být plynulý, pohodlný a bezpečný ve vztahu k dalším účastníkům silničního provozu.

Aby vše výše popsané mohlo kvalitně fungovat, je zapotřebí určité množství finančních prostředků, nejen na vybudování těchto tras a jejich značení, ale také na provozování doprovodných služeb a k jejich propagování. K doprovodným službám patří například údržba cyklistické infrastruktury, zlepšení bezpečnosti cyklistů, orientační značení pro cyklisty, parkování kol jako prevence krádeží kol a vandalismu či propojení cyklistické a veřejné hromadné dopravy.

1.2.4 Cíle při rozvoji cyklistické dopravy

Cyklistická doprava je jedním z příkladů dopravy, šetrné k životnímu prostředí, je flexibilní při pohybu ve městě a může i částečně řešit dopravní obsluhu v regionech. V současné době je nedílnou součástí dopravního systému státu. Její řešení vychází z principu udržitelného rozvoje. Důležitým faktorem pro rozvíjení cyklo dopravy je politická a ekonomická situace v daném regionu, ale i ve státě, která je v současné době čím dál více ovlivňována světovým ekonomickým trendem. Jistou roli hraje také tradice a vztah společnosti k cyklistice. Kolo se často stává jedním z darů dětem jakmile se naučí chodit a udržet rovnováhu, neboť přispívá k rozvíjení jeho motorických schopností a je zdrojem zábavy. Tento dopravní prostředek doprovází člověka po celý život až do pozdního věku.

V mnoha obcích či menších městech je přeprava na kole neodmyslitelnou součástí každodenní jízdy do zaměstnání, do škol, na úřady či za službami, do větších měst nebo do průmyslových a rekreačních oblastí, městských parků, hřišť a na koupaliště. Propojení cyklistické infrastruktury formou městských sítí cyklostezek a regionálních sítí cyklotras je možností, jak se plynule přesouvat na místo cíle. Podpora cyklistické dopravy je většinou vnímána jen z pozice budování cyklistických komunikací, důraz by měl být dán i na drobné akce, které ve svém důsledku mohou mít vyšší efekt z hlediska zvýšení bezpečnosti, jako je například opatření v těsné blízkosti škol. I přesto, že lze sledovat postup v podpoře cyklistické dopravy, je zde stále celá řada problémů, nedostatků a neinformovanosti.

Prostřednictvím **Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR** vznikají projekty, směřující k posílení pozice cyklistiky.

Cílem propojení těchto projektů pomocí vybudování husté sítě cyklostezek, je posílení pozice cyklistiky a tím zlepšení dopravní obsluhy jak ve městech, tak i na venkově.

K dalším cílům patří začlenění cyklistické dopravy do všech stupňů územního plánování, zkoumání nových přístupů ke tvorbě a modernizaci cyklistické infrastruktury. Důležitou roli zde hraje také financování, které může být z části z veřejných rozpočtů, z části ze soukromých zdrojů. Více o možnostech financování v kapitole 1.4 [22].

Je tedy nutné, aby se v ČR rozvíjela síť oddělených stezek pro cyklisty, které budou bezpečné a bude existovat i odpovídající zázemí - tzv. cyklistická kultura ve formě úschoven kol v zaměstnání, u škol, obchodů, úřadů, u zastávek autobusů a vlaků, dostatečné množství prodejen kol s doplňky a servisů.

1.2.5 Cyklistická doprava a její slabé stránky

V rozpočtu státu je stále podíl cyklistické dopravy nedostačující, legislativa je stále nedořešená. V ČR nemáme zatím kvalitní a ucelenou síť cyklistických tras a dostatečné množství stezek pro cyklisty, propagace tohoto druhu dopravy je slabá. Jsou zde také nevyřešené otázky správcovství a údržby informačního značení cyklotras. Chybí kvalitně zpracované průzkumy intenzity a nehodovosti při provozování tohoto druhu dopravy.

Cyklisté mohou pociťovat ohrožení ostatní dopravou, protože nejsou nijak chráněni, dále pak negativní vliv nečistého prostředí plného smogu na jejich zdraví, nevhodnost terénu, nepříznivé počasí. Problém může být také z důvodu bezpečného uložení a úschovy kol v cíly jízdy.

1.3 Vlivy a přínosy cyklistické dopravy

1.3.1 Vlivy cyklistické dopravy na životní prostředí

K přednostem cyklistické dopravy, které jistě přivítají i pasivní účastníci, patří vliv na životní prostředí. Tento druh dopravy je čistý, bez hluku a emisí, neznečišťuje ovzduší výfukovými plyny, nenarušuje infrastrukturu, přírodu ani krajinu. Cyklodoprava neplýtvá zdroji fosilních paliv, neovlivňuje klima Země, nezpůsobuje kyselý dešť a neemituje toxické látky. Pro udržení čistého životního prostředí je rozvoj cyklodopravy šetrnou alternativou, zvláště dnes při zvyšující se hustotě dopravy. Je proto žádoucí, aby co největší podíl obyvatel ČR mohl používat nemotorovou dopravu na bezpečných, kvalitních cestách, kterých je zatím v ČR nedostatek.

Na druhou stranu může cyklistika v terénu, mimo cyklostezky, narušovat klidový režim chráněných území přírody, ničit chráněné druhy rostlin a hnízdiště různých druhů živočichů. Při střetávání cyklistů s pěšími může dojít k ohrožení jejich bezpečnosti.

Proto by se při podpoře cyklistiky mělo myslet i na možné negativní vlivy [26].

1.3.2 Vliv cyklistické dopravy pro obce a region

Výhody pro města a obce jsou jistě nesporné. K takovým výhodám patří například to, že tato forma dopravy je pružnější než městská hromadná doprava, zabírá mnohem méně prostoru při vlastní jízdě, ale také při parkování, nemá negativní vliv na kvalitu života obyvatel, neznečišťuje ovzduší a nevytváří hluk. Opotřebením silniční sítě je menší, zlepšuje se průjezdnost pro motorová vozidla, snižují se dopravní zácpy. Sami cyklisté jsou minimální překážkou pro ostatní účastníky silničního provozu. Nelze opomenout ani finance, které plynou do rozpočtu města i státu, na podnikatelské a investiční příležitosti [23].

1.3.3 Přínosy cyklistiky pro člověka

Cyklistika má pozitivní vliv na zdraví člověka a celé veřejnosti. Přispívá k fyzickému zdraví, pokud se provozuje pravidelně, lze snížit rizika srdečních onemocnění, hypertenze, diabetes či obezity. Jízda na kole má dobrý vliv i na duševní zdraví, kolo lze využívat také při spalování kilojoulů a zpevnění postavy.

Další velkou výhodou kola je, že je vhodné pro každou generaci, pro muže, ženy i děti, mládež i seniory, ale i pro lidi s různým postižením. Jízda na kole je vlastně takovým fyzickým cvičením a nezávislou dopravou.

Děti, využívající často kolo ve svém volném čase či k jízdě do školy, jsou samostatnější, kreativnější, mají větší sebedůvěru, rozšíří se tak okruh jejich zájmů a mají méně času se nudit. Jako záliba dospívající mládeže působí jízda na kole při prevenci užívání drog a jiných návykových látek.

Cesty a silnice jsou k dispozici vždy a všude, potřebují jen v některých případech malé úpravy [23].

A jak se rozhoduje cyklista, který by rád využil kolo jako alternativní dopravní prostředek?

Dle studie Stanislava Kutáčka z Masarykovy Univerzity existuje několik faktorů, podle kterých se cyklisté rozhodují, zda pro svou cestu použijí jízdní kolo [29]:

- klimatické podmínky
- kvalita systému a povrchu cyklotras
- topografie
- vzdálenost k nejčastějším cílům (školy, pracoviště, obchody)

- bezpečnost cyklotras, rychlost jedoucích automobilů
- tradice cyklistiky
- možnosti parkování a riziko krádeže
- možnost osprchování se

1.4 MOŽNOSTI FINANCOVÁNÍ CYKLOSTEZEK A CYKLOTRAS

Celý proces, od navrhování, projektování, majetkoprávního vypořádání až po vlastní výstavbu cyklostezek, cyklotras a jejich označení, musí začít u financí. Je třeba tedy jednotlivé kroky rozdělit mezi stát, kraj, obce a případně mezi soukromé podnikatele.

V této kapitole jsou uvedeny možné zdroje financování cyklostezek a cyklotras.

1.4.1 Financování z rozpočtu města

Větší města mají daleko vyšší rozpočty pro financování cyklistické infrastruktury než malá města a obce, cyklistická infrastruktura je zde chápána jako nemotorová doprava pro dopravní obsluhu území. Záleží pouze na prioritách zastupitelstev, kolik bude do cyklistických komunikací investovat.

Zásadní problém je u malých měst a obcí, kde není možné cyklistickou infrastrukturu z těchto rozpočtů financovat bez vnější pomoci.

Městský úřad v Kolíně

Ve městě Kolín se rozvojem cyklistické infrastruktury zabývá na Městském úřadě **Odbor regionálního rozvoje a územního plánování.**

Odbor dopravy se v Kolíně specializuje převážně na dopravu automobilovou, neboť zároveň s vybudováním automobilky TPCA v blízké obci Ovčáry (viz Seznam zkratek) se dopravní ruch ve městě a okolí výrazně zvýšil. V případě značení nových cyklostezek má tento odbor pouze schvalovací povinnost.

Odbor regionálního rozvoje a územního plánování v Kolíně je členěn do tří oddělení:

- oddělení územního plánování a rozvoje, které v přenesené působnosti pořizuje územní a regulační plán pro území obce, územně plánovací podklady, podílí se na zabezpečování dotační politiky státu, kontroluje využití dotací

- oddělení přípravy investic posuzuje projekty z hlediska realizovatelnosti, kontroluje a koordinuje předrealizaci stavebních zakázek
- oddělení realizace investic zajišťuje kontrolu a koordinaci při realizaci stavebních zakázek, provádí kontrolu kvality a úplnost dodávek, sleduje finanční čerpání při investičních akcích včetně čerpání dotací, zajišťuje předání ukončených akcí správcům a provozovatelům městského majetku

Výdaje z rozpočtu města se řídí **směrnicí O pravomocech a postupech při finančních výdajích z rozpočtu z 6.6. 2005.**

Níže jsou uvedeny základní pojmy a všeobecná ustanovení této směrnice, která se týkají přidělování financí z městského rozpočtu.

Základní pojmy a všeobecná ustanovení směrnice.

- **Příkazcem operace** může být starosta, místostarostové a vedoucí zaměstnanci MÚ, vedoucí organizačních složek.
- **Správcem rozpočtu** je zaměstnanec finančního odboru pověřený starostou a odpovědný za správu rozpočtu.
- **Hospodárnost** – co nejefektivnější použití veřejných prostředků k zajištění stanovených úkolů, a to při dodržení odpovídající kvality plněných úkolů.
- **Efektivnost** – použití veřejných prostředků s dosažením nejvýše možného rozsahu, kvality a přínosu plněných úkolů ve srovnání s objemem prostředků vynaložených na jejich plnění.
- **Účelností** se rozumí použití veřejných prostředků, které zajistí optimální míru cílů při plnění stanovených úkolů.
- **Zakázka** na dodávky a služby, jejíž předpokládaná cena nepřesáhne 2 mil. Kč bez DPH a zakázka na stavební práce, jejíž předpokládaná cena nepřesáhne 6 mil. Kč bez DPH.
- **Zadavatelem** je město Kolín.

Částky na projekty, týkající se budování cyklostezek v Kolíně, se většinou pohybují řádově v milionech Kč. V případě, že zakázka na stavební práce převyšuje 6 mil. Kč, připravuje vedoucí oddělení výzvu k podání nabídky a zasílá jí nejméně třem dodavatelům. Nabídky vyhodnocuje a pořadí zájemců navrhuje příslušná komise. Návrh komise podléhá schválení rady města usnesením. Závazek uzavírá za zadavatele starosta či místostarosta. Správce rozpočtu předloží návrh rozpočtu ke schválení. Schválený rozpočet je v tomto případě dokladem o zajištění finančního krytí předpokládaných závazků. Více o problematice veřejných zakázek zadávaných veřejnou správou a samosprávou v kap. 1.1.4.

1.4.2 Financování ze Státního fondu dopravní infrastruktury

Státní fond dopravní infrastruktury je zřízen zákonem 104/2000 Sb. ze dne 4.4. 2000 s účinností k 1. 7. 2000, a to za účelem rozvoje, výstavby, údržby a modernizace silnic a dálnic, železnic a vodních cest, které jsou ve vnitrozemí.

Finančně podporuje cyklotrasy I. třídy a zajišťuje jejich správu. Poskytuje příspěvky na různé projektové a průzkumné práce zaměřené na dopravní infrastrukturu prostřednictvím Ministerstva dopravy. Prostřednictvím Ministerstva pro místní rozvoj poskytuje podporu na péči o trasy II., III. a IV. třídy.

K příjmům tohoto fondu patří výnosy ze silniční daně, podíly z výnosu spotřební daně z uhlovodíkových paliv a maziv, výnosy z poplatků za používání dálnic a dotace z Fondu národního majetku.

Od roku 2007 je navíc možné žádat o dotace na budování cyklostezek ze Strukturálních fondů EU, a to řádově v desítkách miliónů korun. Kromě standardních dotací na projekty, které zvyšují bezpečnost cyklistů, bude možné žádat i o finanční spoluúčasť na rozsáhlé projekty cyklistických tras na regionální i mezinárodní dálkové úrovni. Důležitá je ovšem reakce příslušného kraje a měst.

Na cyklostezky bylo pro rok 2006 připraveno 100 mil. Kč [32].

1.4.3 Financování ze Středočeského kraje

Středočeský kraj je na území České republiky kraj s největším samostatným územně správním celkem. Jeho rozloha 11.014 km² zabírá téměř 14 % území České republiky. Jedná se o různorodý region, ležící v centrální části Čech, obklopující Prahu, kde také leží sídlo tohoto kraje. Mnohá místa tohoto kraje jsou vyhledávanými cíly turistů, okolí řek nevyjímaje. Kromě Kolína jsou velice známá města Poděbrady a Kutná Hora, která je zapsána na seznamu

UNESCO (viz Seznam zkratk). Na následující mapě je 26 správních obvodů s rozšířenou působností, které k 1.1. 2003 nahradily okresní úřady [35].

Obr. č. 2 Správní obvody Středočeského kraje s rozšířenou působností



Zdroj: Středočeský kraj. Obvody Středočeského kraje. Staženo dne 26. února 2008 z <http://www.kr-stredocesky.cz/stredocesky-kraj>

Středočeský kraj, který je centrálním tranzitním regionem, si uvědomuje potřebu vytvořit kvalitní síť cyklostezek, neboť tímto krokem významně přispěje k propagaci svého regionu. Od roku 2006 má zpracovanou verzi návrhu páteřních cyklostezek na svém území, které navazují na hlavní město Prahu, na okolní kraje a na mezinárodní trasy. Jedná se v současné době především o cyklotrasy, které z velké části kopírují úseky mezinárodních cyklotras.

Cílem je oddělit tyto trasy od komunikací s automobilovým provozem a zajistit propojení turisticky nejatraktivnějších oblastí kraje. Značná část finanční podpory ze strany kraje směřuje k projektům, které jsou součástí těchto koridorů, případně umožňují jejich propojení.

Hlavní formu podpory představuje pořizování vyhledávacích studií projektových dokumentací pro rozsáhlé úseky, a to až do fáze územního rozhodnutí či stavebního povolení. Jedná o projekty, kde je zadavatelem zakázky kraj, který financuje celých 100% částky. Příprava a znění výzvy probíhá ve spolupráci s jednotlivými obcemi, sdruženími obcí či organizacemi ČR.

V roce **2006** Středočeský kraj v rámci výběrového dotačního řízení podpořil celkem **12 projektů cyklostezek** v celkové výši **1.948.249 Kč**. Tyto prostředky byly určeny pouze na projektovou přípravu, a to zejména na cyklotrasy vymezené v rámci krajské koncepce páteřních cyklostezek [35].

Proto na rok **2007** uvolnil prostředky ve výši **1.398.250 Kč**, na připravované projekty, ale také na zpracování aktualizace rozsáhlého a komplexního dokumentu tzv. Generelu cyklistických tras a cyklostezek na území kraje, který byl naposledy zpracován v roce 2004, podrobněji o generelu níže. Pro účely aktualizace Generelu cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje, byl zaslán na každý městský úřad v kraji dotazník, do kterého měly být zaznamenány aktuální informace o stávajících a plánovaných cyklostezkách a cyklotrasách, záměry, cíle a podněty daného města v oblasti cyklistické dopravy [37].

Stávající a plánované cyklostezky a cyklotrasy ve městě Kolín jsou uvedeny v kap. 4. Výstupy z Generelu cyklistických tras a cyklostezek, který byl zpracován přímo pro město Kolín, jsou uvedeny v kap. 4.1.2.

O konkrétních projektech, týkajících se cyklodopravy v Kolíně, které jsou financovány a iniciovány Středočeským krajem, více v kap. 4.5.

Generel cyklistických tras a cyklostezek

„Generelem cyklistických tras a cyklostezek (zkráceně generel) se rozumí kompletní zmapování stavu, vedení a značení sítě cyklistických tras a cyklostezek, zajištění fotodokumentace a digitalizace tras, shrnutí návrhů na další cyklostezky a trasy mimo stávající silnice, převážně v nepokrytých oblastech. Generel navrhuje úpravy hierarchie tras I., II. a III. třídy, shrnuje základní dokumenty, které souvisí s rozvojem cyklistické dopravy ve Středočeském kraji a legislativní postavení cyklistických komunikací.

Cílem tohoto dokumentu je stanovení koncepce rozvoje cyklistické dopravy, která je součástí dopravního systému města. Kvalitně zpracovaný generel by měl sloužit jako podklad pro uplatnění požadavků cyklistiky při přípravě a realizaci staveb, měl by zajišťovat napojení na regionální cyklistické trasy.

V první dopravně-průzkumné části se zjišťuje intenzita cyklistické dopravy na komunikační síti města, podíl cyklistů v dopravním proudu na významných komunikacích a využití odstavných a parkovacích míst pro cyklisty.

Další část se týká anketního průzkumu mezi občany s cílem zjistit, jaké mají názory na celkovou dopravní situaci ve městě, včetně cyklistické dopravy.

Je třeba určit zdroje a cíle cyklistické dopravy a z nich odvodit nejdůležitější a nejžádanější směry, převážně však propojení okrajů města s centrem, okrajů města s dalšími okolními městy či obcemi, do kterých se občané každý den přepravují do zaměstnání a do škol.

Poté následuje vlastní návrh sítě cyklistických tras, které by kromě dopravní funkce při každodenním využívání měly i funkci rekreační. Jednotlivé úseky se řeší buď jako samostatné investice nebo jako součást dalších staveb, jako je například výstavba komunikace. Síť cyklistických tras, která plošně pokryje celé zastavěné území města, by měla nabídnout bezpečné a rychlé propojení významných zdrojů a cílů ve městě tak, aby co nejdelší úsek takové cesty vedl po cyklostezkách nebo cyklotrasách.

Kromě bezpečnosti samotných cyklistů, chodců a všech účastníků silničního provozu, se také musí brát v úvahu, aby spojení bylo co nejkratší, minimalizovalo se převýšení a náklady na vybudování takové sítě byly reálné.

Navrhované cyklostezky a cyklotrasy mohou být různého charakteru. V závislosti na druhu cyklistické komunikace se využívá sedmi základních typů, které jsou uvedeny v kap. 2.2.

Podle stavební existence se trasy dělí na trasy stavebně existující, stavebně neexistující, kdy výstavba je závislá na realizaci jiné investiční akce a na trasy vyžadující stavební úpravy.

V každé části města je specifický účel návrhu sítě. V centru je to propojení s okrajovými částmi města, okrajové části je třeba propojit s trasami, které směřují mimo město, lze propojit i jednotlivé části města spolu navzájem. Páteřní trasy vycházející z města směřují do okrajových částí města a přecházejí v trasy regionální. Trasy v okolí města a po jeho obvodě by měly tvořit ucelené okruhy.

Kromě návrhu cyklistických tras by generel měl také obsahovat další zařízení, jako jsou parkoviště, stojany a úschovny pro kola. Koncept Generelu cyklistických tras a cyklostezek se musí prezentovat a projednat s městským úřadem, s Policií ČR, s Krajskou správou a údržbou silnic a s veřejností, která by měla mít možnost dalších návrhů či připomínek.

Realizace takového projektu je dlouhodobá a nákladná záležitost, kromě nákladů na výstavbu samotných cyklostezek, které mohou být součástí jiných investičních akcí, se musí počítat i s náklady na výkupy pozemků, na projektovou přípravu a inženýrskou činnost. Zpočátku je nutné vybudování alespoň částečné sítě cyklostezek a cyklotras, které by mohly co nejrychleji sloužit veřejnosti, a to například vybudováním tras, které nepotřebují žádné

stavební úpravy. Měly by být určeny nejdůležitější zdroje a cíle a vybudovány samostatné trasy mezi nimi. Dále pak využít každé příležitosti k budování cyklostezek a cyklotras, například při výstavbě komunikace či při větších opravách.

Dobře zpracovaný generel umožní naplnit koncepci rozvoje cyklistické dopravy a stanový postup při uspokojování potřeb cyklistů“ [34]. Výstupy z Generelu cyklistických tras a cyklostezek města Kolína jsou uvedeny v kap. 4.1.2.

1.4.4 Financování z ROP NUTS II Střední Čechy

ROP NUTS II Střední Čechy je název pro Regionální operační program tohoto kraje, který se zaměřuje na zlepšování dopravní dostupnosti, na propojení regionu, podporuje rozvoj infrastruktury a služeb cestovního ruchu. Zabývá se podmínkami života v obcích, odstraňováním ekologických zátěží a je financován z Evropského fondu pro regionální rozvoj. O podporu z tohoto operačního programu může požádat kraj, svazky obcí či organizace, které jsou krajem či obcemi zřizované, podnikatelé a zájmová sdružení. Řídícím orgánem je Rada regionu soudržnosti pro Střední Čechy.

ROP NUTS II Střední Čechy obsahuje čtyři oblasti pro financování, a to oblast dopravy, cestovního ruchu, integrovaného rozvoje území a technické pomoci. Na oblast cestovního ruchu, ze které budou **financovány a budovány cyklostezky a cyklotrasy**, turistické stezky, včetně doprovodné infrastruktury, modernizace ubytovacích zařízení, rozšíření doplňkových služeb a jednotného informačního systému, obnovy muzeí a skanzenů, je nyní vyčleněno **100,6 mil. EUR** [37].

1.4.5 Financování ze SROP

SROP je zkratka pro Společný regionální operační program, který je souhrnným dokumentem pro sedm regionů soudržnosti, které byly podpořeny v letech 2004 - 2006 ze Strukturálních fondů Evropské unie. V programu je kladen důraz na podporu vyváženého a udržitelného ekonomického rozvoje potenciálu regionů.

Cílem SROP je dosažení hospodářského růstu i kvality života prostřednictvím ekonomických aktivit, například zlepšení kvality infrastruktury a životního prostředí. Jsou podporovány aktivity, které spadají do působnosti obcí a krajů, na rozdíl od ostatních programů, které jsou z hlediska legislativy převážně v působnosti státu.

SROP se věnuje například rozvoji dopravy v regionech, rozvoji dopravní infrastruktury, dopravní obslužnosti či informačních a komunikačních technologií [37].

V rámci jednotlivých opatření byly vyčleněny v období let 2004 – 2006 následující částky [33]:

- na Rozvoj dopravy v regionech - 151,964 mil. EUR
- na Regionální rozvoj dopravní infrastruktury - 106,375 mil. EUR
- na Rozvoj dopravní obslužnosti v regionech - 45,589 mil. EUR
- na Rozvoj informačních a komunikačních technologií v regionech - 22,517 mil. EUR

1.4.6 Financování prostřednictvím soukromých subjektů

Město Kolín a okolní obce mají možnost od roku 2005 žádat o financování cyklostezek a doprovodných služeb automobilku TPCA v Ovčárech, která každý rok vypisuje granty na rozvoj města a jeho okolí a je administrativně podpořena Nadací Partnerství.

Nadace Partnerství, sídlící v Brně, je nejvýznamnější českou nadací podporující ekologické projekty a projekty udržitelného rozvoje ve všech regionech České republiky. Během své existence (vznikla v roce 1991) podpořila přibližně 1.700 projektů nevládních neziskových organizací, škol, obecních úřadů i jednotlivců, a to formou nadačních příspěvků ve výši 185 mil. Kč. Společně s pěti sesterskými nadacemi na Slovensku, v Bulharsku, Maďarsku, Polsku a Rumunsku je součástí asociace Environmental Partnership for Sustainable Development.

Posláním této nadace je pomáhat v péči o životní prostředí, stimulovat trvale udržitelný rozvoj a účast občanů na věcech veřejných. Svých cílů dosahuje udělováním grantů, vydáváním publikací, školeními, semináři, zprostředkováváním informací a kontaktů z oblasti životního prostředí, ale i vlastními programy.

