

**Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní**

Rozvoj cyklistické infrastruktury jako nástroj rozvoje regionu

Martina Vacková

**Diplomová práce
2010**

Prohlášení

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle §60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Neratovicích dne : 20 .4. 2010

Podpis :

Poděkování

Chtěla bych poděkovat doc. Ing. arch Vladimíře Šilhánkové a Ing. Martinovi Maštálkovi Ph.D. za odborné vedení, své rodině a všem ostatním, kteří mi při tvorbě této diplomové práce ochotně pomohli.

Rozvoj cyklistické infrastruktury jako nástroj rozvoje regionu

Anotace

Tato diplomová práce se zaměřuje na současnou situaci v oblasti cyklistické dopravy. Cílem je nastínit jak by rozvoj cyklistické dopravy mohl pomoci rozvoji regionu. V teoretické části jsou definováni základní uživatelé cyklostezek, legislativa s danou problematikou související a nové způsoby auditu v oblasti cyklistické dopravy. Praktická část je zaměřena na cyklistickou dopravu Středočeského kraje s akcentem na část Labské cyklostezky – Cyklostezku Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a okolí. V práci jsou uvedeny a rozpracovány možnosti a doporučení pro využití potenciálu nového prvku v regionu.

Klíčová slova: cyklostezka, cyklodoprava, rozvoj regionu, cestovní ruch, doprava

The development of the Cycling infrastructure as an Instrument for the Regional Development

Annotation

This thesis is interested in present dual cycling situation in Czech Republic. The goal is to find out the relationship between the regional development and the dual cycling development. The users of the cycling infrastructure will be defined in the theoretical part of the thesis. Practical part is interested in cycling infrastructure in the Central Bohemia Region. Accent of practical part lies in the part of the Elbe route cycling – Brandys nad Labem – Stara Boleslav a okoli. In the thesis there are written possibilities and recommendations how to utilize new part of region infrastructure.

Keywords: cycling route, dual cycling, regional development, tourism, transport

Obsah

1. ÚVOD	8
2. CYKLODOPRAVA A CYKLOTURISTIKA	9
2.1 Cyklistika – úvod do problematiky	9
2.2 Uživatelé cyklo dopravy a specifikace jejich potřeb	9
2.3 Způsoby využití cyklistické dopravy	10
2.3.1 Cyklisté využívající cyklistiku k dopravě	10
2.3.1.1 Dojíždka do zaměstnání.....	10
2.3.1.2 Dojíždka do škol	11
2.3.1.3 Jízda za nákupy, službami, na úřady	11
2.3.2 Cyklisté využívající cyklistiku k rekreaci	11
2.3.3 Bruslaři využívající cyklistické trasy a pěší chodci	12
2.4 Rozdělení cyklistické dopravy dle cestovní rychlosti.....	13
3. FUNKCE CYKLOSTEZEK	17
3.1 Bike & Ride	18
3.1.1 Výhody systému Bike & Ride.....	18
4. PODMÍNKY PRO VÝSTAVBU CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY	20
4.1 Legislativa.....	20
4.2 Cyklistická infrastruktura	20
4.2.1 Třídění cyklotras	23
4.2.2 Možnosti vedení cyklistů	24
5 NÁRODNÍ STRATEGIE CYKLISTICKÉ DOPRAVY	25
5.1 Priority ČR v oblasti cykloturistiky a cyklo dopravy	26
5.2 Hlediska cyklistické dopravy	26
5.2.1 Hledisko dopravy	26
5.2.2 Hledisko cykloturistiky v území	27
5.2.3 Hledisko lidského zdraví.....	27
5.2.4 Hledisko životního prostředí	28
6 BYPAD – BYCICLE POLICY AUDIT	29
6.1 BYPAD v regionech	30
6.2 Realizace BYPAD	31
6.3 Výhody aplikace BYPAD	32

6. 3. 1 Výhody plynoucí z implementace BYPAD	33
7 ZÁVĚR TEORETICKÉ ČÁSTI	34
8 ZHODNOCENÍ HOSPODÁŘSKÉ SITUACE VYBRANÝCH ÚZEMÍ STŘEDOČESKÉHO KRAJE	36
8. 1 Brandýs nad Labem – Stará Boleslav	36
8. 1. 1 Rozpočet města Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi	37
8. 1. 1. 1 Příjmy Brandýs nad Labem – Stará Boleslav 2005 – 2009	37
8. 1. 1. 2 Výdaje Brandýs nad Labem – Stará Boleslav 2005 – 2009	38
8. 1. 1. 3 Saldo příjmů a výdajů města 2005 – 2009.....	39
8. 2 Lázně Toušeň	39
8. 2. 1 Rozpočet městyse Lázně Toušeň	40
8. 2. 1. 1 Příjmy Lázně Toušeň – 2006 - 2010	40
8. 2. 1. 2 Výdaje Lázně Toušeň – 2006 - 2010.....	41
8. 2. 1. 3 Saldo příjmů a výdajů Lázně Toušeň – 2006 – 2010	41
9 CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA NA ÚZEMÍ STŘEDOČESKÉHO KRAJE	42
9. 1 Středočeský kraj	42
9. 1. 1 Doprava na území Středočeského kraje	42
9. 1. 1. 1 Cyklistická doprava na území Středočeského kraje	42
9. 2 Evropská síť EUROVELO	43
9. 3 Greenways	45
9. 3. 1 Koridory Greenways na území Středočeského kraje.....	45
9. 3. 1. 1 Greenway Praha-Wien	45
9. 3. 1. 2 Greenway Labe.....	45
9. 3. 1. 3 Greenway Berounka – Střela.....	45
9. 3. 1. 4 Greenway Jizera	46
9. 4 Páteří cyklostezky Středočeského kraje.....	46
9. 5 Stav cyklistických komunikací ve Středočeském kraji.....	47
9. 5. 1 Třídy cyklistických tras	47
9. 5. 2 Pokrytí kraje cyklistickými trasami.....	48
9. 5. 3 Délka cyklotras ve Středočeském kraji	49
10 LABSKÁ CYKLOSTEZKA	53
10. 1 Úsek Čelákovice (zdymadlo) – Městys Lázně Toušeň (lávka přes řeku).....	54
10. 2 Úsek Kostelec nad Labem (most přes řeku) – Mělník (ulice Na Hadíku	54
10. 3 Labská cyklostezka Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a okolí.....	55
10. 3. 1 Stanoviště a odpočívadla na cyklostezce.....	57
10. 3. 2 Cílová skupina uživatelů	60
10. 3. 3 Financování projektu.....	61
10. 3. 3. 1 Náklady na výstavbu cyklostezky Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a okolí	62
10. 3. 4 Realizace projektu.....	63

11 VLIV LABSKÉ CYKLOSTEZKY NA VYBRANÁ ÚZEMÍ	65
11. 1 Brandýs nad Labem – Stará Boleslav	65
11. 1. 1 Labská promenáda	65
11. 1. 2 Zámek	67
11. 1. 2. 1 Příjmy města Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi 2005 – 2009 (v tis. Kč)	68
11. 1. 3 Sakrální turistika	69
11. 1. 3. 1 Svatováclavská pout'	69
11. 1. 4 Ubytování ve městě.....	69
11. 2 LÁZNĚ TOUŠEŇ	72
11. 2. 1 Lázeňský komplex - Lázně Toušeň.....	72
11. 2. 2 Lázeňské slavnosti	73
12 MOŽNOSTI ROZVOJE VYBRANÝCH ÚZEMÍ STŘEDOČESKÉHO KRAJE V SOUVISLOSTI S LABSKOU CYKLOSTEZKOU	74
12. 1 Brandýs nad Labem – Stará Boleslav	74
12. 1. 1 Dopravní hledisko	74
12. 1. 2 Možnost aktivního odpočinku	76
12. 1. 3 Hledisko cestovního ruchu	78
12. 1. 3. 1 Zámek.....	78
12. 1. 3. 2 Nové možnosti pro cestovní ruch v souvislosti s cyklostezkou.....	79
12. 1. 3. 3 Karta města.....	80
12. 1. 3. 4 Hlavní město Praha	81
12. 1. 3. 5 Informační portál města Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi.....	82
12. 1. 3. 6 Informační centrum města.....	82
12. 2 Možnosti propagace Labské cyklostezky Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a okolí.....	82
12. 2. 1 For Bikes – cyklistický veletrh.....	83
12. 2. 2 Jarní stezka Polabím.....	84
12. 2. 3 Místní periodika	84
13 ZÁVĚR	86
14. POUŽITÉ ZDROJE	89
14 .1 Internetové zdroje.....	90
14. 2 Seznam tabulek	91
14. 3 Seznam grafů.....	93
14. 4 Seznam obrázků	94

1. Úvod

Cyklistická doprava prochází od roku 1989 dynamickým rozvojem. Cyklistika, která plní nejen funkci dopravní, ale také rekreační se po vstupu České republiky do Evropské unie začíná implementovat do městského i regionálního plánování. Města i regiony zahrnují cyklistickou dopravu do svých strategických a územních plánů a ta se tak stává nedílnou součástí života místních obyvatel.

Cílem této práce je popsat současnou situaci v oblasti cyklistické dopravy v teoretické části a shrnout současný stav nově připravované cyklostezky na území Středočeského kraje, který bude doplněn konkrétními možnostmi využití nové trasy cyklostezky pro obce a města v regionu v části praktické.

V teoretické části budou definováni uživatelé cyklostezek a jejich potřeby. Dále budou vymezeny základní funkce cyklostezky spolu s možnostmi budoucího rozvoje cyklistické dopravy zejména v oblasti Bike & Ride. V teoretické části bude představena národní strategie cyklistické dopravy a mezinárodní audit cyklistické politiky BYPAD jako nástroj pro zlepšování cyklistické politiky na národní, regionální i místní úrovni.

Praktická část ve svém úvodu mapuje situaci v oblasti cyklistické dopravy na území největšího kraje České republiky – Středočeského kraje. Konkrétně je pak zaměřena na část Labské cyklostezky – součást evropské cyklistické sítě Eurovelo a Greenways – Labskou cyklostezku Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a okolí.

Nová část Labské cyklostezky propojí pět středočeských obcí na obou březích řeky Labe za absence automobilové dopravy. Pro příklad byla zvolena města Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a Lázně Toušeň. Nejprve bude nastíněna současná situace obou sledovaných měst, popsány a zhodnoceny oblasti, které se díky nové části Labské cyklostezky mohly rozvinout. Akcent bude kladen na hledisko dopravy, možnost aktivního odpočinku a na oblast cestovního ruchu. V poslední kapitole praktické části diplomové práce budou navrženy možnosti propagace Labské cyklostezky Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a okolí.

2. Cyklodoprava a cykloturistika

2.1 Cyklistika – úvod do problematiky

Cyklistika je vnímána jako integrální součást dopravy, která se dělí z hlediska kompetencí do oblasti dopravní obsluhy území a oblasti cykloturistiky. Tyto dvě roviny jsou v oblasti cyklistiky klíčové. Zdravotní dopad cyklistické dopravy a dopad na životní prostředí jsou sekundární oblasti, které je také třeba brát v úvahu.

Od roku 1989 prošel tento způsob dopravy velkým rozvojem a po vstupu České republiky do Evropské Unie¹ přestává být cyklistika pouze individuální záležitostí a začíná se implementovat do městského i regionálního plánování, koexistuje s dalšími druhy dopravy a díky tomuto rozvoji zcela přirozeně vznikají nároky uživatelů na dopravní prostor a odpovídající vybavení.

Cyklistika jako forma dopravy by neměla být brána jako minoritní trend, ale jako alternativa k dalším druhům dopravy. Nabízí značnou flexibilitu při pohybu v městském prostředí a částečně řeší i dopravní obsluhu v regionech. Propojení cyklistické infrastruktury formou městských sítí cyklostezek a regionálních sítí cyklotras umožňuje současně plynulý pohyb cyklistů i cykloturistů. Cykloturistika se tak výrazně projevuje i v městském prostředí. Městské cyklotrasy nás mohou dovést bez dopravní zácpy a kolapsů na silnicích do historického jádra města, do městských parků, rezervací, rekreačních oblastí, nebo například na koupaliště.

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

2.2 Uživatelé cyklodopravy a specifikace jejich potřeb

Požadavky na výstavbu infrastruktury pro individuální cyklistickou dopravu v území nejsou jednoznačně definovatelné, tak jak je tomu například u motorové nebo pěší dopravy. Spektrum uživatelů je mnohem širší než například v případě řidičů motorových

¹ Česká republika vstoupila do Evropské unie 1. 5. 2004

vozidel. Důvodem pro tuto rozmanitost je větší rozpětí uživatelů – cyklistickou dopravu využívají všechny věkové kategorie – při přemýšlení o tomto způsobu dopravy je tedy třeba brát v úvahu rozdílnou fyzickou kondici uživatelů, účel cesty, nebo například druh používaného jízdního kola či jiného alternativního prostředku jako jsou například in-line brusle, ale i invalidní vozík. Zejména druhem používaného jízdního kola se cyklisté liší od chodců – pro chodce shodná dopravní infrastruktura většinou nepředstavuje překážku pro rozdílnou rychlost a styl chůze jednotlivých uživatelů.

2. 3 Způsoby využití cyklistické dopravy

Obecně lze rozdělit cyklisty do několika skupin v návaznosti na účel využití cyklistiky.

2. 3. 1 Cyklisté využívající cyklistiku k dopravě²

Dopravní funkci cyklistiky lze využívat k různým dopravním cestám, v této práci uvedu tři základní – dojížděku do zaměstnání, do školy, na nákup za službami či na úřad.

2. 3. 1. 1 Dojížděka do zaměstnání

Dojížděka do zaměstnání je charakteristická velkou koncentrací cílů na malém prostoru – v centrech měst a v průmyslových a obchodních zónách. Obytné oblasti měst jsou především zdrojem dopravy s více či méně rovnoměrnou plošnou koncentrací. Stejně jako městský prostor tak i prostor venkovský je zejména zdrojem dopravy do zaměstnání. Na venkově je zaměstnáno málo pracovníků, pouze v zemědělství a místních službách, většina obyvatel venkova pak dojíždí do zaměstnání do měst. Výjimku tvoří těsné okolí velkých měst, kde je mnoho průmyslových a logistických areálů bez vhodné osobní dopravy, což tvoří potenciál pro cyklistickou dopravu. Při dojížděce do zaměstnání vznikají typické dopravní špičky, pravidelně v pracovní dny ráno a odpoledne. Cyklistická doprava do zaměstnání je rovněž pravidelná, pokles lze očekávat jen při výrazně nepříznivém počasí – náledí, prudký déšť, vichřice.

Při dojížděce do zaměstnání nastávají dvě obvyklé možnosti využití jízdního kola:

² *Středočeský kraj* [online]. 2008 [cit. 2010-02-28]. Generel cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/regionalni-rozvoj/cyklogenerel/>>.

- Absolvování celé cesty na kole je vhodné při dojezdové vzdálenosti cca do 10 km.
- Dojíždka na kole k terminálu veřejné dopravy s ponecháním kola v tomto terminálu a pokračování cesty veřejnou dopravou³.

Pro vykonání cesty do zaměstnání na kole je třeba brát v úvahu potřeby uživatelů zejména pak otázku bezpečnosti komunikace a její sjízdnost i při horším počasí a snížené viditelnosti a dále možnost úschovy kol a to jak u zaměstnavatele – v případě absolvování celé cesty na kole, tak v uzamykatelném boxu či stojanu v případě kombinace s veřejnou dopravou.

2. 3. 1. 2 Dojíždka do škol

Potřeby dojíždějících do škol jsou prakticky stejné jako u dojíždějících do zaměstnání, jen je třeba brát co nejvyšší ohled na bezpečnost – minimalizovat kontakt s motorovou dopravou a nepřehledné úseky, nebo prudká klesání. Pravidelnost je obdobná jako při dojíždce do zaměstnání, pokles nastává jen při výrazně nepříznivém počasí. Rozmístění cílů je závislé na stupni školy.

2. 3. 1. 3 Jízda za nákupy, službami, na úřady

Situace je obdobná jako při dojíždce do zaměstnání. Důležitá je možnost úschovy kola na krátkou dobu, to znamená při zachování bezpečnosti úschovu co nejjednodušší, nejlépe s bezbariérovým přístupem. Pokles cyklistické dopravy za službami, na nákupy a úřady nastává při nepříznivém počasí.

2. 3. 2 Cyklisté využívající cyklistiku k rekreaci

Potřeby rekreačních cyklistů jsou rozdílné od potřeb cyklistů dojíždějících do zaměstnání, škol, na nákupy, úřady a služby. Cílem rekreačního cyklisty je samotná jízda nebo turistická zajímavost – hrad, zámek, technická památka. Při nepříznivém počasí tito cyklisté téměř nejezdí.

Pro rekreační cyklistiku je zapotřebí zejména bezpečná komunikace s minimálním provozem motorové dopravy; nejlépe pak oddělené cyklostezky. Další nedílnou součástí potřeb rekreační cyklistiky je atraktivní krajina a možnost občerstvení - odpočívadla

³ Zejména se jedná o využití systému Bike & Ride o kterém bude hovořeno v dalším textu.

s lavičkami a stolkem pro ty co dávají přednost vlastnímu občerstvení a pohostinská zařízení s bezpečným uschováním kol. Vhodná místa pro vedení rekreačních cyklotras jsou v blízkosti turistických cílů, jako jsou například hrady, zámky, muzea, koupaliště, řeky a rybníky. Důležité je také kvalitní značení a poskytování dostatečného množství informací o okolní krajině, přírodě a památkách.

Je mnoho způsobů, jakými lze rekreační turistiku vykonávat, jedná se například o jízdu rodin s dětmi – v tomto případě se klade důraz na bezpečnost, ale také na atraktivitu a náročnost trasy.

Další skupinou rekreačních cyklistů jsou cyklisté terénní. Terénní cyklisté jsou poměrně nenároční – primárním důvodem aktivity terénních cyklistů je vztah k přírodě – tyto cyklisté tak velmi ocení zejména lesní cesty a stezky přírodního rázu. K této skupině se však vztahují jistá omezení pohybu v terénu. Tato omezení nalezneme zejména v oblasti ochrany přírody – v chráněných krajinných oblastech a národních parcích, kde je pohyb omezen.

Poslední skupinu rekreačních cyklistů tvoří cyklisté podnikající dálkové a vícedenní jízdy. Hlavním cílem takovýchto cyklistů je poznání krajiny, kterou projíždí – trasy by měly být vedeny kolem turistických aktivit a vybaveny informačními tabulemi. Cyklisté v této skupině jsou buď zatíženi objemnými zavazadly, nebo pokud se jedná o organizovaný zájezd, mají doprovodné vozidlo. Trasa by měla být bez prudkých klesání/stoupání, bez bariér jako jsou schody či úzké profily, dalším požadavkem je kvalitní značení, dostatek informací o okolní krajině, ale také možnost ubytování – tábořiště, kempy či penziony. Dalšími specifickými požadavky jsou informace o možnostech opravy jízdních kol a kombinace s dálkovou železniční dopravou.

2. 3. 3 Bruslaři využívající cyklistické trasy a pěší chodci

Tato skupina uživatelů potřebuje komunikace s naprosto hladkým povrchem, minimálními sklony, co nejméně překážkami a s vyloučením motorové dopravy. Další potřebou je dostatečná šířka komunikace, pro bezpečné míjení protijedoucích bruslařů.

Jejich potřeby se nejvíc blíží potřebám skupiny cyklistů rodiny s dětmi.

Potřeby in-line bruslařů se částečně kryjí s potřebami rekreačních cyklistů. Mezi jejich potřeby patří především místa s možností občerstvení – pohostinství a odpočívadla.

Požadavkem pěších turistů je vedení trasy kolem turistických atraktivit a atraktivní krajinou. Problémem může být kontakt s cyklistickou dopravou, kdy se pěší mohou, zejména s dětmi, cítit ohroženi při vysokých intenzitách a rychlostech cyklistů.

Prakticky není možné uspokojit všechny uživatele cyklodopravy jedním univerzálním řešením infrastruktury – je proto nutné pokusit se dosáhnout konsenzu mezi uživateli komplexním aplikováním kombinací různých přístupů a prvků cyklistické infrastruktury v celém řešeném území.⁴

2. 4 Rozdělení cyklistické dopravy dle cestovní rychlosti

Uživatele cyklistické dopravy můžeme dále jednoduše rozdělit například dle cestovní rychlosti a účelu cesty.

Z hlediska cestovní rychlosti se jedná o rozdělení na rychlost:

- Vysokou
- Střední
- Nízkou

Z hlediska účelu poté na cyklistiku za účelem:

- Dopravy
- Rekreace + dopravy
- Rekreace

Pokud eliminujeme extrémní případy, většina uživatelů nemá požadavky na cyklodopravu ostře vyhraněné. Můžeme však říci, že pro skupinu cyklistů, kteří se pohybují rychle a v rámci dopravy je důležitá časová dostupnost a jsou naopak ochotni, na rozdíl od skupiny, která využívá cyklodopravu za účelem rekreace, pohybovat se i v rámci provozu motorových vozidel.

Zde je nutné podotknout, že naprostá většina uživatelů cyklodopravy se nachází mezi těmito extrémny.⁵ Uspokojit každého cyklistu v současné době vzhledem k charakteru

⁴ MARTÍNEK, Jaroslav; ČARSKÝ, Jiří. *Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty*. Praha : Centrum dopravního výzkumu FD ČVUT, 2008. 92 s. ISBN 978-80-86502-81-6.

⁵ MARTÍNEK, Jaroslav; ČARSKÝ, Jiří. *Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty*. Praha : Centrum dopravního výzkumu FD ČVUT, 2008. 92 s. ISBN 978-80-86502-81-6.

prostředí naší republiky a intenzitám cyklistů není možné, proto je nutné, aby se řešení v daných území vzájemně doplňovala a vyhověla tak „více méně“ všem účastníkům cyklodopravy v jejich aktuálních potřebách.

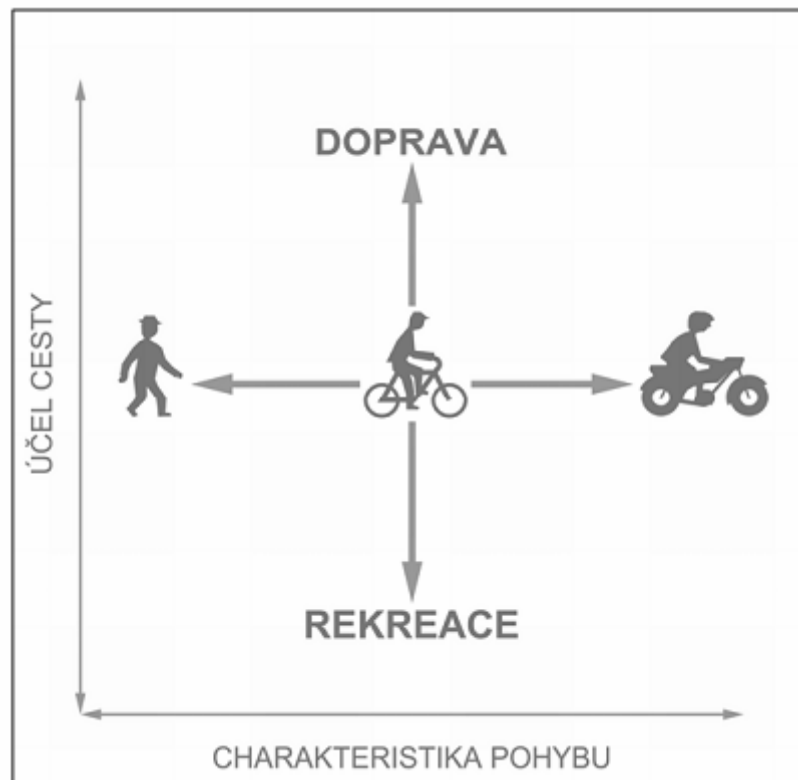
Například rodiče jedoucí s dětmi do školy či do parku mají poněkud odlišné požadavky pro volbu prostředí k průjezdu oproti samotnému zkušenému cyklistovi jedoucímu do práce.

Jako příklad diverzity cyklistů lze uvést několik druhů „návrhových cyklistů“:

- Děti, nezkušení dospělí, starší lidé, lidé se zdravotním omezením. Rychlost jízdy méně než 25km/hod, zpravidla 5-15km/h. Jízda převážně na krátké vzdálenosti.
- Dospělí dojíždějící do práce, poměrně sebejistí v dopravě, oceňují rychlost a přímost, rychlost v průměru 15 – 30 km/hod. Jízda na středně dlouhé vzdálenosti.
- Sportovní jezdci, rychlosti nad 30km/h, nárokují si na silnici svůj prostor. Jízda na delší vzdálenosti, bez zátěže.
- Cykloturisté, kombinace dopravy a rekreace, rychlost zpravidla 15 – 30 km/h, podle aktuální potřeby kombinují požadavky ostatních skupin na rychlost a trasu. Jízda na střední a dlouhé vzdálenosti s významným zatížením zavazadly (zpravidla brašny).
- Rekreační cyklisté – „cesta je cílem“. Rychlost zpravidla do 25 km/h. Jízda na krátké, střední i dlouhé vzdálenosti, zpravidla bez významné zátěže.⁶

Z uvedených příkladů je zřejmé, že není vhodné usilovat o tvrdou integraci, nebo naopak segregaci pro všechny uživatele, ale že je zapotřebí zkombinovat v konečných řešeních požadavky všech účastníků. Pokud v daném území je nízká intenzita cyklistů, není opodstatněné vybudovat širokou a vysoce komfortní cyklostezku s velkými nároky na prostor a údržbu, ale účelnější bude vybudování skromnější cyklostezky, která umožní souběžný provoz cyklistů v hlavním dopravním prostoru. Zde je na místě otázka bezpečnosti pro účastníky dopravy, ale jak se jeví z příkladů ze zemí s vyšším podílem cyklodopravy – na obslužných komunikacích v ulicích městské zástavby se v dnešní době i méně zdatní cyklisté necítí ohrožení.

⁶ MARTÍNEK, Jaroslav; ČARSKÝ, Jiří. *Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty*. Praha : Centrum dopravního výzkumu FD ČVUT, 2008. 92 s. ISBN 978-80-86502-81-6.



Obrázek 1 - Schéma charakteristiky pohybu a účelu

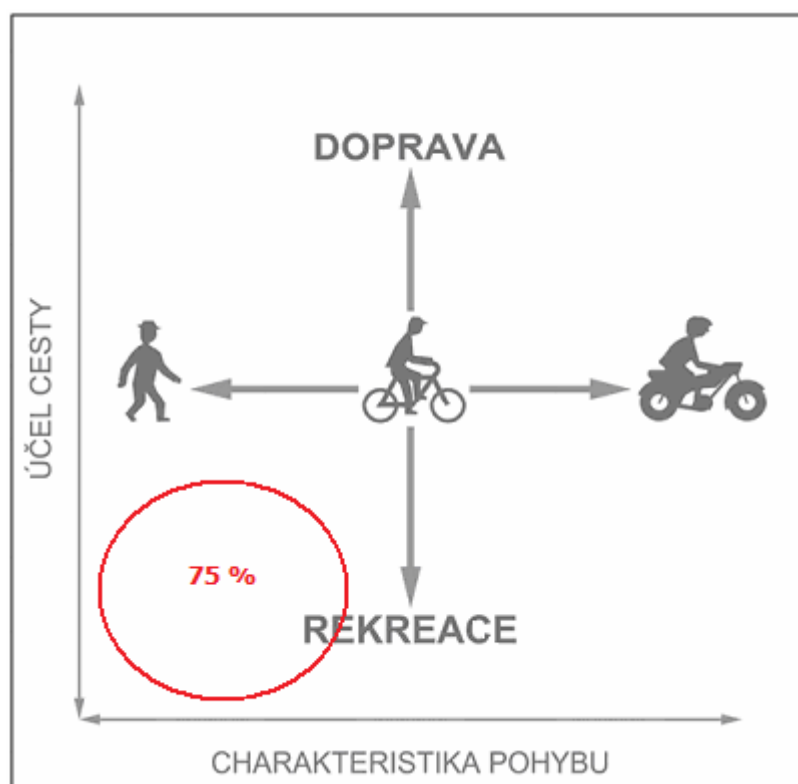
Zdroj: MARTÍNEK, Jaroslav; ČARSKÝ, Jiří. Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty. Praha : Centrum dopravního výzkumu FD ČVUT, 2008. 92 s. ISBN 978-80-86502-81-6. s. 12

Pro každého cyklistu v pohybu v danou chvíli existuje právě jedna poloha v schématu, která udává, jak a proč cyklista daným územím projíždí. Horizontální osa představuje relativně široké rozpětí charakteristiky pohybu cyklisty a jeho rychlosti – v závislosti na způsobu jízdy se uživatel cyklodopravy může v prostoru chovat jako chodec, ale i jako moped. Svislá osa pak představuje význam vykonávané jízdy – ten se může pohybovat mezi polarizovanými polohami čistě dopravního či, čistě rekreačního účelu cesty. Pokud bychom zařadili a zapsali všechny pohyb (jízdy), které cyklisté v daném čase a úseku vykonali – můžeme zjistit, která forma cyklistické cesty převažuje. Po takovém to průzkumu lze určit charakter pohybu cyklistů po dané cyklotrase.

Pro názornost výše uvedeného schématu charakteristiky pohybu je níže uveden příklad možnosti sledování pohybu cyklistů na cyklostezce.

Ve sledovaném úseku cyklotrasy – Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a okolí, který je v současné době využíván, bylo provedeno šetření pozorováním a dotazováním účastníků dopravy. Šetření bylo provedeno v průběhu dvou víkendových dnů a v pondělí a

středu 2 x v měsíci červenci a v měsících červenci a srpnu 2009. Z místního šetření vyplynulo, že cyklostezka je používána převážně k rekreačnímu účelu. Jako rekreační definovalo svou cestu více než 75 % dotazovaných. Za období měsíců července a srpna bylo dotazováno celkem 208 uživatelů cyklostezky.



Obrázek 2 – Schéma charakteristiky pohybu a účelu v úseku cyklostezky Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a okolí
Zdroj: autor práce

Šetření provedené v úseku cyklostezky Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a okolí potvrdilo celorepublikové prostředí – tedy výraznou dominanci rekreačního významu jízdy na kole. Důvodů proč cyklisté nevyužívají jízdu na kole jako způsob účelné dopravy je jistě velké množství, nejdůležitějším však je to, že pro vyšší poptávku po cyklo dopravě neexistuje v daném místě adekvátní nabídka vhodného prostředí ve stávajícím městském prostoru.

Jak již bylo uvedeno výše, cyklistiku lze využívat pro různé účely. Každá skupina uživatelů má specifické požadavky a to jak na komunikaci, tak na vybavení a doprovodné služby.

3. Funkce cyklostezek

Cyklistický provoz je nedílnou součástí zdravého a vyváženého dopravního systému města. Může být plnohodnotnou alternativou či doplněním ostatních druhů dopravy v závislosti na vhodných podmínkách města.⁷ Důležitým faktorem pro takovéto využití cyklistické dopravy je vyspělost kultury společnosti a krajinného a urbánního prostoru.

Pro dosahování cílů, které jsou bližší – vzdálenost je v rozmezí několika stovek metrů až několika kilometrů – může představovat cyklistická doprava v závislosti na výše uvedeném faktoru konkurenci pro ostatní druhy dopravy. Ve vhodném prostředí může být cyklodoprava nejefektivnějším způsobem dopravy osob a to zejména proto, že tato forma dopravy poskytuje uživatelům nejvyšší mobilitu.

Další zajímavou funkcí cyklostezky je využívání cyklodopravy jako doplňku ostatních druhů dopravy na větší vzdálenosti – tedy vzdálenosti několika kilometrů. Zde existuje několik forem kombinované dopravy.

První formou je B+R (bike & ride). V této formě je cyklodoprava definována jako využití jízdního kola k rychlému dosažení jiného druhu dopravy s parkováním u zastávek, stanic či dopravních terminálů veřejné dopravy.⁸

Druhou formou je kombinace použití jízdního kola pro přesun po vlastní ose a prostředky veřejné dopravy osob, kolejovou dopravou.⁹

Tyto formy využití cyklodopravy mohou představovat alternativu k individuální motorové dopravě a to i na velké vzdálenosti. Díky takovému využití cyklostezek by bylo možné dosáhnout snížení automobilové dopravní zátěže v území.

⁷ MARTÍNEK, Jaroslav; ČARSKÝ, Jiří. *Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty*. Praha : Centrum dopravního výzkumu FD ČVUT, 2008. 92 s. ISBN 978-80-86502-81-6.

⁸ MARTÍNEK, Jaroslav; ČARSKÝ, Jiří. *Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty*. Praha : Centrum dopravního výzkumu FD ČVUT, 2008. 92 s. ISBN 978-80-86502-81-6.

⁹ MARTÍNEK, Jaroslav; ČARSKÝ, Jiří. *Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty*. Praha : Centrum dopravního výzkumu FD ČVUT, 2008. 92 s. ISBN 978-80-86502-81-6.

3.1 Bike & Ride

Podmínkou pro využívání cyklistické dopravy v této formě je vybudování takové infrastruktury, která umožní bezpečné odstavení jízdního kola v prostorách zastávky či stanice, odkud pak uživatel pokračuje dalším dopravním prostředkem ke svému cíli. Jak je uvedeno výše, jízdní kolo v tomto systému funguje jako dopravní prostředek pro krátké vzdálenosti nejčastěji z místa bydliště nebo pracoviště ke stanici. Podpora této funkce cyklostezky se jeví vhodná nejen s ohledem na životní prostředí, ale také s ohledem na podporu železniční dopravy. Využíváním systému Bike & Ride výrazně stoupá počet potencionálních uživatelů železniční dopravy¹⁰. Vzhledem k velmi husté síti železniční dopravy v krajích se zdá využití tohoto systému velmi žádoucí.

V současné době není vybavení železničních stanic a zastávek na našem území příliš dobře rozvinuto. Na vlakových zastávkách¹¹ chybí nebo jsou ve velmi špatném stavu základní cyklostojany. V současné době není ze strany ČD možné tuto situaci řešit a to nejen z důvodů finančních a personálních, ale také z důvodů vlastnických práv k pozemkům, které by pro tento účel byly využívány. Procedura spojená s vykoupením a další realizací výstavby podpůrné infrastruktury je pro ČD neúnosně složitá.¹² Možným řešením je nalezení síťového partnera, který by vytvoření, zabezpečení a správu stojanů zajistil.

3.1.1 Výhody systému Bike & Ride

- Zvýšení počtu realizovaných cest na kole. V České republice nebyl doposud takovýto průzkum uskutečněn, ale předpokládá se, že kvalitní doprovodná parkovací infrastruktura může až zdvojnásobit počet pasažérů přijíždějících do železniční stanice na kole,¹³

¹⁰ V Německu se 15 % všech uživatelů železniční sítě dopravuje na nádraží jízdním kolem, v Dánsku a Nizozemí 30 %.

¹¹ Průzkum proveden namátkovým šetřením v zastávkách Neratovice, Brandýs nad Labem, Tišice, Mělník a Čelákovice

¹² MARTÍNEK, Jaroslav; ČARSKÝ, Jiří; KALA, Luboš. *Sběr dat pro analýzu cyklistické dopravní infrastruktury v rámci programu Bike & Ride : Stanovení principů a metod rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury*. Praha : Centrum dopravního výzkumu FD ČVUT, 2009. 70 s.

¹³ MARTÍNEK, Jaroslav; ČARSKÝ, Jiří; KALA, Luboš. *Sběr dat pro analýzu cyklistické dopravní infrastruktury v rámci programu Bike & Ride : Stanovení principů a metod rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury*. Praha : Centrum dopravního výzkumu FD ČVUT, 2009. 70 s.

- přispění cyklistické dopravy ke zvýšení přitažlivosti železnice garantováním lepší dostupnosti. Kolo dokáže rozšířit sběrnou oblast 15x oproti chůzi – v rozsahu 10-ti minutové cesty na nádraží. Služby železnice tak mohou využívat lidé z širšího okolí,
- lepší integrovaná doprava – pro krátké cesty do 3 kilometrů bude téměř vždy cesta na kole dosahovat lepších časů než cesta autobusem¹⁴. Cyklisté mohou dosáhnout rychlejší dostupnosti železniční zastávky než při použití autobusového spojení,
- zlepšení zdraví - Každá cesta na kole dlouhá 15 minut do nejbližší vlakové stanice může integrovat regulérní tělesnou činnost do každodenních cest, jakou je například cesta do práce či do školy. Přirozená bariéra pro regulérní cvičení, např. nedostatek času tak může být lehce překonána.

Podstatným předpokladem pro správné a efektivní využívání systému Bike & Ride je dostupnost pro uživatele. Tedy doprava musí být pro uživatele realizovatelná od domova, zaměstnání či školy k zastávce. Zejména z tohoto důvodu je nutné vytvoření bezpečné, pohodlné, přímé a plynulé cyklistické infrastruktury. Vytváření takových cest je v pravomoci jednotlivých obcí a měst, které vytváří v rámci samostatné působnosti územní plány, případně také generely cyklistické dopravy na, jejichž základě jsou cyklostezky vybudovávány.

¹⁴ Do cesty autobusem je nutné započítat také čas příchodu na zastávku a dobu čekání na spoj

4. Podmínky pro výstavbu cyklistické infrastruktury

Výstavba cyklistické infrastruktury na území České Republiky podléhá právní úpravě.

4. 1 Legislativa

Zákony, které se zabývají i cyklistickou dopravou na území České republiky jsou zejména:

- Zákon č. 13/1997 Sb., pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky Ministerstva dopravy 341/2002, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů.

V obecné rovině je na výstavbu cyklistických komunikací vztážen i stavební a vodní zákon, podle něhož orgány státní správy vydávají rozhodnutí.

Normy, které upravují zejména technické specifikace v oblasti cyklistické dopravy:

- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic,
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací,
- ČSN 73 6108 Lesní dopravní síť.

4. 2 Cyklistická infrastruktura

Cyklistická infrastruktura je součástí dopravní soustavy obce. Pro efektivní a co nejširší využívání cyklistické dopravy by na území obce měla vzniknout vždy ucelená síť. Takováto síť umožní plošné uspokojení poptávky po cyklistické dopravě stejně tak, jako kvalitní spojení zdrojů a cílů včetně širších regionálních vazeb. Jinými slovy cyklistické

trasy by v ideálním případě měly být zřizovány všude tam, kde to prostorové podmínky místní komunikace umožní a kde je po využívání tohoto způsobu dopravy poptávka.

Při návrhu cyklistického provozu se vytyčí prostor pro cyklisty ve vztahu k ostatním účastníkům dopravy jako společný nebo oddělený. V případě společného provozu jsou cyklisté vedeni ve společném prostoru s ostatními účastníky dopravy.¹⁵ V odděleném provozu jsou cyklisté vedeni po pruzích pro cyklisty v prostoru místní komunikace, nebo po samostatných stezkách pro cyklisty mimo prostor místní komunikace.

Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce.¹⁶ Dle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení se místní komunikace na základě zákona č. 13/1997 Sb. člení do čtyř tříd:

- Místní komunikace I. třídy – zejména rychlostní místní komunikace,
- místní komunikace II. třídy – dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého spojení sousedních nemovitostí,
- místní komunikace III. třídy – obslužná komunikace,
- místní komunikace IV. třídy – komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo komunikace, na které je umožněn smíšený provoz.¹⁷

Místní komunikace IV. třídy se dále člení dle ČSN 73 61 10 na podskupiny D1 a D2. Podskupinu D1 tvoří komunikace se smíšeným provozem – můžeme sem tedy zařadit například pěší či obytné zóny. Podskupinu D2 tvoří komunikace nepřístupné provozu silničních motorových vozidel – do této kategorie spadají stezky, pruhy a pásy určené cyklistickému provozu a stezky pro chodce.¹⁸

Je zapotřebí odlišovat dva základní pojmy, a sice cyklistickou stezku a cyklistickou trasu.

¹⁵ ČSN 73 6110. *Projektování místních komunikací*. Praha : Český normalizační institut, leden 2006. 128 s.

¹⁶ Česká Republika. Zákon ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1997, 003

¹⁷ Česká Republika. Zákon ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1997, 003

¹⁸ Kompletní výčet kategorie viz ČSN 73 61 10

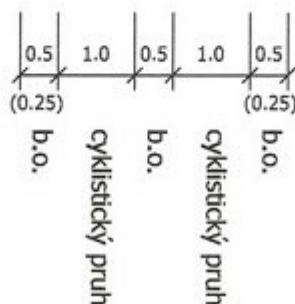
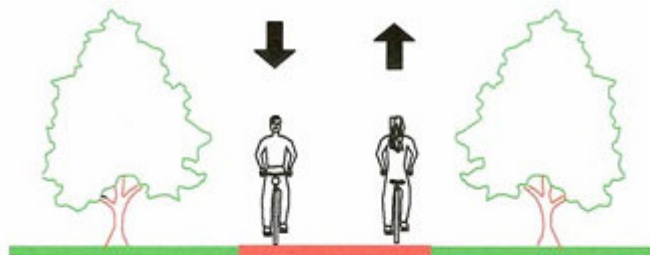
Cyklistické stezky jsou zásadně odděleny od ostatní dopravy včetně pěší. Parametry stezky jsou dány ČSN 736110. Stezky jsou vyznačeny ve smyslu vyhlášky č. – 30/2001. dopravní značkou č.C 8.



Obrázek 4 – Stezky pro cyklisty značení C8

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. a ČVUT v Praze, *Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty*, CDV, ČVUT FD, 2008, ISBN 978-80-86502-81-6

V případě cyklistických tras je cyklistická doprava vedena spolu s ostatní dopravou a trasa je opatřena nezbytným orientačním značením pro cyklisty. V případě vedení cyklistických tras se dává přednost zklidněným komunikacím, místním komunikacím a silnicím III. třídy s nízkou intenzitou motorové dopravy a účelovým komunikacím.



Obrázek 5 – Příklad šířkového uspořádání obousměrného dvoupruhového pásu pro cyklisty
Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. a ČVUT v Praze, Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty, CDV, ČVUT FD, 2008, ISBN 978-80-86502-81-6

4. 2. 1 Třídění cyklotras

- I. třídy – jsou označeny jednocifernými čísly, jedná se o trasy mezinárodního nebo meziregionálního charakteru
- II. třídy – jsou označeny dvojcifernými čísly, jedná se o trasy meziregionálního a vnitroregionálního charakteru
- III. třídy – jsou označeny trojcifernými čísly, jedná se o trasy vnitroregionálního a meziměstského charakteru
- IV. třídy – jsou označeny čtyřcifernými čísly, jedná se o trasy místního významu

4. 2. 2 Možnosti vedení cyklistů

Typ dopravního prostoru	Společný provoz	Oddělený provoz
V hlavním dopravním prostoru	- v jízdním pruhu pro motorová vozidla místních komunikací II. a III. třídy a účelových komunikací	Samostatný jízdní pruh pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru komunikací II. a III. třídy
	- v autobusovém nebo trolejbusovém pruhu	
	- v obytných a pěších zónách	
V přidruženém prostoru	Společný pruh/pás pro chodce a cyklisty	Jízdní pruh/pás pro cyklisty v přidruženém prostoru
Samostatné stezky	Stezka pro chodce a cyklisty	Stezka pro cyklisty

Tabulka 1 – Možnosti vedení cyklistů v prostoru

Zdroj: ČSN 73 6110. **Projektování místních komunikací**. Praha : Český normalizační institut, leden 2006. 128 s.

Stezky pro cyklisty mohou být vedeny buď v zcela nezávislých trasách, nebo v souběhu s místními komunikacemi. S ohledem na bezpečnost by u místních komunikací I. a II. třídy měly být stezky odděleny zeleným pásem. Stezky lze navrhnout s jedním jízdním pásem, mohou vést samostatně nebo sledovat místní komunikaci.

5 Národní strategie cyklistické dopravy

Česká republika se po připojení k Evropské Unii¹⁹ přidala spolu s ostatními státy společenství k myšlence podpory a rozvoje cyklistické dopravy. Tento postoj vyjádřila vládním usnesením ČR ze dne 7. července 2004 č. 678 o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky.

Základním cílem Cyklostrategie je podpora výstavby kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury. K dosažení tohoto cíle vede mnoho cest, které jsou v dokumentu uvedeny ve struktuře priorita - cíl - dílčí opatření. Vzhledem k tomu, že jednotlivé priority zahrnují široké spektrum specifických problémů, úkoly Cyklostrategie musí být řešeny mezioborově ve vzájemné koordinaci jednotlivých rezortů.

V letech 2007 – 2008 byla pak Cyklostrategie koordinována především Ministerstvem dopravy ČR, které zadalo implementaci Cyklostrategie Centru dopravního výzkumu, v.v.i. a dále pak prostřednictvím koordinace tří výzkumných úkolů spojených s tématikou cyklistiky. Opatření ostatních resortů jsou plněna pomocí běžných postupů a procedur ministerstev. Jedná se pak zejména o Ministerstvo pro místní rozvoj a její příspěvkové organizace Agentury CzechTourism s tématikou cykloturistiky a Ministerstvo životního prostředí a Ministerstvo zdravotnictví s tématikou osvěty. Spojovacím článkem naplňování celé Cyklostrategie je Ministerstvo dopravy ČR.

Významným bodem v naplňování Cyklostrategie je spolupráce Ministerstva dopravy ČR s krajskými samosprávami a to prostřednictvím koordinační, metodické a konzultační činnosti, která byla realizovaná prostřednictvím evropského projektu BYPAD-Platform (podrobnosti jsou uvedeny v příloze č.4). Efektivní spolupráce probíhala rovněž s místními samosprávami, státními příspěvkovými organizacemi, nevládními neziskovými organizacemi, privátním sektorem apod. Spolupráce všech těchto subjektů je základním předpokladem pro fungující a výkonný systém podpory cyklistické dopravy v České republice.

¹⁹ Česká republika vstoupila do Evropské unie 1. 5. 2004.