Cílem grantového programu Nadace partnerství pro Kolínsko je přispívat k udržitelnému rozvoji Kolínska a rovnováze ekonomického, sociálního i ekologického rozměru. Podporuje občany, aby se mohli aktivně účastnit tvorby prostředí ve svých obcích. Nabízí například granty i žákům (viz. příloha č. 5) pod záštitou jejich škol či jiných právnických subjektů. Propojuje snahu obcí a organizací o realizaci komplexnějších projektů a dává jim impulsy k větší spolupráci. Stimuluje partnerství veřejného, neziskového a soukromého sektoru. Velký význam přikládá právě rozvoji cyklostezek a naučných stezek v Kolíně a jeho okolí.

Podrobněji o Nadaci partnerství pro Kolínsko v kap. 4.4 a příloze č. 5.

2. Cyklostezky a cyklotrasy v ČR

2.1 VYMEZENÍ POJMŮ

Cyklostezka nebo-li stezka pro cyklisty, je dle normy ČSN 73 6110 speciálně vybudovaná pro cyklistickou dopravu a je od ostatní dopravy oddělená. Mohou jí využívat dle pravidel silničního provozu i bruslaři nebo lyžaři. Je označena na svém začátku i konci (viz obr. č. 3).

Obr. č. 3 Začátek a konec cyklostezky



Pro cyklisty jsou přesně vymezené prostory značené vodorovným nebo svislým dopravním značením (viz obr. č. 4). Její povrch je převážně zpevněný asfaltem či dlažbou, její minimální šířka je 2 m a cyklisté mají povinnost jí využívat, pokud je vedena souběžně se silnicí. Cyklostezky s odděleným provozem jsou určeny pouze pro cyklisty, ale v případě cyklostezky se smíšeným provozem mohou tuto stezku využívat i chodci.

Obr. č. 4 Vodorovné a svislé značení



Zdroj: Obr. č. 3 a 4 Wikipedie. Stezka pro cyklisty. Staženo dne 17. dubna 2008 z http://cs.wikipedia.org/wiki/Stezka_pro_cyklisty

V některých případech má cyklostezka tzv. kolizní místa, kde se střetává například s pozemní komunikací. Tam, kde není zajištěn bezpečný průjezd cyklistů, je cyklostezka ukončena a případně doplněna značkou prikazující sesednutí z kola. Za tímto místem je znovu označen začátek cyklostezky. Podrobnější popis značení je uveden v příloze č. 4.

Cyklotrasa je pojem, který není jednoduše definovatelný, neboť se zde rozchází terminologie zákona 361/2000 Sb. o silničním provozu a terminologie ČSN 73 6110 vycházející ze zákona 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích. Cyklotrasa vede po silnicích, ale také po drobných místních a účelových komunikacích.

Pro značení se používají tři základní značky, které mají pouze orientační a informační charakter. Je to návěst před křižovatkou, směrová tabule a směrová tabulka, které se umísťují před každou křižovatkou nebo odbočkou, stejně tak jako dopravní značky. Na těchto cykloznačkách můžeme najít symbol kola, číslo dané trasy a vzdálenosti v kilometrech k dalším cílům na trase, viz příloha č. 4.

Cykloturistická trasa je typem trasy, která opouští silnice, vede přírodou, většinou po horší lesní či polní cestě. Značení této trasy je pásovými značkami, podobně jako u trasy pro pěší, značky jsou o trochu větší a krajní pásy jsou žluté. Uprostřed těchto značek může být modrá, červená, zelená nebo bílá. Toto pásové značení je navíc doplněno směrovkami na žlutém podkladu a dvěma řádky s textem a číslem cyklotrasy, viz příloha č. 4.

V České republice se od roku 1996 označují I. - III. stupně cyklotras, které byly sestaveny Centrem dopravního výzkumu v Olomouci na zakázku Ministerstva dopravy ČR. Klub českých turistů přiděluje od této doby čtyřmístná evidenční čísla, výjimku tvoří tři nebo dvoumístná čísla. Regiony české, moravské a slezské spojují cyklotrasy druhé třídy, značené dvouciferně. Na českém území existují i trasy různých čísel a tříd, příkladem může být Labská či Pražská stezka (více o pravobřežní Labské stezce v kapitole 4.5.1). Páteřních tras první třídy je pouze pět, obsahují jen jednomístné číslo, měří celkem 645 kilometrů, navazují na stezky sousedů v Německu, Polsku, Rakousku a spojují také Prahu s Brnem [13].

2.2 DRUHY A ZÁKLADNÍ TYPY CYKLISTICKÝCH TRAS A CYKLOSTEZEK

Podle geografické polohy a převažujícího druhu cyklistické dopravy mohou být trasy místní, které jsou využívány zejména pro každodenní cyklistiku v obci a dálkové, které slouží více k rekreaci o víkendech či dovolených a spojují atraktivní cíle. Nutným předpokladem dálkových tras jsou proto i doprovodné služby, jako je například ubytování, občerstvení, servisy kol, prodej map a průvodců, viz. příloha č. 8.

Jednotlivé typy cyklistických stezek a cyklotras se od sebe liší oddělením od ostatních druhů dopravy [13].

Existuje 7 základních typů cyklistických stezek a cyklotras [13]:

- samostatná cyklistická stezka pro cyklisty, jejíž šířka může být od 2 do 3 m
- společná stezka pro chodce a cyklisty, která je nedělená, o minimální šířce 3 m
- dělená stezka pro chodce a cyklisty o minimální šířce 4 m
- jednosměrný cyklistický pruh na vozovce nebo podél ní, se šířkou minimálně 1,5 m
- trasa vedená společně s motorovou dopravou, po silnicích II. a III. třídy nebo po místní komunikaci
- cyklistická trasa, například v obytném prostoru, kde se cyklista může pohybovat maximální rychlostí 20 km/hod a dopravní prostor využívá spolu s dalšími účastníky
- cyklistická trasa na polní a lesní cestě nebo na málo frekventovaných účelových komunikacích

2.3 PRAVIDLA PRO ZNAČENÍ CYKLOTRAS V ČR

Dopravní značky, zvané cykloznačky, které stanovuje vyhláška č. 30/2001 Sb. Ministerstva dopravy České republiky, informují o směru, vzdálenosti v kilometrech k vyznačeným cílům a o čísle cyklistické trasy. Jsou příslušenstvím silnice a místní komunikace a lze je zařadit pod jiné zařízení, sloužící pro provozní informace, viz. příloha č. 4.

Obecná pravidla, která stanovují základní podmínky pro užití, provedení a umístění značek na pozemních komunikacích i na cestách, které jsou určeny pro provoz cyklistů, upravují Technické podmínky (TP) Ministerstva dopravy České republiky označené TP 108 v tzv. Zásadách pro orientační značení na cyklistických trasách. K umístění značek na silnici a místní komunikaci je třeba souhlasu správního úřadu a majitele pozemní komunikace. První kilometry cyklotras byly vyznačeny v roce 1997 [13].

3. Metodologie diplomové práce

3.1 CÍL PRÁCE

Hlavním cílem diplomové práce je analýza stávajícího stavu cyklistické dopravy, návrh priorit a dílčích cílů strategie a návrh vývojového programu pro město Kolín pomocí nástroje BYPAD+, který by umožnil ohodnotit současnou politiku rozvoje cyklodopravy a posunul její rozvoj do budoucna.

3.2 DÍLČÍ CÍLE

Cílem teoretické části práce je objasnit začlenění cyklostezek a cyklotras z hlediska veřejné správy, zpracovat problematiku cyklodopravy v České republice, najít možnosti financování cyklostezek a cyklotras a uvést popis jejich značení a typy.

V praktické části je cílem analyzovat současný stav a rozvoj cyklistické dopravy v kolínské aglomeraci, zmapovat stávající a plánované cyklostezky a cyklotrasy, stanovit priority a dílčí cíle strategie cyklistické dopravy a pomocí nástroje BYPAD+ navrhnout vývojový program pro zástupce města Kolína, který by pomohl posunout vývoj cyklodopravy správným směrem.

Na závěr jsou shrnuty poznatky z předchozích kapitol.

V přílohách této diplomové práce jsou dodatečné informace, které se týkají jak tématu cyklodopravy, tak cykloturistiky.

3.3 SBĚR DAT

Do teoretické části práce byly zpracovány informace získané z odborné literatury, z internetových zdrojů, z dokumentů a informací, které byly poskytnuty Městským úřadem v Kolíně a Centrem dopravního výzkumu v Olomouci.

Praktická část diplomové práce je rozdělena do třech částí.

V první části práce byly prostudovány a zpracovány informace o současném stavu a rozvoji cyklistické dopravy v Kolíně, v obcích Hradištko, Veltruby, Velký Osek a ve Středočeském kraji.

Podkladem pro tuto část práce sloužila Dopravně inženýrská studie města Kolína z roku 2004, územní plán, Generel cyklistických tras a cyklostezek z roku 2008 a informace získané z osobních a telefonických rozhovorů.

Kontaktními osobami na MÚ v Kolíně na Odboru regionálního rozvoje a územního plánování byli inženýr Martin Jírovský, slečna Radka Martínková a inženýrka Iveta Horáková. Z Odboru dopravy byl kontaktován inženýr Vladimír Volf a z Finančního odboru inženýrka Markéta Raková.

O rozvoji cyklodopravy v obcích Veltruby, Hradištko a Velký Osek bylo diskutováno se starostou obce Veltruby inženýrem Ivanem Kašparem.

Stav a rozvoj cyklostezek a cyklotras ve Středočeském kraji byl konzultován s panem Tomášem Drobným, cyklokoordinátorem Středočeského kraje.

Informace o přidělovaných grantech z Nadace partnerství pro Kolínsko byly poskytnuty od pana Františka Brüknera z Nadace Partnerství v Brně.

V druhé části byly zpracovány hlavní priority a dílčí cíle strategie cyklistické dopravy, ve třetí části byl navržen vývojový program rozvoje tohoto druhu alternativní dopravy, a to pomocí nástroje BYPAD+.

Podklady a informace pro zpracování druhé a třetí části byly poskytnuty inženýrem Jaroslavem Martínkem z Centra dopravního výzkumu v Olomouci, který je tvůrcem Národní strategie cyklistické dopravy v ČR, poradcem a koordinátorem při zavádění strategií a vývojových programů do měst České republiky.

3.4 ZPRACOVÁNÍ DAT

Získané informace a data, týkající se problematiky cyklistické dopravy v České republice a v kolínské aglomeraci byly zpracovány do dílčích cílů.

Stanovení hlavních priorit a dílčích cílů strategie a návrh vývojového programu cyklistické dopravy bude nabídnut zástupcům MÚ v Kolíně. Zavedením navržené strategie a vývojového programu by v budoucnu mělo dojít k posunu rozvoje této alternativní dopravy v Kolíně.

4. Rozvoj cyklistické dopravy v kolínské aglomeraci

4.1 ROZVOJ CYKLODOPRAVY VE MĚSTĚ KOLÍN

Úvodem lze říci, že v Kolíně je podporována myšlenka kvalitně budovat a rozšiřovat síť cyklistických stezek a tím přispívat ke snížení zátěží komunikací automobilovou dopravou, která má, zvláště po zahájení provozu automobilky TPCA v Ovčárech v roce 2004, zvyšující se tendenci. Mírný terén a poměrně příznivé klimatické podmínky jsou předpokladem pro využívání jízdního kola jako dopravního prostředku jak pro každodenní cesty do zaměstnání, do škol, na úřady či nákupy, tak i v letním období pro rekreaci, dojížděku na zahrádky nebo příměstských lesů, které obyvatelé Kolína využívají hojně ke sběru hub a lesních plodů.

V okolí města se nachází Veltrubský luh, který je chráněn státem, prochází zde také Labská cyklistická magistrála, viz. kap. 4.5.1.

V současné době je Kolín obec s rozšířenou působností s pověřeným obecním úřadem. Počet obyvatel v tomto městě je 30.158, z toho mužů 14.577 a žen 15.581 [7].

Počet obyvatel obcí, které se nacházejí na území města Kolína, uvádí tabulka č. 1.

Tabulka 1 Počet obyvatel ve vybraných městech Středočeského kraje

Název města	Počet obyvatel	Území	Území správního obvodu
Kolín	30,158	Kolín	Kolín
Český Brod	6,676	Kolín	Český Brod
Pečky	4,313	Kolín	Kolín
Týnec nad Labem	1,934	Kolín	Kolín
Kouřim	1,813	Kolín	Kolín
Zásmuky	1,806	Kolín	Kolín

Zdroj: Český statistický úřad. Všechna města a městyse ve Středočeském kraji k 31.12.2007. Staženo dne 8. března 2008
http://www.czso.cz/xs/redakce.nsf/i/vsechna_mesta_a_mestyse_ve_stredoceskem_kraji_k_31_12_2007

Průměrná hrubá měsíční mzda v Kolíně činila v roce 2005 měsíčně 18.334 Kč, ve Středočeském kraji dosahovala v tomto období 19.185 Kč [6].

Řešením cyklo dopravy se město Kolín začalo zabývat přibližně před 8 lety. Problematika rozvoje tohoto druhu dopravy se řeší na MÚ v Kolíně na Odboru místního rozvoje a územního plánování. Tento odbor vykonává přenesenou působnost v oblasti územního plánování, komplexně zajišťuje a realizuje stavební zakázky města, vede agendu veřejných stavebních zakázek. Více o tomto odboru v kap. 1.4.1.

Dle inženýra Jírovského, vedoucího Odboru místního rozvoje a územního plánování, žádá město Kolín o dotace k financování cyklostezek zatím jen Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI), který hradí 60% nákladů, maximálně však do výše 4 mil. Kč na jeden projekt. Zbylou část hradí město ze svého rozpočtu. Z fondů EU zatím nečerpá.

Dotace z SFDI jsou zaměřeny především na projekty zvyšující bezpečnost. Hlavními hodnotícími kritérii je počet aut a počet cyklistů ve městě, charakter silnic I., II. a III. třídy nebo charakter místní komunikace. Projekty se vybírají na základě bodového ohodnocení.

Každá investice musí být ve schváleném rozpočtu města, který schvaluje rada města, následně zastupitelstvo.

Jeden z dokumentů, dokladovaných na správce dotačních programů, je schválený rozpočet města, kterým je projekt pokryt.

Dalšími doklady bývají například zadluženost, solventnost, platební morálka či účetní závěrka.

Dotace z programů Středočeského kraje jsou orientovány pouze na cykloturistiku.

První cyklostezky do obcí Tři Dvory a Hradištko se realizovaly přibližně před sedmi lety. V posledních letech se z rozpočtu města financovala cyklostezka u Podskalského nábřeží, dále úprava chodníků v ulici Masarykova a Žižkova.

Cyklostezka vedoucí z Kolína do Ovčár byla ze 100% financována Ministerstvem financí, jelikož se jednalo o projekt spojený s příchodem automobilky TPCA.

Přehled stávajících cyklostezek vybudovaných městem Kolín je uveden v kap. 4.1.3.

Na základě zpracovaného Generelu cyklistických tras a cyklostezek z roku 2008 budou v následujících letech rozpracovávány vybrané úseky a postupně žádáno o dotace či spoluúčasti tak, aby se tento generel podle vybraných lokalit realizoval. Více o tomto generelu v kap. 4.1.2.

Jednotlivé dotační programy lze využít pouze pro vybrané úseky stezek. Významnou roli hraje i stavební připravenost projektu a finanční náročnost.

4.1.1 Dopravně inženýrská studie Kolínska

Dopravní situace v Kolíně

Všeobecně lze konstatovat, že situace frekvence dopravy, a to nejen v Kolíně, se neustále zhoršuje, což je spojeno s enormním rozvojem automobilismu. Nedostatky, vyplývající z dopravy, lze v zastavěných územních celcích řešit opravou komunikací, realizací protihlukových opatření a v případě dopravně exponovanějších silnic budováním přeložek.

Kromě místních komunikací městem prochází silnice I. třídy (I/38), II. tříd (II/125, II/322, II/328) a III. tříd (III/12540, III/12550, III/12551, III/3275)¹.

Plánovaný obchvat (přeložka silnice I/38), který je navržen jižně od Kolína, bude pro město přínosem zejména převedením tranzitní dopravy mimo obec. Ve vazbě k automobilce TPCA v Ovčárech však velký význam nepřinese, protože tento závod leží severně od Kolína a jeho dopravní obsluha je ve směru od Kolína vázána na most přes Labe v centru Kolína.

První a zatím poslední studií, která byla vypracována pro město Kolín byla Dopravně inženýrská studie Kolínska v roce 2004.

Na základě výsledku výběrového řízení v květnu 2004 byla pověřena firma DHV ČR, spol. s r.o. zpracováním **Dopravně inženýrské studie Kolínska** v návaznosti na průmyslovou zónu Kolín – Ovčáry. V Ovčárech v té době zahajovala provoz automobilka TPCA.

V první fázi zpracování této studie byl proveden směrový průzkum automobilové dopravy, anketní dopravní průzkum, průzkum křižovatkových pohybů a průzkum hromadné, pěší a cyklistické dopravy.

Došlo ke zpracování **návrhu okamžitých úprav a prognostické a návrhové části** (viz níže), jejíž součástí jsou rozbor současné vnitroměstské dopravy, prognóza rozvoje dopravy do roku 2020 a návrh řešení jednotlivých dopravních systémů pro dosažení stavu udržitelné dopravy.

¹ Silnice II/125 vede z Kolína směr Uhlířské Janovice a opačným směrem na Velký Osek, silnice II/322 vede z Kolína směrem na Týnec nad Labem, silnice II/328 vede z Kolína směrem na Ovčáry

Cílem bylo vyhodnotit údaje a stanovit požadavky a návrhy na řešení jednotlivých druhů dopravy a stanovení jejich priorit, jelikož důležité je „přežít“ období do roku 2010, kdy bude otevřen obchvat Kolínem a pozdější návrat k rovnováze.

Pro zpracování studie byly získány tyto podklady:

- zápisy dopravní komise
- digitální podklad města a územní plán
- stávající dopravní značení a bilance parkovacích stání
- směrový dopravní průzkum z roku 1999
- sčítání lidu z roku 2000 a demografické údaje Českého statistického úřadu
- křížení cyklistických stezek do průmyslové zóny Kolín – Ovčáry se silnicí II/125 a II/328 a situace ze silnice I/38 z plánovaného obchvatu Kolína
- studie širších dopravních vazeb ve zmiňované průmyslové zóně z roku 2002
- audit a řešení dopravy v klidu z roku 2003

Návrh okamžitých úprav

Zjištěné nedostatky a problémová místa byla konzultována na Odboru dopravy na Městském úřadu v Kolíně. Na základě poznatků, které byly zjištěny při průzkumech, konzultacích a místních šetřeních byl zpracován v červenci 2004 **Návrh okamžitých úprav**, jako první dokument návrhové části projektu.

Předmětem a cílem projektu bylo řešení stávající dopravní situace v kolínské aglomeraci, připojení průmyslové zóny Kolín – Ovčáry, dopracování koncepce rozvoje silniční sítě Kolínska v návaznosti na dokončení dálnice D11 a přestavbu silnic II/125 a II/328 s realizací do konce roku 2005.

Pro Kolín má cyklistická doprava značný význam, kromě městské cyklistické dopravy je významná poloha Kolína na Polabské cykloturistické trase (viz. kap. 4.5.1).

Bylo zjištěno, že infrastruktura ani koncepce pro cyklistickou dopravu však prakticky neexistuje, bylo třeba proto přijmout zásadní koncepční rozhodnutí a zahájit realizaci nejnütnějších úseků.

Z výsledků provedených průzkumů a podnětů ze strany města Kolína byly navrženy úpravy, a to prostým výčtem opatření a zákresem do map.

V další části projektu měly být tyto úpravy podrobeny připomínkám a diskuzi, jednotlivá opatření měla být prověřena a zpracována do podrobnějších studijních návrhů.

Prognostická a návrhová část

Historické město Kolín je centrem celého středního Polabí, je významným silničním a železničním uzlem. Rozvoj města úzce souvisí s rozvojem dopravy. Intenzivně začalo město růst v souvislosti s výstavbou silnice Praha – Vídeň (1752), Státní dráhy Praha – Olomouc (1845) a Rakouské severozápadní dráhy Znojmo – Děčín (1870).

Od 2. poloviny 19. století nastal rychlý růst Kolína, vznikl okružní systém v centru a v Zálabí, průmyslová zóna u nádraží a dnes již starý most přes řeku Labe. Vznikla nová sídliště, začaly se stavět rodinné domy a nový most přes Labe, který je napojený na vnitroměstský průtah silnice I/38 Jaselskou ulicí a který způsobuje velké problémy vnitroměstské dopravě. Důsledkem je negativní dopad na životní prostředí a bezpečnost dopravy.

Na počátku 21. století byl rekonstruován železniční koridor, došlo k rekonstrukci silnice II/125 od dálnice D11², která se v této dokončovala, přes Velký Osek a průmyslovou zónu Ovčáry do Kolína. Do Kolína – Ovčár „přišla“ japonská automobilka TPCA, která je druhou nejvýznamnější automobilovou továrnou v Čechách. Továrna na automobily značek Toyota, Peugeot a Citroen byla a je nejvýraznějším současným rozvojovým projektem Kolínska, který přináší další rozvoj podnikání v území a vyšší nároky na výkonnost nejen celostátní, ale převážně místní dopravní infrastruktury.

Negativní vlivy automobilové dopravy na centrum města by měl snížit obchvat městem a dokončení dálnice D11.

Anketní průzkum dopravního chování

Zatím poslední anketní průzkum dopravního chování byl v Kolíně proveden v roce 2004 v rámci této studie. Cílem tohoto průzkumu bylo získat obraz dopravního chování lidí bydlících v Kolíně, a to v odpolední špičce. Pro tento průzkum byl vybrán vzorek

² D11 – dálnice vedoucí z Prahy na Hradec Králové

7% celkového počtu obyvatel Kolína.

Celkem bylo dotázáno 1.856 osob nad 6 let s trvalým nebo přechodným bydlištěm v tomto městě. Z toho průzkumu vyplynulo, že v běžný pracovní den v době mezi 15:00 a 16:00 konalo 528 dotázaných alespoň jednu cestu, cestu nekonalo 1.142, 186 lidí odmítlo na anketní dotazy odpovídat. Osoby, které byly dotázány, vykonaly celkem 602 cest.

Město Kolín je členěno, na základě charakteru města a jeho dopravního chování, do 4 oblastí, označovaných I – IV. Dotázaných, kteří měli své bydliště v centru, což je oblast I, bylo 17,5 %, v oblasti II 27,1 %, v oblasti III 7,8 % a v oblasti IV 47,6 %. Ze všech cest bylo automobilem vykonáno 39,2 %, pěšky 36,3 %, MHD 9,8 %, na kole 8,7 %, 0,5 % vnější veřejnou dopravou a 0,4 % jinak.

Data byla analyzována do podrobnosti základní sídelní jednotky. Z celkového počtu 30.061 obyvatel Kolína konalo 31,3 % obyvatel alespoň jednu cestu v období běžného pracovního dne mezi 15:00 hod a 16:00 hod. Za toto období byl průměrný počet cest na jednoho obyvatele 0,36 cest/hod. Na jednoho obyvatele, konajícího alespoň jednu cestu v období 15:00 hod až 16:00 hod běžného pracovního dne, připadalo 1,15 cest/hodinu. Celkem bylo vykonáno 10.847 cest. Ze všech cest převládají cesty automobilem (4.192) a pěšky (4.055). MHD cestovalo 1.063 osob, ostatní hromadnou dopravou, což je veřejná linková doprava a vlaky, bylo přepraveno 609 osob. Ostatní cesty se konaly na kole nebo jinak. Ze všech cest tvořilo 51,3 % vnitřní cesty Kolínem, vnější cesty 44,1 % a tranzitní 4,5 %.

V místě bydliště, které bylo zdrojem pro 39,6 % všech cest, začínalo nebo končilo 89,1 % cest v zaměstnání nebo 35,4 % ve škole, v obchodních zařízeních 8,0 %, na úřadě, ve sportovních nebo kulturních zařízeních 1,5 %. Bydliště bylo cílem pro 49,5 % všech cest, zaměstnání a škola pro 4,3 %, obchodní zařízení pro 20,8 %, úřad, sportovní nebo kulturní zařízení pro 2,6 %. Celkově převládaly cesty ze zaměstnání do bydliště (26,7 %) a z bydliště do obchodního zařízení (17,3 %).

Průzkum pěší a cyklistické dopravy

Průzkum pěší a cyklistické dopravy byl proveden mezi 14:30 a 15:30 hod na mostě, který na jedné straně ústí do ulice Mostní a na druhé do ulice A. Kaliny. V této době bylo zaznamenáno 170 pěších a 57 cyklistů ve směru do Zálabí. V opačném směru bylo zjištěno 192 pěších a 52 cyklistů. Na přechodech u křižovatky ulic Jaselská a Legerova byl zaznamenán počet 300 chodců směřujících do centra města a 210 z centra k sídlišti.

Hodnocení stávajícího stavu

Automobilová doprava. Dopravní problémy působí nedostatečná kapacita některých křižovatek, přetížení ulice Politických vězňů, neexistující systém cyklotras a nedostatečné zklidnění cesty městem pro pěší. Z průzkumu mimo jiné vyplynulo, že celkový počet cest na území Kolína bylo 195.000 denně, intenzita dopravy ve špičkové hodině byla 1.600 vozidel za hodinu, nárůst na 1.750 vozidel za hodinu byl způsoben znovuotevřením silnice II/125. Dělbá přepravní práce pěšky a na kole ku vozidlům byla 46:54.