5. 1 Priority ČR v oblasti cykloturistiky a cyklodopravy

Národní strategie uvádí souhrnný přehled priorit a cílů České republiky v oblasti cykloturistiky a cyklodopravy. Součástí strategie jsou čtyři základní priority:

- Rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území
- Rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu
- Rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany životního prostředí a zdraví
- Zajištění koordinace s dalšími resorty a subjekty

Strategie je souhrnným dokumentem, který propojuje činnost resortů dopravy, místního rozvoje a životního prostředí v oblasti cyklistické dopravy. Tento dokument byl vytvořen v souladu se základním strategickým dokumentem v oblasti dopravy *Dopravní politikou České republiky pro léta 2005 – 2013*, který byl schválen usnesením vlády č. 882 ze dne 13. 7. 2005. Problematika cyklistiky je v tomto klíčovém dokumentu v rámci specifického cíle „*Využití možností nemotorové dopravy*“

5. 2 Hlediska cyklistické dopravy

Dle Národní strategie cyklistické dopravy existuje několik hledisek cyklistické dopravy, zejména se jedná o následující:

- Hledisko mobility a dopravy v území
- Hledisko cykloturistiky v území
- Hledisko lidského zdraví
- Hledisko životního prostředí

5. 2. 1 Hledisko dopravy

Jak jsem již uvedla v České republice je cyklistika způsobem dopravy využívaným za rozličným účelem. Můžeme hovořit o dopravě do zaměstnání, do školy, za nákupy či službami v blízkém okolí ale také v rámci trávení volného času. Cyklisté - na rozdíl od motoristů - nemají problém s hledáním parkovacích míst či s dopravními kolapsy a zácpami. V této oblasti dopravy a mobility je důležitá zejména otázka bezpečnosti a

plynulosti provozu. Toto hledisko je součástí činnosti resortu dopravy v oblasti státní správy a samosprávy.

5. 2. 2 Hledisko cykloturistiky v území

Cykloturistika v posledním desetiletí zaznamenala velmi prudký rozvoj. Cykloturistika je hojně využívána v posledních letech zejména proto, že jejím prostřednictvím je možné zmírnit stres ze stále narůstající rychlosti životního tempa společnosti. Fyzickou aktivitou v průběhu relaxace se zvyšuje intenzita prožívání turistických zážitků²⁰. Tento rozvoj není spojen pouze s výstavbou cyklistických stezek na našem území, zejména je spojen s rozvojem území, kterého se cykloturistika dotýká. Důležitým činitelem pro rozvoj je cestovní ruch. Pro rozvoj území jsou důležité prostředky získané nejen z fondů EU, ale následně také prostředky získané z provozování podporujících aktivit cykloturistiky – zejména provozování stravovacích a ubytovacích zařízení. V souvislosti s rozvojem cykloturistiky a tím tedy s rozvojem podporujících aktivit se v turistických regionech České republiky zajistí pracovní místa v různých oblastech služeb souvisejících s cykloturistikou. Atraktivní cykloturistická nabídka může zajistit prohloubení zájmu o jednotlivé turistické regiony České republiky. Oblast rozvoje území v souvislosti s cykloturistikou (otázky cestovního ruchu a volnočasových aktivit) je součástí resortu místního rozvoje.

5. 2. 3 Hledisko lidského zdraví

Půlhodina jízdy na kole každý den v týdnu je velmi dobrým způsobem pro prevenci proti civilizačním chorobám. Nedostatek pohybu je totiž právě jedním z hlavních rizikových faktorů vzniku srdečně-cévních nemocí. Pravidelná fyzická aktivita má na lidský organizmus velmi příznivý vliv – Národní strategie cyklistické dopravy uvádí 50% snížení rizika koronárních srdečních onemocnění, 50% snížení rizika onemocnění diabetes dospělých, 50% snížení rizika obezity a 30% snížení rizika hypertenze. Hledisko lidského zdraví spadá do resortu zdravotnictví.

²⁰ *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České Republiky* [online]. Praha : Centrum dopravního výzkumu, 2005 [cit. 2010-02-10]. Dostupné z WWW: <www.mdcr.cz>. ISBN 80-86502-24-4 s. 5

5. 2. 4 Hledisko životního prostředí

Cykloturistika má velmi příznivý dopad na životní prostředí. Používáním bezpečných sítí cyklotras pomáhá k omezení znečištění prostředí výfukovými plyny. Problematika výfukových plynů je spojena zejména se znečišťováním prostředí výfukovými plyny individuální automobilovou dopravou²¹. Cyklodoprava je také velmi výhodná z hlediska hluku, neboť její provozování snižuje – nepřímo – hluk v území. Toto hledisko spadá do působnosti resortu životního prostředí.

²¹ Intenzita znečištění výfukovými plyny nebezpečně vzrostla od devadesátých let dvacátého století.

6 BYPAD – Bicycle Policy Audit

Projekt BYPAD byl představen již v roce 1999 Evropskou komisí. BYPAD je podporován EU v rámci programu „Intelligent Energy – Europe – SAVE, ALTENER, STEER and Horizontal Key Actions – Type 1 Actions.

Cílem tohoto projektu je rozvinout nástroje managementu kvality tak, aby bylo možné zjistit úroveň cyklistické politiky ve městech.

Projekt je unikátní představením TQM²² jako nástroje, který pomůže zlepšit cyklistickou politiku. Při zjišťování kvality cyklistické politiky jsou do šetření zapojeny všechny složky, tedy uživatelé, ale také úředníci a politici. Politiky v tomto případě rozumíme vedoucí pracovníky, kteří mají možnost rozhodovat – například tedy vedoucí odboru dopravy na krajském úřadě. Všichni aktéři jsou do projektu zahrnuti tím, že aktivně hodnotí. Celý audit je však veden externím auditorem.

Poprvé byl audit vyzkoušen pod záštitou Evropské cyklistické federace v sedmi evropských městech: Gent, Birmingham, Zwolle, Grenoble, Ferrara, Troisdorf a Graz. Implementace nástrojů byla úspěšná a proto druhý cíl projektu BYPAD byl zcela jasný: Sjednocení metody BYPAD v Evropě a výměna znalostí z oblasti cyklistické politiky mezi městy a auditory z projektu BYPAD.

Za posledních 9 let navázalo v rámci projektu BYPAD spolupráci více než sto obcí, měst a regionů v 21 státech Evropy. Postupně se plní obě hlavní myšlenky projektu: vylepšování kvality nástrojů managementu v oblasti cyklistické politiky a vytvoření a rozvoj platformy pro výměny informací a zkušeností v oblasti cyklistiky mezi městy a regiony. BYPAD je jako nástroj zlepšování kvality managementu v místní cyklistické politice využíván i v České republice.

Projekt se v posledních letech osvědčil natolik, že se stal platformou, která usiluje o zlepšování kvality v oblasti cyklistické politiky a díky tomu také následně o zvyšování využívání cyklistické dopravy a bezpečnosti zejména:

²² ISO (International Organization for Standardization) definuje TQM takto: „TQM je manažerský přístup určený pro organizaci, soustředěný na kvalitu, založený na zapojení všech jejích členů a zaměřený na dlouhodobý úspěch dosahovaný prostřednictvím uspokojení zákazníka a prospěšnosti pro všechny členy organizace i pro společnost.“

- implementací auditu cyklistické politiky ve městech a regionech
- výměnou zkušeností a výsledků mezi členy sítě BYPAD (auditory, obcemi, městy a regiony)

6. 1 BYPAD v regionech

Díky projektu by regiony měly získat maximální informace o způsobech podpory cyklistické dopravy na regionální úrovni a doporučení zásad pro plánovací a rozhodovací proces v oblasti cyklistické dopravy.

V regionu v rámci implementace BYPAD proběhne audit orientovaný na management kvality. Na základě auditu je vytvořena analýza slabých a silných stránek a následně definována doporučení. Díky doporučením je možné zkvalitnit cyklistickou politiku v těchto oblastech:

- Potřeby uživatelů,
- vedení,
- politika na papíře,
- finance a zaměstnanci,
- krajská správa silnic,
- cyklistika, cykloturistika a rekreační cyklistika,
- podpora místní cyklistické politiky a partnerství,
- územní plánování a cyklistická doprava,
- vyhodnocení a dopad.

Těchto devět oblastí cyklistické politiky se navzájem determinuje a rozvíjí. Jak je patrné, projekt BYPAD se nesoustředí pouze na praktické aktivity (správa silnic, cyklistika, spolupráce), ale také na oblast plánování a organizace cyklistické politiky (analýza potřeb uživatelů, management, politická rozhodnutí a financování) a na monitorování dopadu jednotlivých aktivit.

6. 2 Realizace BYPAD

Realizace BYPAD projektu je rozdělena do čtyř etap.

První etapu tvoří analytická část. Je potřebné nejprve získat data o daném území a následně provést diskusi nad jednotlivými oblastmi. Šetření je prováděno pomocí dotazníku.

Druhá etapa vychází na analytickou část. Je zde vytvořena databáze pilotních příkladů a projektů. Databáze je vytvořena nejprve v rámci struktury vycházející z projektu BYPAD (výše uvedených devět oblastí a na ně navazujících otázek). V této fázi je nutné projekt adaptovat na dané prostředí. V případě České republiky se může jednat o zahrnutí faktu čerpání finančních prostředků ze Strukturálních fondů EU dále o implementaci Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR. Na regionální úrovni je třeba kooperace s věcně příslušnými odbory – odborem dopravy, odborem regionálního rozvoje, radními ale také s pracovníky odpovědnými za problematiku cestovního ruchu. Výstupem druhé etapy by mělo být:

- Definování obecných priorit, cílů a opatření k rozvoji cyklistické dopravy,
- přehled možnosti financování,
- modelové příklady, navazující na jednotlivá opatření.

Tyto výstupy by měly být následně doplňovány a aktualizovány.

Třetí etapa je nejpodstatnější z praktického pohledu. Výše uvedená první i druhá etapa je velmi teoretická, další část tak přichází s návrhem implementace teoretických poznatku do praktického života. Cílem je individuální spolupráce s regionem dle jeho místních specifik. V rámci České republiky se cílem jednání stala zejména oblast možnosti čerpání finančních prostředků ze Strukturálních fondů EU. Obecně je třetí etapa v České republice podmíněna minimálně:

- Politickou podporou ze strany kraje,
- rolí a funkcí cyklokoordinátora na území kraje,
- novým dotačním titulem pro podporu cyklistiky, nebo přímou finanční podporou vybraných úseků,

- rozvojem páteřní sítě mezinárodních cyklokoridorů a koordinací krajských cyklokoridorů.

Čtvrtá etapa je orientována na vyhodnocení v případě České republiky 7 nejúspěšnějších krajů celého projektu. Kritéria výběru a hodnocení opět vychází ze základních modulů projektu BYPAD. Ve čtvrté fázi se hodnotí:

- otázka financování cyklistiky v regionu
- existence dotačního titulu na podporu cyklistiky
- ochota politiků a úředníků aktivně vstupovat do procesu cyklistické politiky
- závazný postoj kraje k podpoře cyklistické dopravy

6. 3 Výhody aplikace BYPAD

Při aplikaci projektu BYPAD může být každý účastník ohodnocen známkou BYPAD a získat certifikát. Hodnocení je bodové a to z důvodu lepší orientace účastníka o jeho umístění – jinými slovy z bodového hodnocení je zřejmé na jakém stupni vývojového žebříčku se účastník nachází.

Každý modul má vlastní vývojový žebříček, který ukazuje úroveň cyklistické politiky v té které oblasti. V projektu jsou rozlišovány čtyři kvalitativní úrovně:

- Politika orientovaná ad-hoc – úroveň 1. Cyklistická politika je v tomto případě ohodnocena maximálně jedním bodem (případně 25 %)
- Izolovaný přístup – úroveň 2 – Politika je ohodnocena maximálně dvěma body (případně 50 %)
- Systémově orientovaný přístup – úroveň 3. Cyklistická politika je ohodnocena maximálně třemi body. (případně 75 %)
- Integrovaný přístup – úroveň 4 – nejvyšší úroveň vykonávané cyklistické politiky na daném území – politika je ohodnocena maximálně čtyřmi body (případně 100 %)

Každá úroveň představuje vždy další krok v rozvoji cyklistické politiky. Kraj, případně obec má implementací této metody možnost porovnávat se s jinými evropskými regiony. Právě v této oblasti je projekt BYPAD velmi prospěšný, neboť stanovuje obecně

uznávaná kritéria a jednotné otázky díky kterým je možné efektivně využívat benchmarking.

V České republice byly výše uvedenou metodou hodnoceny v první fázi tři kraje – Olomoucký, Zlínský a Jihočeský. Hodnocení proběhlo na mezinárodní konferenci VeloCity v Mnichově v roce 2007. Na jaře 2008 proběhlo hodnocení dalších tří krajů – Královéhradeckého, Ústeckého a Jihomoravského). Jako poslední byl hodnocen na podzim 2008 i kraj Středočeský, ten získal svůj certifikát na mezinárodní konferenci konané v Estonsku.

6. 3. 1 Výhody plynoucí z implementace BYPAD

První výhodou je zvyšování kvality. BYPAD poskytuje hloubkovou analýzu stávajícího stavu cyklistické politiky na daném území. Díky dotazování všech skupin, kterých se cyklistická politika dotýká (politici, místní samospráva, občané) je zajištěna analýza cyklistické politiky z různých úhlů pohledu. Tyto názory jsou následně diskutovány za účasti a vedení nezávislého národního auditora. Cílem je dosáhnout kolektivní dohody nad danými otázkami a odvodit z dané debaty kvalitní cíle a záměry pro budoucnost. V tomto sebe-hodnotícím procesu hrají všichni aktéři aktivní roli.

Druhou výhodou je zajištění kvality cyklistické politiky. V dnešní době je zvyšování kvality kontinuální proces – vysoká úroveň kvality se pomalu stává standardem. Účastníci auditu vytvoří plán kvality, ve kterém definují hlavní cíle cyklistické politiky pro další roky. Pravidelné opakování auditu tak umožní nejen evaluaci cyklistické politiky, ale také zjištění udržitelnosti rozvoje, který byl nastartován.

Další výhodou je certifikace kvality. Organizace, která audit provede je oceněna. Po kompletní BYPAD auditu získá daná organizace (obec, město či region) BYPAD certifikát.

Poslední výhodou je možnost porovnávání kvality. Jak již bylo uvedeno výše, řídit a vyhodnocovat audit mohou jen certifikovaní BYPAD auditoři. Jednotný formát otázek a vedení celého auditu umožňuje porovnávat dané oblasti mezi sebou. Jednotlivá města či kraje mohou na konferencích nebo při jiných setkání navzájem vyměňovat své cenné zkušenosti s cyklistickou politikou a navzájem se tak od sebe učit.

7 Závěr teoretické části

7 Závěr teoretické části

V této kapitole bude stručně shrnuta teoretická část diplomové práce.

Cyklistika je integrální součást dopravy, můžeme ji rozčlenit dle kompetencí na dvě základní oblasti – oblast dopravní a oblast cykloturistickou. Využívání cyklistiky jak k dopravním tak i k rekreačním účelům má v současné době v České republice stoupající tendenci.

Spektrum uživatelů cyklistické dopravy je velmi rozmanité. Uživatele můžeme rozdělit na tři základní kategorie:

- Cyklisty využívající cyklistiku k dopravě – do této kategorie je zařazena dojíždka do zaměstnání, do škol, či za nákupy, službami a na úřady
- Cyklisty využívající cyklistiku k rekreaci – spadají sem například rodiny s dětmi, terénní cyklisté a cyklisté podnikající dálkové a vícedenní jízdy.
- Bruslaři využívající cyklistické trasy a pěší chodci

Každá z výše uvedených kategorií má specifické nároky na cyklostezku, je zde ale jeden spojující faktor, kterým je otázka bezpečnosti.

Cyklistický provoz je nedílnou součástí zdravého a vyváženého dopravního systému města. Cyklostezky mohou v dopravním systému plnit podstatné funkce, díky kterým je možné odlehčit dopravnímu přetížení center měst v dopravních šíčkách. Zajímavou funkcí, která má na území České Republiky silný potenciál je Bike & Ride. Mezi základní výhody Bike & Ride patří zlepšení integrované dopravy, zvýšení zájmu o využívání železniční a autobusové dopravy a v neposlední řadě zlepšení zdravotního stavu cyklistů.

Cyklistická doprava a infrastruktura je upravena v právním řádu České Republiky. Mezi základní zákony upravující tuto problematiku patří:

- Zákon č. 13/1997 Sb., pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,

- zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky Ministerstva dopravy 341/2002, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů.

Neopomenutelné jsou také technické normy:

- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic,
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací,

Na národní úrovni je cyklistická doprava upravena v Národní strategii cyklistické dopravy. Základním cílem cyklostrategie je podpora kvalitní a bezpečné výstavby cyklistické infrastruktury. Strategie v oblasti cyklistické dopravy je v gesci Ministerstva dopravy dalšími ministerstvy, která se do cyklostrategie zapojují je Ministerstvo pro místní rozvoj, Ministerstvo životního prostředí a Ministerstvo zdravotnictví.

Základní priority v oblasti cyklistické dopravy jsou následující:

- Rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území
- Rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu
- Rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany životního prostředí a zdraví
- Zajištění koordinace s dalšími resorty a subjekty

Novým mezinárodním projektem v oblasti cyklistické dopravy je projekt BYPAD. Cílem tohoto projektu je rozvinutí nástrojů managementu kvality tak, aby bylo možné jednotně posuzovat kvalitu cyklistické politiky a to na úrovni nadnárodní, národní, regionální i místní. BYPAD poskytne hloubkovou analýzu stávajícího stavu cyklistické dopravy na sledovaném území. Na základě zjištěných výsledků je možné porovnávat úroveň cyklistické dopravy s dalšími účastníky auditu a tím si vyměňovat cenné informace a zkušenosti. Výsledkem je zvyšování kvality cyklistické politiky a infrastruktury.

8 Zhodnocení hospodářské situace vybraných území Středočeského kraje

Plánovaná trasa Labské cyklostezky v úseku Kostelec nad Labem – Lázně Toušeň prochází katastrálním územím následujících měst: Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, Lázně Toušeň, Zápý, Záryby a Kostelec nad Labem. V této kapitole bude stručně představena každá obec a její ekonomická situace.

8. 1 Brandýs nad Labem – Stará Boleslav

Město Brandýs nad Labem – Stará Boleslav je souměstím dvou dříve samostatných měst. Každé z měst má svou bohatou historii, která i v dnešní době zaujme nejednoho návštěvníka. Proto v roce 1960 kdy, byla města sloučena neakceptovala návrhy na nový název. Díky „tvrdohlavosti“ místních zastupitelů tak zůstaly zachovány oba původní historické názvy obou měst a vznikl tak nejdelší název českého města.

Město leží v Polabské nížině asi 20 kilometrů od Prahy. První zmínka o městě je již z roku 1304. V dnešní době v něm žije více než 15 000 obyvatel.

Stará Boleslav je historicky starší než Brandýs o zhruba čtyři sta let. Boleslav bylo původně rané středověké přemyslovské údělné hradiště, které vzniklo pravděpodobně na přelomu 9. a 10. století. Proslavila jej pro Čechy významná historická událost, zavraždění knížete Václava bratrem Boleslavem u vchodu do kostela sv. Kosmy a Damiána 28. září zřejmě rok 935 (v církevní tradici se uvádí rok 929). Tento kostel podle tradice i podle nejnovějších archeologických výzkumů lze situovat do prostor románské krypty v kostele sv. Václava, která byla na místě kostela zbudována ve 12. století. Kníže Václav byl po smrti církví uznán za svatého a stal se hlavním patronem českého národa a morální posilou ve zlých dobách.²³

Brandýs nad Labem – Stará Boleslav nabízí vzdělání na 4 středních školách. Na území města se nachází gymnázium, integrovaná střední škola a odborné učiliště, střední zemědělská škola a soukromá střední škola. Tyto školy navštěvuje převážná většina studentů z okolních obcí, studenti se do školy dopravují buď s rodiči dopravním

²³ *Www.brandysko.cz* [online]. 2004 [cit. 2010-03-12]. Stará Boleslav. Dostupné z WWW: <<http://www.brandysko.cz/stranka-239.html>>.

prostředkem, nebo využívají MHD, pouze 15 % využívá při dopravě do školy jízdní kolo. Před budovami výše zmíněných škol bylo provedeno šetření dotazováním mezi studenty. Studentům byla položena otázka, za by byli ochotni využívat cyklostezku jako možnost dopravy do školy mimo zimní měsíce. Z dotazovaných 138 studentů, kteří mají trvalé bydliště v jedné z obcí v budoucnu propojených Labskou cyklostezkou odpovědělo 112, tedy více než 80 % kladně.

Na základě šetření provedeného před budovami škol, bylo zjištěno že více než 85 % dotazovaných studentů by bylo ochotno využívat cyklostezku pro dopravu do škol mimo zimní období.

Město také nabízí širokou možnost pro sportovní aktivity. Na území města je registrováno 16 sportovních klubů sdružujících 2 325 členů. Významnými jsou zejména Atletika, tenis, fotbal, basketbal, turistika, plavání a volejbal. Na pravidelné tréninky do města dojíždí také sportovci z okolních obcí. Také pro tuto skupinu obyvatel může být doprava po cyklostezce vhodnou alternativou.

8. 1. 1 Rozpočet města Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi

8. 1. 1. 1 Příjmy Brandýs nad Labem – Stará Boleslav 2005 – 2009

Příjmy v tis. Kč	2005	2006	2007	2008	2009
Daňové	171 818	162 118	181 146	199 148	173 340
Kultura, vstupné, propagační předměty	9	6	24	191	20
Zámek – propagační předměty	258	310	389	418	350
Nedaňové příjmy z vl. činnosti celkem	1057	1152	1 716	2530	1885
Příjmy z pronájmu zámku	63	776	788	548	550
Celkové příjmy	444388	322264	389324	475 193	787 511

Tabulka 2 – Příjmy Brandýs nad Labem – Stará Boleslav 2005 – 2009

Zdroj: *Brandýs nad Labem - Stará Boleslav* [online]. 2004 [cit. 2010-04-11]. Rozpočet. Dostupné z WWW: < www.brandysko.cz/stranka-18-k118.html >.

Daňové příjmy jsou v rozpočtu města dominantní položkou. V souvislosti s cestovním ruchem jsou v tabulce uvedeny také příjmy z pronájmu a ze vstupného a propagačních předmětů zámku. Je však patrné, že tyto příjmy jsou poměrně nízkou položkou.

8. 1. 1. 2 Výdaje Brandýs nad Labem – Stará Boleslav 2005 – 2009

Výdaje v tis. Kč	2005	2006	2007	2008	2009
Pozemní komunikace	20244	33498	27 407	30 383	15963
Zámek – provoz	5461	5965	3 717	5 606	4610
Mediální propagace města	676	870	742	1 260	814
Obnova významných míst	99	124	114	251	200
Polabská Cyklostezka					200
Celkové výdaje	444 338	322264	389 324	475 193	787 511

Tabulka 3 – Výdaje Brandýs nad Labem – Stará Boleslav 2005 – 2009
Zdroj: Brandýs nad Labem – Stará Boleslav[online]. 2004 [cit. 2010-04-11]. Rozpočet. Dostupné z WWW: < www.brandysko.cz/stranka-18-k118.html >.