Cyklistická doprava. Cyklisté projíždějí starým městem po obslužných ulicích i v protisměru, případně se celé oblasti vyhýbají pro její neprůjezdnost od východu k západu.

Možnosti zlepšení cyklistické dopravy

- zlepšení podmínek pro pěší i cyklisty v centru města
- zklidnění oblasti starý most
- vybavení pro pěší a cyklistickou dopravu ve vyšší kvalitě
- průjezd do centra a k nádraží po radiálách
- při každé změně organizace a stavebních úpravách dopravní infrastruktury realizovat řešení pro cyklisty
- vybudování cyklistické stezky podél Labe jako část Polabské cyklotrasy (v roce 2008 dokončena I. část, II. část je ve fázi schvalování dotace od SFDI)
- vybudování cyklistické stezky v návaznosti na stezku od TPCA (v 2008 dokončena)

Návrhy na zlepšení cyklistické dopravy

V návrhu jsou úpravy pro pohyb cyklistů v historickém jádru, kteří budou mít povolen vjezd v ulicích Kutnohorská a Brandlova (zde bude zamezen průjezd dvoustopých vozidel fyzickými zábranami), kde bude ve spodní části text: “Cyklisté a vozidla do 3,5 t, vozidla nad 3,5 t v pracovních dnech od 5 do 9 hod“.

Speciální opatření pouze pro cyklisty

Níže je uvedeno speciální opatření pouze pro cyklisty, při nichž bude zajištěn přístup cyklistů do všech ulic, zprůjezdnění historického jádra ve všech směrech, a to umožněním obousměrného provozu cyklistů v ulicích Pražská, Na Hradbách a v části Rubešovy:

- na Pražské ulici bude vodorovným značením vyznačen pruh pro cyklisty ve směru od Karlova náměstí o šířce 1 m
- ulice Pražská bude na křižovatkách s Kovářskou a s Karlovým náměstím osazena značkou B2³ s doplňkovou tabulkou „MIMO CYKLISTY“ se symbolem jízdního kola
- na chodníku v ulici Rubešova bude zřízen cyklistický pruh ve směru od starého mostu, označení C10b
- ulice Na Hradbách bude na křižovatce s ulicí Karolíny Světlé osazena značkou C3a s doplňkovou tabulkou „MIMO CYKLISTY“ se symbolem jízdního kola
- vjezd a výjezd do signalizované křižovatky s Politických vězňů bude využit pro cyklisty

Návrh na komunikační síť Kolínska je kromě obchvatu Kolína, čímž se částečně zklidní vysoce kapacitní komunikace ve městě, také obchvat Osečku, Pňova – Předhradí a Nové Vsi I na I/38 (zde je také Středočeským krajem plánovaná levobřežní cyklostezka, více v kap. 4.5.2) a návrh nového propojení silnice II/125 se silnicí I/138 s přemostěním Labe.

4.1.2 Generel cyklistických tras a cyklostezek města Kolína

Na základě Dopravně inženýrské studie z roku 2004 se město Kolín rozhodlo zadat koncem roku 2007 zpracování Generelu cyklistických tras a cyklostezek. Obecně o pojmu Generel cyklistických tras a cyklostezek v kap. 1.4.3.

Objednatelem této studie bylo město Kolín – Odbor regionálního rozvoje na MÚ, dále ORR, zastoupený starostou města panem Jiřím Buřičem a vedoucím ORR inženýrem Martinem Jírovským.

³ Vysvětlivky ke značkám: **B2** – zákaz vjezdu všech vozidel, **C10b** – konec stezky pro chodce a cyklisty, **C3a** – příkázaný směr jízdy vpravo

Zhotovitelem, vybraným na základě výběrového řízení, byla firma Highway Design, s.r.o. Hradec Králové. Studii vypracoval inženýr Jiří Nývlt a inženýrka Kateřina Brandová.

Jako hranice řešeného území tvoří hranice města Kolína, na okolní obce je přihlíženo z hlediska návaznosti cyklotras na tyto obce.

Průzkumy a rozborů byly provedeny na konci roku 2007, doplňující průzkumy a projednání čistopisu v únoru 2008.

Cílem a účelem zpracování generelu je:

- zkvalitnění vybavení pro cyklistickou dopravu
- realizace řešení pro cyklisty při každé změně organizace a stavebních úpravách dopravní infrastruktury
- radiály pro cyklisty s bezkolizním průjezdem do centra a k nádraží
- vybudování cyklostezek v návaznosti na okolní obce a na již realizované cyklostezky, respektive cyklotrasy
- realizace cyklotras dle schváleného generelu

Jako podklady sloužily tyto dokumenty:

- vyhodnocení zpracovaných dokumentací, mapové a digitální podklady územního plánu města
- dopravně inženýrská studie z roku 2004
- Generel cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje
- dokumentace z rekonstrukce silnice II/328 Kolín – Ovčáry
- dokument o propojení se silnicí II/125 a II/328 s cyklistickou stezkou, která zde povede
- příprava technické infrastruktury pro Průmyslovou zónu Kolín – Ovčáry
- podklady od Klubu českých turistů

Analýza stávajícího stavu

Vybudované cyklistické stezky nejsou řešeny jako celek, jsou pouze kusými úseky bez návaznosti na širší okolí a cyklisté jsou většinou odkázáni na jízdu v uličním profilu společně s automobilovou dopravou.

V Kolíně je 5 cyklostezek, které jsou samostatné a obousměrné, se společným provozem pro pěší a cyklisty, stavebně upravené pro tento provoz:

- cyklostezka podél pravého břehu Labe je součástí cyklotrasy č. 24 Polabská, více v kap. 4.5.1
- cyklostezka v ulici Veltrubská, viz obr. č. 5
- stezka v ulici Ovčárecká, začíná v průmyslové zóně Kolín a pokračuje směr Sendražice a okruh TPCA, viz obr. č. 6
- stezka v ulici Třídvorská, vedoucí do obce Tři Dvory, viz. obr. č. 7
- stezka v ulici Žižkova

Obr. č. 5 Cyklostezka v ulici Veltrubská



Obr. č. 6 Cyklostezka v ulici Ovčárecká



Obr. č. 7 Cyklostezka v ulici Třídvorská



Zdroj: Obr. č. 5 – 7 Interní materiály MÚ Kolín

Podrobnější údaje o těchto cyklostezkách včetně délky, šířky, značení, začátku a konce úseku jsou popsány v kap. 4.1.3.

V Kolíně se nacházejí také cyklotrasy, které jsou zpracovány Klubem českých turistů, o kterých je podrobnější zmínka v kap. 4.1.5.

Návrhy opatření

K hlavním cílům návrhu je zpracování sítě stávajících a nově navržených cyklostezek a cyklotras v Kolíně. Hlavní koncepcí je především napojení cyklotras na okolní obce, bezpečné a snadné převedení cyklistů přes centrum Kolína.

Hlavní snahou návrhů bylo vytvořit síť cyklistických tras s využitím méně zatížených komunikací bez stavebních úprav nebo frekventovaných komunikací se stavební úpravou. Byly posouzeny prostorové možnosti, bariéry, problémová místa, homogenita tras a pro každý úsek tras byl určen vhodný způsob vedení provozu cyklistů v prostoru místní komunikace.

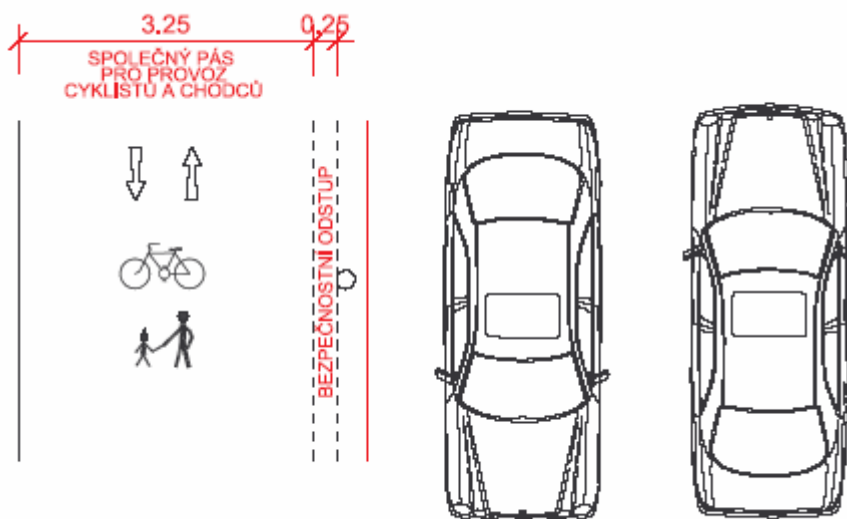
Byl vypracován **podrobný návrh** sítě cyklistických stezek, který byl rozčleněn na stavební a organizační opatření. Přibližný odhad investičních nákladů činil 26.611.000 Kč.

Byly určeny **priority** jednotlivých opatření, například snížení dopravní nehodovosti, finanční náročnost, dotčení soukromých pozemků a ucelenost tras.

Na obrázcích 8 až 12 je uvedeno pět příkladů navržených cyklistických stezek v konkrétních ulicích, včetně popisu stávajícího stavu a plánované investice.

Příklad zpracování cyklostezky v ulici Žižkova

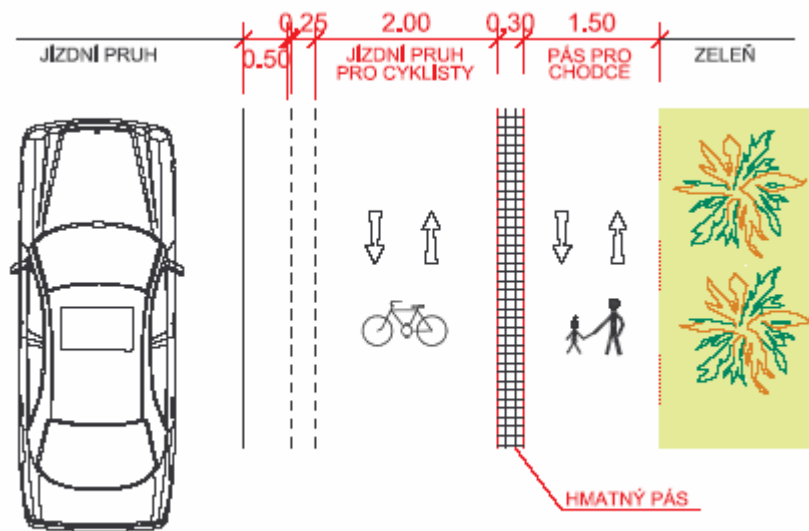
Obr. č. 8 Cyklostezka v ulici Žižkova



Plánovaná cyklostezka se společným provozem chodců a cyklistů v ulici Žižkova bude navazovat na stávající cyklostezku v této ulici. Odhad investičních nákladů je 1.080 tis. Kč.

Příklad zpracování cyklostezky v ulici Ovčárecká

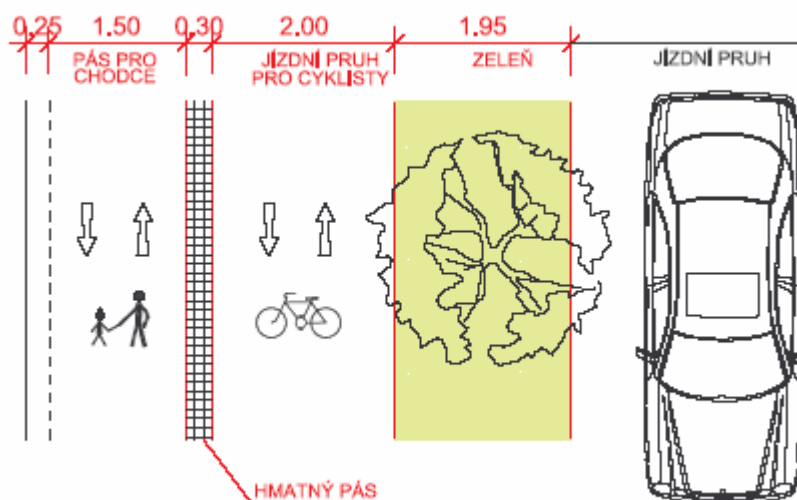
Obr. č. 9 Cyklostezka v ulici Ovčárecká



Plánovaná obousměrná cyklostezka v ulici Ovčárecká bude navazovat na stávající cyklostezku se společným provozem chodců i cyklistů, vedoucí přes Sendražice do Ovčár, která je napojena na okruh TPCA, viz obr. č. 6. Hmatný pás o šířce 0,3 m bude oddělovat cyklisty od pěších. Odhad investičních nákladů je 3.866.700 Kč.

Příklad zpracování cyklostezky v ulici Třídvorská

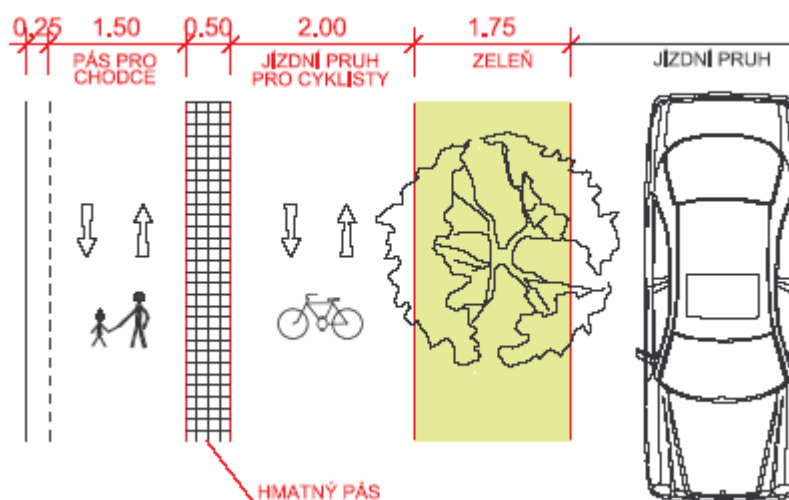
Obr. č. 10 Cyklostezka v ulici Třídvorská



Plánovaná obousměrná cyklostezka v ulici Třídvorská bude navazovat na stávající cyklostezku se společným provozem chodců i cyklistů, viz obr. č. 7. Vydlážděný hmatný pás o šířce 0,3 m bude oddělovat cyklisty od pěších. Odhad investičních nákladů je 2.627 tis. Kč.

Příklad zpracování cyklostezky v ulici Veltrubská

Obr. č. 11 Cyklostezka v ulici Veltrubská

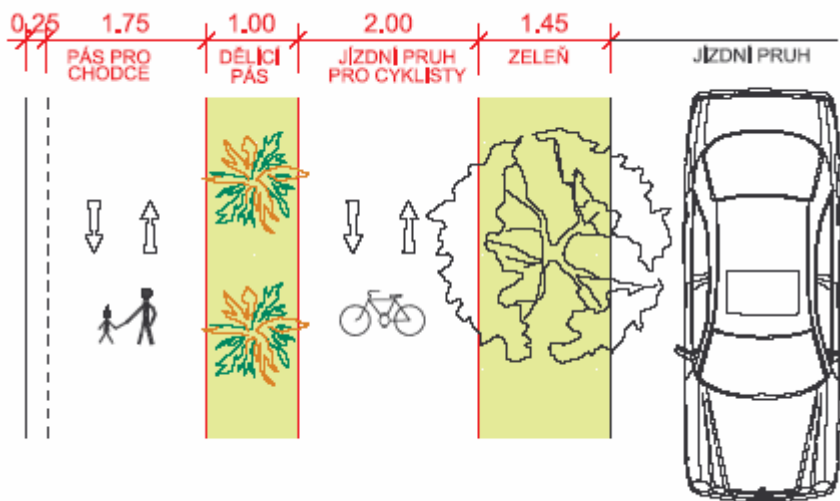


Plánovaná obousměrná cyklostezka v ulici Veltrubská bude navazovat na stávající cyklostezku se společným provozem chodců i cyklistů, viz obr. č. 5.

Zelený hmatný pás o šířce 0,5 m bude oddělovat cyklisty od pěších. Odhad investičních nákladů je 3.564 tis. Kč.

Příklad zpracování cyklostezky v ulici Havlíčkova

Obr. č. 12 Cyklostezka v ulici Havlíčkova



Obousměrná cyklostezka s odděleným provozem chodců a cyklistů v ulici Havlíčkova je nově plánovaná cyklostezka s dělicím pásem o šířce 1 m.

Odhad investičních nákladů není uveden.

Zdroj: Obr. č. 8 - 12 Interní materiály MÚ Kolín

Na obrázku č. 13 je uveden návrh značení pro obousměrný pohyb cyklistů a jednosměrný pohyb vozidel.

Obr. č. 13 Návrh značení jednosměrky



Zdroj: Interní materiály MÚ Kolín

Závěrečná doporučení

Je třeba připravit investiční záměr pro postupnou realizaci všech navržených cyklotras dle generelu, zpracovat dokumentaci pro územní rozhodnutí a následně rozdělit další etapy na jednotlivé úseky, které by se měly realizovat jako ucelené, ne jen dílčí.

4.1.3 Cyklostezky v Kolíně stávající

V tabulce 2 jsou uvedeny údaje z dotazníku, který za účelem aktualizace Generelu cyklistické dopravy zaslal Odbor regionálního rozvoje a územního plánování v Kolíně na Středočeský kraj.

Při vyplňování dotazníku bylo velice důležité rozlišení jednotlivých druhů cyklistických stezek, které mohou být:

- odděleny od ostatní dopravy, včetně pěších
- stezky se sloučeným či odděleným provozem cyklistů a chodců
- cyklistické pruhy, kdy je cyklistická doprava vedena po komunikaci společně s ostatní dopravou
- cyklotrasy či cyklistické trasy, které jsou vedeny po silnicích, lesních cestách nebo po cyklostezkách
- cykloturistické trasy vedoucí po horších polních či lesních cestách či terénem

Celková délka těchto cyklotras je 9.730 m. Podrobnější popis k jednotlivým typům cyklistických stezek je uveden v příloze č. 4.

Tabulka 2 Cyklostezky v Kolíně stávající

Umístění komunikace pro cyklisty:		Typ použité komunikace včetně šířky a délky (v m) ⁴
Začátek úseku: začátek katastru obce obec (ulice) místo nebo objekt	Konec úseku: obec (ulice) místo nebo objekt konec katastru obce	
Žižkova x Jaselská	Žižkova x U Nemocnice	C9 – 3 m šířka, délka 310 m
Benešova x Na Magistrále	Bezručova x Jaselská	C9 – 3 m šířka, délka 1040 m
Veltrubská č.p.1366	hranice kat. území Kolín	C9 – 3 m šířka, délka 1270 m
Třídvorská č.p.710	hranice kat. území Kolín	C9 – 3 m šířka, délka 1280 m
Ovčárecká č.p.665	Ovčárecká x Hřbitovní	C9 – 3 m šířka, délka 1010 m
Ovčárecká x Hřbitovní	Průmyslová zóna	C8 – 3 m šířka, délka 1250 m
Průmyslová zóna Kolín - Ovčáry	po areálu	C9 – 3 m šířka, délka 1700 m
Průmyslová zóna	Ovčáry	C8 – 3 m šířka, délka 350 m
Podskalské nábřeží	Atletický stadion M. Tučka	C9 – 2 m šířka, délka 900 m
Lávka přes Labe	Kmochův ostrov – Kříčkova	C10 – 2 m šířka, délka 160 m
Legerova x Obecní Dvůr	Legerova x Jaselská	V14 – 2 m šířka, délka 110 m
Most přes Labe	Antonína Kaliny – Mostní	B11 – délka 200 m
Karlovo náměstí x Pražská	Pražská x Kovářská	B11 – délka 80 m
Na Hradbách x Pražská	Na Hradbách x Karoliny Světlé	B11 – délka 70 m

Zdroj: Interní materiály Městského úřadu v Kolíně

Lávka přes Labe, zmiňovaná v tabulce 2, která spojuje Kmochův ostrov se Zálábím (název pro atraktivní část města Kolína, která je od města oddělena oběma kolínskými mosty), je unikátní stavba a „pýcha“ tohoto města, která byla ve finále celostátní soutěže Dopravní stavba roku. Navazuje na ocelovou lávku z konce 19. století vedoucí přes kanál mezi levým břehem Labe a Kmochovým ostrovem. Obě lávky tak vytvářejí úplné přemostění Labe.

Stavba lávky byla zahájena v listopadu 2004, náklady dosáhly 46 mil. a 2. prosince 2005 slavnostně otevřena.

Dokončený most je 171 metrů dlouhý, pylony dosahují více jak šestnáctimetrové výšky, šířka mezi zábradlím je 3,5 metru. Mostovka visí na 38 lanech a je složena z 53 devítitunových betonových segmentů. Její životnost je odhadována na nejméně sto let. Kamerami hlídaná lávka má celoročně sloužit chodcům a cyklistům.

V první řadě je to obrovské přiblížení městské části a Zálabí, kde se nachází velká sportoviště, například zimní a atletický stadion, hala pro basketbal, tenisové kurty či fotbalová

⁴ Vysvětlivky: C8 – stezka pro cyklisty, C9 - stezka pro chodce a cyklisty se sloučeným provozem, C10 – stezka pro chodce a cyklisty s rozděleným provozem, V14 – cyklistický pruh, B 11 – ostatní nemotorové komunikace využívané i pro cyklistickou dopravu

hřiště. Tuto lávku a návaznou cyklotrasu lze využít k cestě k vyhledávaným přírodním koupalištím na Hradištku, ve Veltrubech či ve Třech Dvorech [8].

4.1.4 Cyklostezky v Kolíně plánované

V tabulce 3 jsou uvedeny cyklostezky v Kolíně, které jsou zatím plánované. Úsek, který v této tabulce není je plánované pokračování úseku Podskalské nábřeží – Atletický stadion M. Tučka. Tento úsek, nazvaný **Brankovická – Podskalské nábřeží**, povede od tohoto stadionu podél Labe k tenisovým kurtům. Délka tohoto úseku je plánována na 900 m, náklady na vybudování by měly činit 8,1 mil. Kč. Dotace od Státního fondu dopravní infrastruktury je očekávána ve výši 4 mil. Kč⁵. Nyní je projekt ve fázi schvalování této dotace.

Tabulka 3 Cyklostezky v Kolíně plánované

Umístění komunikace pro cyklisty:		Typ plánované komunikace včetně šířky (v m)	Délka úseku	
Začátek úseku:	Konec úseku:		realizovaný	plánovaný
začátek katastru obce	obec (ulice)			
obec (ulice)	místo nebo objekt			
místo nebo objekt	konec katastru obce			
Ovčárecká č.p. 199	Třídvorská č.p.1.371	C9 – 3 m šířka		1700
Ovčárecká č.p. 665	Ovčárecká č.p.305	C9 – 3 m šířka		540
Starokolínská	směr Starý Kolín	C		
Havlíčková	směr Kutná Hora	C		
Štítary	směr Zibohlavý	C		
Masarykova x Žižkova	Bezručova	C9		
Benešova č.p. 1000	Antonína Dvořáka	V11 – 2 m šířka	610	40

Zdroj: Interní materiály Městského úřadu v Kolíně

4.1.5 Cyklotrasy v Kolíně a jeho okolí stávající

Zde jsou uvedeny cyklotrasy vedoucí z Kolína do okolí i s jejich délkou, typem tříd, jejich zdroji a cíli:

- trasa III. třídy, dlouhá 20 km, vede z Kutné Hory přes Hořany, Nebovidy, Hluboký důl do Kolína
- trasa III. třídy, dlouhá 18 km, z Kolína do Radovesnic, Křechoře, Bedřichova do Nové Vsi

⁵ SFDI poskytuje na projekty maximálně 60% z prokázaných nákladů, maximálně však 4 mil. Kč.

- trasa III. třídy, dlouhá 17 km, vedoucí po polních cestách ze Suchdola, přes Polepy do Kolína
- trasa IV. třídy, dlouhá 7 km, z Červeného Domku, přes Nové Dvory, Kamajku do Žehušice
- trasa III. třídy, dlouhá 25 km, ze Zámku Kačina, přes Žehušice, Bučice, Žleby.

Do budoucna se plánuje napojení na trasu č. 0109 z Nových Dvorů do Kutné Hory

4.1.6 Cyklotrasy v Kolíně a jeho okolí plánované

Následující cyklotrasy, dle podkladu od MÚ v Kolíně, budou doplňovat stávající cyklostezky. Tyto trasy budou sloužit jako vhodná alternativa každodenní přepravy do škol a do zaměstnání a zahrnou nejdůležitější přírodní a historické zajímavosti tohoto území. Je zde uveden vždy začátek a konec cyklotrasy.

- Třídvorská ul. – od ul. K Vinici po areál Benzina v návaznosti na již postavenou stezku do obce Tři Dvory
- Kolín – Nová Ves – Poděbrady
- Kolín – Zibohlavý – podél Pekelského potoka
- Most ČD – Legrovo rameno
- Kolín – Štáralka – navrhováno od ul. Havířská do komerční zóny Kolín 4
- Kutná Hora – Kolín – trasa č. 0109 v délce 15 km je v návrhu regionu Kutné Hory
- Kolín – Nymburk – trasa č. 24 v délce 24,8 km
- Libice nad Cidlinou – Žehuň
- Žehuň – Hradčany – Dlouhopolsko – Městce Králové
- Žehuň – Polní Chrčice – Němčice – Jelen – Kolárovice – Tři Dvory

4.1.7 Využití cyklostezek a cyklotras

Výše zmiňované cyklostezky a cyklotrasy slouží obyvatelům města Kolína a okolních obcí ke každodennímu dojíždění do zaměstnání, do škol, školek, do zdravotnických středisek, kulturních a zábavních zařízení, jsou ale hojně využívány i cykloturisty, k jízdě na kolečkových bruslích, maminkami s dětmi v kočárcích, na kolech, koloběžkách či tříkolkách.

4.2 ROZVOJ CYKLODOPRAVY V OBCI HRADIŠŤKO A VELTRUBY

Dle informací od inženýra Kašpara, starosty města Veltruby, se cyklostezka Hradištko – Veltruby – Poděbrady začala budovat zároveň s budováním nové komunikace k průmyslové zóně Kolín – Ovčáry, kde se nachází automobilka TPCA. Vznikl zde mikroregion Polabský Luh, který byl založen okolními obcemi Velký Osek, Veltruby, Opolany, Volárna, který prosazoval vybudování cyklostezky při komunikaci II/125 od dálnice D11 k zóně v Ovčárech. Tento úsek byl financován převážně ze zdrojů Státního fondu dopravní infrastruktury. Výkup pozemků financoval Středočeský kraj.

Po vybudování výše zmiňovaného úseku se obec Veltruby rozhodla vybudovat cyklostezku vedoucí od okraje Kolína k okraji obce Hradištko (viz obr. č. 5). Tento úsek byl financován z části obcí Hradištko, město Kolín přispělo částkou 3 mil. Kč, Středočeský kraj 190 tis. Kč a automobilka TPCA 800 tis. Kč za pomoci Nadace Partnerství pro Kolínsko, více o Nadaci v kap. 4.4.

V další fázi byla vybudována cyklostezka, která navazuje na cyklostezku vedoucí od okraje Kolína k Hradištku. Ta nyní pokračuje od písečného jezera až k bistru v Hradištku. Celkové náklady činily 3 mil. Kč, část se podílela obec Hradištko, částkou 700 tis. přispěla automobilka TPCA a 1,3 mil. Kč financovalo město Kolín.

TPCA pomocí Nadace Partnerství pro Kolínsko během 4 let přispěla na tyto projekty celkem částkou 2,9 mil. Kč.

Cyklostezky byly vybudovány na základě výběrového řízení stavební firmou Halko stavební společnost, spol. s r.o. z Nové Vsi u Kolína a firmami Silme s.r.o. a Geosan Group, obě sídlící v Kolíně.

O pravidlech výběrového řízení na veřejné zakázky v kap. 1.1.4.

4.3 ROZVOJ CYKLODOPRAVY V OBCI VELKÝ OSEK

Další obcí, která se nachází v blízkosti Kolína a aktivně se zabývá budováním cyklostezek, je obec Velký Osek. V letech 2004 až 2006 bylo v této obci dokončeno několik úseků cyklostezek. Byl dokončen úsek cyklostezky z Velkého Oseka dlouhý 210 m, náklady činily 1,2 mil. Kč. Na tento úsek výstavby cyklostezky přispěla TPCA částkou 800 tis. Kč a Středočeský kraj 190 tis. Kč.

Úsek cyklostezky, který byl vybudován během jednoho měsíce, z Libice nad Cidlinou přes Velký Osek k obci Veltruby, financoval Mikroregion Polabský luh, Středočeský kraj a Státní fond dopravní infrastruktury.



Zdroj: Interní materiály MÚ Kolín

4.4 NADACE PARTNERSTVÍ PRO KOLÍNSKO

4.4.1 Podpořené projekty Nadace partnerství pro Kolínsko

Vzhledem ke stavbě automobilky TPCA v obci Ovčáry, vzdálené od Kolína 3 km, došlo v okolí Kolína k nárůstu automobilové dopravy, čímž se snížila bezpečnost obyvatel. Aby společnost TPCA kompenzovala tuto situaci, každým rokem vypisuje granty v celkové hodnotě kolem 4 mil. Kč, které slouží k podpoře bezpečnosti a rozkvětu tohoto regionu. TPCA je administrativně podpořeno Nadací Partnerství, sídlící v Brně. Podpora vzniku cyklostezek je jednou z priorit grantového programu Partnerství pro Kolínsko, a to díky velkému potenciálu této oblasti. Nové cyklostezky či naučné stezky přispějí k rozšíření turistického potenciálu a atraktivity regionu.

O maximální výši podpory ve výši 800 tis. Kč od TPCA, mohou žádat obce, školy i neziskové organizace na Kolínsku. Aktuální datum podání přihlášek byl do 31. 3. 2008.

V roce 2004 společnost TPCA finančně podpořila 5 projektů v celkové výši 2.050.000 Kč, v roce 2005 byla částka navýšena na 4.001.760 korun a rozdělena mezi 14 subjektů, v roce 2006 bylo přiděleno opět 4 mil. Kč a v roce 2007 bylo podpořeno 22 projektů. Mimo jiné také nové úseky cyklotras, cyklo-turistické odpočívadlo a publikace o bohatství kolínské přírody. Příklady udělených grantů v této kapitole níže a v příloze č. 5, kde je uveden i příklad žádosti o grant.

Výhledově se očekává, že se projekty zaměří také na schopnost využívat zdroje z EU.

Tato nadace vyhlásila na začátku roku 2008 již čtvrtý ročník grantového programu ve výši 4 mil. Kč na projekty, které budou podporovat rozvoj technického vzdělávání, volný čas, ochranu životního prostředí, ekologická témata a stejně jako v minulých letech i bezpečnou dopravu. Téma bezpečné dopravy je zaměřeno na zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů a s tím související zvýšení atraktivity bezmotorové dopravy a na rozvoj aktivit spojených s rekreační cyklistikou. Rovněž zahrnuje projekty usilující o turistické, rekreační a kulturně společenské využití řeky Labe a kolínského regionu. Preferovány jsou projekty, které řeší danou problematiku s návazností na aktivity sousedních území. Samozřejmostí je podmínka, aby záměry byly v souladu s principy trvalé udržitelnosti.

V dalším výčtu jsou uvedeny příklady grantů, týkající se podpory cyklo dopravy, podpořených v letech 2005 – 2007 [20].

Grant v hodnotě 800.000 Kč (2005) na úsek cyklostezky Kolín – Poděbrady v obci Veltruby. Tuto cyklostezku využívají obyvatelé k dopravě do zaměstnání či do škol.

Grant v hodnotě 800.000 Kč (2006) na cyklostezky, které propojují obce Volárna, Ovčáry a Veltruby. Dojde tak ke zvýšení bezpečnosti cyklistů a chodců a k napojení na stezky stávající. Bude zajištěna doprava místních zaměstnanců do TPCA a podpořeno sportovní a rekreační vyžití všech věkových skupin obyvatel.

Grant v hodnotě 800.000 Kč (2006) na vybudování dalšího úseku mezi Kolínem a Nymburkem u obce Hradištko, který je dlouhý 30 km. Cílem je zajištění bezpečné každodenní dopravy obyvatel do zaměstnání na této trase, zabránění riziku úrazů, zlepšení životního prostředí, možnosti aktivního trávení volného času či zvýšení atraktivnosti pro turisty. V minulosti již TPCA pomohla při vybudování dílčích úseků této trasy.

Zbývající úsek Kolínem a Libicí nad Cidlinou se také již začal stavět, v budoucnu se tyto úseky napojí na Labskou cyklostezku (viz. kap. 4.5.1).

Grant v hodnotě 320.000 Kč (2006) na vybudování 700 m dlouhého úseku polní cesty v obci Opolany, která propojí cyklostezky okolních obcí se stezkou vedoucí do Velkého Oseka a do Kolína.

Grant v hodnotě 212.000 Kč (2006) na zmírnění negativních vlivů, které vznikly vybudováním automobilky TPCA v průmyslové zóně Ovčáry. V obci Sendražice byl vybudován bezpečnostní pás pomocí vzrostlých stromů a keřů, který oddělí cyklostezku od

frekventované silnice. Tímto krokem dojde ke zvýšení bezpečnosti cyklistů a chodců, přispěje se k lepší kvalitě života v této obci.

Grant v hodnotě 600.000 Kč (2007) na propojení cyklostezek Veltruby – Hradištko.

Grant ve výši 362.000 Kč (2007) na cyklostezku v obci Tři Dvory, která navazuje na již stávající stezku z Kolína do této obce (viz. obr. č. 7).

4.5 CYKLOSTEZKY STŘEDOČESKÉHO KRAJE

4.5.1 Pravobřežní Labská stezka

V rámci podpory páteřních cyklostezek Středočeského kraje byla v roce 2006 pořízena studie Labské cyklostezky v úseku Kolín – Čelákovice, náklady činily 358.000 Kč. Cílem tohoto projektu bylo navrhnout řešení, jak vést uvedený úsek cyklostezky. Pořízené dokumenty se staly podkladem pro další fáze přípravy projektové dokumentace pro územní rozhodnutí a získání stavebního povolení, což bylo plánováno na rok 2007. Labská stezka, která prochází Kolínem má číslo 24 a vede po pravém břehu Labe. Ve Středočeském kraji začíná stezka v Týnci nad Labem a končí u Štětí a její délka v tomto kraji je přibližně 126 km (je zde započítán i úsek z Mělníka do Štětí po pravém břehu, který je značen jako cyklostezka číslo 2). Z těchto 126 km je vedeno 54 km po zpevněných a 72 km po nezpevněných cestách.

Stezka z Týnce nad Labem vede přes Veletov k hranici Kolína, a to v délce 7.850 m. Pokračuje přes plavební komoru Klavary v délce 5.500 m (délka úseku bude dále uvedena v závorkách), dále pak do Velkého Oseka (5.250 m) a k soutoku Labe s Cidlinou (5.300 m). Pokračuje dále do Poděbrad (3.900 m) a Nymburka (9.200 m). Odhadované náklady činí 300 mil. Kč. Budování i financování této stezky má na starosti Středočeský kraj [38].

Středočeský kraj uvažuje o cyklostezce podél Labe až do Pardubického kraje.

Obě stezky budou obyvateli Kolína využívány k rekreaci i jako další možnost dopravy do sousedních obcí, za prací či do škol.

V příloze č. 1 je uveden příklad značení trasy 24.

4.5.2 Levobřežní Labská stezka

Dle informací od pana Tomáše Drobného, referenta oddělení cestovního ruchu Odboru regionálního rozvoje Středočeského kraje, je plánována levobřežní cyklostezka z **Kolína** do Nové Vsi, Pňova, Osečku, která povede až do Poděbrad. Koncem roku 2007 byla podepsána smlouva o dílo, a to v částce 1,06 mil. Kč.

Byla vypracována vyhledávací studie vedení této cyklostezky, která nastínila variantní řešení. Nyní se tento projekt nachází ve fázi pořizování projektové dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení, která bude dokončena v druhé polovině roku 2008. Poté se bude jednat o možnosti financování z ROP NUTS II Střední Čechy.

Mělo by se jednat o zpevněnou asfaltovou komunikaci s možným využitím i pro bruslaře. Pokud vše půjde lze daného plánu, stezka by měla být dokončena v roce 2009.

Více o ROP NUTS II v kap. 1.4.4.

5. Návrhy dalšího postupu v rozvoji cyklodopravy ve městě Kolín

Jako velký krok k dalšímu rozvoji cyklistické dopravy v kolínské aglomeraci je vypracování a vyhodnocení Generelu cyklistických tras a stezek v roce 2008, viz. kap. 4.1.2.

Jelikož město Kolín nemá zatím zpracovanou strategii cyklistické dopravy ani vývojový program je jedním z cílů diplomové práce stanovit priority a dílčí cíle strategie a navrhnout vývojový program, který by zhodnotil kvalitu cyklistické politiky a ukázal další postupy do budoucna tak, aby se cyklistická doprava v tomto městě ubírala správným směrem.

5.1 NÁVRH PRIORIT A DÍLČÍCH CÍLŮ PRO STRATEGII CYKLISTICKÉ DOPRAVY

V této kapitole budou navrženy 4 základní priority a dílčí cíle, které jsou nutné pro tvorbu strategie cyklistické dopravy a k posílení cestovního ruchu v kolínské aglomeraci.

Priorita 1 Rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území.

Cyklistická doprava je v Kolíně nedílnou součástí dopravního systému. Cílem je vybudovat hustou síť bezpečných hlavních a doplňkových cyklostezek a cyklotras v intravilánu i extravilánu⁶ města, včetně související cyklistické infrastruktury, což jsou například odpočívky a informační tabule a zlepšit tak dopravní obsluhu ve městě. Je nutné rozšířit volbu občanům ve způsobu denní osobní dopravy a vytvořit tím příležitosti pro prevenci proti civilizačním chorobám a zlepšení zdravotního stavu obyvatelstva.

Je třeba přinést také praktické návrhy pro všechny, kteří se zabývají rozvojem tohoto regionu, a to celkovou podporou udržitelné dopravy na úrovni samosprávy, podnikatelské sféry i ve službách, ale i zájmovým skupinám a veřejnosti.

⁶ **Intravilán** - souhrnné označení pro zastavěné plochy obcí, popřípadě pro plochy určené k zástavbě. **Extravilán** - část území obce kromě zastavěné části, může zahrnovat i drobné osady, samoty i jiné rozptýlené osídlení

- **Dílčí cíl 1.1 Vytváření podmínek pro výstavbu cyklistické infrastruktury.** Měly by se vytvořit podmínky pro budování cyklistických komunikací, které přispějí ke zvyšování bezpečnosti dopravy. Výstavba by se měla týkat nejenom cyklistických tras, ale i celého navazujícího systému, který umožní většímu počtu obyvatel využít kolo co nejintenzivněji. Například vybudováním cyklistických parkovišť a stojanů pro kola u škol, obchodů, úřadů, v centru města, ale i u zastávek autobusů, na vlakovém nádraží a na zastávce Kolín – Zálabí (viz. příloha č. 7). Dále pak propagováním tohoto druhu dopravy, a to tištěním materiálů a map (viz. příloha č. 8).
- **Dílčí cíl 1.2 Zvyšování bezpečnosti účastníků silničního provozu** vypracováním programů. Tyto programy by měly ve vědomí veřejnosti zakotvit co nejsilněji zájem o bezpečnost cyklistů a chodců, a to zvýšením ohleduplnosti ostatních účastníků silničního provozu. Součástí programu může být program „Bezpečné cesty do škol“ a propagace nošení cyklistických přileb a brýlí.
- **Dílčí cíl 1.3 Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému** a podpoření programů, které by mohly pomoci propojit cyklistiku s městskou a příměstskou hromadnou dopravou.
- **Dílčí cíl 1.4.** Kromě osvěty k podpoře cyklistiky je také důležitá **výchova, vzdělávání a výzkumná činnost.** Je třeba začlenit do procesu cyklodopravy také poznatky okolních měst a obcí, dělat vlastní průzkumy a aplikovat novelizace předpisů a norem.

Prioritu 2 Rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany životního prostředí a zdraví.

Cyklistická doprava nemá negativní vliv na životní prostředí, není náročná na prostor, nevytváří žádné externí náklady za škody v přírodě jako automobilová doprava. Je proto žádoucí, aby co nejvíce obyvatel Kolína i okolních obcí mohlo tuto nemotorovou dopravu využívat, a to na bezpečných a kvalitních cestách v potřebné hustotě. K tomuto účelu musí existovat nabídka bezpečných cyklostezek a cyklotras a zázemí pro cyklisty, kteří se budou rozhodovat, zda využijí tuto alternativu dopravy. Důležitý je také pozitivní vliv na zdraví obyvatel, jelikož fyzická pasivita může být příčinou předčasného úmrtí. Zároveň dochází k posilování psychického zdraví, lepší se vztah k přírodě a krajině.

- **Dílčí cíl 3.1 Regulace a podpora cyklistiky z pohledu ochrany území.** Zde je důležitá účast příslušných orgánů a občanských sdružení, které se zabývají ochranou přírody a podpoření výstavby cyklistické infrastruktury, například pořádáním cyklistických akcí (viz. příloha č. 6).
- **Dílčí cíl 3.2 Rozvoj cyklistiky v Kolíně a jeho okolí.** Cílem územního a dopravního plánování musí být systematická podpora dopravy, která je přátelská k životnímu prostředí, což je právě cyklodoprava. Proto je nutné při jakýchkoliv příležitostech, jako jsou například stavební záměry a projekty, hledat možnosti realizace cyklostezek a doprovodné infrastruktury. Vše k přihlednutím na ochranu životního prostředí.
- **Dílčí cíl 3.3. Zajištění ekologické výchovy, vzdělávání, osvěty a dalších programů,** které podporují cyklistiku a zdravý životní styl. Ve městě, ale i v okolních obcích, je třeba rozvinout program ekologické výchovy, osvěty a vzdělávání. Cílem je podpora cyklodopravy a její pozitivní vliv zdraví, dopravu i ekologii a celková změna životního stylu obyvatel, který „trpí“ nedostatkem pohybové aktivity.

Priorita 3 Zajištění koordinace s dalšími resorty a subjekty.

Zde je nutné spolupracovat se všemi subjekty a resorty, které mohou pomoci při cyklodopravě a koordinovat s nimi dokumenty, které jsou třeba k rozvoji tohoto druhu dopravy. Velice důležitá je i propagace široké veřejnosti, zejména prostřednictvím škol a celonárodních programů, které se na cyklistiku zaměřují.

- **Dílčí cíl 3.1 Aplikace poznatků ve vědě a výzkumu.** Zde je důležité začlenění výzkumů a průzkumů například ze zahraničí či větších měst do předprojektové a projektové dokumentace a následně do praxe. O těchto krocích by občané měli být informováni v rámci vzdělávacích a výchovných programů.
- **Dílčí cíl 3.2 Využití monitoringu k aktualizaci této strategie.** Cílem je integrace cyklodopravy do územně plánovacích dokumentů v územích a aktualizace koncepčních materiálů podle pravidelného monitoringu.
- **Dílčí cíl 3.3 Zajištění a koordinování propagace.** Zde je důležitá propagace cyklostrategie a cyklodopravy.
- **Dílčí cíl 3.4 Zajištění a koordinace vzdělávání a osvěty. Do škol** je cílem zavést program „Bezpečné cesty do škol“ a aktivně se podílet na akci „Den bez aut“.

Pořádat přednášky a zapojovat se do všech akcí, které pořádá Besip⁷ a podporovat informace o preventivních programech proti krádeži kol, například čipováním.

Priorita 4 Rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu.

Cyklistika je v Kolíně velice oblíbená, je zábavou a častou fyzickou aktivní náplní volného času. V tomto ohledu byla cyklistická doprava ve městě Kolíně dlouhá léta opomíjená. Výběrem vhodných produktů lze upozornit na širší využití kola, jako běžného dopravního prostředku, ale i pro požitek z jízdy. Využitím stoupajícího zájmu o cyklistickou dopravu je možno rozšířit již navštěvované lokality o nová místa a oblasti v rámci regionu (viz. příloha č. 2).

- **Dílčí cíl 4.1. Vytváření podmínek k podpoře cykloturistiky.** Cílem je podporovat rozvoj cykloturistiky, jak budováním cyklistických stezek, tak i zajištěním obslužnosti a informací nutných pro jejich využití.
- **Dílčí cíl 4.2 Zajištění přípravy čerpání prostředků ze Strukturálních fondů, z Kohezního fondu EU a finanční podpory od státu či kraje.** Cílem je získávat a sdružovat finanční prostředky na realizaci projektů, postupně a aktivně využít každé příležitosti k získání různých finančních zdrojů, a to jak v podobě programů EU a finanční podpory státu poskytované prostřednictvím jednotlivých ministerstev, krajských samospráv, tak i z rozpočtu města a podnikatelské sféry.

⁷ Besip – oddělení, které je součástí Ministerstva dopravy. Mezi primární úkoly Besipu patří preventivní působení v oblasti bezpečnosti silničního provozu mezi potenciálními (zabezpečuje a zaštiťuje dopravní výchovu dětí) a přímými (kampaně silniční bezpečnosti pro řidiče) účastníky silničního provozu.

5.2 BYPAD + NÁSTROJ PRO HODNOCENÍ POLITIKY CYKLODOPRAVY

Nástroj BYPAD+ je obecně popsán v kapitole 1.2.2.

V této kapitole jsou uvedeny jednotlivé kroky při zavádění metody **BYPAD+** ve městě Kolíně. Praktické vstupy jsou v první fázi zaměřeny na zmapování konkrétních opatření, aktuálních projektů a aktivit. K tomu účelu posloužil aktuálně zpracovaný Generel cyklistických tras a cyklostezek v Kolíně z roku 2008. **BYPAD+** se na místní cyklistickou politiku dívá jako na dynamický proces, nesoustředí se pouze na výsledky, ale také na způsob, jakým je cyklistická politika začleněna do politické a administrativní struktury.

5.2.1 Jednotlivé kroky metody BYPAD+

a) Určení hodnotící skupiny

Do tohoto procesu jsou, kromě kontrolora, zapojeni také tvůrci dané politiky, zaměstnanci MÚ a uživatelské skupiny. Názory těchto tří stran jsou kombinovaně diskutovány a na základě odpovědí kontrolor formuluje návrhy pro vylepšení politiky cyklistické dopravy.

Hodnotící skupina v Kolíně:

CDV:

Kontrolor procesu: Ing. Jaroslav Martínek.

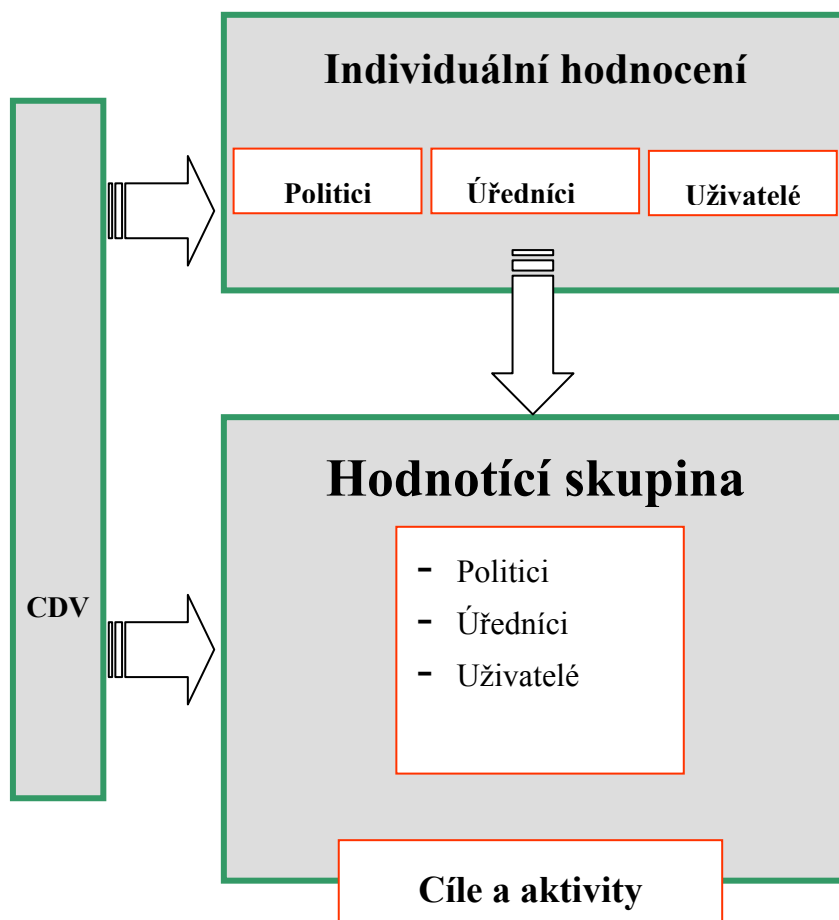
Politici: Rada města: Jiří Buřič – starosta města, Mgr. Jiřina Veselá – strana zelených.

Úředníci:

Ing. Martin Jírovský, Ing. Jaromír Skála a Vlasta Klímová z Odboru regionálního rozvoje a územního plánování, Vladimír Volf z Odboru dopravy, Irena Felixová z Odboru životního prostředí a zemědělství.

Uživatelé:

Zde mohou být zástupci společností pro ochranu přírody.



Zdroj: Interní materiály CDV v Olomouci

b) Základní informace

Před samotným procesem je třeba seznámit všechny přítomné se základními informacemi o městě Kolíně. Například o počtu obyvatel, postavení ve Středočeském kraji, s organizační strukturou, s počtem zaměstnanců v jednotlivých oddělení MÚ, kterých se bezprostředně týká plánování a realizace cyklistické infrastruktury. V Kolíně je to především Odbor regionálního rozvoje a územního plánování a Odbor dopravy.

V této fázi je třeba zjistit, jaké dokumenty a studie byly již vypracovány. V případě města Kolína je to územní plán, Dopravně inženýrská studie z roku 2004, Generel cyklistických tras a cyklostezek z roku 2008, který obsahuje i návrh stavebních úprav.

Dále je nutné historicky zmapovat, v jakém roce se město začalo cyklistickou dopravou zabývat, jaký byl rozvoj v dalších letech, například jaké rozpočty byly

v jednotlivých letech vyčleněny na cyklistiku, kdy byla zpracována první studie (v případě Kolína v roce 2004 Dopravně inženýrská studie) a další dokumenty.