Město vydává na dopravu ve sledovaném období průměrně 5,2 % výdajů z rozpočtu. Zároveň uvádím také výdaje na provoz zámku a obnovu významných míst. Tyto výdaje jsou důležité zejména v souvislosti s udržováním a zvyšováním atraktivity města nejen pro místní obyvatele, ale také pro turisty a návštěvníky města. Zajímavé jsou také výdaje na propagaci města, tato položka se v rozpočtu města objevuje pravidelně. Město z této kapitoly hradí nejen provoz a vytváření městského portálu, ale také například tisk propagačních materiálů, výrobu triček a dalších předmětů s logem města a další předměty.

8. 1. 1. 3 Saldo příjmů a výdajů města 2005 – 2009

Saldo příjmů a výdajů v tis. Kč	2005	2006	2007	2008	2009
	50	0	0	0	0

Tabulka 4 – Saldo příjmů a výdajů města Brandýs nad Labem – Stará Boleslav 2005 – 2009
Zdroj: vlastní práce autora

Při srovnání příjmů a výdajů je zřejmé, že město hospodaří velmi vyrovnaně. Již v roce 2008 se v rozpočtu projeví náklady na zpracování projektové dokumentace k žádosti o podporu projektu Labské cyklostezky z ROP Střední Čechy. Tuto částku v rozmezí několika set tisíc získalo město jako dotaci od Středočeského kraje. V roce 2009 byla městu slíbena dotace pokrývající většinu nákladů spojených s výstavbou cyklostezky. Náklady však budou uhrazeny ex post, zastupitelé se tedy rozhodli o využití finančních prostředků z rezervy města. Povinná spoluúčast na financování projektu v rozsahu 5 milionů Kč je plánována k začlenění do běžných výdajů pro rok 2011.

8. 2 Lázně Toušeň

Lázně Toušeň jsou starobylým městysem ležícím na levém břehu řeky Labe proti soutoku s Jizerou. Val na kterém se městys nachází je osidlován již 5 000 let. Na území Lázní Toušeň byl nalezen nejstarší nález zlata ve Střední Evropě – z doby 3 000 let před Kristem.

V dnešní době je městys o rozloze 5,55 km² obydlen 1136 obyvateli. Od roku 1979 je Toušeni přiznán status lázeňského místa. V roce 1994 byl z vlastní iniciativy a vlastních nákladů městyse otevřen Dům s pečovatelskou službou.

Na území městyse se nachází jedna základní škola a mateřská škola. Základní škola nabízí vzdělání v rozsahu 1. – 5. třídy a v současné době ji navštěvuje 53 dětí. Další ročníky základního vzdělání navštěvují děti základní školy v Brandýse nad Labem – Staré Boleslavi, Kostelci nad Labem, případně Čelákovici. I zde je tedy prostor pro využití cyklistické dopravy zejména pokud se jedná o labskou cyklostezku v oblasti Lázně Toušeň – Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a Lázně Toušeň – Kostelec nad Labem.

Na území městyse je šest sportovních klubů, které nabízí možnost aktivního odpočinku v oblasti volejbalu, fotbalu, stolního tenisu a tenisu. Místní obyvatelé tak mají možnost společné sportovní aktivity v místě bydliště, mladí občané – do 18 ti let věku ale využívají sportovní nabídku nedalekého Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi nebo Čelákovic.

Lázně Toušeň se nachází na křižovatce cyklistických stezek. Stezka č. 241 vede z Prahy – Černého Mostu a pokračuje až na státní hranici na severu. Druhá stezka č. 0019 vede po levém břehu řeky Labe z Brandýsa nad Labem přes Čelákovice do Přerova nad Labem.²⁴ Přínosem nové labské cyklostezky, která propojí městys s výše uvedenými obcemi je zejména absence motorové dopravy na stezce. Cyklisté tak nebudou ohrožováni automobily ani nákladní dopravou, která je v okolí pro cyklisty velkým problémem.

8. 2. 1 Rozpočet městyse Lázně Toušeň

Rozpočet Lázní Toušeň je hodnocen od roku 2006 do roku 2010. Údaje pro rok 2010 jsou navrhovaným rozpočtem, ostatní roky jsou již konečná čísla.

8. 2. 1. 1 Příjmy Lázně Toušeň – 2006 - 2010

Příjmy v tis. Kč	2006	2007	2008	2009	2010
Daňové	7 294	10 043	9 594	9 590	8 307
Lázeňský poplatek	70	75	78	80	85
Nedaňové	1 310	1 383	1 506	1 583	1 802
Celkem	31 336	18 054	12 737	12 405	14 318

Tabulka 5 – Příjmy Lázně Toušeň – 2006 – 2009

Zdroj: *Lázně Toušeň* [online]. 2010 [cit. 2010-04-11]. Povinné informace. Dostupné z WWW: <<http://www.laznetousen.cz/view.php?cisloclanku=2004010003>>.

²⁴ *Lázně Toušeň* [online]. 30. 4. 2004 [cit. 2010-03-23]. Cykloturistika. Dostupné z WWW: <<http://www.laznetousen.cz/view.php?navezclanku=cykloturistika&cisloclanku=2007100015>>.

Převážnou část příjmů městyse tvoří daňové příjmy. Vzhledem k lázním umístěným na jeho území získává městys také lázeňský poplatek – příjem z něho se postupem let zvyšuje, nicméně stále tvoří jen 0,5 % všech příjmů.

8. 2. 1. 2 Výdaje Lázně Toušeň – 2006 - 2010

Výdaje v tis. Kč	2006	2007	2008	2009	2010
Doprava	500	1 950	2 170	1 050	346
Celkem	32 905	18 043	12 696	12 394	10 318

Tabulka 6 – Výdaje Lázně Toušeň – 2006 – 2010

Zdroj: **Lázně Toušeň** [online]. 2010 [cit. 2010-04-11]. Povinné informace. Dostupné z WWW: <<http://www.laznetousen.cz/view.php?cisloclanku=2004010003>>.

Výdaje obce tvoří běžné i kapitálové výdaje. V tabulce jsou uvedeny výdaje na dopravu (součást kapitálových výdajů) a výdaje celkové. Výdaje na dopravu tvoří průměrně 7 % všech výdajů.

8. 2. 1. 3 Saldo příjmů a výdajů Lázně Toušeň – 2006 – 2010

	2006	2007	2008	2009	2010
Saldo příjmů a výdajů v tis. Kč	-1 569	11	41	11	4 000

Tabulka 7 – Saldo příjmů a výdajů Lázně Toušeň – 2006 – 2010

Zdroj: vlastní práce autora

Lázně Toušeň hospodařily se záporným výsledkem hospodaření pouze v roce 2006. V dalších letech městys hospodaří s kladným výsledkem. V souvislosti s Labskou cyklostezkou v současné době nevznikly městysu žádné výdaje. Jsou však plánovány výdaje na spoluúčast pro rok 2010. Tyto výdaje nejsou příliš vysoké. Město Brandýs nad Labem – Stará Boleslav vzhledem ke své velikosti a možnostem svého rozpočtu navrhlo rozdělení spoluúčasti dle klíče velikosti obce a délky cyklostezky vedoucí po území obce. Malé obce tak do cyklostezky vloží finanční prostředky v řádech několika set tisíc.

9 Cyklistická infrastruktura na území Středočeského Kraje

9.1 Středočeský kraj

Středočeský kraj vznikl v roce 2002 jako vyšší územně samosprávný celek. Jako jediný kraj v České republice nemá své sídlo umístěno na vlastním území, ale sídlí na území jiného kraje – Hlavního města Prahy. Rozlohou se Středočeský kraj řadí k největším krajům, na jeho území žije více než 1 milion obyvatel. Území Středočeského kraje tvoří 26 správních obvodů obcí s rozšířenou působností. Největším správním obvodem obce s rozšířenou působností je Příbram, nejmenším pak Neratovice. Díky své poloze a husté dopravní síti je pro kraj velmi výhodná blízkost hlavního města Prahy. Hlavní město je významným zdrojem pracovních příležitostí pro obyvatele Středočeského kraje, na druhou stranu Středočeský kraj poskytuje Praze značný rekreační potenciál.²⁵

9.1.1 Doprava na území Středočeského kraje

Z dopravního hlediska je Středočeský kraj velmi vytížen, jeho dopravní síť patří hned po hlavním městě mezi nejhustší a nejpřetíženější v České republice. Přes území kraje vedou do hlavního města historicky radiálně uspořádané hlavní železniční i silniční tranzitní sítě.²⁶ Výrazné zastoupení má také vodní doprava, Středočeský kraj se může chlubit jedinou vodní cestou na území České republiky. Labsko-vltavská vodní cesta je vodní cestou pro vnitrostátní i mezinárodní přepravu, zhruba ¾ délky této trasy prochází územím kraje.

9.1.1.1 Cyklistická doprava na území Středočeského kraje

Cyklistická doprava zažívá v současné době svůj rozmach, rozvoj cyklostezek patří ve Středočeském kraji k jednomu z trendů. I zde je důvodem pro rozvoj cyklo dopravy změna životního stylu obyvatel kraje, ale zejména rozvoj nových forem turistiky.

²⁵ *Www.stredocech.cz* [online]. 2008 [cit. 2010-02-17]. Středočeský kraj. Dostupné z WWW: <www.stredocech.cz>.

²⁶ *Www.stredocech.cz* [online]. 2008 [cit. 2010-02-17]. Středočeský kraj. Dostupné z WWW: <www.stredocech.cz>.

Středočeský kraj je vhodným místem pro cykloturistiku vzhledem k jeho poměrně rovinatému povrchu – zejména se jedná o oblasti Polabí v okresech Nymburk, Kolín, Praha – východ a Mělník²⁷. Právě v těchto částech je cyklistická doprava intenzivně využívána nejen jako forma cílené dopravy, ale také jako způsob aktivního odpočinku. Na území Středočeského kraje jsou dle Programu rozvoje kraje navrhovány páteční cyklostezky v návaznosti na dálkové trasy ČR a evropskou síť EuroVelo. Konkrétně územím kraje prochází Eurokoridor Sever – Jih. Tato trasa je součástí EuroVelo 7²⁸ a navazuje na mezinárodní trasu Praha – Berlín. Jižní část trasy EuroVelo 7 – více známa jako Greenways Praha – Vídeň je vyznačena na níže uvedené mapě včetně západní větve trasy vedoucí přes Příbram s napojením na EuroVelo 4. Další cyklistickou trasou je Plzeň – Praha – Kutná Hora – součást EuroVelo 4. Východní část této trasy tvoří zároveň „Pražskou“ část mezinárodní cyklotrasy Regensburg – Plzeň – Praha. Na této trase je navržena také paralelní cyklostezka „Po stopách českých králů“ tato trasa bude propojovat města (Řevnice – Karlštejn – Beroun – Králův Dvůr – Žebrák a Točnick – Hořovice s přípojkou Křivoklát – Rakovník s možným pokračováním do Ústeckého a Plzeňského kraje.

9. 2 Evropská síť EUROVELO

EuroVelo představuje síť evropských cyklistických tras, která vznikla jako projekt Evropské cyklistické federace. V projektu je navrženo 12 dálkových tras propojujících všechny evropské země. Celková délka projektovaných tras činí více než 66 000 km, v současné době je v provozu zhruba 45 000 km.

Cyklotrasy projektu EuroVelo by měli sloužit nejen pro cykloturistiku po Evropě, ale také pro místní cestování. Jejich účelem není tedy pouze rekreace, ale také běžná doprava. Cyklistická síť EuroVelo je vytvářena z existujících i připravovaných cyklistických tras na národní ale i regionální úrovni. Trasy pro tento projekt jsou vybírány dle předepsaných kritérií. Systém cyklistických tras EuroVelo má vlastní systém značení.

Vzhledem k centrální poloze České republiky prochází naším územím celkem 3 páteční trasy – EuroVelo 4 (Francie, Belgie, Německo, ČR (Cheb, Plzeň, Praha, Brno,

²⁷ Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje. Praha : Krajský úřad Středočeského kraje, 2006. 235 s.

²⁸ Na mapě označena jako Vltavská.

Olomouc, Ostrava), Polsko a Ukrajina), EuroVelo 7 (Norsko, Finsko, Švédsko, Německo, ČR (Děčín, Praha, Tábor, České Budějovice), Rakousko a Itálie) a EuroVelo 9 (Polsko, ČR (Jeseník, Olomouc, Břeclav, variantně Brno a Hevlín), Rakousko, Slovinsko a Chorvatsko.)

Středočeským krajem vede od severu k jihu EuroVelo 7 a od západu k východu vede EuroVelo 4. Trasy se kříží mimo území kraje v Praze. Obrázek č. 3 ukazuje návrhy vedení evropských cyklistických stezek Eurovelo.



Obrázek 3 – Návrh vedení evropských cyklistických stezek Eurovelo

Zdroj: *What is EuroVelo* [online]. 2009 [cit. 2010-02-28]. European Cyclist's Federation. Dostupné z WWW: < http://www.ecf.com/14_1>.

9.3 Greenways²⁹

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. V České republice program Zelených stezek – Greenways řídí Nadace Partnerství.

9.3.1 Koridory Greenways na území Středočeského kraje

9.3.1.1 Greenway Praha-Wien

Tato stezka propojuje města na trase Praha - Tábor - Jindřichův Hradec - Znojmo - Valtice – Vídeň. Celková délka této cyklotrasy je 456 km

9.3.1.2 Greenway Labe

Tato stezka navazuje na německou cyklostezku Elberadweg a využívá, jako většina stezek Greenways, trasu podél vodního toku, vhodnou svými nenáročnými výškovými poměry i pro rodinou cykloturistiku. Podél Labe leží i řada velkých měst a Greenways Labe umožní jejich spojení cyklostezkou pro každodenní potřebu obyvatel. Trasa vede od hranic s Německem podél Labe, v Mělníku přechází na pravý břeh a vede dál do Staré Boleslavi, Nymburka, Kolína, Pardubic až do Vrchlabí.

9.3.1.3 Greenway Berounka – Střela

Tato trasa sleduje Rakovnický potok a Jesenický potok v úseku Roztoky – Jesenice, úsek Jesenice – Manětín je sklonově náročnější. Trasa vychází z CHKO Křivoklátsko s hustou sítí cyklotras, vede pod hradem Křivoklát, prochází městem Rakovník, venkovskou krajinou západně od Rakovníka a končí v historickém městečku Manětín, s barokním zámečkem.

²⁹ *Středočeský kraj* [online]. 2008 [cit. 2010-02-28]. Generel cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/regionalni-rozvoj/cyklogenerel/>>.

Greenway Berounka – Střela tvoří páteřní trasu Rakovnicka a spojuje jej se severním Plzeňskem, oba regiony jsou venkovské a vhodné pro cykloturistiku.

9. 3. 1. 4 Greenway Jizera

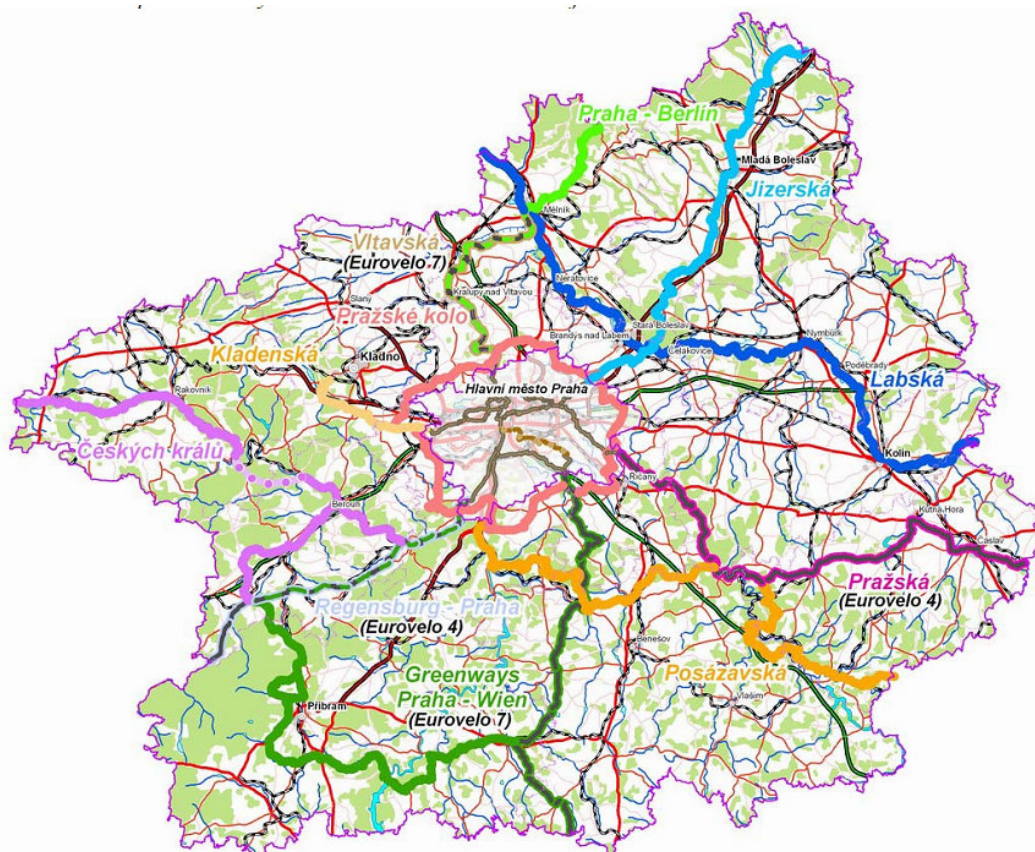
Greenway Jizera byla v roce 2007 podpořena grantem z Nadace partnerství. Cílem projektu je vybudovat páteřní cyklostezku, která povede v blízkosti řeky Jizery s minimálním převýšením, kterou budou moci využívat i rodiny s dětmi na pěší výlety, in-line bruslaři, vodáci a místní lidé budou moci po cyklostezce jezdit do práce, do školy, za nákupem. Součástí záměru je vybudování dopravní a turistické infrastruktury a zajištění dlouhodobé udržitelnosti projektu prostřednictvím funkčního managementu.

9. 4 Páteřní cyklostezky Středočeského kraje

Páteřní cyklostezky Středočeského kraje mají návaznost na evropskou síť EuroVelo a dálkové trasy České Republiky. Cílem těchto cyklostezek je propojení turisticky nejzajímavějších oblastí kraje.

Na území Středočeského kraje se nachází tyto páteřní cyklostezky:

- EuroVelo 4
- EuroVelo 7
- Labská – páteřní trasa sledující řeku Labe z východních Čech až do Mělníka, kde se napojuje na dálkovou trasu Praha – Dresden.
- Jizerská
- Posázavská – tato páteřní trasa propojuje střední Čechy s Vysočinou. Často vede po silnicích s rušným provozem,
- Kladenská – propojení Prahy a Kladna
- Greenways Berounka – Střela
- Pražské kolo – okružní trasa kolem hlavního města, v současné době vede v mnoha úsecích po frekventovaných silnicích III. třídy,
- Berlín – Praha – tato mezinárodní trasa má návaznost na Vltavskou a Labskou cyklotrasu,



Obrázek 4 - Návrh páteřních cyklostezek Středočeského kraje (květen 2006)
 Zdroj: Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje. Praha : Krajský úřad Středočeského kraje, 2006. 235 s.

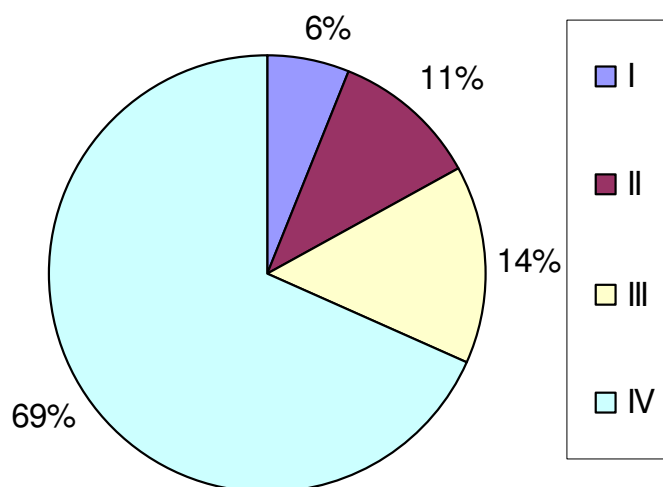
9. 5 Stav cyklistických komunikací ve Středočeském kraji

9. 5. 1 Třídy cyklistických tras

Na území Středočeského kraje je celkem 4313 km cyklistických tras. Na grafu jsou uvedeny cyklistické trasy rozdělené dle tříd a počtu čítaných kilometrů.

Trasy I. třídy mají délku 271 km, II. třídy 476 km, III. třídy 637 km. Nejvíce je tras místního významu IV. třídy, 3075 km. 74 km délky tras je vedeno v souběhu 2 nebo více tras. Při započítání souběhů jako samostatných tras je ve Středočeském kraji 4387 km cyklistických tras.

Třídy cyklotras



Graf 1 – třídy cyklotras na území Středočeského kraje

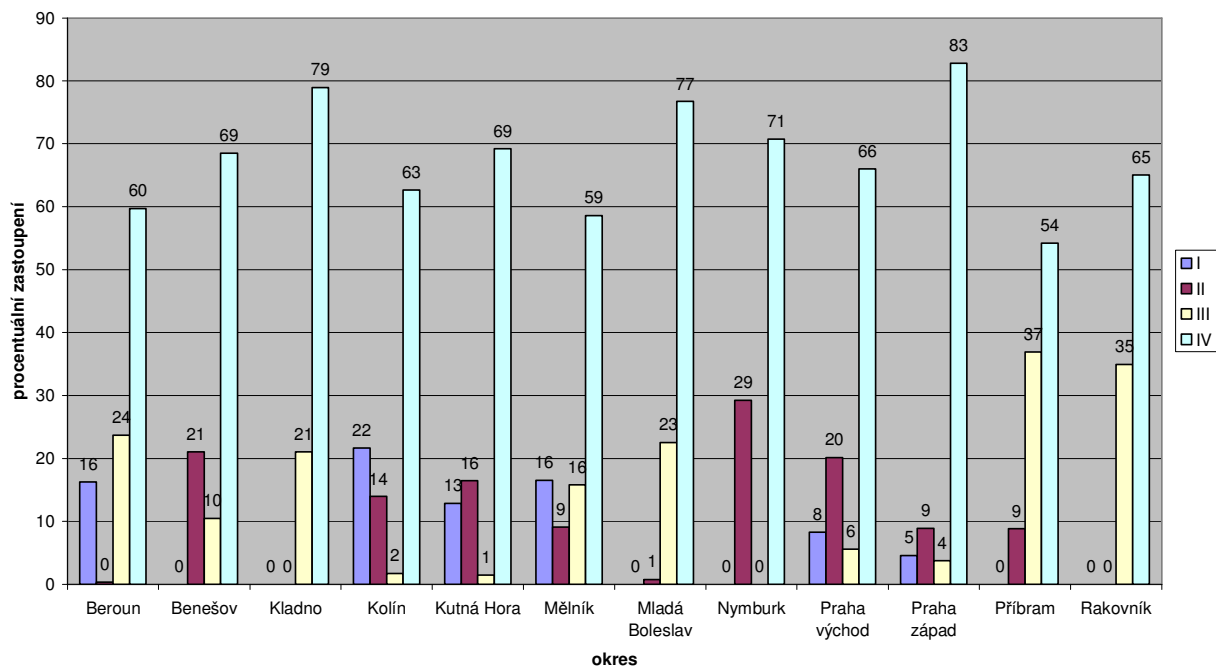
Zdroj: **Středočeský kraj** [online]. 2008 [cit. 2010-02-28]. Generel cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/regionalni-rozvoj/cyklogenerel/>>.