Dále se zjišťuje, jací úředníci či koordinátoři byli jmenováni na pozice, týkající se plánování dopravní infrastruktury v Kolíně. Kdy byly přijaty první stížnosti na cyklistickou infrastrukturu, kdy byly určeny pracovní skupiny či zahájena spolupráce se soukromými subjekty atp.

c) Harmonogram

Nyní je třeba určit harmonogram jednotlivých kroků, který je přibližně plánován na 1,5 roku. Se zahájením projektu se počítá v červenci 2008.

Harmonogram pro město Kolín je uveden na straně 57.

Jednotlivé fáze harmonogramu jsou rozděleny čtyř fází:

Před auditem: Koordinační záležitosti

Audit č. 1 – 2008: Krok 1 – 5

Po auditu: Asistence při tvorbě cyklistického plánu

Audit č. 2 – 2009: Krok 1 – 5

AKTIVITA	OBDOBÍ	ZAPOJENÍ ÚČASTNÍCI
Koordinační záležitosti: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Představení pracovního postupu ▪ Sestavení hodnotící skupiny ▪ Sběr a zpracování základních informací 	Červenec 2008	Kontrolor procesu (CDV) + Město Kolín
Krok 1: Individuální hodnocení	Srpen 2008	Hodnotící skupina
Krok 2: Zpracování a vyhodnocení dotazníků BYPAD+	Srpen 2008	CDV
Krok 3: Setkání hodnotící skupiny <ul style="list-style-type: none"> ▪ Konzultace nad otázkami ▪ Formulace cílů a opatření 	1. – 2.9. 2008 3.12.2008	CDV + Hodnotící skupina
Krok 4: Zápis z jednání a jeho připomínkování	Září – Prosinec 2008	CDV + Hodnotící skupina
Krok 5: Setkání hodnotící skupiny <ul style="list-style-type: none"> ▪ Konečné připomínkování zprávy ▪ Ohodnocení města ▪ Certifikát 	Únor – Březen 2009	CDV + Hodnotící skupina
Asistence při tvorbě cyklistického plánu Spolupráce na realizaci navrhovaných opatření (zpráva z roku 2008) pro optimální organizaci cyklistické politiky v daném městě.	Leden – Říjen 2009	CDV + Realizační skupina
Krok 1: Individuální hodnocení	Říjen 2009	Hodnotící skupina
Krok 2: Zpracování a vyhodnocení dotazníků BYPAD+	Listopad 2009	CDV

<p>Krok 3: Setkání hodnotící skupiny</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hodnocení, zda došlo k zlepšení ▪ Formulace nových cílů a opatření ▪ Návrh cyklistického plánu 	<p>Listopad 2009</p>	<p>CDV + Hodnotící skupina</p>
<p>Krok 4: Zápis z jednání a jeho připomínkování, dopracování cyklistického plánu</p>	<p>Listopad – Prosinec 2009</p>	<p>CDV + Hodnotící skupina</p>
<p>Krok 5: Předložení cyklistického plánu Radě města</p>	<p>Prosinec 2009</p>	<p>Město Kolín</p>

d) Vývojový program pro město Kolín

V této fázi bude záležet na znalostech, názorech, hodnocení, poznámkách, připomínkách, na návrzích, varování a na dalších diskusích pracovní skupiny.

Nyní se postupuje po jednotlivých modulech, kterých je 9, a po jejich částech. Každý modul má 2 – 8 jednotlivých částí, celkem je 34 částí. Každá část jednotlivých modulů je vyhodnocena zvlášť, koordinátor poté navrhuje známku k částem jednotlivých modulů, zanáší jí do souhrnné tabulky, ze které nakonec vyhodnotí celkovou známku, podle níž se bude vyvíjet další postup. Souhrnná tabulka je předložena v příloze č. 10

Grafické znázornění plánování, aktivit, vyhodnocení a dopadu je uvedeno v kap. 1.2.2.

Jednotlivé moduly a jejich části:

Modul 1: Uživatelské potřeby

1. Zjišťování uživatelských potřeb
2. Zpřístupnění dat o uživatelských potřebách
3. Zapojení uživatelských skupin

Modul 2: Vedení

1. Příprava a realizace cyklistické politiky
2. Vliv klíčových osob na politický proces ve vztahu k cyklistice
3. Interní a externí řídicí platformy

Modul 3: Politika na papíře

1. Program
2. Strategie

Modul 4: Finanční prostředky & Zaměstnanci

1. Financování cyklistické politiky
2. Finance pro podporu iniciativ třetích stran
3. Znalosti a dovednosti pracovníků města

Modul 5: Infrastruktura & Služby & Bezpečnost

1. Cyklistická infrastruktura
2. Údržba cyklistické infrastruktury
3. Orientační značení pro cyklisty
4. Parkování kol
5. Prevence proti krádežím kol a vandalismu
6. Zlepšení bezpečnosti cyklistů
7. Propojení cyklistické a veřejné hromadné dopravy
8. Nabídka služeb pro cyklisty

Modul 6: Komunikace & Vzdělávání

1. Komunikační strategie s vedoucími činiteli a (potenciálními) partnery
2. Posílení dobrého image cyklistiky

3. Zavádění trendu “být celoživotním cyklistou”

Modul 7: Cílové skupiny & Partnerství

1. Motivování úředníků magistrátu k jízdě na kole do práce
2. Propagace dojíždění na kole do zaměstnání mezi zaměstnavateli
3. Podpora dojíždění na kolech do škol
4. Podpora využívání kol při dojíždění do center volného času
5. Podpora propagace „nakupování na kole“
6. Podpora „rodinné cyklistiky“

Modul 8: Doplnkové aktivity

1. Opatření ke snižování automobilové dopravy
2. Využívání pozitivních účinků cyklistiky na zdraví k propagaci cyklistiky

Modul 9: Vyhodnocování & Dopad

1. Měření účinků cyklistické politiky
2. Dohled nad kvalitou projektů a akcí
3. Monitoring cyklistické dopravy
4. Data o bezpečnosti

Pro každý modul byl vyvinut dotazník, ve kterém jsou zahrnuta nejružnější hlediska cyklistické politiky.

Podle odpovědí na otázky je následně každý modul umístěn na určitý vývojový stupeň, které jsou čtyři.

- Stupeň 1 – minimální kvalita a cíle
- Stupeň 2 – izolovaný přístup, městský úřad již pro zlepšení dělá vše potřebné, jednotlivé akce jsou realizovány dle nejlepších znalostí
- Stupeň 3 – systémově orientovaný přístup, zde je již znát silně profesionální úroveň a řídicí proces, je sledován vývoj v minulém období, poznatky v dalších oblastech

- Stupeň 4 – integrovaný přístup, obecně tento stupeň vyniká nad stupněm 3

Každý z těchto stupňů představuje krok směrem k vysoké kvalitě organizace.

Město Kolín nemůže ze dne na den přejít na stoprocentní úroveň, vše je dlouhodobý vývojový proces.

e) Souhrnná tabulka „Vývojového žebříčku“ cyklistické politiky města Kolína

Tabulka vývojového žebříčku je uvedena v příloze č. 10.

f) Návrh dalších kroků pro zlepšení jednotlivých modulů

Zde začíná, dle harmonogramu, fáze po auditu. V průběhu auditu měla celá pracovní skupina možnost se podrobně seznámit s jednotlivými moduly a jejich dílčími opatřeními. Z těchto poznatků by měly vyplynout další úkoly, které se zformulují do strategického plánu rozvoje cyklistické dopravy města.

Nyní je třeba, na základě poznatků z předchozí části, navrhnout kroky pro zlepšení jednotlivých modulů.

Navrhované kroky pro zlepšení modulu Uživatelské skupiny.

Komunikace může probíhat v rámci činnosti pracovní skupiny, a to jedenkrát za čtvrt roku. Jednou za rok proběhne setkání ve věci realizačních návrhů. Je třeba provést průzkumnou anketu mezi veřejností týkající se aktuálních potřeb cyklistů ve městě. Do průzkumů mohou být zapojeny krajské školní úřady, učitelé, ženy – matky. Dalším zdrojem informací je pravidelné pořádání akcí pro veřejnost, jako například Evropský den bez aut⁸. Je možno využít i jednání dopravní komise, kde se otevřou otázky cyklistiky. Data z těchto průzkumů by měla být uchováována v databázích, které jsou pravidelně aktualizovány a vyhodnocovány. Informace mohou být vyměňovány s interními i externími odborníky,

⁸ V roce 2008 se města a obce v ČR mohou opět zapojit do celoevropské akce „Evropský týden mobility“ (16. – 22. září) a „Evropský den bez aut“ (22. září), která se letos bude v Evropě konat už posedmé. Evropský týden mobility je osvětová kampaň pro občany měst, které upozorňuje na problémy se stále narůstající automobilovou dopravou ve městech.

dalšími úřady a aktéry aktivními v cyklistické politice. Tyto poznatky budou šířeny prostřednictvím seminářů a konferencí.

Navrhované kroky pro zlepšení modulu Vedení.

Je třeba zvolit koordinátora cyklistické dopravy při MÚ Kolín. Koordinátor řídí pracovní skupinu, organizuje pravidelné schůzky. Koordinátorem může být zaměstnanec MÚ. Pracovní skupina, která byla vytvořena, se stane přípravnou skupinou pro tvorbu strategie a následně řídicí skupinou. Další odbory budou aktivně zapojeny do cyklistické politiky.

Jako příklad řešení může být vybráno nizozemské město ZWOLLE. Pokud prioritou dopravní politiky bude MHD a cyklistika, je třeba k jednání přizvat Policii ČR, poslance a senátory.

Navrhované kroky pro zlepšení modulu Politika na papíře.

Zde je nutné zpracovat dokument rozvoje cyklistiky, který bude mít krátkodobé a střednědobé cíle a vybrat z jednotlivých oborů osoby, které budou aktivně pracovat na realizaci strategie. Bude tedy třeba uspořádat základní kroky do časového plánu, přidělit zodpovědnosti a vyčíslit předpokládané financování. Jako vzor může být použit Strategický plán jiného českého města, například Českých Budějovic či Olomouce.

Navrhované kroky pro zlepšení modulu Finanční prostředky & Zaměstnanci.

Finanční prostředky z městského rozpočtu se musí pravidelně vyčleňovat, například 1% z rozpočtu města na cyklistiku. Dále je nutné pokračovat ve vzdělávání zaměstnanců MÚ a politiků.

Navrhované kroky pro zlepšení modulu Infrastruktura & Služby & Bezpečnost.

Cílem je vybudovat síť vysoce kvalitních cyklostezek a cyklotras s napojením na okolní vesnice a regionální cyklotrasy. Musí splnit požadavky jako je návaznost, přímost, atraktivita, bezpečnost a komfort. Tento cíl vychází ze studií a územního plánu.

Pokud by město nemělo zpracován Generel cyklistických tras a cyklostezek, bylo by třeba připravit přehled páteřních cyklostezek a cyklotras, zmapovat problematické úseky, navrhnout řešení, pořídit fotodokumentaci a odhadnout investiční náklady včetně zdrojů financování. Tyto trasy by měly být presentovány před politiky a Policií ČR. Pokud by legislativa bránila v realizaci těchto návrhů, je třeba ve spolupráci se Středočeským krajem

navrhnout legislativní změny. Značení na území města je třeba pravidelně aktualizovat, a proto by měl být vytvořen systém pro plánování, řízení a údržbu značení.

Město zrealizuje plán parkovacích míst pro kola, například před autobusovým a vlakovým nádražím a navrhne instalaci cyklostanů, viz příloha č. 7. Je nutno také prověřit, jaká opatření lze zrealizovat ve věci zvýšení bezpečnosti cyklistů ve městě.

Navrhované kroky pro zlepšení modulu Komunikace & Vzdělávání.

Je třeba informovat zastupitele a radní. Město připraví komunikační strategii, která bude založena na informacích a argumentech. Ve spolupráci s dalšími partnery budou organizovány kampaně s ukázkou konkrétních záměrů a služeb. Pro veřejnost mohou být organizovány soutěže, které zvýší povědomí o důležitosti cyklistiky pro různé cílové skupiny. Možné je i podpoření školních akcí a výletů v rámci Dětského dne či Dne bez aut. Pro realizaci projektu „Bezpečné cesty do škol“ je třeba vybrat konkrétní školu⁹.

Navrhované kroky pro zlepšení modulu Cílové skupiny & Partnerství.

Realizace projektu „Bezpečné cesty do škol“, hledání způsobů komunikace se zaměstnavateli, možnost koupení kol pro zaměstnance MÚ v Kolíně.

Navrhované kroky pro zlepšení modulu Doplnkové aktivity

Pokračovat v parkovací politice města. Ve spolupráci s pojišťovnou organizovat cyklovýlety, uspořádat veřejné přednášky na téma zdravotních přínosů cyklistiky, pozvat odborníky z oblasti zdravotnictví či organizovat cyklistické a zdravotní kampaně.

Navrhované kroky pro zlepšení modulu Vyhodnocování & Dopad

Je nutné zaměřit se na vyhodnocení spokojenosti cyklistů. Ve spolupráci se Středočeským krajem a okolními obcemi je třeba určit priority výstavby cyklistických komunikací. Provádět sčítání cyklistů i z hlediska cykloturistiky. Zajímavé jsou i výstupy podílů cyklistické dopravy na dělbě práce, viz. příloha č. 9.

⁹ Snížení nehodovosti, na něž je projekt „Bezpečné cesty do škol“ zacílen, přispívá k lepšímu a příjemnějšímu obrazu města. Dopravní zklidňování však vede i k podpoře pro děti zdravé a i jinak prospěšné chůze. Ve výsledku rozšíření projektu bude znamenat, že na zklidněných ulicích města přibude více chodců – nejen dětí a ubude aut.

V poslední fázi projektu bude proveden opět audit, který ověří, zda navrhovaná opatření byla již zavedena do praxe.

Tento pracovní postup vychází ze snahy města, převážně politiků a úředníků o zkvalitnění cyklistické dopravy.

Nyní již záleží na zastupitelstvu města Kolína, zda přijme tento vývojový program cyklistické dopravy, kontaktuje inženýra Jaroslava Martínka z CDV a domluví se na dalších podmínkách a postupech.

6. Závěr

SLOVO MINISTRA DOPRAVY – 2004

„Úkolem nás politiků není jen cyklistickou dopravu propagovat, ale především vytvářet dobré podmínky pro cyklisty. Stát může pomoci finančně, zlepšit legislativní zázemí a nabízet metodickou a odbornou spolupráci při budování cyklistické infrastruktury. Zároveň je ale nutné podtrhnout, že bez spolupráce, vůle a nasazení všech dalších partnerů bychom toho sami moc nezvládli. Vláda proto schválila Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy, ve které se zavázala k podpoře cyklistické dopravy a k budování cyklostezek, které by oddělily cyklistický provoz od motorového.

Strategie má zároveň koordinovat činnost všech ministerstev, krajů, obcí a dalších subjektů tak, aby se co nejrychleji rozvíjela kvalitní bezpečná síť cyklistické infrastruktury a zároveň i povědomí veřejnosti o cyklistice jako alternativní formě dopravy. Berme to tak, že tato „cyklostrategie“ je taková „Tour de France“. Teď všichni stojíme na startovní čáře, čeká nás dlouhý a namáhavý cyklistický závod, máme před sebou mnoho vrchařských premií, ale výsledek bude stát určitě za to“ [24].

Ing. Milan Šimonovský
místopředseda vlády a ministr dopravy

SLOVO MINISTRA DOPRAVY – 2005

„Je tomu již více než rok, co vláda schválila Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR, ve které se zavázala k podpoře cyklistické dopravy a k budování cyklostezek. Tato publikace seznamuje veřejnost s jejími dílčími výsledky, a to prostřednictvím komentářů k jednotlivým cílům a opatřením. Klíčem k úspěchu cyklostrategie není jen plnění jednotlivých úkolů, dobrá koordinace a informovanost, ale především finanční podpora výstavby kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury.

Kromě standardní podpory ze strany SFDI chceme otevřít ještě další možnosti, jako jsou zařazení integrovaných cykloprojektů mezi projekty podporované ze Strukturálních fondů EU pro období 2007-2013, či koordinace aktivit různých organizací na místní, regionální a státní úrovni. V obou případech je ale nutná podpora ze strany krajských a městských samospráv, bez jejichž účasti se náš společný záměr neobejde. A to je vlastně moc dobře, vždy jezdit po nových cyklostezkách budeme také společně“ [22].

Ing. Milan Šimonovský
místopředseda vlády a ministr dopravy

Odpovědnost za rozvoj a regulaci dopravy mají jednotlivá města. Součástí této regulace je systematická podpora takových druhů dopravy, které vedou k příznivému ovlivňování zdraví a životního prostředí a směřují k posílení druhů dopravy s nižšími emisemi a nižším rizikem nehodovosti. Cyklistická doprava k těmto druhům jistě patří.

Projekty, které se týkají realizace cyklostezek, mají veřejný charakter, nelze tedy předpokládat zisky nebo finanční příjmy z jejich provozování. Jsou zde ale významné socioekonomické přínosy pro město.

K takovým přínosům patří například úspora na zdravotní péči, které může být dosaženo menší nehodovostí cyklistů při střetech s automobily, jelikož kvalitní síť cyklostezek by odklonila cyklisty z běžného provozu na bezpečné cesty, došlo by ke zlepšení zdraví obyvatel, kteří denně dojíždějí do zaměstnání a do škol či těch, kteří se věnují více cykloturistice ve volném čase.

Došlo by tak i ke snížení počtu automobilů ve městě, k úsporám paliv nebo nákladů za MHD, snížila se hluchost, zlepšilo se životní prostředí, docházelo by k nárůstu příjmů podnikatelů s rozvojem cestovního ruchu a ke zvýšení počtu pracovních míst ve službách, které by se díky konkurenci staly jistě kvalitnější a rozšířenější.

Jak tedy začít? Čekat, až intenzita cyklistické dopravy dosáhne určité hodnoty nebo zvýšit poptávku po cyklo dopravě tím, že vybudujeme kvalitní a bezpečné komunikace?

Je pravděpodobné, že intenzita by se zvýšila tím, že cyklisté budou mít pohodlné a zdravé spojení ke svému cíli již k dispozici.

Otázkou je, jak ještě zvýšit atraktivitu cyklistiky oproti automobilové dopravě. Například vybudováním dostatečně husté sítě cyklotras, která by spojila všechny zdroje a cíle cyklo dopravy, které jsou důležité ve městě nebo v regionu, například pracoviště, školy, sportoviště, koupaliště, rekreační zařízení, vlaková či autobusová nádraží.

Proto by se zodpovědní pracovníci a zpracovatelé územního plánování měli zamyslet nad tím, jaké výhody cyklistická doprava přináší oproti dopravě automobilové. Náklady na výstavbu nebo úpravu infrastruktury pro cyklisty jsou jistě nižší než náklady na stavbu nových komunikací pro individuální automobilovou dopravu.

Město Kolín má možnosti a pravomoc upravovat komunikace pro bezpečný pohyb cyklistů a pěších, podporovat cyklo a pěší dopravu u mladé generace a dětí, a to například budováním bezpečných cest do školy, vytvořením dostatečného množství odstavných ploch

pro úschovu kola, jak ve školách, v místě zaměstnání, tak i na nádražích, které by byly zabezpečeny proti krádeži.

Další možností je omezit vjezd do centra města, například zpoplatněním nebo pro zásobování určit nezbytně nutnou dobu, po kterou se může v centru města pohybovat. Redukovat či snížit intenzitu současné dopravy, například omezením provozu těžké nákladní dopravy, snížením rychlosti motorových vozidel a ovlivnit chování řidičů tak, aby se pro cyklisty zvýšila bezpečnost a zároveň atraktivita.

Lze se také zamyslet nad tím, zda je možné přerozdělit dopravní prostor ve prospěch cyklistů, převážně v úsecích, kde dochází nejčastěji k dopravním nehodám, úpravou křižovatek nebo změnou organizace dopravy, například umožněním obousměrné jízdy cyklistům v jednosměrných ulicích. Další možností je budování oddělených jízdních pruhů a stezek či přeměna stávajících chodníků na smíšený dopravní prostor pro pěší i cyklisty.

Realizaci projektu je nutné samozřejmě podřídit reálným možnostem financování. V první fázi není možné uvést do provozu trasy všechny, je ale možné zprovoznění tras dočasným orientačním značením.

Město by mělo mít svého cyklokoordinátora, který by zvyšoval povědomí o rizicích a negativních dopadech intenzivní automobilové dopravy v centrech měst, měl by se podílet také na vzniku plánů rozvoje cyklistické dopravy.

Jedině tak se může město Kolín „dostat“ v budoucnu na zdroje z Evropské unie, může se zapojit do kampaní Evropský týden mobility nebo Den bez aut.

Město Kolín má správně „nakročeno“ k tomu, aby se cyklistická doprava mohla v budoucnu správně a plánovitě vyvíjet. Jako velký krok města je pořízení Dopravně inženýrské studie v roce 2004 a zpracování Generelu cyklistických tras a cyklostezek v roce 2008. Tyto studie jasně analyzují stávající stav dopravy ve městě, jak automobilové, tak cyklistické a navrhují možná řešení.

Je zřejmé, že Kolín má velký zájem na řešení narůstajícího provozu ve městě, na bezpečnosti a spokojenosti svých občanů, kteří se při využívání kola jako dopravního prostředku budou cítit ještě více bezpečně a pohodlně.

K dalším krokům města může patřit zpracování strategie cyklistické dopravy a vývojového programu, tak jak je navrženo v praktické části diplomové práce. Nástroj k hodnocení kvality BYPAD je velice úspěšný v zahraničí, začíná se již využívat i v ČR, například v již zmiňovaném městě České Budějovice.

Literatura

1. Centrum dopravního výzkumu. *Závěrečná výzkumná zpráva za dílčí cíl 2. Studie o skutečném podílu cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce.* Staženo dne 15. února 2008 z <http://www.cyklostrategie.cz/download/tema9-2.pdf>
2. Cyklistika Krnov. *Cyklopojmy, druhy cyklistické dopravy a tras.* Staženo dne 21. února 2008 z <http://www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/Cyklopojmy.htm>
3. Cyklistika Krnov. *Cykloznačení, názory na cyklotrasy.* Staženo dne 21. února 2008 z <http://www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/Cykloznaceni.htm>
4. Cyklistika Krnov. *Základní parametry cyklistických tras.* Staženo dne 21. února 2008 z <http://www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/Zakladni-parametry-cyklistickych-tras.htm>
5. Cyklojízdy. *Pozvánka na cyklojízdu 2008.* Staženo dne 20. dubna 2008 z <http://www.cyklojizdy.cz/?p=151>
6. Český statistický úřad. *Průměrná měsíční mzda podle krajů a okresů v roce 2005.* Staženo dne 25. února 2008 z [http://www.czso.cz/xs/redakce.nsf/bce41ad0daa3aad1c1256c6e00499152/a2fa6193ab637677c1256f19002e7785/\\$FILE/2102q4e5.xls](http://www.czso.cz/xs/redakce.nsf/bce41ad0daa3aad1c1256c6e00499152/a2fa6193ab637677c1256f19002e7785/$FILE/2102q4e5.xls)
7. Český statistický úřad. *Všechna města a městyse ve Středočeském kraji k 31.12.2007.* Staženo dne 8. března 2008 z http://www.czso.cz/xs/redakce.nsf/i/vsechna_mesta_a_mestyse_ve_stredoceskem_kraji_k_31_12_2007
8. e-Architekt. *Lávka přes Labe v Kolíně.* Staženo dne 25. března 2008 z <http://www.e-architekt.cz/index.php?PID=2722&KatId=127>
9. Fondy evropské unie. ROP NUTS II Střední Čechy. Staženo dne 16. února 2008 z <http://www.strukturalni-fondy.cz/rop-sc>
10. Hrady.cz. Kolín. Staženo dne 24. února z <http://www.hrady.cz/index.php?OID=1870>
11. Informační internetové stránky o cyklistické dopravě v Opavě. *BYPAD +. Nástroj k podpoře cyklistiky ve městech.* Staženo dne 2. května 2008 z http://www.opavounakole.info/bypad_text.htm
12. Kacerle. *Stojany na kola. Stojany s reklamní tabulí.* Staženo dne 12. dubna 2008 z <http://www.kacerle.cz/cz-kategorie6.html>

13. Klub českých turistů. *Turistické značení*. Staženo dne 10. února 2008 z <http://www.klubturistu.cz/?oid=10180&PHPSESSID=dc6b7925a2eb1bea97dd123875fac622>
14. Koloweb. *Cyklovýlet Poděbrady II*. Staženo dne 23. března z <http://koloweb.wz.cz/podebrady2.html>
15. Krbová, J. *Veřejná správa*. VŠE. Jindřichův Hradec 2004
16. Lesy České republiky, s.p. *O programu 2000*. Staženo dne 20. února z <http://www.lesy-cr.cz/cs/turiste-a-pratele-prirody/lesy-a-ochrana-prirody/o-programu-2000.ep/>
17. Ministerstvo pro místní rozvoj. *Cestovní ruch*. Staženo dne 16. února z <http://www.mmr.cz/cestovni-ruch>
18. Ministerstvo pro místní rozvoj. *Podpora obnovy venkova*. Staženo dne 16. února z <http://www.mmr.cz/podpora-obnovy-venkova>
19. Ministerstvo pro místní rozvoj. *Strukturální fondy*. Staženo dne 7. února z <http://old.mmr.cz/index.php?show=001022>
20. Nadace partnerství. *Kde pomohlo Partnerství pro Kolínsko*. Staženo dne 23. února 2008 z http://www.nadacepartnerstvi.cz/docs/ppk/2005/spust_me.html
21. Nadace partnerství. *Partnerství pro Kolínsko*. Staženo dne 23. února 2008 z <http://www.nadacepartnerstvi.cz/p-12941&exp=mae2>
22. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy. *Cíle, realita, vyhlídka*. Staženo dne 18. února 2008 z http://www.cyklostrategie.cz/download/cyklostrategie_2005.pdf
23. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR. *Pět důvodů k podpoře cyklistiky*. Staženo dne 5. února 2008 z <http://www.cyklostrategie.cz>
24. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy. *Popis současného stavu, profil ČR*. Staženo dne 18. února 2008 z <http://www.cyklostrategie.cz/download/cyklostrategie.pdf>
25. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy. *Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému*. Staženo dne 15. února 2008 z <http://www.cyklostrategie.cz/temata08.php>
26. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR. *Životní prostředí*. Staženo dne 5. února 2008 z <http://www.cyklostrategie.cz/zivotni-prostredi.php>
27. Občanské sdružení na kole. *Cyklisté vítání*. Staženo dne 15. března z <http://www.nakole.cz/regiony/cykliste-vitani.php3>

28. Obec Dobšice. *Projekty, které sdružení zastřešuje*. Staženo dne 15. února 2008 z <http://www.obcecr.cz/dobsice/index.php?lang=1&level=3&id=1078>
29. Občanské sdružení NaKole. *Možnosti alternativ k individuální automobilové dopravě*. Staženo dne 15. února z http://www.nakole.cz/vemeste/moznosti_alternativ.pdf
30. Občanské sdružení NaKole. *Proč na kole*. Staženo dne 15. února 2008 z http://www.nakole.cz/vemeste/proc_na_kole_1.php3
31. Peková, J., Pilný, J. *Veřejná správa a finance veřejného sektoru*, ASPI Publishing. Praha 2004.
32. Státní fond dopravní infrastruktury. *Základní informace*. Staženo dne 18. února z <http://www.sfdi.cz/CZ/?lang=cs>
33. Strukturální fondy. *Operační programy*. Staženo dne 7. února 2008 z <http://www.strukturalni-fondy.cz/operacni-programy-2007-2013>
34. Středočeský kraj. *Cyklodoprava a cyklostezky Středočeského kraje*. Staženo dne 27. února 2008 z <http://www.kr-stredocesky.cz/tiskove-informace/tiskove-zpravy/55792/cyklodoprava-a-cyklostezky-stredoceskeho-kraje>
35. Středočeský kraj. *Labská cyklostezka*. Staženo dne 27. února 2008 z <http://www.kr-stredocesky.cz/samosprava/rada/tiskove-zpravy/57006/rada-stredoceskeho-kraje-projednala-informace-o-dilcich-usecich-labske-a-berounske-cyklostezky>
36. Středočeský kraj. *Obvody Středočeského kraje*. Staženo dne 26. února 2008 z <http://www.kr-stredocesky.cz/stredocesky-kraj>
37. Středočeský kraj. *Program rozvoje kraje*. Staženo dne 26. února 2008 z <http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/regionalni-rozvoj/program-rozvoje-kraje/>
38. Středočeský kraj. *Úspěšné individuální projekty cestovního ruchu*. Staženo dne 27. února 2008 z <http://www.kr-stredocesky.cz/tiskove-informace/tiskove-zpravy/55793/informacni-a-rezervacni-system-cestovniho-ruchu-pro-uzemi-stredoceskeho-kraje-a-dalsi-uspesne-individualni-projekty-cestovniho-ruchu>
39. Shocart CZ. *Mapy a průvodci*. Staženo dne 25. března 2008 z <http://www.shocart.cz/cs/>
40. Synek, M., Sedláčková, H., Vávrová, H. *Jak psát diplomové a jiné písemné práce*. VŠE Praha 2002
41. Thoř, V. a kol. *Rozvoj cyklistické dopravy v České republice*. CDV. Brno 1994
42. Wikipedie. Otevřená encyklopedie. *Stezka pro cyklisty*. Staženo dne 17. dubna 2008 z http://cs.wikipedia.org/wiki/Stezka_pro_cyklisty

Seznam zkratek

Besip – oddělení, které je součástí Ministerstva dopravy. Mezi primární úkoly Besipu patří preventivní působení v oblasti bezpečnosti silničního provozu mezi potenciálními (zabezpečuje a zaštiťuje dopravní výchovu dětí) a přímými (kampaně silniční bezpečnosti pro řidiče) účastníky silničního provozu.

CDV – Centrum dopravního výzkumu

ČR – Česká republika

ČSN – Česká státní norma

DHV ČR, spol. s r.o. – firma zabývající se zpracováváním dopravně inženýrských studií, generelů cyklistické dopravy

EU – Evropská unie

EUR – evropská měna

Generel – Generel cyklistických tras a cyklostezek je dokument, který analyzuje současný stav cyklostezek a cyklotras, o situaci ve městě, či v kraji a navrhuje příslušná opatření

Kč – korun českých

ORR – Odbor regionálního rozvoje

PHARE – program Evropské unie, vytvořený v roce 1989, byl postupně rozšířen na všechny kandidátské země (nejdříve podpora Polska a Maďarska)

NUTS II – Nomenklatura územních statistických jednotek / územní statistické jednotky (pro potřeby regionální politiky EU)

MÚ – Městský úřad

ROP NUTS II Střední Čechy – Regionální operační program pro tento kraj

SFDI – Státní fond dopravní infrastruktury

SROP – Společný regionální operační program pro kraje

TPCA – Toyota Peugeot Citroen Automotive, automobilka sídlící v obci Ovčáry, která se zabývá výrobou těchto značek vozů, je druhou nejvýznamnější automobilovou továrnou v Čechách, je nejvýraznějším současným rozvojovým projektem Kolínska

UNESCO – anglická zkratka názvu United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, což znamená Organizace OSN pro výchovu, vědu a kulturu

Seznam obrázků

Obr. č. 1	Vývojový žebříček.....	8
Obr. č. 2	Správní obvody Středočeského kraje s rozšířenou působností.....	16
Obr. č. 3	Začátek a konec cyklostezky	21
Obr. č. 4	Vodorovné a svislé značení	21
Obr. č. 5	Cyklostezka v ulici Veltrubská	35
Obr. č. 6	Cyklostezka v ulici Ovčárecká	36
Obr. č. 7	Cyklostezka v ulici Třídvorská.....	36
Obr. č. 8	Cyklostezka v ulici Žižkova	37
Obr. č. 9	Cyklostezka v ulici Ovčárecká	38
Obr. č. 10	Cyklostezka v ulici Třídvorská.....	39
Obr. č. 11	Cyklostezka v ulici Veltrubská	39
Obr. č. 12	Cyklostezka v ulici Havlíčkova.....	40
Obr. č. 13	Návrh značení jednosměrky	40
Obr. č. 14	Cyklostezka ve Velkém Oseku	46
Obr. č. 15	Žebříček vývoje procesu vyhodnocování.....	55

Seznam tabulek

Tabulka 1	Počet obyvatel ve vybraných městech Středočeského kraje	26
Tabulka 2	Cyklostezky v Kolíně stávající.....	42
Tabulka 3	Cyklostezky v Kolíně plánované.....	43

Přílohy

Příloha č. 1	Základní pojmy
Příloha č. 2	Kolín a jeho historie
Příloha č. 3	Památky Kolína a okolí ve fotografii
Příloha č. 4	Vysvětlivky k dotazníku, značení
Příloha č. 5	Příklad žádosti o grant z Nadace Partnerství pro Kolínsko 2007
Příloha č. 6	Podpora cyklistických akcí či závodů pro veřejnost. Jarní cyklojízda Prahou
Příloha č. 7	Možnosti parkování kol
Příloha č. 8	Doplňkové služby k cyklistice
Příloha č. 9	Podíl jednotlivých druhů dopravy na dělbě přepravní práce
Příloha č. 10	Souhrnná tabulka vývojového žebříčku cyklistické politiky města
Příloha č. 11	SWOT analýza města Kolína a jeho okolí
Příloha č. 12	Další možné zdroje financování
Příloha č. 13	Další cyklotrasy v Kolíně

Příloha č. 1 Základní pojmy

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(9) Bezpečná cyklotrasa - s minimálním kontaktem motorové a nemotorové dopravy.

(10) Dálková cyklotrasa k jejímu absolvování na kole je třeba pro netrénovanou osobu obvykle celodenního nebo vícedenního úsilí.

(11) Mezinárodní/krajský cyklistický koridor je pruh území různé šířky, v němž bude v územní dokumentaci zakreslena definitivní schválená trasa krajské stezky. Koridor spojuje podél přímky nebo křivky dvě či více míst.

Obr. č. 1 Příklad značení trasy 24



Zdroj: Koloweb. Cyklovýlet Poděbrady II. Staženo dne 23. března z <http://koloweb.wz.cz/podebrady2.html>

(12) Páteřní krajská stezka je bezpečná cyklistická komunikace dálkového charakteru.

(13) Zelené stezky/Greenways jsou stezky a koridory přinášející současně užitek životnímu prostředí a kvalitě života lidem v okolí. Jsou společným prostorem pro přírodu a nemotorovou dopravu ve městech i krajině. Využívají částečně nebo úplně nevyužívané dopravní linie, jako jsou opuštěné železnice, obslužné cesty podél kanálů a řek, lesní cesty, málo frekventované tiché silnice, poutní cesty a podobně. Tyto cesty jsou často základem pro další rozvoj území.

Příloha č. 2 Kolín a jeho historie

Toto město, které v minulosti patřilo mezi nejvýznamnější česká města, se rozkládá v úrodné polabské nížině na obou březích Labe. Nyní má 30.158 obyvatel [7], leží ve výšce 220 metrů nad mořem a jeho rozloha je 3.502 ha. Již v době římského impéria se zde nacházela křižovatka tří důležitých obchodních cest. V 6. století je možno doložit přítomnost Slovanů a nálezy hradišť a pohřebišť svědčí o hustém zalidnění v průběhu 9. - 12. století. Kolín byl založen okolo roku 1261 Přemyslem Otakarem II., časté a bohaté archeologické nálezy v městě a jeho okolí dokládají osídlení místní oblasti již od dávnověku. Většinu nálezů je možno si prohlédnout v místním muzeu. V první polovině 14. století se zde usídlili Židé, tradičně jsou v pramenech doloženi k roku 1377 v městských knihách. Židovská obec v Kolíně postupně nabyla značného významu, řadí se mezi největší a nejlivnější do poloviny 19. století. Roku 1437 byl na místě vypáleného dominikánského kláštera založen hrad Lapis Refugii, přestavěn na zámek a od 19. století sloužil pouze jako hospodářské budovy a pivovar. Čeští panovníci Karel IV. a Václav IV. udělili městu mnoho privilegií a podpořili tak rozvoj a bohatství města.

V této době byl Kolín jedním z nejdůležitějších měst českého království. Největší propad a bídu zažil Kolín v období třicetileté války, kdy byl téměř zničen. Další velká bitva nazývaná „Bitva u Kolína“ se odehrála 18. června 1757, kdy se zde střetlo Pruské a Rakouské vojsko Marie Terezie. Jednalo se o jednu z nejkrvavějších bitev této sedmileté války. V této bitvě byl poražen Pruský král Bedřich II. a musel opustit Čechy. Kolín opět dosáhl rozkvětu za vlády Josefa II. Znovu rozkvetla řemesla a obchod. V období národního obrození v 1. polovině 19. století byl Kolín jedním z prvních měst, kde propukl vlastenecký ruch. V 19. století město vzkvétalo, rozvíjel se zde mohutně průmysl a obchod. Rozvoji napomohlo i zřízení železnice v roce 1845 z Prahy na Moravu a v roce 1872 i severozápadní dráhy. V roce 1927 byl dokončen nový most přes Labe, v roce 1932 byla uvedena do provozu parní elektrárna s tehdy nejvyšším komínem v Čechách.

Centrem Kolína je Karlovo náměstí, které je stále v původním tvaru s barokními domy s krásnými štíty. Spolu s novorenesanční radnicí a s historickým jádrem, které obsahuje také židovské ghetto a synagogu ze 17. století, je vyhlášeno městskou památkovou rezervací. Na náměstí můžeme obdivovat morový sloup z roku 1682 a krásnou kašnu z červeného pískovce, která byla postavena v roce 1870. V rohu náměstí stojí radnice. Jedná se o prastarou budovu, která je v majetku města již od roku 1494. Původně gotický dům se zachovalými prvky gotiky byl přestavěn do novorenesančního stylu na sklonku 19. století. Další dominantou města, již

z dálky viditelnou, je raně gotický chrám sv. Bartoloměje z druhé poloviny 13. století, na jehož přestavbě se koncem 14. století podílel Petr Parléř, je národní kulturní památkou. Mohutná gotická věž zřejmě z 15. století chránila patrně nedaleký most přes Labe, později upravena na prachárnu. V současné době proběhla rekonstrukce slouží jako rozhledna. Obrázky pamětihodností je možné vidět v příloze č. 3.

Kolín se může pochlubit také známými rodáky, jako byl například mim Jean Gaspard Deburau, malíř Vincenc Morstadt, fotograf Josef Sudek, spisovatel Josef Svatopluk Machar, básník Karel Leger nebo rybníkář Jakub Krčín z Jelčan. Z Kolína pochází také bývalý předseda vlády Miloš Zeman, či tenista Bohdan Ulihrach. Během svého života zde působil také fotograf Jaromír Funke a slavný skladatel a kapelník František Kmoch, na jehož počest se každý rok v červnu koná mezinárodní festival dechové hudby nazvaný Kmochův Kolín.

Další pamětihodnosti a zajímavosti v okolí Kolína

Poděbrady jsou lázeňské město, kde se nachází gotický hrad z konce 13. stol., spjatý s osobou českého krále Jiřího z Kunštátu a Poděbrad, přestavěný na renesanční zámek, upravený barokně. Na druhém nádvoří je pamětní deska označující navrtání prvního pramene poděbradské minerální vody v roce 1905.

Kutná Hora s kostelem sv. Barbory a s katedrálou Panny Marie v Sedlci byly zapsány do UNESCO v roce 1995. Nachází se zde také Vlašský dvůr, původně opevněné sídlo krále, upravené roku 1300 na mincovnu. Za Václava IV. byl objekt reprezentačně rozšířen o nový palác, kapli s arkýřem a věž. V 19. stol. zčásti upraven pseudogoticky. Expozice: kutnohorské mincovnictví, královská mincovna, bývalá královská audienční síň, kaple sv. Václava a sv. Ladislava. Stálá výstava Svět české mince a medaile, ukázka ražby mincí. V tomto městě můžeme také navštívit gotický hrad v podobě opevněného městského paláce s nádvořím, věží a arkýři, přestavěný na konci 15. stol. na české muzeum stříbra. Expozice sestává ze tří prohlídkových tras, které symbolicky zpodobňují tři společenské světy středověkého královského horního města.

Kouřim je starobylé město s kostelem sv. Štěpána, proslulé především hradištěm s archeologickými nálezy z 6. – 10. století, nachází se zde skanzen lidových staveb.

Žehušice s barokním zámekem, v přilehlém parku se nachází obora s bílými jeleny.

Kačina je rozlehlý zámek postavený jako letní sídlo pro hraběte J. R. Chotka na počátku 19. stol. Je nejvýznamnější památkou empírové architektury v Čechách, je zde i anglický park.

Zámek Žleby je původně gotický strážní hrad Lichtenburků ze 13. stol., později královský, přestavěný na renesanční zámek upravený barokně. Romanticky přebudován Auerspergy v 19. stol. Anglický park a obora. Historické interiéry se stylovým zařízením a sbírkami ze 16. - 19. stol., kde se nachází nábytek, zbraně, sklo, porcelán, lovecké trofeje, obrazy, vitráže, zbrojnice, kaple. Unikátní je zařízení zámecké kuchyně.

Kaňk je vrchol kopce, který je součástí kutnohorského revíru, kde se dobývalo stříbro, byly zde objeveny také vzácné minerály. Je zde vidět pozůstatky těžby, ve vrstvách usazenin je bohaté naleziště zbytků zkamenělin mořských živočichů z období konce druhohor. V roce 1933 byla tato oblast vyhlášena chráněným územím, dnes je tato lokalita známá jako národní přírodní památka.

Libice nad Cidlinou – památník bitvy u Libice, nachází se zde odkryté základy hradiště, jež bylo v 10. století centrem Slavníkovského knížectví.

Křečhoř – je zde památník bitvy z roku 1757, kde se odehrála jedna z nejvýznamnějších bitev evropských dějin, tato bitva byla z vojenského hlediska zařazena mezi nejznámější akce evropských dějin.

Žehuňská obora a žehuňský rybník

Přírodní památky: Lom u Radimi, Lom u Červených Peček, Lom u Nové Vsi, Váha, Kolínské tůně, Skalka u Velimi, Sládkova stráň.

Přírodní rezervace: Stráň u Chroustova, Stráně u splavu, Veltrubský luh, Tonice – Bezedná, Týnecké mokřiny, Dománovický les, Louky u rybníka Proudnice.

Příloha č. 3 Památky Kolína a okolí ve fotografii

Obr. č. 2 Kolínský hrad a Práchárna



Obr. č. 3 Mariánský morový sloup a Kašna z červeného pískovce



Obr. č. 4 Kolínská radnice a Chrám svatého Bartoloměje



Zdroj: Obr. č. 2 - 4 Hradycy.cz. Kolín. Staženo dne 24. února z <http://www.hradycy.cz/index.php?OID=1870>

Obr. č. 5 Lávka přes Labe



Zdroj: e-Architekt. Lávka přes Labe v Kolíně. Staženo dne 25. března z <http://www.e-architekt.cz/index.php?Pid=2722&KatId=127>

Obr. č. 6 Lávka přes Labe



Zdroj: Cesty a památky.cz. Památky Kolínska. Staženo dne 25. března z <http://www.cestyapamatky.cz/>

Obr. č. 7 Zámek Kačina



Zdroj: Zámky – hrady. Zámek Kačina. Staženo dne 25. března 2008 z <http://www.zamky-hrady.cz/1/kacina.htm>

Příloha č. 4 Vysvětlivky k dotazníku, značení

Cyklistické stezky



Cyklistické stezky /stezky pro cyklisty /cyklostezky – jsou zásadně odděleny od ostatní dopravy včetně pěší. Stezky jsou vyznačeny dopravní značkou **C 8**.



Stezky pro chodce a cyklisty se sloučeným provozem – označené dopravní značkou **C 9**. Chodci a cyklisté se nesmí na této stezce vzájemně ohrozit. Jiným účastníkům je tato stezka zakázána.



Stezky pro chodce a cyklisty s rozděleným provozem označené dopravní značkou **C 10**.



Cyklistické pruhy – cyklistická doprava vedena po komunikaci společně s ostatní dopravou, ale ve vodorovně odděleném jízdním pruhu. Toto oddělení je klasickým vodorovným značením, často doplněným barevně odlišeným povrchem vozovky pro cyklisty, vyznačené dopravní značkou **V14**.

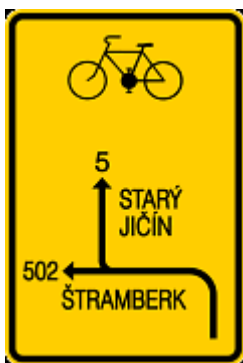


Ostatní nemotorové komunikace využívané i pro cyklistickou dopravu, označené dopravní značkou **B11**.

Cyklistické trasy

Cyklotrasy /cyklistické trasy – cyklistická doprava je vedena spolu s ostatní dopravou (např. na silnicích, lesních cestách) a trasa je opatřena nezbytným orientačním značením pro cyklisty. Cyklotrasa může být místy vedena i po cyklostezkách. Cyklotrasy jsou označeny dopravními značkami IS 19 (směrová tabule, IS 20 – návěst před křižovatkou a IS 21 směrová tabulka).

Obr. č. 8 Návěst před křižovatkou



Obr. č. 9 Směrové tabulky s jedním a s dvěma cíly



Obr. č. 10 Směrová tabulka (vlevo)



Obr. č. 11 Kilometrovník



Na těchto cykloznačkách můžeme najít symbol kola, číslo dané trasy a vzdálenosti v kilometrech k dalším cílům na trase.

Zvláštním typem cyklotras jsou cykloturistické trasy - ty vedou většinou po horších polních či lesních cestách nebo terénem. Jsou vyznačeny pásovými značkami o rozměru 14x14 cm, které mají krajní pásy žluté a prostřední je červený, modrý, zelený nebo bílý. Mohou být také doplněny na šipku. Jedná se tedy o podobné značení jako u tras pěších nebo lyžařských, jen základní barva je žlutá a značky jsou přibližně jednou tak velké, aby byly pro cyklisty lépe viditelné. Pásové značení je doplněno směřovkami, které oproti těm pěším mají opět žlutý podklad, jen dvě řádky textu a v záhlaví napsáno "Cyklotrasa KČT č. ".

Obr. č. 12 Pásové značení cyklostezky



Zdroj: poskytnutý materiál z MÚ v Kolíně

Příloha č. 5 Příklad žádosti o grant z Nadace Partnerství pro Kolínsko 2007. Další příklady přidělených grantů.

Informace použité v této příloze byly získány z Nadace partnerství pro Kolínsko.

Příklad žádosti o grant.

Název projektu:

Naplánování a realizace nového cyklistického okruhu s názvem „Okruh TPCA“.

Název a sídlo žadatele: o.s. DOBŠANÉ

IČ, právní forma žadatele, číslo bankovního účtu, statutární zástupce žadatele + osoba zodpovědná za projekt – telefon, fax, e-mail,

Výše žádané podpory: 164.000 Kč

Celkové náklady projektu: 284.000 Kč

Priorita: Bezpečná doprava

Stručná anotace projektu:

Propojením již existujících cyklostezek, cyklotras, nových asfaltových cest v lese a na polních cestách a zpevněných cest ve směru na sever od TPCA vznikne cyklistický okruh Lužními lesy a východním Polabím, který navazuje na Labskou cyklostezku a na cyklotrasu vedoucí od soutoku Labe s Cidlinou do Choťovic. Ve spolupráci s Klubem českých turistů byly přiděleny celkem tři čísla tras, která budou tvořit tento okruh. Na projektu spolupracují obce Dobšice, Sány, Opolany, Velký Osek, Veltruby, Hradištko, Sendražice, Ovčáry a Volárna, které ze svých rozpočtů přispějí 10 Kč na obyvatele. Společným jmenovatelem projektu je blízká automobilka TPCA, tedy od toho název „Okruh TPCA“.

Datum, podpis statutárního zástupce a zodpovědné osoby.

Popis projektu – řešení problému

V lokalitě na sever od TPCA neexistuje doposud ucelený systém propojených cyklotras a cyklostezek. Celkem 10 obcí, přes která vede navržený okruh se nejenom finančně podílí na realizaci, ale i následně s Klubem českých turistů převezmou péči a udržování nového označení. Výchozím bodem je Řepařská drážka u Sendražic, trasa vede do Ovčár podél řepní drážky, polní cestou do Volárny, lesem okolo Bačovky do Sán, novou spojovací cestou přes

dálnici D11 do Dobšic, kde je nově vybudované cyklistické odpočívadlo s naučným parkem, dále po existující cyklotrase do Opolan a nově přes les do Velkého Oseka, kde se okruh napojí na již existující cyklostezku do Veltrub, Sendražic a zpět k řepní drážce.

Cíle projektu - hlavní a vedlejší cíle projektu

Hlavním cílem je označit nový cyklistický okruh a tím přilákat turisty do naší lokality. Nabídnout k prohlédnutí zajímavá místa v našich obcích a regionu, oživit místní tradice. Vedlejším cílem je podpora místních živnostníků a podnikatelů.

Cílové skupiny – kdo bude mít z projektu prospěch

Projekt bude mít dopad na obyvatele dotčených obcí, živnostníky, podnikatele, obyvatele města Kolína, pro které to bude první 40-ti kilometrový okruh pro celodenní vyjížďku, děti z okolních škol a pochopitelně noví návštěvníci, cyklisté a turisté našeho regionu.

Popis aktivit projektu

První projížďky na kole, mapování trasy, vzájemná setkávání, zastřešení občanským sdružením, hledání finančních zdrojů, navázání spolupráce s 10-ti obcemi, stanovení příspěvku 10 Kč na obyvatele. Oslovení firem okolo TPCA a společnosti TPCA, zpracování projektu označení, popis, fotodokumentace, spolupráce s Klubem českých turistů, přidělení čísel tří tras. Spolupráce se Svazkem obcí Cidlina, výroba označení a jeho montáž na vyprojektovaná místa, otevření okruhu a jeho propagace.

Harmonogram - předpokládaná doba zahájení a ukončení projektu.

- březen 2007 - zahájení projektu
- září 2007 - zpracování projektové dokumentace a projednání se všemi obcemi a účastníky řízení
- prosinec 2007 - podání žádosti o grant ve výši 164.000 Kč od Nadace Partnerství, vybrání ostatních zdrojů, výroba prvních značek
- leden a únor 2008 - výroba zbývajících označení
- březen 2008 - montáž označení na vyprojektovaná místa

- duben 2008 - zahájení nové cyklistické sezóny a otevření okruhu, propagace

Dopady projektu - měřitelné dopady a výstupy.