9. 5. 2 Pokrytí kraje cyklistickými trasami

Kraj je poměrně rovnoměrně pokryt páteřními trasami. Páteřní trasy vycházejí radiálně z Prahy. Síť ostatních tras III. a IV. třídy je velmi nerovnoměrná a do určité míry závisí na turistické atraktivitě regionu a aktivitě místních aktivistů cyklistické dopravy.

Pokrytí území Středočeského kraje a rozdělení cyklistických tras dle tříd je znázorněno na grafu č. 2. Pro přehlednost je graf členěn na jednotlivé okresy.

Třídy cyklotras podle okresů



Graf 2 – Třídy cyklotras na území Středočeského kraje dle okresů

Zdroj: Středočeský kraj [online]. 2008 [cit. 2010-02-28]. Generel cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/regionalni-rozvoj/cyklogenerel/>>.

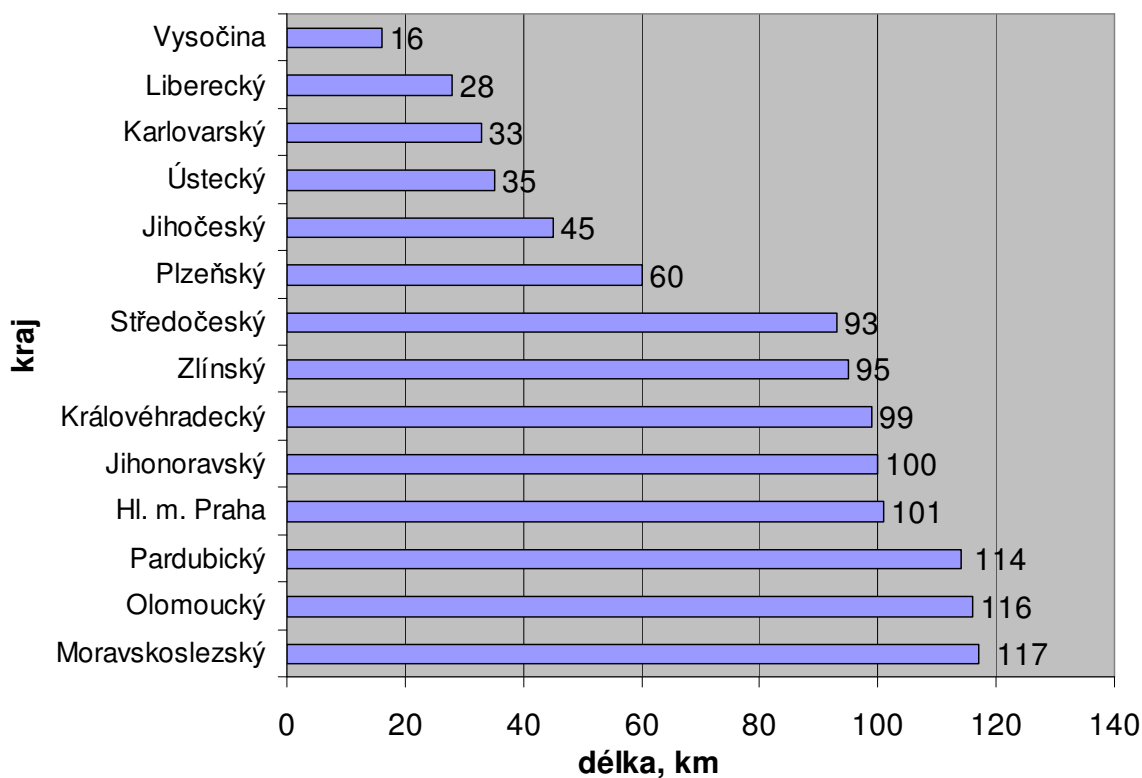
9. 5. 3 Délka cyklotras ve Středočeském kraji

Délka cyklostezek ve Středočeském kraji je 103 km. Z toho 56% je součástí značených cyklistických tras, to se týká hlavně cyklostezek v údolí Rakovnického potoka na páteřních trasách a podél Labe mezi Nymburkem a Velkým Osekem. Tyto cyklostezky jsou vedeny jako samostatné komunikace.

Zbýlých 44% délky cyklostezek není součástí žádné značené trasy, což jsou obvykle kratší cyklostezky sloužící dopravě na území města nebo mezi městem a sousední obcí. Jsou vedeny buď jako samostatné komunikace nebo v přidruženém dopravním prostoru, v několika případech též v hlavním dopravním prostoru jako vyhrazené jízdní pruhy a jednosměrné ulice s obousměrným provozem cyklistů.

Při srovnání s ostatními kraji má středočeský kraj průměrnou délku cyklostezek. Pokud ovšem uvažujeme rozlohu, počet měst a intenzity provozu na silničních komunikacích, je na tom Středočeský kraj velmi špatně.

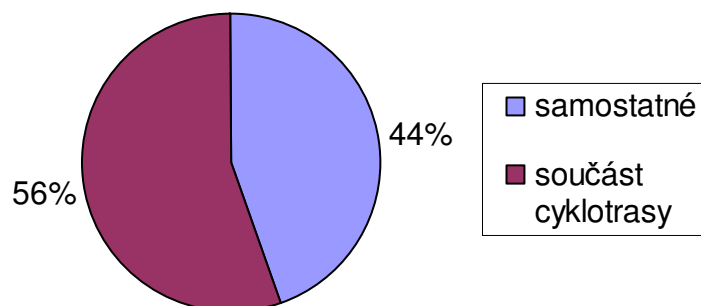
Délka cyklostezek vhodných pro denní dojíždění



Graf 3 – Délka cyklostezek vhodných pro denní dojíždění
Středočeský kraj [online]. 2008 [cit. 2010-02-28]. Generel cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/regionalni-rozvoj/cyklogenerel/>>.

Je nutno zdůraznit, že cyklistické stezky tvoří pouze 1,4 % délky cyklistických tras, což znamená, že převládající část cyklistických komunikací je tedy ryze formálních, sestávajících z dopravního značení a vyznačení v mapě.

Cyklostezky



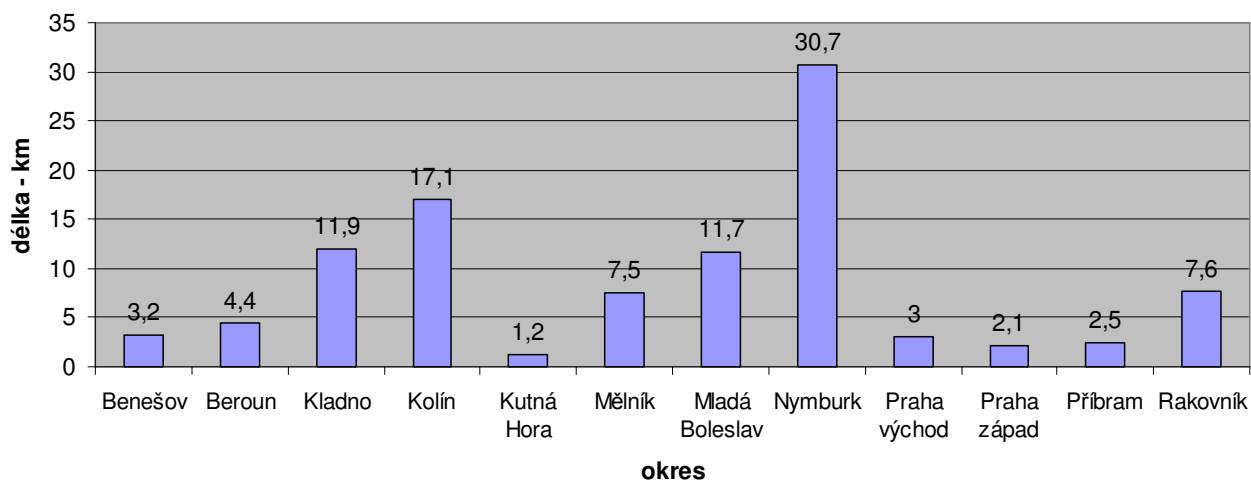
Graf 4 – Cyklostezky ve Středočeském kraji samostatné a součást cyklotrasy

Zdroj: **Středočeský kraj** [online]. 2008 [cit. 2010-02-28]. Generel cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/regionalni-rozvoj/cyklogenerel/>>.

Největší délka cyklostezek je v okrese Nymburk – 31 km a Kolín – 17 km.), dále trasy po obou březích Labe (CT 24 a 0019), které jsou vedeny v několika úsecích po cyklostezkách. Cyklostezky jsou ve větší míře také v Kralupech nad Vltavou, Kladně, Mladé Boleslavi, Dobříši, Příbrami a Regionu Taxis Bohemia. V okresech Praha – západ a Praha – východ, kde je vysoká intenzita provozu motorových vozidel i na mnoha silnicích III. třídy, je zcela nedostatečná délka cyklostezek – 2 km, resp. 3 km.

Nejzdařilejší síť je v Kralupech nad Vltavou, kde cyklostezky tvoří ucelenou páteřní síť jak pro dopravu na území obce tak pro velkou část dálkové cyklistické trasy č. 2.

Délka cyklostezek v okresech



Graf 5 – Délka cyklostezek v okresech Středočeského kraje

Zdroj: **Středočeský kraj** [online]. 2008 [cit. 2010-02-28]. Generel cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/regionalni-rozvoj/cyklogenerel/>>.

10 Labská cyklostezka

Pro tuto diplomovou práci byl vybrán úsek Labské cesty, který vede na území Středočeského kraje. V této kapitole bude představena celá část vedoucí krajem, důraz bude kladen na jednu konkrétní část – Labská cyklostezka „Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a okolí“

Projekt Labské cyklostezky je dle Programu rozvoje územního obvodu Středočeského kraje jedním z klíčových projektů v rámci navržených páteřních cyklostezek. Dle zmíněného dokumentu je dlouhodobým posláním Středočeského kraje zajistit kvalitní propojení Ústeckého a Pardubického kraje právě prostřednictvím zpevněné cyklostezky. Díky nenáročnému rovinnému charakteru území kraje je možné vytvořit kvalitní infrastrukturu. Právě takto rozvinutá infrastruktura je jednou z příležitostí pro budoucí cestovní ruch v okolí cyklostezky. Rozvoj v oblasti cestovního ruchu je patrný zejména v okolí měst Nymburk a Poděbrady, které již dnes Labská cyklostezka propojuje. Během víkendových dnů je tato cyklistická infrastruktura velmi vytížená³⁰ Právě zmíněný úsek Nymburk – Poděbrady je možné dle Aktualizace Generelu cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje považovat za nejkvalitnější úsek cyklistické infrastruktury v kraji.

Labská stezka má označení 24 v některých úsecích je vedena po pravém břehu Labe, v některých po levém. Břehy jsou propojeny lávkami pro pěší a cyklisty. Ve Středočeském kraji začíná cyklostezka v Týnci nad Labem a končí u Štětí. Délka trasy je ve Středočeském kraji přibližně 126 km. Trasa je vedena po zpevněných cestách – 54 km i po nezpevněných cestách – 72 km.

Labská cyklostezka Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a okolí navazuje na úsek stezky Čelákovice zdymadlo – Lázně Toušeň lávka přes řeku Labe a na úsek Kostelec nad Labem Most přes řeku Labe – Mělník ulice Na Hadíku.

³⁰ O vytíženosti Labské cyklostezky v úseku Nymburk – Poděbrady jsem byla informována v rámci rozhovoru s místostarostou Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi.

10. 1 Úsek Čelákovice (zdymadlo) – Městys Lázně Toušeň (lávka přes řeku)

První část cyklostezky se napojuje ve městě Čelákovice na cyklostezku, kterou řeší město Čelákovice a je vedena po levém břehu Labe. Stezka je v současné době v přípravné fázi realizace – stále jsou diskutována variantní řešení pro sporné úseky. Pro dostatečnou šířku cyklostezky bude zapotřebí vykácení několika stromů. Kácení je zde zdůvodněno tím, že se předejde budoucímu poškození cyklostezky kořeny stromů. Dalším problémem v tomto úseku je zejména bažinatý terén a potok, který bude třeba přemostit. Cyklostezka povede až na území Lázní Toušeň, kde se napojí lávkou na brandýskou část stezky.

10. 2 Úsek Kostelec nad Labem (most přes řeku) – Mělník (ulice Na Hadíku)

Tento úsek Labské stezky navazuje na část stezky řešenou Brandýsem nad Labem – Starou Boleslaví vedenou po levém břehu řeky napojením na most, kudy povede po pravé části mostu, kde je v současné době chodník. Po chodníku povede provoz smíšený s chodci. V další části tohoto úseku by bylo možné propojit stezku s městem Neratovice prostřednictvím železničního mostu, který splňuje parametry potřebné pro cyklostezku. Na sledovaném území úseku cyklostezky se již dnes cyklisté pohybují, podél břehu řeky je dostatečný prostor pro výstavbu stezky, jediné problematické místo je v oblasti kde je na druhém břehu řeky areál Spolany Neratovice a.s., nachází se v něm dva mostky, sloužící pro zásobování areálu uhlím. Těmto mostkům se bude třeba vyhnout. Pro stavbu bude také třeba vykácet několik stromů.

Pokud shrneme dva navazující úseky Labské cyklostezky Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a okolí bude v rámci výstavby cyklostezky třeba vykácet některé dřeviny, které by v budoucnu svým růstem poškozovaly těleso cyklostezky. V celých úsecích bude možné vést stezku v šířce 3 m a to odděleně od automobilové dopravy. Problémem může být jednání s majiteli pozemků. Dle zástupců měst je jednáno s majiteli o pronájmu pozemku na dobu určitou a v současné době nevznikly zvláštní požadavky s dotčenými obcemi a majiteli pozemků, které by znemožňovaly realizaci projektu.

10. 3 Labská cyklostezka Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a okolí

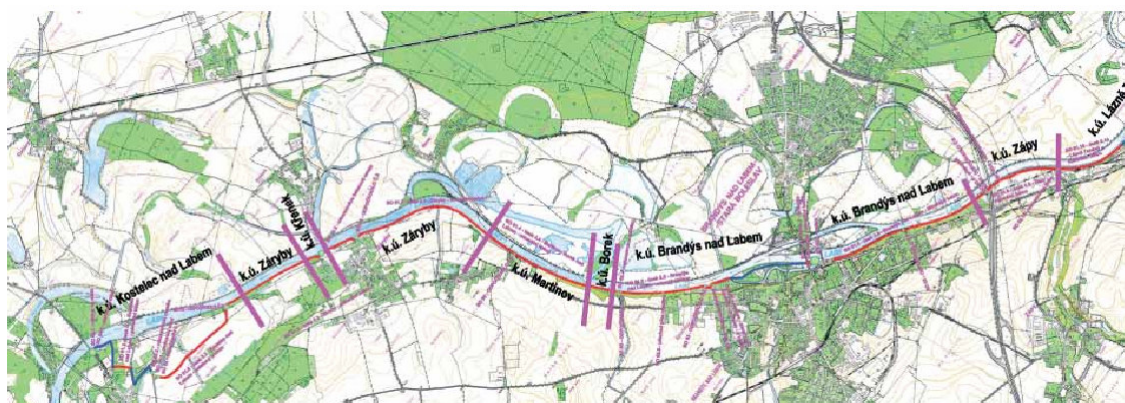
Labská cyklostezka Brandýs nad Labem a okolí je velmi zajímavý projekt v rámci výstavby Labské cyklostezky na území Středočeského kraje. Do projektu se zapojila města Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, Lázně Toušeň, Zápy, Záruby a Kostelec nad Labem. Myšlenka projektu je unikátní a velmi zajímavá – historicky první propojení obcí mimo automobilovou dopravu.

Ve strategickém plánu rozvoje města je v provedené swot analýze zařazen nedostatek napojení cyklostezek na regionální a páteřní stezky. Hrozbou pro město je dle stejné analýzy zvyšující se intenzita dopravy ve městě. Příležitostí města je pak možnost vybudování naučných stezek a cyklostezek. Labská cyklostezka je zmíněna také v oblasti rozvoje cestovního ruchu.

Cílem výstavby Polabské cyklostezky je vytvoření bezpečného a příjemného prostředí pro relaxaci i aktivní odpočinek nejen pro cyklisty a pěší chodce, ale také zdravotně a tělesně postižené.

Polabská cyklostezka by měla mimo výše uvedené funkce propojit město s okolní krajinou. V tomto cíli je uplatňována myšlenka programu „Zelené město“ který má město uveden ve svém strategickém plánu.

Propojení je navrženo podél řeky Labe po pravém břehu. Město Brandýs nad Labem – Stará Boleslav bude propojeno s obcí Lázně Toušeň na jedné straně a s Kostelcem nad Labem na straně druhé. Dopravní propojení sousedících obcí však nebude jediným účelem cyklostezky. Cyklostezka nabídne prostor pro aktivní odpočinek rodin s dětmi, vzdělávací aktivity místních školáků nebo odpočinek návštěvníkům města.



Obrázek – 5 Mapa návrhu vedení trasy Labské cyklostezky v úseku Brandýs nad Labem – Stará Boleslav – Kostelec nad Labem

Zdroj: Labská cyklostezka bude. *Městské listy Brandýsa nad Labem - Staré Boleslavi*. 2009, 7-8 2009, s. 1.

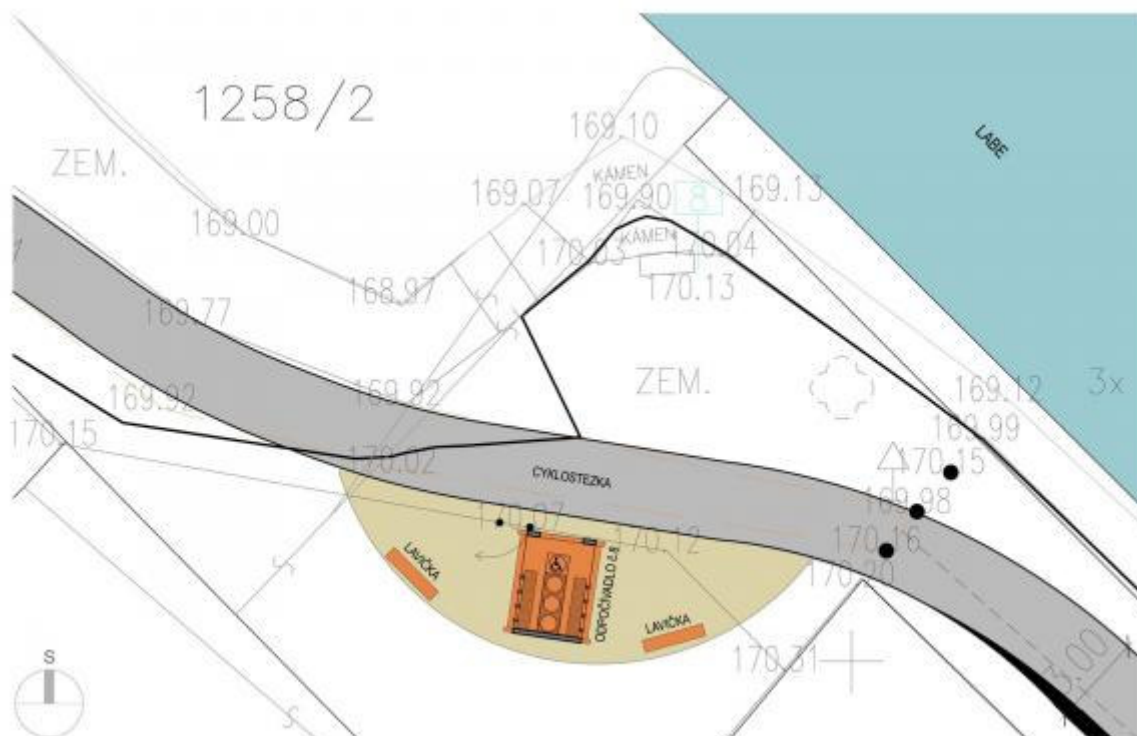
Tato část Labské stezky nebude pouhou stezkou, její funkce bude více než jen dopravní. Projekt stezky, který je v současné době již schválen zastupitelstvem města a je ve fázi výstavby, obsahuje systém deseti zastavení – odpočívadel konstruovaných jako domečky inspirované známou dětskou hrou Člověče, nezlob se. Na každém odpočívadle – stanovišti bude jiný typ herních prvků a bude bodován příslušným bodovým ohodnocením. Smyslem takového systému zastávek je zejména možnost vnímání celé stezky jako interaktivní hry, kterou bude možné hrát vícekrát za sebou.

V úseku Labské cyklostezky Brandýs nad Labem a okolí jsou také komplikované úseky stejně jako v trasách navazujících na tuto stezku. Součástí projektu je tedy krom zastřešených odpočívadel také zbudování mostků a lávek, které komplikované úseky řeší. Jedním z velmi zajímavých řešení komplikovaných úseků je cyklo-rampa, která vede z historického kamenného mostu pod zámek v Brandýse nad Labem. Po této rampě se cyklista dostane pod mosty podél Labe na samotnou stezku.

Dalším unikátním vybavením stezky budou zvukové informační panely. Zajímavostí informačních panelů bude jejich ekologický provoz – jsou vytvořeny technologií ručního pohonu. Návštěvník si za pomoci kliky bude moci spustit zvukovou smyčku ve které se dozví zajímavosti z okolí místa ve kterém se bude nacházet.

10. 3. 1 Stanoviště a odpočívadla na cyklostezce

Na celém úseku sledované cyklostezky bude deset zastavení a odpočívadel inspirovaných hrou Člověče, nezlob se. Na následném obrázku je znázorněno odpočívadlo pohledem shora. Projektem je naplánován půlkruhový půdorys.



Obrázek 6 – Půdorys odpočívadla Labská cyklostezka Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a okolí
Zdroj: **Suncad** [online]. 2010 [cit. 2010-04-11]. Polabská cyklostezka - odpočívadla. Dostupné z WWW: <- <http://www.suncad.cz/suncad/cz/reference/architektura-a-obcanske-stavby/polabska-cyklostezka-odpocivadla-.8/>>.

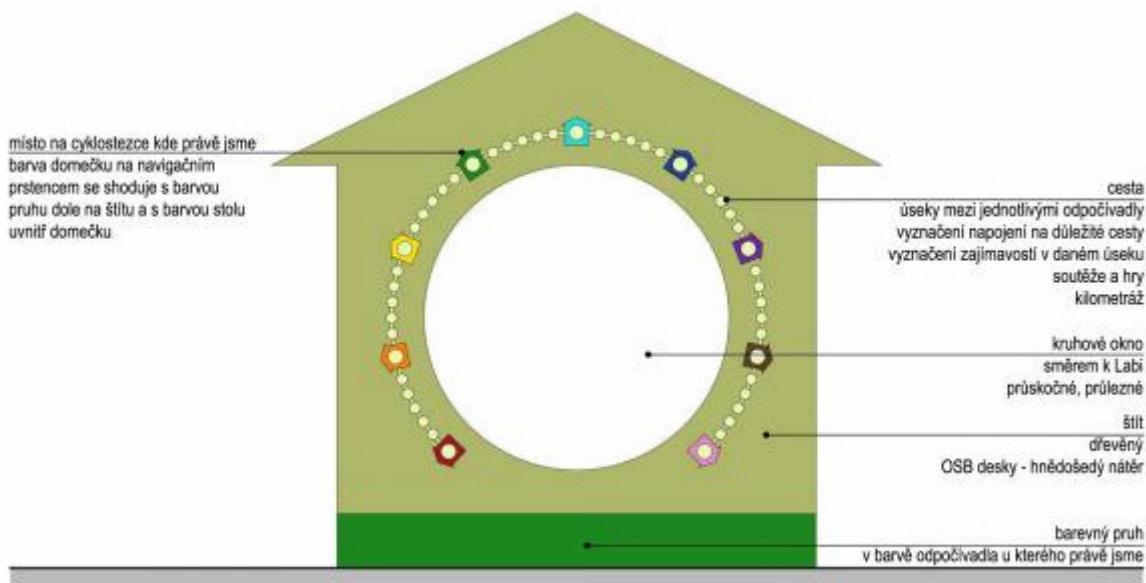
Každé odpočívadlo představuje součást hry prolínající se celou cyklostezkou. Odpočívadlo hraje roli „Domečku“ tedy cíle, kam je třeba dojet. Domeček je zároveň krytým odpočívadlem, které poskytne přístřešek pro uživatele cyklostezky v případě nepřízně počasí. Jak je patrné z tvaru navrženého pro odpočívadlo i zde sloužila společenská hra jako inspirace. Každý domeček slouží zároveň jako stanoviště, ze kterého je možné hru začít. Díky tomuto je možné zahájit hru ze kteréhokoli stanoviště na celém úseku cyklostezky.



Obrázek 6 -Značení „domečku“ v rámci cyklostezky

Zdroj: **Suncad** [online]. 2010 [cit. 2010-04-11]. Polabská cyklostezka - odpočívadla. Dostupné z WWW: <- <http://www.suncad.cz/suncad/cz/reference/architektura-a-obcanske-stavby/polabska-cyklostezka-odpocivadla-.8/>>.

Na každém stanovišti je umístěn obrázek se symbolem všech odpočívadel, který značí, kde se v systému celé hry a také cyklostezky cyklista nachází.



Obrázek 7 – značení všech odpočívadel umístěné na každém odpočívadle

Zdroj: **Suncad** [online]. 2010 [cit. 2010-04-11]. Polabská cyklostezka - odpočívadla. Dostupné z WWW: <- <http://www.suncad.cz/suncad/cz/reference/architektura-a-obcanske-stavby/polabska-cyklostezka-odpocivadla-.8/>>.

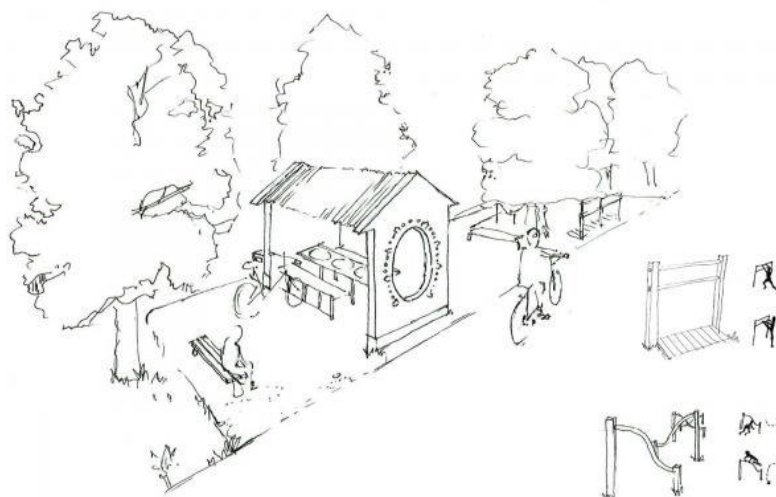
Každý člen výpravy – na naší ukázce se jedná - o rodinu může představovat jednu barevnou figurku. Rodinný výlet se tak dá obohatit i o soutěžní prvek, ze kterého se těší celá rodina.



Obrázek 8 - aplikace hry na reálné hráče

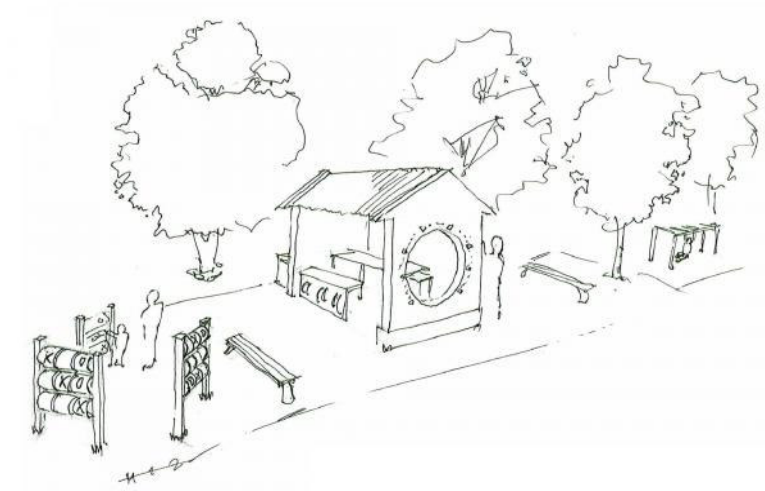
Zdroj: **Suncad** [online]. 2010 [cit. 2010-04-11]. Polabská cyklostezka - odpočívadla. Dostupné z WWW: <- <http://www.suncad.cz/suncad/cz/reference/architektura-a-obcanske-stavby/polabska-cyklostezka-odpocivadla-.8/>>.

Na následujícím obrázku je skica budoucí podoby cyklostezky s již vystaveným odpočívadlem/stanovištěm. Ze skici je patrné, že na doprovodnou infrastrukturu bude navazovat další možnost relaxace zejména pro menší děti – systémy dětských hřišť.



Obrázek 9 – Skica budoucí podoby cyklostezky s odpočívadlem 1

Zdroj: **Suncad** [online]. 2010 [cit. 2010-04-11]. Polabská cyklostezka - odpočívadla. Dostupné z WWW: <- <http://www.suncad.cz/suncad/cz/reference/architektura-a-obcanske-stavby/polabska-cyklostezka-odpocivadla-.8/>>.



Obrázek 10 – Skica budoucí podoby cyklostezky s odpočívadlem 2

Zdroj: **Suncad** [online]. 2010 [cit. 2010-04-11]. Polabská cyklostezka - odpočívadla. Dostupné z WWW: <- <http://www.suncad.cz/suncad/cz/reference/architektura-a-obcanske-stavby/polabska-cyklostezka-odpocivadla-.8/>>.

10. 3. 2 Cílová skupina uživatelů

Při přípravě návrhu projektu této části stezky vycházelo město nejen z Programu rozvoje územního obvodu Středočeského kraje a jeho priority v oblasti cyklo dopravy na propojení cyklostezek s dalšími kraji, jak bylo uvedeno výše. Dalším důležitým faktorem pro rozvoj cyklostezky byla také blízkost hlavního města Prahy. Brandýs nad Labem – Stará Boleslav je propojena s hlavním městem pomocí rychlostní silnice R10 (trasa Praha – Mladá Boleslav – Turnov)³¹ a dálnice D11 (trasa Praha – Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov – státní hranice s Polskem)³². Díky tomuto propojení je možné dopravit se z Prahy – Černého Mostu do Brandýsa nad Labem za necelých 10 minut při využití osobního automobilu a za 15 minut při využití městské hromadné dopravy. Toto zjištění výborného a rychlého spojení s hlavním městem vedlo tvůrce projektu k myšlence využití stezky také pro volný čas obyvatel hlavního města – zejména pak části Černý most.

Druhou skupinou uživatelů jsou místní obyvatelé města Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi. Pro tuto skupinu bude cyklostezka představovat zejména možnost relaxace a aktivního odpočinku v přímé blízkosti jejich bydliště.

³¹ *Rychlostní silnice R10* [online]. 2010 [cit. 2010-03-26]. Dálnice - Silnice.cz. Dostupné z WWW: <<http://www.dalnice-silnice.cz/R/R10.htm>>.

³² *Dálnice D11* [online]. 2010 [cit. 2010-03-26]. Dálnice - Silnice.cz. Dostupné z WWW: <<http://www.dalnice-silnice.cz/D11.htm>>.

Pro obyvatele sousedních obcí jejichž katastrálním území bude cyklostezka vedena představuje trasa možnost dopravy a spojení s okolními obcemi zcela odděleně od automobilové dopravy. Výrazně se tak sníží riziko střetu cyklisty s automobilem, které vzhledem k silné automobilové dopravě ve sledovaném území je poměrně vysoké.

10. 3. 3 Financování projektu

Město Brandýs nad Labem – Stará Boleslav využilo možnosti financování projektu z prostředků Evropské unie. Po dvou letech intenzivní práce na projektu byla žádost o podporu z evropských strukturálních fondů na základě rozhodnutí Regionální rady Regionu soudržnosti Střední Čechy schválena.

V rámci Regionálního operačního programu Střední Čechy získalo město dotaci v celkové výši 50 980 360, 22 Kč. Tato částka pokryje 92, 5 % celkových nákladů projektu. Zbylé náklady tedy 4 133 542,73 Kč si rozdělí mezi sebou obce Lázně Toušeň, Zápy, Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, Záruby a Kostelec nad Labem.

Výše uvedené náklady jsou již s DPH, vzhledem k financování projektu z ROP jsou náklady uváděny již bez DPH. V následující tabulce jsou uvedeny náklady na cyklostezku.

10. 3. 3. 1 Náklady na výstavbu cyklostezky Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a okolí

Objekty cyklostezky	Náklady v Kč
nástup na most	1 093 050,74
rekonstrukce mostku - k.ú. Kostelec n/L	1 197 478,38
rekonstrukce betonové rampy	328 976,12
rekonstrukce mostku - k.ú. Branýs n/L	174 114,51
přechod přes mokřinu	226 546,51
posunutí náplavky	293 780,76
Rampa	4 655 712,80
Poropustek	181 086,09
rekonstrukce asfaltového povrchu	986 415,44
rekonstrukce lávky	1 374 380,45
Celkové náklady na objekty cyklostezky	10 511 541,80
Cyklostezka - trasa	36 673 048
Náklady celkem	47 184 589,80

Tabulka 8 – Náklady na výstavbu cyklostezky Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a okolí
Zdroj: MARTÍNEK, Jaroslav; KALA, Luboš; ČARSKÝ, Jiří Detailní rozbor nákladů 4 vybraných projektů. In *Průběžná zpráva – aktivita AE0919 část II. – Technologie konstrukcí cyklistických tras a komunikací – II. Etapa*. Praha : Centrum dopravního výzkumu ČVUT, leden 2010 [cit. 2010-03-27]. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz/file/4-3-technologie-konstrukci-cyklistickych-tras-a-komunikaci/>>.

Samotná výstavba cyklostezky o délce 10,573 Km má kalkulované náklady 36 673 048 Kč. Další částí rozpočtu jsou náklady na jednotlivé objekty cyklostezky, ty celkem činí 10 506 739,79 Kč.

Do ceny cyklostezky nejsou zahrnuty náklady na odpočívadla, která činí 3 271 107 Kč. V těchto nákladech není zahrnut klasický mobiliář, jako jsou lavičky, odpadkové koše a stojany na kola. Náklady jsou spojeny s výstavbou dřevěných domků, které slouží jako odpočívadlo s přístřeškem a zároveň jako stanoviště pro hru Člověče, nezlob se.

Dalším nákladem, který není započítán do projektu labské cyklostezky je výstavba dvou parkovacích ploch. Plochy budou vybudovány v blízkosti cyklostezky tak, aby umožňovaly zaparkování devíti aut na brandýském úseku stezky a osmi aut v úseku kosteleckém. Dohromady tedy zajistí doprovodná infrastruktura 17 nových parkovacích stání pro budoucí uživatele cyklostezky. Náklady kalkulované na výstavbu parkovišť činí 385 134,- Kč.³³

³³ MARTÍNEK, Jaroslav; KALA, Luboš; ČARSKÝ, Jiří Detailní rozbor nákladů 4 vybraných projektů. In *Průběžná zpráva – aktivita AE0919 část II. – Technologie konstrukcí cyklistických tras a komunikací – II. Etapa*. Praha :

10. 3. 4 Realizace projektu

Vzhledem k finančnímu rozsahu projektu byla na realizátora stavebních prací i designu odpočívadel vypsána veřejná obchodní soutěž. Za účelem snížení administrativních nákladů na konání veřejné obchodní soutěže bylo z přihlášených nabídek vylosováno pět uchazečů o veřejnou zakázku. Tito uchazeči byli vyzváni, aby předložili své cenové nabídky na realizaci projektu, ze kterých bylo následně vybráno. Společnost, která získala zakázku na výstavbu Labské cyklostezky v daném úseku je společností, která má sídlo v regionu. Designové studio zpracovávající návrhy odpočívadel a zastavení má sídlo v hlavním městě Praze.

Novostavba cyklostezky je liniovou stavbou o délce 10,53 km. Zastavěná plocha v rámci celé výstavby cyklostezky je 31 738 m². Šířka stezky se pohybuje v rozmezí 1,5 – 3,5 m. Celá délka cyklostezky má celkem deset úseků.³⁴ Pro výstavbu jednotlivých úseků byly použity dvě různé technologické úpravy povrchu a to minerální beton a asfaltový povrch. Využití minerálního betonu je pro cyklostezky vhodné, pokud je podélný sklon cyklostezky od 3 do 8 %³⁵. Právě tato ekologicky šetrnější technologická úprava byla využita v osmi z deseti úseků cyklostezky. V některých úsecích dochází ke křížení cyklostezky se sítí elektronických komunikací (SEK) a se sítěmi společnosti O2, v těchto úsecích je povrch cyklostezky - minerální beton či asfalt nahrazen rozebíratelným povrchem.

Výběr pozemků po kterých je cyklostezka vedena byl proveden s ohledem na vlastnické vztahy – zejména se jedná o pozemky ve vlastnictví státu Česká Republika, případně o pozemky, které má ve správě Povodí Labe a.s. nebo pozemky obecní v jednotlivých katastrálních území obcí přes něž je cyklostezka projektována. Všechny pozemky jsou v nájemním vztahu k zadavateli projektu – tedy k městu Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, které je má pronajaty na základě nájemní smlouvy na dobu deseti let.

³⁴ MARTÍNEK, Jaroslav; KALA, Luboš; ČARSKÝ, Jiří Detailní rozbor nákladů 4 vybraných projektů. In *Průběžná zpráva – aktivita AE0919 část II. – Technologie konstrukcí cyklistických tras a komunikací – II. Etapa*. Praha : Centrum dopravního výzkumu ČVUT, leden 2010 [cit. 2010-03-27]. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz/file/4-3-technologie-konstrukci-cyklisticky-tras-a-komunikaci/>>.

³⁵ *Minerální beton pro parkové chodníky i účelové komunikace* [online]. 23. 2. 2004 [cit. 2010-03-27]. Zahrada web. Dostupné z WWW: <http://www.zahradaweb.cz/informace-z-oboru/verejna-zelen/Mineralni-beton-pro-parkove-chodniky-i-ucelove-komunikace__s517x42101.html>.

Realizace projektu započala v červenci 2009 s plánovaným ukončením na jaro 2010. Současný stav výstavby³⁶ napovídá tomu, že projekt bude řádně dokončen v termínu – tedy dva roky od zahájení.

³⁶ Současný stav byl zhodnocen místním šetřením v měsíci březnu 2010 autorem práce.

11 Vliv Labské cyklostezky na vybraná území

V této kapitole budou naznačeny možnosti, které jsou v současné době potenciálem v oblasti cestovního ruchu pro dvě vybraná města – Brandýs nad Labem – Starou Boleslav a Lázně Toušeň. V městě Brandýse nad Labem – Staré Boleslavi se jedná zejména o místní zámek a projekt Labské promenády, který navazuje na zmiňovanou cyklostezku. Další možností jsou pak slavnosti Svatého Václava konané každoročně u příležitosti dne české státnosti. V městyse Lázně Toušeň jsou potenciálem zejména místní slatinné lázně, každoroční lázeňské slavnosti konané u příležitosti výročí založení místních lázní a rovinná příroda vhodná k dalším procházkám a houbaření. Dále u každé obce bude posouzena nabídka ubytování a její orientace na cyklistiku.

11.1 Brandýs nad Labem – Stará Boleslav

11.1.1 Labská promenáda

Díky myšlence Labské cyklostezky se zastupitelé města rozhodli využít možnosti, které město nabízí v oblasti dopravy a řeky samotné a rozšířili myšlenku Labské cyklostezky i do projektu Labská promenáda.

Propojení a dokončení komunikačního systému města podél levého břehu řeky Labe by mělo navazovat právě na Labskou stezku – bude tedy sloužit jak pro pěší, tak pro cyklisty. Do projektu spadá také rozsáhlá revitalizace lesoparku Ostrůvek a také rekonstrukce zámecké zahrady. Jaké budou pro město přínosy? Zejména se jedná o zlepšení přírodního zázemí města a rekreační možnosti obyvatel. Odpočinkovou zónu by mohli využívat nejen místní obyvatelé, ale také návštěvníci města. Náklady projektu jsou odhadovány na 200 milionů Kč. Vzhledem k rozsahu nákladů je i v tomto projektu, stejně jak tomu bylo u Labské cyklostezky prostor pro financování z prostředků EU. Další možnosti financování představuje městský rozpočet.

Projekt se skládá ze šesti samostatných částí.

První částí projektu je komunikační propojení mezi labským břehem a ulicí Jiskrova. V této části se počítá s napojením na cyklostezku z Toušene a využitím teras, které jsou v současné době užívány zahrádkáři. Pro obnovení v minulosti existující cesty, avšak bez vložení strmých schodišť. Je naplánován minimální technický sklon stoupání,

tak aby zde byla možná jízda s kočárkem, nebo invalidního vozíku. Kromě vytvoření dokonalého odpočinkového a vyhlídkového místa se zde počítá také se zapojením studentů a místních spolků do aktivního využití této části například pro petanque, pikniky a další odpočinkové aktivity.³⁷

V druhé části projektu bude propojena část první a třetí a to vytvořením branky v historické kamenné zdi.

Třetí část projektu zahrnuje rekonstrukci zámecké zahrady. Tato část je nejnáročnější a zcela odlišná od ostatních částí. Odlišnost je zde zapříčiněna zejména nutností průběhu v souladu s obnovou stavebních památek. Výstupem této fáze projektu je nejen rekonstruovaná zámecká zahrada, ale také vznik informačního systému, který provede návštěvníka zámeckou zahradou, seznámí jej s možností návštěvy zámku a vyvede ho k Labi – Labské cyklostezce.

Čtvrtá část by po dokončení měla propojovat všechna výše uvedená místa. Výhodou této části je zejména využití stávajících cest ve většině trasy. Problémem této části je překonání výškového rozdílu mezi historickým mostem a břehem řeky Labe. Vzhledem k tomu, že celý projekt je plánován jako možnost odpočinku pro občany je velmi žádoucí až nezbytné aby byl přístupný také pro kočárky či invalidní vozíčky. Ve zmíněné části bude vybudováno schodiště, ale je zde ponechána také možnost realizace výtahu pro vozíčkáře, případně rampy pro kola či kočárky.

Pátou částí projektu je takzvaný Ostrůvek. Na tuto část je již zpracována studie proveditelnosti, která byla financována převážně z prostředků Ministerstva životního prostředí. Odhadované náklady jsou zde ve výši 26 milionů Kč. Kromě péče o zeleň, vyhledávání nových památných stromů a dalších činností navrhuje studie proveditelnosti logistickou síť cest a komunikací pro cyklisty i in-line bruslaře. Tato síť by měla být napojena právě na Labskou cyklostezku. V plánu je zde také umístění víceúčelového altánu a pobytového mola s restaurací. Dále zde vznikne písečné přírodní solárium s přívozem na boleslavskou stranu – směrem na Proboštská jezera. Součástí je také dětské hřiště a informační systém, mobiliář a veřejné osvětlení. Důležitým spojovacím prvkem je také lávka přes bývalý mlýnský náhon směrem k Zárybům.

³⁷ *Informační portál Brandýs nad Labem* [online]. 8. 3. 2007 [cit. 2010-03-14]. Představujeme projekty: Labská promenáda. Dostupné z WWW: <<http://www.brandysboleslav.cz/web/clanky/?clanek=1763>>.

Poslední část Labské promenády počítá s lávkou přes kanál na špičce Ostrůvku, která bude pokračovat cestou kopírující labský břeh s odbočkou ke Světici a dále bude pokračovat až do Záryb, kde naváže na existující Labskou cyklostezku do Kostelce nad Labem. Počítá se s revitalizací prostoru studánky u Světice, úpravy terénu, dřevin, drobné úpravy architektury a doplnění vhodným mobiliářem.

Na záměru projektu se v současné době stále pracuje, ukončení je plánováno v roce 2010. V rozpočtu města v roce 2009 jsou již náklady na záměry projektu zahrnuty. Náklady tvoří zejména zpracování projektových dokumentací, rámcových rozpočtů a vydání územních a stavebních povolení.³⁸

Projekt Labské promenády je výrazným doplněním projektu Labské cyklostezky. Díky promenádě dosáhne město propojení cyklostezky s městem. Propojením obou projektů dojde ke zvýšení komfortu nejen obyvatel města Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi, ale také obyvatel sousedních obcí, kteří se budou moci dopravovat na kole nebo pěšky mimo automobilovou dopravu blíže do centra města.

Další příležitostí, která vznikne je příležitost pro drobné podnikatele. Restaurační zařízení, které je v projektu plánované nebude hrazeno z veřejných zdrojů. Představuje tak příležitost pro místní podnikatele.

Propojení Labské cyklostezky s Labskou promenádou představuje také zvýšení atraktivity města v oblasti cestovního ruchu. Tato možnost je atraktivní z hlediska propojení města s nedalekými Lázněmi Toušev.