Hlavním dopadem projektu bude zajisté to, že se podařilo spojit starosty a členy zastupitelstev jednotlivých obcí a přimět je ke spolupráci, a to nejenom na projektu okruhu, ale i na již připravovaných dalších projektech. Jde o velký přínos pro region, zejména v oblasti komunikace a vzájemné spolupráce.

Spolupráce – organizace, odborníci, jejich role, vyhodnocování úspěšnosti.

o.s. DOBŠANÉ – zastřešující nezisková organizace projektu, celkem 10 výše uvedených obcí, automobilka TPCA, Klub českých turistů, Svazek obcí Cidlina, Středočeský kraj prostřednictvím fondu hejtmana – projekt a realizace dopravního značení. Projekt se bude monitorovat na pravidelných setkáních obcí, při sledovanosti návštěvnosti obcí, sledováním spokojenosti lokálních živnostníků.

Rizika ohrožující realizaci projektu, řešení vzniklé situace.

Jediným rizikem projektu je rozvoj průmyslové zóny u TPCA v katastru obce Ovčáry, kudy vede trasy okruhu. Zóna se má rozšiřovat a bude se v příštích 5 letech měnit část úseku vedoucí průmyslovou zónu. Vše je již projednáno na Odboru regionálního rozvoje a územního plánování města Kolína tak, aby v nové dokumentaci města Kolína bylo počítáno s úsekem pro cyklostezku.

Soulad projektu s obecnými cíli – na celostátní a regionální úrovni.

Projekt navazuje na Labskou stezku a cyklotrasu od soutoku Labe s Cidlinou do Chlumce nad Cidlinou a na trasy připravované městem Kolín. Jde o trasy schválené Středočeským krajem a Klubem českých turistů.

Jak projekt přispěje k udržitelnému rozvoji regionu.

Projekt propojuje doposud podpořené projekty z programu Partnerství pro Kolínsko od svého vzniku a realizované v okolních obcích vzdálených do 20 km od TPCA. V návaznosti na to,

by měly jednotlivé obce rozvíjet tento základní stavební kámen v oblasti cyklistiky a turistiky, například přípravou navazujících trasy, opravami nebezpečných míst.

Udržitelnost projektu – pokračování po vyčerpání grantu

Na projekt již navazuje nový projekt s názvem Informační tabule okruhu. Ve všech dotčených obcích bude umístěna informační tabule s popisem okruhu, mapou, zajímavostech o jednotlivých obcích. Projekt je předjednan ve spolupráci o.s. DOBŠANÉ a Svazku obcí Cidlina. o.s. DOBŠANÉ si bere za úkol sehnat finanční zdroje na propagaci okruhu, letáky, informace na internetu, mapy do všech obcí a informačních center regionu.

Jaký je násobící efekt projektu – jak budou šířeny získané znalosti a informace, jak lze opakovat výstupy projektu.

Celý projekt je již představen na webových stránkách obce Dobšice, v rubrice o.s. DOBŠANÉ [28].

Rozpočet projektu

Osobní náklady i požadavek na Nadaci partnerství ve výši 10.000 Kč, označení okruhu 262.100 Kč (požadavek 142.100 Kč), externí služby i požadavek 11.900 Kč, celkem 284.000 Kč (požadavek 164.000 Kč).

Kofinancování projektu - další finanční zdroje

Podmínkou poskytnutí grantu je zajištění minimálně 20 % celkových nákladů projektu z jiných zdrojů. Za kofinancování lze považovat práci zaměstnanců organizace (vyčíslené náklady), ve zdůvodněných případech i materiální plnění (věcný dar sponzora apod.).

Od obcí - 70.000 Kč, z fondu hejtmána Středočeského kraje 50.000 Kč.

Celkem spoluúčast - 120.000 Kč, což je 42 %

Samofinancování projektu - potenciál samofinancování a vytváření zisku – Ne

Předběžná finanční kalkulace Dopravní značení – celkem 262.100 Kč.

Další příklady přidělených grantů

Grant v hodnotě 16.000 Kč (2006) pro žáky 1. ZŠ v Kolíně na zmapování cyklostezek v okolí Kolína.

Cílem je zmapování a zhodnocení části Labské stezky číslo 24, která byla projeta v úseku 70 km, přes obec Tři Dvory, do obce Veletov, Týnec nad Labem, Labskou Chrčici, Kladruby nad Labem, Semín zpět do Kolína. Cyklostezky vedou po polních cestách, lesem, po dlažbě typu „kočičí hlavy“, po oblázkách, které se poměrně obtížně projíždějí, naplaveným pískem, který je pro jiná než horská kola neprůjezdný, po kamenném šterku, který je tvořen kameny s ostrými hranami, ale také po zelené louce, často jsou cesty rozryté od kopyt koní nebo od zemědělské techniky, zemědělci těchto cest také bohužel využívají, na jaře a na podzim jsou zarostlé trávou, některé úseky jsou dokonce zarostlé kopřivami, které při průjezdu šlehají do rukou a nohou, na některých úsecích překáží v cestě zbytky větví od pokácených stromů.

Cesty jsou nenáročné, velice zřídka se vyskytuje kopec. Značení je nedostatečné, hrozí zde nebezpečí odbočení na státní silnici, na které dochází často k dopravním nehodám. Také míst k odpočinku a občerstvení je velmi málo. Mezi zajímavosti, které se na tomto úseku dají vidět patří hřebčín v Kladrubech nad Labem s koňmi pasoucími se na okolních pastvinách, akvadukt v obci Semín či písečná jezera v Mělicích, ve kterých je možnost koupání. Současný stav cyklostezek v okolí Kolína je velmi špatný. Cyklostezky jsou neupravené, nezpevněné, zarostlé vegetací, bez možnosti zastávky a odpočinku, někdy dokonce jízďe na kole nebezpečné.

Obecně lze říci, že značených cyklotras, vhodných pro rodiny s dětmi či školní akce, je v okolí Kolína málo. Chybí zde odpočinková místa, mapy s možností nahlédnutí do přímého okolí, tabule s informacemi o zajímavých historických či přírodních památkách či úkazech. Pokud člověk není zdejší a nezná ty správné trasy, podle mapy se špatně orientuje, ne vždy mapa odpovídá skutečnosti.

Grant ve výši 220.000 Kč (2006) na vybudování naučné stezky Opolany – Velký Osek.

Cílem tohoto projektu je bezpečné cyklistické dopravy mezi obcemi Opolánky, Opolany, Kánín, Sány a Velký Osek, rychlé spojení ke stanici ČD ve Velkém Oseku a propojení dvou páteřních cyklostezek vybudovaných přes nově vybudovanou dálnici, vybavení úseku informačními tabulemi, sezením, stáním pro kola i osázení zelení. Tato

cyklotrasa navazuje na existující turistickou trasu Oškobrh – Opolany, která je také vybavena naučnými tabulemi na odpočívkách.

Příloha č. 6 Podpora cyklistických akcí či závodů pro veřejnost. Jarní cyklojízda Prahou

Ve městě Kolín se zatím těmito projekty nikdo nezabývá, doufejme, že v budoucnu se tato situace zlepší, proč se tedy nenechat inspirovat ostatními městy či regiony? K podpoře cyklistiky vznikla řada sdružení, které jsou pořadatelé jízd za zviditelnění cyklistů, vyjížděk do okolí či otevírají cyklostezek či tras. K těmto sdružením patří například občanské sdružení Oživení, Klub českých turistů, sdružení Bicybo či Olomoučtí kolaři.

Konkrétním příkladem takové akce pro podporu cyklistiky ve městě, kterou pořádá sdružení Oživení, je projekt Cyklojízdy, určený také pro bruslaře či koloběžkáře, který má vyvolat v ulicích města vlnu pozornosti, je demonstrací svobodného pohybu po městě, podnětem k širší diskusi o cyklistice jako o ohleduplném a zdravém způsobu dopravy po městě. Tyto akce by měly být silným argumentem a podporou pro ty, kdo lobují za cyklistiku ve městech, na úřadech veřejné či státní správy.

Cyklojízdy, která se konala 17.4.2008, se účastnilo na 1.500 lidí na kolech a jiných bezmotorových přibližovadlech. O této jízdě, která má ukázat na problém cyklistické dopravy v našem hlavním městě a neexistenci ucelené sítě cyklostezek a cyklotras napsalo několik médií [5].

Česká Televize: „V ulicích hlavního města jsou teď k vidění davy cyklistů. Přijeli totiž na velkou jarní cyklojízdu Prahou. Hlavním důvodem je, aby upozornili na to, že vlastně cyklotrasy a cyklostezky v Praze vůbec nejsou. A když už jsou, tak nenavazují. Magistrát naplánoval ve svém volebním období asi zhruba 150 km nových cyklotras. Ty ale směřuje hlavně na okraj Prahy.“

iDnes: „Stejně jako jindy chtěla cyklojízda i tentokrát upozornit na nevyhovující podmínky pro cyklisty ve městě. “Třicet procent lidí by rádo jezdilo na kole, ale jezdí jen jedno procento. Proč?” klade si Křivohlávek řečnickou otázku. “Příčinou je chybějící infrastruktura. Nejsou tu stezky pro kola, oddělené pruhy a upravené křižovatky. Město sice stezky staví, ale alibisticky pouze na okraji města. V plánu pro tento rok je výstavba v Lipencích, Cholupicích nebo v Xaverovském háji”, vyjmenovává místa velmi vzdálená centru.“

Britské listy: „Kolo a cyklistika určitě patří do města a zcela určitě i do Prahy. Cyklistika je

dnes nedílnou součástí pohybu společnosti v prostoru a snad i v čase do budoucna. Akce jasně ukázala zájem nejen Pražanů o tuto možnost pohybu po metropoli. Upozornila řidiče ve špičce pražského provozu, že cyklista je nedílnou součástí dopravy obyvatel Prahy po městě. Článek také apeluje na to, aby akce nebyla zbytečně politizována nesouvisejícími tématy.“

Asistence o.s.: „Pro všechny, kdo jezdí na kole, je důležité mít své stezky, které nemusí sdílet s automobily. Když je ve městě dostatečné množství stezek, počet cyklistů narůstá a život v ulicích je pestřejší a lidštější. Lidé se zdravotním postižením a zejména ti, kdo jezdí na vozíku, také mají své stezky. Tyto stezky nemohou vést stanicemi metra bez výtahů nebo po chodnících bez nájezdů.“

Týden: “Lidé přesvědčení o tom, že po městě by se mělo jezdit raději na kole než autem, se ve čtvrtek večer sjeli na Jarní cyklojízdu, aby pražským politikům připomněli, že neplní své předvolební sliby.“

Internetové stránky **www.cyklojizdy.cz** a **www.prahounakole.cz** vyzívají občany k podepsání tzv. Pěti bodů pro Prahu, žádají o pomoc při organizaci dalších zajímavých akcí pro lidi a jejich bicykly a nabádají k diskusím s politiky, kteří mohou udělat kroky vedoucí ke zlepšení situace v Praze. Na následujícím obrázku je příklad pozvánky na cyklojízdu Prahou.

Obr. č. 13 Ukázka pozvánky na jarní cyklojízdu



Zdroj: Cyklojízdy. Pozvánka na cyklojízdu 2008. Staženo dne 20. dubna 2008 z <http://www.cyklojizdy.cz/?p=151>

Příloha č. 7 Možnosti parkování kol

Pro rozvoj cyklistiky ve městě Kolín je důležité, aby existovalo dostatečné množství parkovacích míst a stojanů, které by umožňovali bezpečné uložení kol, zejména na autobusovém a vlakovém nádraží a na vlakové zastávce Zálabí. Tato parkovací místa by měla být, v případě delšího uložení kol, hlídaná a krytá pro případ deště či sněhu. Zde by obyvatelé Kolína měli možnost bezpečně uschovat svá kola před každodenní jízdou vlakem či autobusem do zaměstnání či do školy. Parkovací místa a stojany by se měly nacházet také v centru města, na pracovištích, ve školách, před obchody a obchodními centry, před zdravotnickými středisky, kulturními nebo zábavními centry, před úřady (například před MÚ v Kolíně je cyklistický stojan pouze pro dvě kola).

Pro vytváření parkovacích míst pro kola platí několik zásad:

- parkování kol by mělo být velmi blízko cíle, na očích lidem
- parkovacích míst musí být dostatek
- parkoviště by mělo být přehledné, snadno k nalezení
- stojany, které umožňují bezpečné zamykání kol, nepoškozují kola, měly by být udržované
- uložení kola by mělo být snadné a rychlé

Nepřeberné množství různých stojanů určených jak pro dospělé, tak i pro parkování dětských kol a koloběžek, vhodných před obchodní domy, školy, do města, před restaurace, ale i na cyklostezky nebo do sklepů, které jsou nenáročné na místo a na údržbu, odolné vůči vandalismu, mají moderní design a barvy nabízí například firma Kacerle s.r.o. Jako příklad financování cyklistických stojanů může být sponzorství díky reklamním tabulím, umístěným na stojanu. Níže je uveden příklad stojanu s reklamní tabulí a příklady parkoviště pro kola v Německu.

Obr. č. 14 Příklad stojanu s reklamní tabulí



Zdroj: Kacerle. Stojany na kola. Stojany s reklamní tabulí. Staženo dne 12. dubna z <http://www.kacerle.cz/cz-kategorie6.html>

Obr. č. 15 Příklad parkovacích míst v programu Bike&Ride v Německu



Zdroj: Národní strategie cyklistické dopravy. Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému. Staženo dne 15. února 2008 z <http://www.cyklostrategie.cz/temata08.php>

Příloha č. 8 Doplnkové služby k cyklistice

V této jsou zmíněny služby, které cyklistiku doprovázejí. Tyto služby mohou využít jak cyklisté k cyklodopravě, tak i k cykloturistice, která je v Kolíně a jeho okolí také hojně provozována.

Prodej kol a doplňků

Základní podmínkou rozvoje cyklodopravy je dostatečné množství prodejen kol a doplňků, cyklistického vybavení a také dostatek servisů. Kromě specializovaných prodejen lze doplňky či vybavení zakoupit i v mnoha sportovních či outdoorových prodejnách. K cyklodoplňkům patří například vhodné oblečení a obuv, helmy, rukavice, zámky, brašny, náhradní duše, pumpičky, sportovní nápoje či energetické tyčinky.

V Kolíně lze nalézt několik cykloprodejen, které nabízejí buď široký sortiment kol a cyklodoplňků a provádějí zároveň servis nebo nabízejí pouze cyklooblečení či pouze servis.

- Novotný Petr, Parlérova 114; prodejna kol, cyklodoplňků, servis
- Mega Bike, Havlíčova 160; prodejna kol, cyklodoplňků, servis
- Bike servis Highlander, Legerova 29; prodejna kol, cyklodoplňků, servis
- Cykloport Miloš Fišera, Družstevní 748, prodejna kol, cyklodoplňků, servis
- Cyklo Šimůnek, Karlova ulice; pouze servis

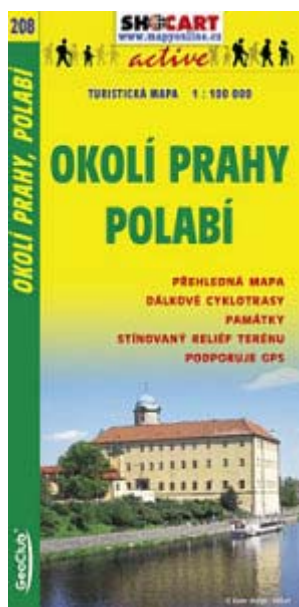
Propagace Kolína a jeho okolí – dostupné mapy a průvodce

Firma SHOCart, patří mezi největší kartografická vydavatelství v ČR, na trhu s kartografickými produkty působí od roku 1991. Zabývá se tvorbou, vydavatelskou a nakladatelskou činností v oboru užité kartografie, reklamní grafiky, zakázkové výroby propagačních a jiných tiskovin a obchodem s těmito tiskovinami. SHOCart je členem IMTA International Map Trade Association, KSČR - Kartografická společnost České republiky, SČKN - Svaz českých knihkupců a nakladatelů. Dalším vydavatelem těchto materiálů na trhu je vydavatel Soukup & David, edice Zelená edice S&D [39].

O Kolínu a jeho lze na trhu zakoupit mapy a průvodce, a to ve specializovaných prodejnách, ale i ve sportovních či outdoorových obchodech, prodejnách knih a v informačním středisku.

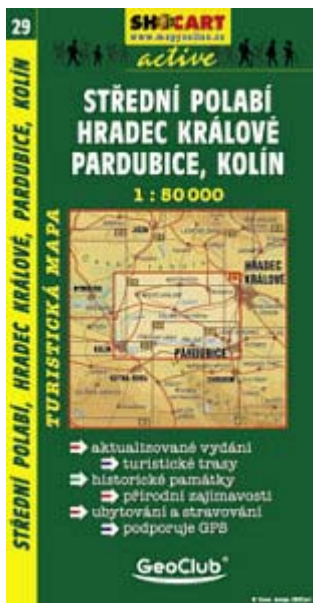
Okolí Prahy – Polabí: měřítko 1 : 100.000, rozměr 11 x 23 cm, cena 53 Kč

Obr. č. 16 Turistická mapa Okolí Prahy, Polabí



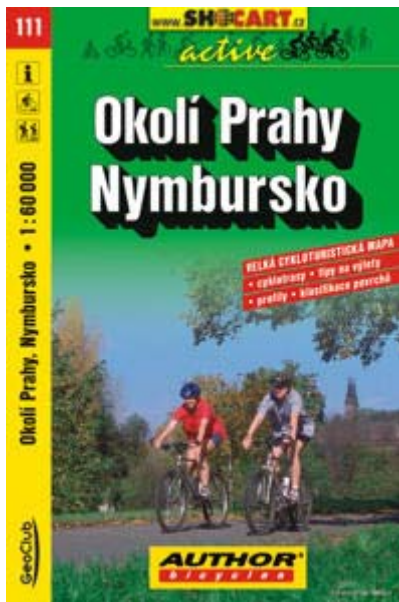
Střední Polabí: měřítko 1 : 50.000, rozměr 12 x 23 cm, cena 80 Kč

Obr. č. 17 Turistická mapa Střední Polabí, Hradec Králové, Pardubice, Kolín



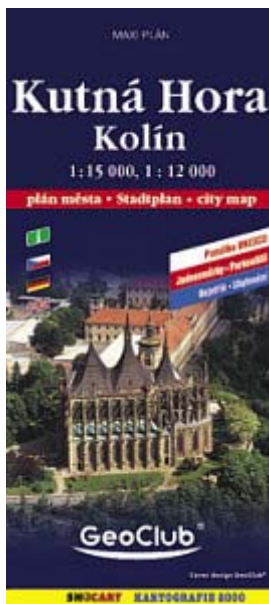
Okolí Prahy – Nymbursko: měřítko 1 : 60.000, cena 89 Kč, jsou zde značené i doporučené cyklotrasy, sjízdnost - klasifikace povrchů, profily, tipy na výlety, cykloslužby, objekty "Cyklisté vítání".

Obr. č. 18 Cyklistická mapa Okolí Prahy, Nymbursko



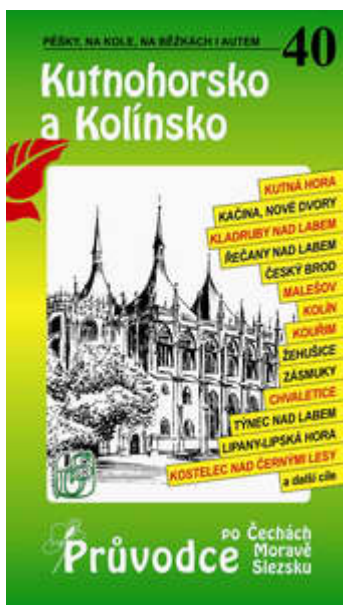
Kutná Hora, Kolín: měřítko 1 : 12.000, další měřítko 1 : 15.000, rozměr 10 x 22,5 cm,
cena 44 Kč

Obr. č. 19 Turistická mapa Kutná Hora, Kolín



Kutnohorsko a Kolínsko: vydavatel: Soukup & David, Edice: Zelená edice S & D, obsah je
turistický, zeměpisný, tematický, cena: 89 Kč

Obr. č. 20 Průvodce Kutnohorsko a Kolínsko



Zdroj: obr. č. 16 - 20. Shocart CZ. Mapy a průvodci. Staženo dne 25. března 2008 z <http://www.shocart.cz/cs/>

Stravovací služby

V Kolíně i jeho okolí je velké množství zařízení, které nabízejí stravování, patří k nim restaurace, bufety a rychlá občerstvení, jejich kvalita je však různá, často nenabízejí ani základní vybavení pro případné „cyklo-návštěvníky“, jako jsou úschovny kol či stojany. Cyklisté si většinou jídlo sebou nevozí, proto přinášejí finanční prostředky podnikatelům, kteří by tímto faktem měli být dostatečně motivováni. Do projektu Cyklisté vítáni, více o projektu níže, se nepřihlásil nebo nebyl vybrán dosud žádný subjekt v Kolíně a jeho okolí.

Ubytovací služby

Ubytovacích zařízení v Kolíně je velké množství, staví se nové hotely, k dispozici je mnoho penzionů či privátů i ubytování ve sportovních zařízeních, například na zimním či fotbalovém stadionu. Bohužel žádné ubytovací zařízení v Kolíně a jeho okolí se nepřihlásilo či nesplnilo podmínky začlenění do projektu Cyklisté vítáni.

Problém ubytování souvisí více s tématem cykloturistiky, jako s odvětvím cestovního ruchu. Za zmínku stojí snad jen fakt, že hotely, které jsou v zahraničí uzpůsobeny přímo cyklistům, nazvané Radhotels, nabízejí například bezpečné uložení kola, balíčky zahrnující kromě ubytování také polopenzi, energetické tyčinky, nápoje, mapy, průvodce, informace o trasách, tipy na výlety, občerstvení po cestě, o památkách, půjčovnu či servis kol, případně relaxační služby, masáže, bazén či saunu.

Vybavení cyklistickým mobiliářem

Cyklistický mobiliář je důležitý pro zvýšení orientace, pohodlnosti, ale i bezpečnosti cyklistů. Neexistuje žádný předpis, jak by měl mobiliář vypadat, záleží na zřizovateli, jak jednotlivé prvky uspořádá, měl by ale zapadat do krajinného rázu a odolávat povětrnostním, ale i jiným vlivům, například vandalům. Do mobiliáře patří také odpočívadla, které se budují na trasách, na klidných místech, v lese nebo na okraji polních cest, jsou vybaveny lavičkami, odpadkovými koši. V blízkosti by se měly nacházet informační tabule se schématickou mapou, sloužící k orientaci v rámci většího okruhu cyklotras, či pěších tras, upozorňující na

zajímavosti k vidění či k návštěvě s vyznačením zařízení pro cyklisty, včetně občerstvovacích a ubytovacích zařízení, cykloservisů či zdravotního zařízení, nejbližší města nebo návaznost na dopravu, umožňující přepravu kol. Naučné tabule sloužící k popisu konkrétních atraktivit. K dalším zařízením pro cyklisty patří stojany k parkování kol, či úschovny pro dlouhodobé odstavení kol.

Dle informací žáků 1.základní školy, kteří získali grant na zmapování stavu cyklostezek a cyklotras, není stav těchto komunikací ucházející, odpočívadla na trasách jsou zbudovány jen vyjímečně, orientační značení není příliš přehledné a srozumitelné (viz příloha č. 5).

Projekt Cyklisté vítání

Projekt s názvem Cyklisté vítání má jistě budoucnost, nicméně v Kolíně a jeho okolí nebyl dosud označen žádný subjekt. Nejbližším takto označeným ubytovacím či stravovacím zařízením je hotel v Nymburce.

Cykloturistika a rekreační cyklistika patří k velice populárním formám individuální a skupinové turistiky, včetně rodin s malými dětmi. Česká republika má velice dobré podmínky, převážně geografické, a poměrně slušnou síť cyklotras. Co ale ještě chybí je kvalitní cykloturistická infrastruktura a úroveň doplňkových služeb, informačního systému o cílech a službách, vybavení cyklostezek, značení cyklotras, odpočívky, informační tabule s mapami či popisem zajímavostí, stojany, úschovny a zabezpečení kol před stravovacími nebo ubytovacími zařízeními nebo zdravé jídlo pro sportovce.

Proto v roce 2006 spustila brněnská Nadace Partnerství, což je nejvýznamnější česká nadace, která podporuje ekologické projekty a to ve všech regionech naší republiky, systém certifikace ubytovacích a stravovacích zařízení, kempů a turistických cílů nazvaný **Cyklisté vítání**, který je celonárodním certifikačním systémem ubytovacích a stravovacích zařízení, kempů a turistických cílů, srovnatelným se systémy jiných evropských zemí, například v Německu Bett&Bike nebo v Rakousku RADfreundlicheBetriebe, které zajišťují služby nejen pro cyklistu, ale i pro jeho kolo. Zařízení, která musí splňovat určité podmínky a projdou takovou certifikací, jsou označena zelenobílou známkou s usmívajícím se kolem na bílém pozadí [27].