11. 1. 2 Zámek

Díky cyklostezce bude umožněna další odpočinková aktivita nejen pro místní obyvatele. Možnost projížďky na kole s rodinou či přáteli, nebo procházky končící v zámecké zahradě přímo vybízí k návštěvě zámku. Historie Brandýského zámku sahá do počátku 14. století, kdy zde byla postavena tvrz na ochranu říčního přechodu na důležité pražskolužické obchodní cestě. Později se tvrz rozrostla na hrad, ze kterého se však zachovala jen část věže. Na zámku pobývali například císař Ferdinand I a Maxmilián I. Největší rozvoj zámek zažil za vlády Rudolfa II, který na zámku pobýval.

³⁸ *Informační portál Brandýs nad Labem* [online]. 8. 3. 2007 [cit. 2010-03-14]. Představujeme projekty: Labská promenáda. Dostupné z WWW: <<http://www.brandysboleslav.cz/web/clanky/?clanek=1763>>.

Po válce byl zámek vyvlastněn poslednímu českému králi a císaři Karlovi I. a jako konfiskát československé republiky byl připravován k přestavbě na letní sídlo prezidenta Masaryka. Konečné rozhodnutí však upřednostnilo Lány. Zámek byl pak předán do užívání státní správě lesů, která zde sídlila až do roku 1995. Nyní je tato významná renesanční památka v majetku města, je postupně zachraňována z bídneho stavebního stavu a zpřístupňována veřejnosti. Město má v zámku reprezentační sály, kde je možné uskutečnit svatbu, koncert či seminář. Od roku 2004 je v původních císařských pokojích otevřena historická expozice, zpřístupněna je také Toskánská knihovna Národního muzea a expozice Vojenského historického ústavu – můžeme na zámku najít ukázky starých zbraní a uniforem vypovídajících o slavné vojenské historii tohoto místa.

Vzhledem k možnosti stravování v zámecké restauraci je tato památka velmi vhodným turistickým lákadlem. Pro využití propojení s cyklostezkou a Labskou promenádou bude zapotřebí zajistit dostatečnou doprovodnou infrastrukturu – zejména pak stojany na kola v blízkosti zámku, tak aby byl návštěvníkům zajištěn potřebný komfort.

Příjmy ze vstupného jsou příjmem města Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi. Vyšší příjmy ze vstupného tak mohou pomoci při financování dalších aktivit spojených s propagací městského cestovního ruchu.

11. 1. 2. 1 Příjmy města Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi 2005 – 2009 (v tis. Kč)

Příjmy	2005	2006	2007	2008	2009
Zámek – vstupné, propagační předměty	258	310	389	418	350
Pronájmu zámku	63	776	788	548	550

Tabulka 9 – Příjmy města Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi 2005 – 2009
Zdroj: Zdroj: Brandýs nad Labem – Stará Boleslav[online]. 2004 [cit. 2010-04-11]. Rozpočet.
Dostupné z WWW: < www.brandysko.cz/stranka-18-k118.html >.

Město Brandýs nad Labem – Stará Boleslav získává příjmy nejen ze vstupného na zámek, ale také z pronajímání sálu v přízemí zámku pro svatby, semináře a jiné akce.

Je samozřejmé, že provoz zámku je mnohonásobně dražší, než co může pokrýt vstupné či nájemné na zámku. Na druhou stranu propagací zámku je možné do města

přilákat návštěvníky, kteří zde nakoupí suvenýry, zajdou na oběd či večeři a dají tak možnost výděleku místním obyvatelům provozujícím cukrárny či restaurační zařízení.

11. 1. 3 Sakrální turistika

Město Brandýs nad Labem – Stará Boleslav je nazýváno též městem Svatého Václava. V Čechách není mnoho míst tak významně spjata s počátky českého státu a s tradicí křesťanské víry. Stará Boleslav je považována za duchovní střed Čech. Právě zde byl zavražděn kníže Václav. Boleslav si oblíbil i Karel IV., který byl velkým ctitelem svatého Václava. V Boleslavi slavil eucharistii i arcibiskup Arnošt z Pardubic. V Brandýse pobýval také kronikář Kosmas i jezuitský historik a obránce české řeči Bohuslav Balbín.

11. 1. 3. 1 Svatováclavská pouť

Na území Staré Boleslavi se každoročně koncem září konají Svatováclavské slavnosti.

V dnešní době je Stará Boleslav spojena zejména s příležitostí Svatováclavské pouti, kdy přijíždí spolu s představiteli církve a státu tisíce poutníků i dnes, aby se poklonili ostatkům svatého Václava a uctili tak jeho památku.³⁹

Tradice Národní Svatováclavské pouti byla obnovena městem, římskokatolickou církví, Českou biskupskou konferencí, Kapitulou sv. Kosmy a Damiána a farnostmi Brandýsa nad Labem a Staré Boleslavi v roce 2003. Každoročně se v rámci Svatováclavské pouti koná na Mariánském náměstí bohoslužba, které předsedá pražský arcibiskup.

11. 1. 4 Ubytování ve městě

Vzhledem k možnosti využití cyklostezky jako turistické atrakce je třeba zhodnotit město také z pohledu základních služeb pro turisty, tedy ubytování a informačních služeb. Na území města Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi nalezneme různé kategorie ubytování – hotel, penzion, ale také ubytovnu či kemp. Ve třech hotelích, které nabízejí své

³⁹ Mučednickou smrt Přemyslovce Václava ve Staré Boleslavi popisují legendy Kristiánova, Gumpoldova, vypráví o ní císař Karel IV., a tato doba úsvitu dějin českého státu je velkou výzvou i pro historiky současnosti. Nejčastěji se vypráví, jak kníže Václav přijíždí na návštěvu k svému bratru Boleslavovi, i přes varování přátel zůstává na noc a v pondělní ráno 28. září roku 929 nebo 935 je zavražděn Boleslavem a jeho lidmi cestou na ranní bohoslužbu u dveří kostelíka sv. Kosmy a Damiána.

služby návštěvníkům je třeba ocenit, že umožňují ubytování za velmi příznivé ceny – průměrná cena pokoje se snídaní se pohybuje kolem 1 000 Kč za čtyři osoby. Kladem je též možnost ubytování se psem. Nedostatky, které byly zjištěny dotázaním na recepci jsou zejména malé, nebo žádné množství propagačních a informačních materiálů o městě a okolí, a nemožnost vypůjčení kola. V jediném ze tří hotelů na území města byla možnost zapůjčení in-line bruslí. Každý hotel pak nabízel – v rámci poskytování turistických informací možnost využití internetu na recepci.

Ubytování v penzionu nabízí dva subjekty. Jeden penzion má svou nabídku zacílenou také na cyklisty. Ve svých službách nabízí možnost kryté a uzamykatelné úschovny kol, možnost vyprání a usušení oblečení a výstroje do 24 hodin. Dále je v prostoru penzionu možnost jednoduché opravy kol, zakoupení velkého množství turistických map okolí a informačních materiálů. Není však možné zapůjčení kola. Cena ubytování za jednu noc se snídaní se v penzionech pohybuje v rozmezí 700 – 1000 Kč za noc.

Největší zastoupení mají na území města ubytovny – jsou celkem čtyři. Tato kategorie je nižším standardem pro ubytování – v ubytovnách jsou nabízeny pouze základní služby – tedy pokoj a sociální zařízení. Každá ze čtyř ubytoven je vybavena kuchyní, nenabízí tedy připravenou snídani v rámci služeb. Nevýhodou je zejména absence jakýchkoli informačních materiálů, obtížnější rezervace a získání informací o ubytování a také nemožnost úschovy či vypůjčky kol.

Pro letní ubytování v chatkách či stanech je na území města možnost ubytování v jednom kempu. Výhodou kempu je jeho poloha – nachází se v bezprostřední blízkosti Proboštských jezer, která jsou v létě hojně využívána k rekreaci. V současné době prochází kemp postupnou rekonstrukcí a jeho služby se v budoucnu mají zlepšovat. V době šetření⁴⁰ nebyly v kempu poskytovány informační materiály, kola bylo možné v kempu mít, avšak nebyl pro ně vymezen zvláštní prostor. Kemp nabízí ubytování v chatkách v cenové relaci 500 – 750 Kč za chatku pro čtyři osoby a místo pro stan za 90 Kč za noc.

Pokud zhodnotíme veškeré ubytovací možnosti města Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi je třeba říci, že nabídka je poměrně široká. Ubytování je cenově dostupné ve

⁴⁰ Šetření dotazování probíhalo v ubytovacích zařízeních na území měst Brandýs nad Labem a Lázně Toušeň v červenci 2009.

všech nabízených kategoriích. Obecnou nevýhodou až na výjimku jednoho penzionu je absence zacílení na cyklisty a nízká kvalita nabízených propagačních a informačních materiálů.

11. 2 Lázně Toušeň

11. 2. 1 Lázeňský komplex - Lázně Toušeň

Obec, jak je již patrné z jejího názvu má na svém území lázně. Tyto lázně, které se specializují na pohybovou soustavu, jsou již dnes oblíbené nejen u místních obyvatel, ale také u návštěvníků města, kteří sem dojíždí za ambulantními procedurami. Hlavní nabídku léčebného zařízení tvoří koupel v sirnoželezité slatině z vlastního ložiska „Labiště“ u Čelákovic.

Kromě slatinných koupelí a zábalů nalezneme v lázních i všechny „běžné procedury“ zejména přísadové, perličkové a vířivé koupele, vodoléčbu, masáže, elektroléčbu, rehabilitační cvičení a další. Lékařské služby jsou poskytovány na vysoké úrovni lázeňské medicíny. Léčebný tým dosahuje výborné výsledky zejména při léčbě artróz a Bechtěreovy choroby.⁴¹

Lázně jsou tvořeny komplexem budov v uzavřeném oploceném areálu s vlastním lázeňským parkem, který přiléhá k budovám spolu s lázeňskou kolonádou. Díky soukromí, které nabízí uzavřený areál jsou lázně výborným místem k posezení a relaxaci. Ubytovací kapacita zařízení je 80 lůžek, lázně však umožňují i nadstandardní ubytování pro náročnou klientelu prostřednictvím dvou nově vystavěných apartmánů. V areálu je také nekuřácká kavárna s kapacitou 40 míst.

Lázně jsou umístěny v centru obce, jejich pozice je vhodná k pěším procházkám a cykloturistice. Právě lázeňská péče a služby poskytované v léčebném zařízení jsou atraktivním důvodem pro návštěvu místa v rámci cestovního ruchu.

Ubytování v obci je výrazným nedostatkem. Jediná možnost ubytování přímo v obci je v rámci lázeňského komplexu. Zde je však problematické získat pokoj v souvislosti s komplexní lázeňskou léčbou – pokoje jsou téměř vždy plně obsazeny pacienty.

Propojení s Brandýsem nad Labem, který jak je uvedeno výše nabízí poměrně dostatečné množství ubytovacích kapacit je pro město velmi příznivé. Labská cyklostezka umožní návštěvníkům spojit příjemnou procházku s návštěvou léčebných procedur. Obě

⁴¹ Lázně Toušeň [online]. 2003 [cit. 2010-03-23]. Léčebné procedury. Dostupné z WWW: <http://www.slatinnelaznetousen.cz/www/JAZYK/cs/cs_3.html>.

města tak mohou těžit z cestovního ruchu. Lázně Toušeň nabízí příjemné občerstvení v místních cukrárnách a vinárnách, které jsou zařízeny na velmi vysoké úrovni a Brandýs nad Labem – Stará Boleslav nabídne ubytování v takové kvalitě, která bude požadována od hotelu, přes rodinnější prostředí penzionu až po levnou možnost ubytovny.

11. 2. 2 Lázeňské slavnosti

Městys Lázně Toušeň pořádá na svém území zajímavé kulturní akce. Jednou z nich jsou také Toušeňské lázeňské slavnosti, které jsou každoročně pořádány u příležitosti výročí založení místních lázní. Ve dni slavností probíhá řada kulturně-společenských akcí a pravidelně je pořádán staročeský jarmark. Dopolední část programu je vždy věnována dětem. Právě v této části programu by mohla figurovat labská cyklostezka. Díky zajímavému a nápaditému provedení, které již bylo popsáno výše, cyklostezka přímo vybízí k využití pro kulturně-sportovní akce nejen pro děti, ale také pro rodiče.

Lázně Toušeň nabízí široké možnosti pro sportovní i relaxační aktivity nejen pro obyvatele městyse, ale také pro návštěvníky. Nedostatkem je již výše zmíněný nedostatek ubytovacích kapacit. Předností je pak malebné okolí obce, možnost relaxace v lázeňském komplexu a to nejen dlouhodobější terapií, ale zejména ambulantně. Město může těžit z budoucí cyklostezky zejména jeho polohou. Restaurační a kavárenská zařízení jsou zde na vysoké úrovni, nabízí služby, které využije každý, kdo se vydá na procházku po příjemné a dopravou nerušené cyklostezce.

12 Možnosti rozvoje vybraných území Středočeského kraje v souvislosti s Labskou cyklostezkou

V této kapitole budou zhodnoceny dosavadně popsané informace o části Labské cyklostezky Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a okolí. Uvedeny budou i další možnosti využití cyklostezky pro místní obyvatele, návštěvníky ale také například školáky místních základních a středních škol. Nezávisle bude zhodnocena připravenost sledovaných měst na provoz cyklostezky a v závěru budou nastíněna možná řešení zjištěných nedostatků.

12. 1 Brandýs nad Labem – Stará Boleslav

Labská cyklostezka nepochybně zvýší kvalitu života místních obyvatel ve městě Brandýs nad Labem – Stará Boleslav.

12. 1. 1 Dopravní hledisko

Z dopravního hlediska je dle zastupitelů města odhadováno snížení dopravy v ranní a odpolední špičce v centru města až o 10 %. Snížení je odhadováno na daná procenta zejména proto, že do města dojíždí velké množství pracovníků z okolních obcí, navíc cestovní rychlost kola je srovnatelná s rychlostí automobilu v dopravní špičce – pohybuje se mezi 15 – 25 km za hodinu. Argumentem, pro efektivnost pohybování se po městě právě na kole je například i strategie kurýrních služeb, které pro svou činnost využívají právě cyklistickou dopravu.

V dopravním využití cyklostezky bude třeba zajistit jejím potenciálním uživatelům takový servis, aby cyklostezku k dopravě využili raději než dopravu automobilem. Nedostatky, které cyklisté vnímají jako problém pro dopravu na kole jsou zejména neprovázanost cyklostezek, nedostatek míst s bezpečným parkováním kol a v neposlední řadě také nevhodné podmínky na pracovišti – chybějící sprchy, místo na převlečení a bezpečné odložení kola⁴². Hlavním problémem je však dle výsledku zveřejněných na Konferenci Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR nízký subjektivní pocit bezpečnosti cyklistů a to zejména na komunikacích využívaných spolu s motoristy.

⁴² *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. 2007 [cit. 2010-03-27]. Bezpečnost a statistické údaje. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz/file/6-3-5-bilova-a-kol-cdv-bezpecnost-cyklisticke-dopravy-vybrane-priklady-z-cr-a-ze-zahranici/>>.

Další při využití dopravy je doprava školáků na druhý stupeň základních škol a do středních škol a gymnázia. Vzniklá cyklostezka umožní školákům bezpečný přejezd z jejich trvalého bydliště do Brandýsa nad Labem. Konec cyklostezky v Brandýse je tvořen rampou po které cyklisté vystoupají k dolní části zahrady zámku, odtamtud je již možná doprava pěšky pouze s vedením kola, případně tedy jízda na kole ve společném prostoru s automobilovou dopravou.

Pro děti školního věku a dorost bude cyklostezka sloužit jako možnost dopravy do sportovních kroužků a oddílů, které na území Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi provozují svou činnost.

Možností rozvoje cyklistické dopravy ve městě je též využití možnosti Bike&Ride. Jak bylo uvedeno město Brandýs nad Labem – Stará Boleslav je od části hlavního města Prahy Černého mostu vzdáleno pouhých 15 min při využití MHD. Terminál MHD, na který pravidelně zajíždí linka pražské hromadné dopravy je umístěn na náměstí v Brandýse nad Labem. Vzhledem k umístění náměstí v centru města je v současné době obtížné vybudovat terminál pro uschování kol. Dle informace z Městských listů Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi město získalo další podporu z ROP – tentokrát na revitalizaci brandýského náměstí. V žádosti se neobjevuje ani nástin možnosti řešení problematiky uschování kol před terminálem dopravy, což spatřuji jako výrazný nedostatek. Nedostatek je to zejména proto, že město počítá s rekonstrukcí a výstavbou parkovacích míst pro osobní dopravu v ulici, která s náměstím sousedí. Místo pro uskladnění kol zde však chybí.



Obrázek 11 - Náhled na rekonstruované náměstí v Brandýse nad Labem; zdroj: Náměstí získalo dotaci 30 milionů korun.

Zdroj: Náměstí získalo dotaci 30 milionů korun. Městské Listy Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi. Březen 2010, 3/2010, s. 3.

Vlakové nádraží, které je ve městě má spojení s okolními městy – Čelákovici, Lysou nad Labem, Mělníkem. Spojení s hlavním městem je však prostřednictvím vlaku velmi časově náročné. Cesta trvá více než 50 minut a je spojena s přestupem v Lysé nad Labem. Zde již nyní funguje úschovna kol, ale její kvalita a bezpečnost je velmi nízká. V současné době nabízí nádraží úschovu pro 5 jízdních kol, která ale není téměř vůbec využívána.⁴³

12. 1. 2 Možnost aktivního odpočinku

Cílem cyklostezky Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a okolí je mimo jiné výše i níže uvedené poskytnutí možnosti aktivního odpočinku nejen pro místní obyvatele.

⁴³ Úroveň využívání úschovny kol na nádraží v Brandýse nad Labem byla zjištěna místním šetřením – dotazováním pracovníků ČD v měsíci červenci 2009.

Záměrem města bylo přilákat obyvatele Prahy – Černého mostu, aby ve svém volném čase přijeli do Brandýsa a využili služeb, které město nabízí.

Uživatelé, kteří přijedou za každodenním pohybem, by měli být přilákáni, aby využili služeb, které město nabízí. Ať už se během všedních dnů jedná o nákup v menším supermarketu, který je umístěn na příjezdu do města od Prahy, nebo o stravování v místních stravovacích zařízeních. Při víkendových aktivitách se jedná zejména o návštěvu částí města, opět využití služeb stravování na území města a využití lázeňských služeb Lázní Toušeň.

Předpokladem pro využívání výše uvedených služeb je zejména jejich nižší finanční náročnost než u srovnatelných služeb na území hlavního města Prahy. Nebezpečím pro takovéto využití cyklostezky je zejména malá možnost parkování v okolí cyklostezky. V současné jsou na území města Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi dvě parkoviště pro návštěvníky města – první parkoviště se nachází u zámku a je schopné pojmout 15 automobilů. Vzhledem k tomu, že se na zámku poměrně často konají svatby, parkoviště je poměrně vytížené, není proto vhodné předpokládat jeho možné využití pro uživatele cyklostezky. Druhé parkoviště je v současné době na městském náměstí. To ale, jak je uvedeno výše, bude v brzké době procházet rekonstrukcí. Po rekonstrukci poskytne 25 parkovacích míst, tyto místa jsou však předpokládána zejména pro návštěvníky městského úřadu, který na náměstí sídlí a pro návštěvníky centra města.

V projektu výstavby cyklostezky, na který město získalo dotaci z ROP se s parkovacími plochami pro uživatele nepočítá, nicméně město má ve svém rozpočtu uvedeny výdaje na výstavbu dvou parkovacích ploch, které celkem pojmu 17 automobilů. Město Brandýs nad Labem – Stará Boleslav má na svém území plánováno 9 z těchto parkovacích míst. V současné době není možné stanovit, zda bude daný počet míst dostačující – tuto otázku bude možné zodpovědět až po prvním roce využívání cyklostezky.

Pokud by parkovací místa nestačila, bude mít tato skutečnost na město negativní vliv – v ulicích města by se zvýšilo množství zaparkovaných aut a navíc by se tak snížil komfort uživatelů cyklostezky. Pokud by museli složitě hledat parkovací místo na území města a poté dojíždět k cyklostezce. Možným řešením v případě takovéto situace je zakoupení dvou cyklobusů. Cyklobusy by v nejvíce využívané době – předpokládáme tedy

ve všední dny v odpoledních hodinách a o víkendu v průběhu celého dne, převáželi cyklisty z Prahy – Černého mostu do Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi.

12. 1. 3 Hledisko cestovního ruchu

Město Brandýs nad Labem – Stará Boleslav má ve svém strategickém plánu rozvoje uveden cestovní ruch jako oblast určenou k rozvoji. Ve městě je příjemné prostředí cukráren a kaváren stejně jako dostatečné množství ubytovacích kapacit různé úrovně. V oblasti cestovního ruchu tedy město může plně rozvinout svůj potenciál.

Pro cyklistiku je ve městě vybaven pouze jeden penzion. Před tím, než začne město svou novou cyklostezku prezentovat veřejnosti jako novou a zajímavou možnost rekreace, bylo by vhodné zlepšit služby pro cyklisty v oblasti ubytování. Na území města jsou dvě půjčovny jízdních kol, což je vzhledem k velikosti města a kapacitě ubytovacích zařízení považováno za dostatečné. Stejně tak je dostatečné množství opraven a prodejen kol a cyklistických doplňků jako je oblečení pro cyklisty, náhradní díly apod. Místním šetřením bylo zjištěno, že tři servisy z šesti jsou schopny opravit jízdní kolo – pokud se jedná o běžnou závadu, jako jsou například vadné brzdy, řetěz či defekt na plášti kola za termínový příplatek, který činí 5 % z ceny opravy na počkání.

Restaurační zařízení v okolí cyklostezky jsou pro cyklisty poměrně dobře vybavená – u každého z nich je stojan pro kola a venkovní posezení. Díky venkovnímu posezení může být částečně omluvena nepříliš dobrá kvalita stojanů z hlediska zabezpečení jízdního kola. Provozovatelé restauračních zařízení a občerstvení prozatím nemají ve své nabídce produkty zaměřené na cyklisty, nabízí spíše klasická česká jídla a nápoje. Do budoucna by své služby měli zacílit více na cyklisty – zejména v letním období. Do nabídky zařadit více lehčích a lépe stravitelných jídel jako jsou zeleninové saláty a polévky, dále energetické tyčinky a nápoje, které si cyklisté mohou odvést a v neposlední řadě také základní výbavu pro cyklistickou opravu jako je sada na lepení kola, náhradní duše a plášť.

12. 1. 3. 1 Zámek

Labská cyklostezka Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a okolí končí na území Brandýsa nad Labem rampou, která ústí do ulice pod zámek. Právě vzdálenost této kulturní památky a cyklostezky je jedním z důvodů pro využití zámeckého prostoru pro cestovní ruch vzniklý právě novou a zajímavou cyklostezkou. V prostoru zámku je

restaurace, avšak chybí zařízení pro cyklisty – tedy zejména stojan na kola. Stejně jako u ostatních restauračních zařízení i zde je doporučováno zacílit své služby na cyklisty.

12. 1. 3. 2 Nové možnosti pro cestovní ruch v souvislosti s cyklostezkou

Labská cyklostezka nabídne svým uživatelům netradiční možnosti při relaxaci či sportovní aktivitě spojené zejména s unikátní herní myšlenkou odpočívadel a vzdělávacími informačními tabulemi a zvukovými nahrávkami.