Obr. č. 21 Logo projektu Cyklisté vítáni



Zdroj: Občanské sdružení na kole. Cyklisté vítáni. Staženo dne 15. března z <http://www.nakole.cz/regiony/cykliste-vitani.php3>

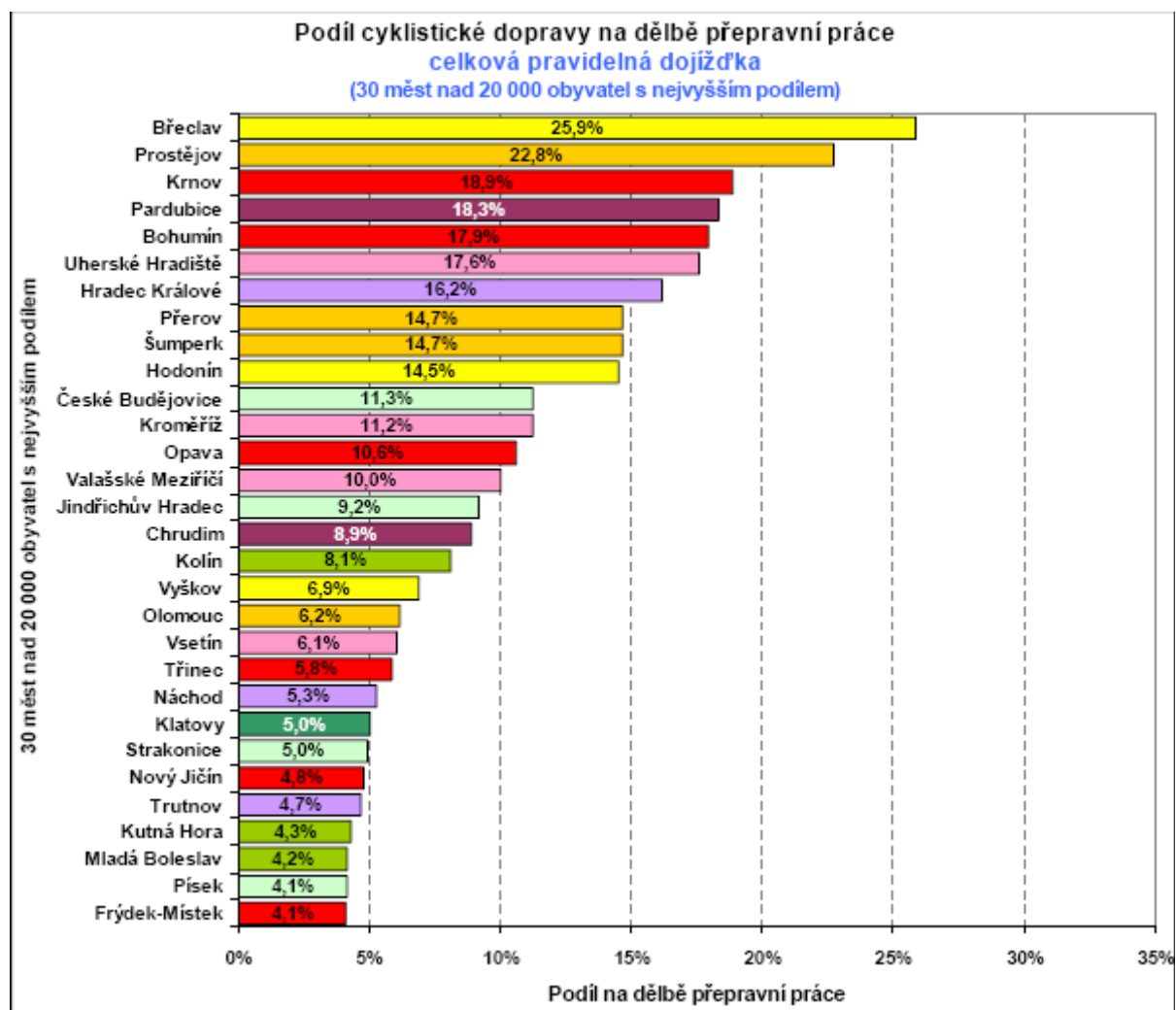
Příloha č. 9 Podíl jednotlivých druhů dopravy na dělbě přepravní práce

Ing. Jan Čárský, PhD z fakulty dopravní z Českého vysokého učení technického provedl v roce 2006 výzkum, který se týkal tématu Podílu jednotlivých druhů dopravy na dělbě přepravní práce a vliv délky vykonané cesty na použití dopravního prostředku.

V této příloze jsou uvedeny pouze výstupy, které se týkají přímo města Kolína, postup sběru dat a vyhodnocování této studie je popsán na internetových stránkách Centra dopravního výzkumu ve Studii o skutečném podílu cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce - viz <http://www.cyklostrategie.cz/download/tema9-2.pdf>.

Na následujícím je obrázku vidět, že podíl cyklistické dopravy u celkové pravidelné dojížděky na dělbě práce ve městě Kolín je 8,1%. Pro zajímavost v nedaleké Kutné Hoře je to 4,3 %, v Pardubicích pak 18,3 %.

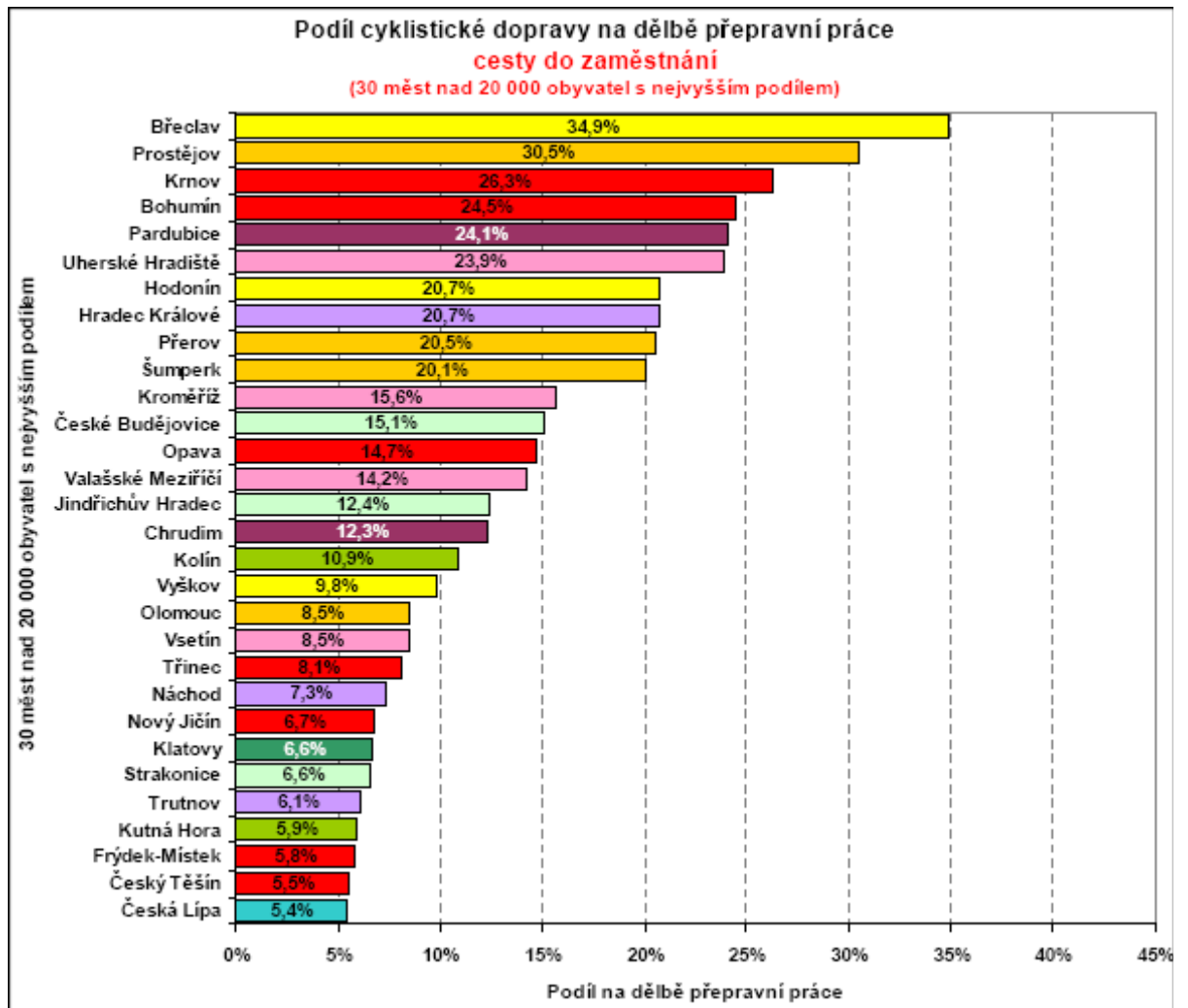
Obr. č. 22 Podíl cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce



Zdroj: Obr. č. 22 - 25. Centrum dopravního výzkumu. Závěrečná výzkumná zpráva za dílčí cíl 2. Studie o skutečném podílu cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce. Staženo dne 15. února 2008 z <http://www.cyklostrategie.cz/download/tema9-2.pdf>

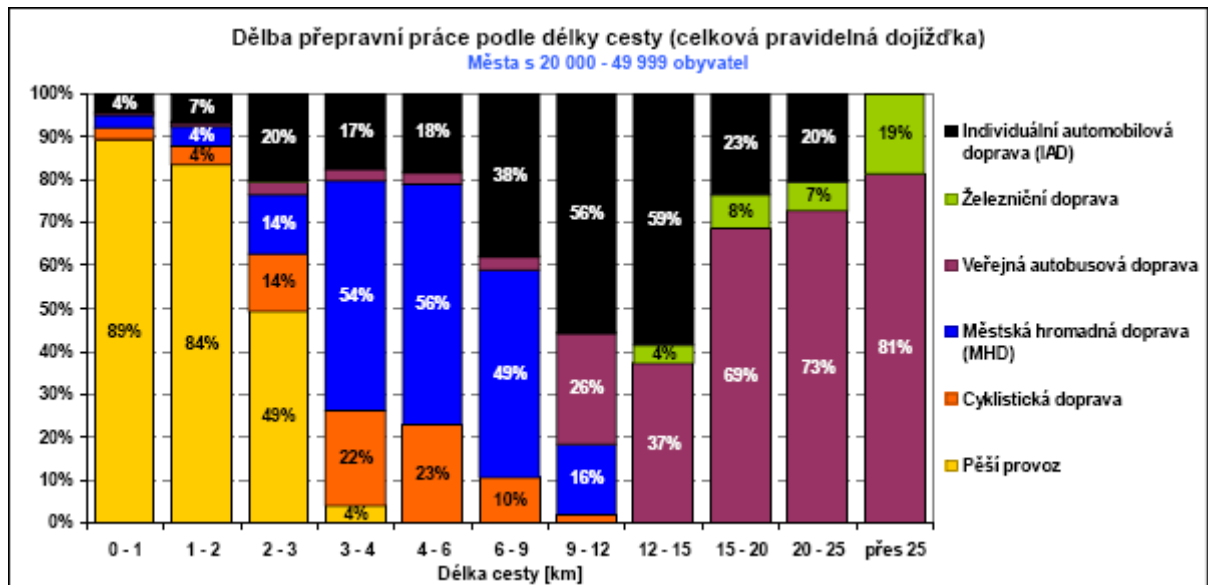
Na obrázku č. 22, který ukazuje podíl cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce při cestách do zaměstnání, je podíl ve městě Kolín 10,9 %, pro srovnání v Kutné Hoře 5,9 %, v Pardubicích pak 24,1 %.

Obr. č. 23 Podíl cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce



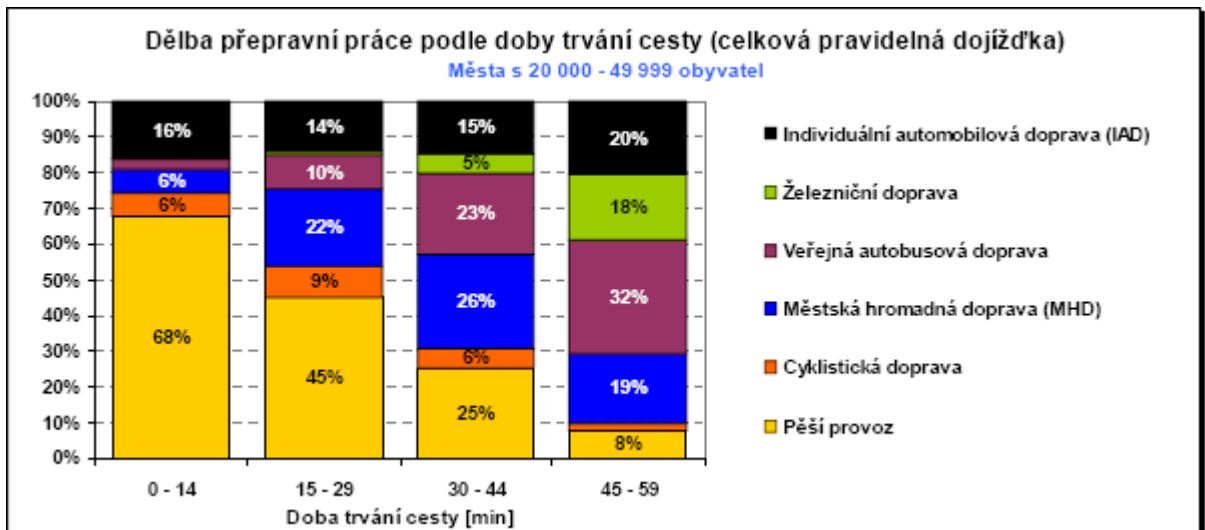
Následující obrázek ukazuje dělbu přepravní práce podle délky cesty, při celkové pravidelné dojížděce. Pro města s počtem obyvatel mezi 20.000 a 49.999 (město Kolín s 30.512 obyvateli) je například největší podíl cyklistické dopravy, a to 23%, při délce cesty od 4 do 6 km. Při kratší délce cesty mezi 3 a 4 km je podíl o procento nižší, a to 23%. Naopak při délce cesty od 6 do 9 minut je zaznamenán pokles na 10%.

Obr. č. 24 Dělna přepravní práce podle délky cesty



Na obrázku č. 24 lze vidět dělbu přepravní práce při pravidelné dojížděce podle doby trvání cesty ve městech s počtem obyvatel mezi 20.000 a 49.999. U cyklistické dopravy je největší podíl mezi 15 a 29 minutami a to 9%.

Obr. č. 25 Dělna přepravní práce podle doby trvání cesty



Příloha č. 10 Souhrnná tabulka vývojového žebříčku cyklistické politiky města

Kolín	stupeň 1	stupeň 2	stupeň 3	stupeň 4
Modul 1: Uživatelské potřeby				
1. Zjišťování uživatelských potřeb				
2. Zpřístupnění dat o uživatelských potřebách				
3. Zapojení uživatelských skupin				
Modul 2: Vedení				
1. Příprava a realizace cyklistické politiky				
2. Vliv klíčových osob na politický proces ve vztahu k cyklistice				
3. Interní a externí řídicí platformy				
Modul 3: Politika na papíře				
1. Program				
2. Strategie				
Modul 4: Finanční prostředky a zaměstnanci				
1. Financování cyklistické politiky				
2. Finance pro podporu iniciativ třetích stran a inovativních projektů				
3. Znalosti a dovednosti pracovníků města				
Modul 5: Infrastruktura, Služby & Bezpečnost				
1. Cyklistická infrastruktura				
2. Údržba cyklistické infrastruktury				
3. Orientační značení pro cyklisty				
4. Parkování kol				
5. Prevence krádeží kol a proti vandalismu				
6. Zlepšení bezpečnosti cyklistů				
7. Propojení cyklistické a veřejné hromadné dopravy				
8. Nabídka služeb pro cyklisty				
Modul 6: Komunikace & Vzdělávání				
1. Komunikační strategie s vedoucími činiteli a (potenciálními) partnery				
2. Posílení dobrého image cyklistiky				
3. Zavádění trendu "být celoživotním cyklistou"				
4. Osvěta a výuka cyklistiky				

Kolín	stupeň 1	stupeň 2	stupeň 3	stupeň 4
Modul 7: Cílové skupiny a partnerství				
1. Motivování úředníků magistrátu k jízdě na kole do práce				
2. Propagace dojíždění na kole do zaměstnání mezi zaměstnavateli				
3. Podpora dojíždění na kolech do škol				
4. Podpora většího využívání kol při dojíždění do center volného času				
5. Podpora propagace nakupování na kole				
6. Podpora „rodinné cyklistiky“				
Modul 8: Doplnkové aktivity				
1. Opatření ke snižování automobilové dopravy				
2. Využívání pozitivních účinků cyklistiky na zdraví k podpoře cyklistiky				
Modul 9: Vyhodnocování & Dopad				
1. Měření účinků cyklistické politiky				
2. Dohled nad kvalitou projektů a akcí				
3. Monitoring cyklistické dopravy				
4. Data o bezpečnosti				
Cyklistická politika v Kolíně				

Příloha č. 11 SWOT analýza města Kolína a jeho okolí

Na základě poznatků z předchozích kapitol byla vytvořena předběžná SWOT analýza města Kolína a jeho okolí.

SWOT analýza je hodnocení silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb.

Silné stránky

- díky silné tradici v Kolíně a jeho okolí je cyklistika hojně využívána k přepravě z místa na místo, ale i k rekreačním účelům
- k dispozici je již několik kilometrů cyklostezek a cyklotras, které slouží obyvatelům Kolína a jeho okolí pro každodenní přepravu do zaměstnání, škol a k dalším účelům
- území Kolína a jeho okolí je z geografického hlediska vhodné pro využívání kola jako dopravního prostředku, je zde mírný až rovinný terén
- existence vodního toku Labe, jako atraktivního prostředí
- dostupnost z okolních obcí a opačně
- vyznačeno 9.730 m cyklostezek
- cyklistické trasy se postupně stávají součástí regionálních propagačních materiálů
- veřejná správa města Kolína i okolních obcí má zájem na rozvoji cyklodopravy
- dostatečná nabídka jízdních kol, servisů a cyklo doplňků
- podpora automobilky TPCA v Ovčárech
- možnost podpory ze Středočeského kraje a SFDI, v budoucnu ze Strukturálních fondů

Slabé stránky

- nízký podíl cyklodopravy na celkové dopravě [viz. příloha č. 9]
- neexistence propracovaného systému propagace cyklistiky ve městě a jeho okolí
- město nemá zatím vybudovanou ucelenou síť cyklostezek a cyklotras, pouze dílčí úseky

- nedostatečná provázanost s ostatními druhy dopravy, neexistující parkoviště pro kola
- nevyhovující technický stav komunikací
- nedostatek informací pro odbornou i laickou veřejnost na téma pozitivního vlivu cyklistiky na zdraví obyvatel a životní prostředí
- slabá a nepravidelná koordinace rozvoje cyklodopravy na straně veřejné správy
- nulová organizace cyklistických akcí
- nulová podpora neziskového sektoru
- neexistence průzkumu spokojenosti a marketingové propagace

Příležitosti

- snížení nehodovosti cyklistů
- zlepšování cyklistické infrastruktury
- podpora vzájemných návazností mezi cyklistikou a veřejnou dopravou
- snižování emisí a hlukové zátěže životního prostředí
- zlepšení zdraví obyvatel, snížení srdečních a cévních chorob, obezity
- rozvoj spolupráce mezi městem a okolními obcemi a mezi obcemi navzájem
- rozvoj cykloturistiky, cestovního ruchu, finanční přínos pro město

Hrozby

- zvýšení míry nehodovosti cyklistů
- nedostatek finančních prostředků
- krádeže, vandalismus
- nepřipravenost obyvatel na trend cyklistiky, jako alternativy k jiným druhům dopravy

Ze SWOT analýzy vyplývá, že slabých i silných stránek je poměrně velké množství, ale i nemálo příležitostí, které cyklodoprava ve městě nabízí. Je proto nutné se na tyto příležitosti zaměřit a zamezit vzniku hrozeb.

Důležitá je zde snaha veřejné správy, převážně MÚ v Kolíně, obecních úřadů okolních obcí, ale i Krajského úřadu.

Vše bude také záviset na finančních prostředcích, které pro tuto problematiku budou uvolněny.

Příloha č. 12 Další možné zdroje financování

Cyklostezky a cyklotrasy určené a budované převážně pro cykloturistiku, jako odvětví cestovního ruchu, lze využít i pro cyklistickou dopravu. Kromě možnosti financování, které jsou uvedeny v kapitole 1.4, jsou zde další možné zdroje financování.

Financování ze Státního programu podpory cestovního ruchu

Cestovní ruch je u nás i ve světě rychle se rozvíjející část ekonomiky. Objemem tržeb se ve světě řadí na třetí místo za petrochemický a automobilový průmysl. Koncepce státní politiky cestovního ruchu na období 2002 - 2007 vymezil opatření, která vedou k cílům státní politiky v oblasti cestovního ruchu, ke kterým patří také rozvoj regionů a ochrana životního prostředí, vytvoření uceleného informačního systému, podpora a realizace tvorby turistických produktů, které jsou zaměřeny na kulturně poznávací a pěší turistiku, na cykloturistiku, na venkovskou turistiku, včetně agroturistiky a ekoturistiky. Součástí je realizace Státního programu podpory cestovního ruchu, zabezpečení finanční podpory ze strukturálních fondů EU [18].

Financování pomocí Programu obnovy venkova

Pro účelové dotace z Programu obnovy venkova je předpokladem participace obyvatel venkova, občanských spolků a sdružení při obnovování své obce, v souladu s místními tradicemi a je zaměřen na hospodářský rozvoj obcí a regionů, svazků obcí, obnovu a výstavbu občanské vybavenosti, péči o krajinu či technické infrastruktury.

Tyto dotace zajišťuje kraj v rámci svého rozpočtu. Program obsahuje tzv. dotační tituly, které jsou v současné době tři a pod kterými jsou vyjmenovány aktivity, na které se podpora z tohoto programu vztahuje.

Cyklostezek se týká především dotační titul 2, který má jako téma Podporu zapojení mládeže a dětí do komunitního života v obci, jeho náplní je také rekonstrukce či budování cyklostezek, bruslařských drah a naučných stezek jako volnočasových aktivit.

Dotační titul 1 na téma Podpora vítězů soutěže Vesnice roku má v náplni mimo jiné také rekonstrukci a výstavbu místních komunikací, stezek či veřejného osvětlení, což může cyklistům přinést velký užitek. V minulosti se například dotační titul týkal přímo tématu Výstavby, rekonstrukce a opravy cyklistických a pěších stezek, žadateli mohly být obce do 2.000 obyvatel [19].

Financování z Programu Lesy 2000

Státní podnik Lesy České republiky přijal v roce 1999 Program 2000, který slouží k naplňování veřejného zájmu a je zaměřen na podporu veřejně prospěšných funkcí lesů, které slouží k různým formám rekreace. Tento program má kromě jiného také za cíl budování naučných stezek, odpočinkových míst a informačních tabulí v lesích, údržbu turistických a cykloturistických cest či obnovu studánek a pramenů, kde se budou moci osvěžit i cyklisté.

Do tohoto programu bylo v letech 1999 – 2004 vloženo více než 150 mil. Kč [16].

Příloha č. 13 Další cyklotrasy v Kolíně

Cyklistické trasy v Kolíně a jeho okolí se dají využít i pro cyklodopravu, proto je níže uvedeno několik tipů cest, které lze využít k cestě do zaměstnání, do škol či pro cestu do města, samozřejmě také k cykloturistice. Jsou zde uvedeny i zajímavosti, které lze během trasy vidět.

- Cesta Polepským údolím Kolín, Pašinka – gotická tvrz, Ratboř - Starý a Nový zámek, Hranice – železniční viadukt, Červené Pečky – zámek, rodinná hrobka baronů Hrubých z Jelení, Lom u Červených Peček – příklad příbojového břehu druhohorního moře, Bojiště – místo porážky knížete Vladislava II. roku 1142, Opatovice – obora s loveckým zámečkem. Přibližná délka trasy – 20 km.
- Krajem bitvy u Kolína Kolín, Nová Ves – kostel sv. Václava, Bedřichov – památník bitvy u Kolína (velitelské stanoviště pruského krále Bedřicha II.), Vítězov – nazván na počest rakouského vítězství, Křečhoř – monument s rakouskou orlicí na vrcholu a místo každoroční vzpomínkové akce, Radovesnice I – barokní zámek (značně poškozený) Lošany – místo bývalého lazaretu u kostela sv. Jiří, gotická věžová tvrz. Přibližná délka trasy – 22 km.
- K lipanskému bojišti Kolín, Radovesnice I, Lošany, Kouřim – městská památková zóna, Muzeum lidových staveb, hradiště Stará Kouřim, Molitorov – secesně upravený zámek, Lipany – památník bitvy mezi „sirotky“ vedenými Prokopem Holým a „panskou jednotou“ roku 1434. Přibližná délka trasy – 35 km.
- Cyklistická trasa procházející Kolínem a Kutnou Horou, je atraktivní zvláště rovinným terénem, kterým prochází. Tento okruh je dlouhý 46 km.
- Za bílými jeleny Kolín, Starý Kolín – kostel sv. Ondřeje, Svatá Kateřina – gotický kostel sv. Kateřiny, Kačina – empírový zámek z první poloviny 19. století postavený pro hraběcí rodinu Chotků, Muzeum českého venkova, Žehušice – původně barokní zámek, Žehušická obora – jeden z posledních chovů bílých jelenů na světě, populace čítající více než 100 kusů. Přibližná délka trasy – 19 km.