Pro rodiny s dětmi se díky cyklostezce otevírá možnost aktivního odpočinku pro víkendové výlety. Atraktivita soutěžního prostředí v dětech evokuje větší chuť pro sportovní aktivitu a to je v dnešní době rozmachu výpočetní techniky velmi důležité. Další výhodou je třeba spatřovat i v možnosti opakování výletu na stejnou cyklostezku. Při využití tzv. score karty bude možné vytvořit systém, ve kterém budou zřetelné výsledky například z minulého víkendu, kdy se rodina výletu účastnila. Děti pak budou moci soutěžit s rodiči či mezi sebou o to, kdo vyhraje dnes.

Podmínkou pro kvalitní využití této možnosti cyklostezky je buď trvalé bydliště uživatelů v okolí cyklostezky, tak aby transport nebyl s dětmi příliš složitý a nepředstavoval pro rodiče riziko, že jejich dítě bude při dopravě mimo cyklostezku zraněno. Je tedy vhodné, aby doprava k cyklostezce v tomto případě vedla maximálně po silnici třetí třídy, výjimečně po silnici druhé třídy. Problémem pro dopravu k cyklostezce s dětmi je zejména přítomnost nákladní automobilové dopravy, která není výjimkou ani při průjezdu tak malou obcí, jakou jsou například Lázně Toušeň. Důvodem průjezdu nákladních automobilů obcemi v této oblasti je zejména existence mýtného, kterému se nákladní dopravci vyhýbají.

Pro Brandýs nad Labem – Starou Boleslav je přítomnost rodin s dětmi zajímavá v souvislosti s využitím restauračních zařízení a cukráren, které se v blízkosti cyklostezky nacházejí. Možnost aktivního odpočinku bude zpestřená zvukovými nahrávkami a příjemnými zastávkami v podobě domečků. Každý domeček díky tomu, jak je navržen bude nabízet místo pro odpočinek rodičů případně jiného doprovodu mezitím co si budou děti hrát a probíhat domkem.



Obrázek 12 – Vizualizace užívání odpočívadla – rodina.

Zdroj: **Suncad** [online]. 2010 [cit. 2010-04-11]. Polabská cyklostezka - odpočívadla. Dostupné z WWW: <- <http://www.suncad.cz/suncad/cz/reference/architektura-a-obcanske-stavby/polabska-cyklostezka-odpocivadla-.8/>>.

Místní uživatelé, případně uživatelé z okolních obcí, v jejichž územním katastru se cyklostezka nachází, budou pravděpodobně využívat stezku zejména pro každodenní dopravu do školy, zaměstnání nebo za zábavou v sousedních obcích. Případně jako aktivní odpočinek během víkendu. Tato skupina uživatelů bude tedy využívat spíše cyklostezku, než doprovodnou nabídku jakou můžou být sakrální stavby v Brandýse nad Labem nebo Zámek, očekávat lze také nižší zájem o restaurační zařízení – zejména o jídlo.

12. 1. 3. 3 Karta města

Pro zacílení nabídky v oblasti cestovního ruchu by město mělo usilovat zejména o přenocování návštěvníků v ubytovacích zařízeních na území města. Vhodné je vytvoření například *karty města*⁴⁴ – jednotné vstupenky platné na více kulturních akcí – karta by mohla zahrnovat vstup na zámek, do muzeí ve městě a po jejím předložení poskytovat také systém slev, který bude pro jejího uživatele zajímavý. Slevy se pohybují většinou kolem 5 %. V městě Brandýs nad Labem – Staré Boleslavi by bylo možné nabídnout slevy zejména na:

⁴⁴ Karty měst se objevují ve městech Evropy – například francouzské Toulouse má kartu umožňující vstup do muzeí, slevu na vstupné na kulturní akce pořádané městem a slevu na stravování ve vybraných restauračních zařízeních.

- kulturní akce pořádané městem
- využívání restauračních zařízení zařazených v katalogu města
- půjčení jízdního kola v půjčovnách zařazených v katalogu města
- jízdné MHD - využití například pro 4 cesty

V případě spolupráce města s Láznemi Toušeň by bylo možné do slev zahrnout také určité lázeňské procedury.

Městská karta neposkytuje pouze slevu, její výhodou je také fakt, že turista si koupí jednu kartu se kterou pak po dobu své návštěvy nakládá – zvyšuje se tak jeho komfort při návštěvě města.

12. 1. 3. 4 Hlavní město Praha

Využití blízkosti hlavního města je pro Brandýs nad Labem – Starou Boleslav velkou příležitostí.

Místní hotely a penziony nabízí ubytování cenově přijatelnější a v rodinnějším prostředí pro zákazníka. Do hlavního města pak návštěvník využije spojení prostřednictvím MHD. Návštěvník si tak může dopřát například prodloužený víkend v Brandýse nad Labem – Staré Boleslavi. V prvním dni navštíví město Brandýs nad Labem – zámek a muzeum, odpoledne vyzkouší labskou cyklostezku, ve které se dozví zajímavé informace o Polabském okolí a místních ekosystémech. Druhý den si může návštěvník prohlédnout sakrální stavby ve Staré Boleslavi, případně navštívit Proboštská jezera. Odpoledne procházkou po labské cyklostezce dojet do Lázní Toušeň⁴⁵ zde využít místní kavárnu a navštívit lázně na ambulanti proceduru. Poslední den může být využit k návštěvě hlavního města Prahy.

Podmínkou pro úspěšnou implementaci nabídky prodlouženého víkendu je zejména dostatečná připravenost místních ubytovacích zařízení. Pro hotely, které v současné době neposkytují možnost zapůjčení kola, by bylo vhodné navázání spolupráce buď s místními půjčovnami, případně zakoupení několika jízdních kol. Vytvoření propagačních materiálů je další podmínkou pro úspěšnost takovéto nabídky. Pokud zákazník nebude mít dostatečné množství atraktivně podaných informací, nebude využívat plně nabídku regionu.

⁴⁵ Vzdálenost od rampy v Brandýse nad Labem u zámku kterou začíná cyklostezka v úseku k Lázním Toušeň a Láznemi Toušeň je 4,5 Km. Jeda cesta tak tvá přibližně jednu hodinu.

12. 1. 3. 5 Informační portál města Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi

Návštěvník města může pro získání informací využít informační sekci pro turistu, kterou nalezne na webových stránkách města. Informace publikované na tomto portálu však nejsou příliš dobře zpracované – na stránkách nalezneme informace o kulturních akcích pořádaných v nejbližší době a odkazy na portál mapy.cz kde je turistická mapa města. Po několika proklikáních, která mohou být zdržením pro návštěvníka stránek je možné se dostat na stránky Informačního centra Brandýsa nad Labem. Webová prezentace města prostřednictvím informačního centra je již velmi dobře zpracovaná – nabízí virtuální prohlídku města, informace o muzeu, zámku i sakrálních stavbách v atraktivní podobě. Město je prezentováno také velkým množstvím pěkných fotografií například památných stromů, které je možné nalézt ve městě.

Rezervu má město v tištěných propagačních materiálech, které jsou k dispozici v informačním centru ve městě, ale v hotelích, penzionech a ubytovnách je již téměř nenalezneme.

12. 1. 3. 6 Informační centrum města

Město Brandýs nad Labem – Stará Boleslav má na svém území Informační centrum. Poloha centra je vhodně zvolena na náměstí, centrum je dobře viditelné. Návštěvník města nalezne v informačním centru poměrně dobře zpracované informace o památkách ve městě. Informace o okolí města případně o možnostech sportovního vyžití se již příliš neobjevují. V informačním centru jsou k dispozici informace o kulturních akcích konaných ve městě, dále je zde možnost koupě jízdenky MHD. Pracovníci centra jsou dobře vyškolení v oblasti podávání informací o městě a o možnostech ubytování. Při dotazu na možnost výpůjčky kola pracovníci sdělili, kde je možné kolo vypůjčit. Jediným nedostatkem informačního centra byla absence cizojazyčných materiálů a ostych zaměstnanců při rozhovoru v cizí řeči.

12. 2 Možnosti propagace Labské cyklostezky Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a okolí

Město, jak je uvedeno výše má v rámci rozpočtu vyčleněnu poměrně značnou částku na propagaci města, v minulém roce – v roce 2009 tato částka činila přes 800 tisíc

Kč. V dalších letech by mělo město určitou část této rozpočtové kapitoly vyčlenit na vytvoření propagačních materiálů nové Labské cyklostezky. Existuje i varianta, že město tyto náklady nevyhodnotí jako důležité pro propagaci města, pak je zde možnost spolupráce s místními cestovními kanceláři. Avšak tato možnost, vzhledem k charakteru volnočasového pobytu, který není příliš finančně náročný a tudíž zisk na něm by nebyl pro zprostředkovatele – cestovní kancelář zajímavý, nebude pro místní cestovní kanceláře natolik zajímavá, aby ji zahrnuli do své běžné nabídky.

Příležitostí pro tuto nabídku je zejména spolupráce města s místními ubytovacími zařízeními a to na všech úrovních kvality. Nejefektivnější propagací cyklostezky je její představení a nabídka prodlouženého víkendu přímo na webových stránkách ubytovacích zařízení. Další vhodnou možností propagace je pak prezentace prodlouženého víkendu na webových stránkách určených pro turisty a cyklisty. Serverů na který by byla propagace vhodná je velké množství, vhodné je vybrat takové, které jsou zaměřeny na českou turistiku, jako příklad uvádím dva možné: www.kct.cz – webové stránky českých turistů a www.kudyznudy.cz.

12. 2. 1 For Bikes – cyklistický veletrh

Prezentace Labské cyklostezky Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a okolí by měla proběhnout také na cykloveletrhu, který je každoročně pořádán v hlavním městě Praze. Prezentace nemusí být příliš nákladná – vhodné je zejména představení nového úseku Labské cyklostezky a upozornění na její atraktivní umístění vzhledem k hlavnímu městu, dále na zajímavou doprovodnou infrastrukturu v podobě herních odpočívadel a interaktivní a ekologicky vytvořený systém informačních nahrávek o okolí cyklostezky. Dále by bylo vhodné oslovit i majitele ubytovacích zařízení, kteří by měla zájem o poskytování výše uvedených služeb v oblasti cestovního ruchu, aby se ve stánku Labské cyklostezky představili. Zajímavé by též bylo představení případné karty města a kulturních akcí, které se budou v průběhu dalšího roku ve městech a obcích, kterými daná část Labské cyklostezky projíždí, konat. Například se jedná o Národní svatováclavskou pouť, Toušeňské lázeňské slavnosti či Jarní stezku Polabím.

12. 2. 2 Jarní stezka Polabím

Jarní stezka Polabím je další možnost propagace cyklostezky. Plánované dokončení projektu výstavby cyklostezky je datováno na jaro 2011. Současný stav výstavby je však velmi dobrý – zástupci města dokonce odhadují, že stavba bude dokončena ke konci roku 2010 – bylo by tedy velmi pěkné představit cyklostezku v rámci jedné z nejnavštěvovanějších jarních akcí Klubu českých turistů – Jarní stezky Polabím. Tato již tradiční jarní akce Polabských cyklistů je pořádána pobočkou Klubu českých turistů v Neratovicích – kde je místo startu. Neratovice jsou od Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi vzdáleny 20 km.

Trasy jsou na Jarní stezce Polabím vytvořeny jak pro cyklisty, tak pro turisty – cyklistické trasy jsou v rozmezí 20 – 100 km, trasy pro pěší pak 5 – 35 km. V minulých letech byla účast počítána na stovky, v loňském roce se zúčastnilo více než 570 cyklistů. Vedení části této sportovní akce právě po novém úseku Labské stezky by bylo velmi vhodným způsobem představení této trasy pro cyklisty z blízkého okolí. Na sousední cyklostezku vedoucí z Mělníka do Kostelce nad Labem se lze napojit již v Neratovicích na břehu řeky Labe. Úsek z Neratovic do Kostelce nad Labem není však v současné době příliš pohodlně sjízdňý – povrch stezky tvoří zejména velké kameny, zalité v betonu což je terén poměrně náročný pro silniční kolo, avšak pro horská kola není velkým problémem. V Kostelci nad Labem – což je 12 km od Neratovic se účastník napojí na již vytvořený a příjemný povrch z minerálního betonu.

12. 2. 3 Místní periodika

Informace o nové cyklostezce jsou již zveřejňovány v Městských listech Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi. Prostřednictvím tohoto periodika jsou obyvatelé města informováni o průběhu stavebních prací a pokrocích v projektu. Po dokončení stezky by se informace o dokončení a možnostech, které cyklostezka nabízí, měli objevit také v místních novinách sousedních obcí, případně v regionálních přílohách celostátních

deníků.⁴⁶ Pokud budeme do cílových uživatelů zahrnovat také obyvatele Prahy – Černého Mostu, bude vhodné uveřejnit informace také v jejich místním periodiku.

Další možností podání informací o cyklostezce a přilákání tím dalších zájemců je využití kabelových televizí a regionálních kanálů, které v současné době zažívají poměrně velký rozvoj.⁴⁷

⁴⁶ Jedná se zejména o přílohu Mělnicko v Mladé Frontě dnes, dále pak o místní noviny obcí a měst, která se na cyklostezce podílí – Zpravodaj městyse Lázně Toušeň, Městské listy Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi, Zpravodaj města Kostelec nad Labem a Zpravodaj obce Záruby.

⁴⁷ Jako příklad můžeme uvést regionální vysílání na TV Prima nebo internetové televize

13 Závěr

Projekt Labské cyklostezky Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a okolí je jistě v mnoha směrech velmi chvályhodným počinem. Díky nové části stezky se rozšíří možnost alternativního způsobu dopravy z menších obcí do spádového města a to nejen žákům a studentům základních a středních škol, ale také zaměstnancům pracujícím v institucích sídlících v daných městech a občanům, kteří potřebují komunikovat s úřadem. Bezesporu se s uvedením stavby do provozu zvýší také kvalita života obyvatel žijících v daných obcích, sníží se ranní a odpolední špička, město tak bude lépe průjezdné a sníží se množství škodlivých látek v ovzduší. Obyvatelům obcí a měst přinese nová část cyklostezky možnost příjemné relaxace formou klidné procházky bez hluku automobilové dopravy v krásném okolí řeky Labe. Pro ty, kteří dávají přednost aktivnímu odpočinku, stezka poskytne dobře sjízdný, pohodlný povrch a možnost zábavy a poučení formou hry či poslechu vzdělávacích nahrávek.

Projekt je vymyšlen velmi „evropsky“ při nastudování celé trasy je v něm patrná snaha o rovné příležitosti – zejména bezbariérový přístup k samotné cyklostezce, dále snaha o udržitelný rozvoj – povrchy cyklostezky jsou vytvořeny ekologicky šetrnější metodou minerálního betonu a zvukové nahrávky jsou poháněny „klikovým pohonem“, v neposlední řadě je to podpora vzdělávání a sportu – vzdělávací tabule a nahrávky upozorňují na místní ekosystém, zajímavosti z historie a z okolí místa, kde uživatel stojí.

Polabí je jedním z nejdéle obývaných míst na našem území a má proto mnoho co bychom se o něm měli a mohli dozvědět. Nenásilná forma výuky, kterou projekt nabízí je velkým přínosem a zpestřením běžné výuky nejen pro místní žáky a studenty, ale také pro ty, kteří navštíví Polabí v rámci školy v přírodě či školního výletu.

Blízkost hlavního města Prahy je významným přínosem pro místní drobné a střední podnikatele v oblasti cestovního ruchu. Místní nabídka ubytování může díky perfektní dostupnosti hlavního města a ceně za ubytování Praze konkurovat. Města a obce, v jejichž katastrálním území se cyklostezka nachází mají hodně co nabídnout – ať už se podíváme na historická místa v Brandýse nad Labem – Staré Boleslavi, kde byl zavražděn svatý Václav, nebo na místa vhodná k relaxaci a odpočinku, který v dnešní uspěchané době potřebuje každý, jakým je lázeňský komplex v Lázních Toušeň. Cykloturistika je v této

části řeky Labe velmi nenáročná, vhodná pro cyklisty, kteří tento sport objevují stejně tak jako pro seniory, kteří stále chtějí žít aktivním životem. Pro rodiny s dětmi nabízí možnost nevšedního zážitku a příjemně stráveného času s blízkými.

Výzvou pro sledované obce bude zejména jejich přizpůsobení cyklostezce. V současné době místní podnikatelé svou nabídku nemění směrem k novému segmentu, pokud však budou chtít realizovat profit z nové podnikatelské příležitosti, bude aktualizace jejich služeb nutná.

Labská cyklostezka Brandýs nad Labem – Stará Boleslav by měla být uvedena do provozu na konci roku 2011, avšak současný průběh prací napovídá, že by se tak mohlo stát již na jaře. Sledovaná města by se tak již nyní měla připravovat na propagaci cyklostezky. V současné době byli obyvatelé Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi informováni o cyklostezce pouze prostřednictvím Městských listů. Informace se týkala výstavby cyklostezky. Nyní – pár měsíců před dokončením celé stavby by se mělo město zaměřit na představení projektu a možnosti, které cyklostezka nabízí – jak je patrné z informací uvedených v této práci – jedná se o velmi zajímavou stavbu, která má uživatelům hodně co přinést ať už se jedná o radost z pohybu, příjemně strávený čas s rodinou či přáteli nebo informace o okolí místa poskytnuté nenásilnou formou. Je mnoho způsobů jak cyklostezku budoucím uživatelům představit – důležitá bude spolupráce s místními periodiky, zajímavou možností je též zapojení cyklostezky do turistické akce Jarní stezka Polabím a též představení nového úseku Labské cyklostezky na veletrhu pořádaném v hlavním městě Praze.

Tato práce by měla sloužit místním společenstvím jako možné doporučení pro využití potenciálu nového prvku v regionu. V práci stejně tak jak je uvedeno v jejím závěru jsou rozpracovány možnosti a směry využití cyklostezky jak pro místní obyvatele, podnikatele, ale také návštěvníky města.

Jak ovlivní nová část Labské cyklostezky region Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi a jeho okolí bude zcela zřejmé až po jejím dokončení. V současné době s informacemi, které byly pro tuto práci vyhledány, a při místních šetřeních zjištěny lze konstatovat, že cyklostezka nabídne uživatelům atraktivní možnost strávení volného času. Obce v okolí cyklostezky mají potenciál pro zdokonalení služeb nabízených v oblasti

cestovního ruchu a bude záležet nejen na vedení obcí ale i na podnikatelích jak se nové situaci přizpůsobí.

14. Použité zdroje

- MARTINEK, Jaroslav. *Analýza vlivu vybraných způsobů řešení cyklistické infrastruktury na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích* [online]. Praha : Ministerstvo Dopravy ČR, 2007. s. 68. Závěrečná výzkumná zpráva. ČVUT. Dostupné z WWW: <www.cyklostrategie.cz>.
- Cycling, the European Approach : TQM in Cycling Polici; Results and Lessons of the - BYPAD - Project. 2008. s. 56. Dostupný z WWW: www.bypad.org
- Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. a ČVUT v Praze, *Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty*, CDV, ČVUT FD, 2008, ISBN 978-80-86502-81-6
- MARTÍNEK, Jaroslav; KALA, Luboš; ČARSKÝ, Jiří *Detailní rozbor nákladů 4 vybraných projektů*. In Průběžná zpráva – aktivita AE0919 část II. – Technologie konstrukcí cyklistických tras a komunikací – II. Etapa. Praha : Centrum dopravního výzkumu ČVUT, leden 2010 [cit. 2010-03-27]. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz/file/4-3-technologie-konstrukci-cyklisticky-ch-tras-a-komunikaci/>>.
- Náměstí získalo dotaci 30 milionů korun. Městské listy Brandýsa nad Labem - Staré Boleslavi. Březen 2010, 3/2010, s. 3.
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České Republiky [online]. Praha : Centrum dopravního výzkumu, 2005 [cit. 2010-02-10]. Dostupné z WWW: <www.mdcz.cz>. ISBN 80-86502-24-4.
- ČSN 73 6110. *Projektování místních komunikací*. Praha : Český normalizační institut, leden 2006. 128 s.
- Česká Republika. *Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů ze dne 23. dubna 1997, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích*. In *Sbírka zákonů, Česká Republika*. 1997, 036.
- Česká Republika. *Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů ze dne 10. ledna 2001 kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích*. In *Sbírka zákonů, Česká Republika*. 2001, 011.

- Česká Republika. Zákon ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích. In Sběrka zákonů, Česká republika. 1997, 003.
- Česká Republika. Zákon ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In Sběrka zákonů, Česká republika. 2000, 098.
- Česká Republika. Zákon ze dne 14. 6. 2006 o územním plánování a stavebním řádu. In Sběrka zákonů, Česká republika. 2006, 063.

14 .1 Internetové zdroje

- Brandýs nad Labem - Stará Boleslav [online]. 2004 [cit. 2010-04-11]. Rozpočet. Dostupné z WWW: <<http://www.brandysko.cz/stranka-18-k118.html>>.
- Lázně Toušeň [online]. 30. 4. 2004 [cit. 2010-03-23]. Cykloturistika. Dostupné z WWW: <<http://www.laznetousen.cz/view.php?navezclanku=cykloturistika&cisloclanku=2007100015>>.
- Lázně Toušeň [online]. 2003 [cit. 2010-03-23]. Léčebné procedury. Dostupné z WWW: <http://www.slatinnelaznetousen.cz/www/JAZYK/cs/cs_3.html>.
- Lázně Toušeň [online]. 2010 [cit. 2010-04-11]. Povinné informace. Dostupné z WWW: <<http://www.laznetousen.cz/view.php?cisloclanku=2004010003>>.
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy [online]. 2007 [cit. 2010-03-27]. Bezpečnost a statistické údaje. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz/file/6-3-5-bilova-a-kol-cdv-bezpecnost-cyklisticke-dopravy-vybrane-priklady-z-cr-a-ze-zahranici/>>.
- Středočeský kraj [online]. 2008 [cit. 2010-02-28]. Generel cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/regionalni-rozvoj/cyklogenerel/>>.
- Středočeský kraj [online]. 2008 [cit. 2010-02-17]. Středočeský kraj. Dostupné z WWW: <www.stredocech.cz>.

- Suncad [online]. 2010 [cit. 2010-04-11]. Polabská cyklostezka - odpočívadla. Dostupné z WWW: < <http://www.suncad.cz/suncad/cz/reference/architektura-a-obcanske-stavby/polabska-cyklostezka-odpocivadla-8/>>.
- What is EuroVelo [online]. 2009 [cit. 2010-02-28]. European Cyclist's Federation. Dostupné z WWW: < http://www.ecf.com/14_1>.

14. 2 Seznam tabulek

- Obrázek 1 - Schéma charakteristiky pohybu a účelu Zdroj: MARTÍNEK, Jaroslav; ČARSKÝ, Jiří. Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty. Praha : Centrum dopravního výzkumu FD ČVUT, 2008. 92 s. ISBN 978-80-86502-81-6. s. 12 15
- Obrázek 2 – Schéma charakteristiky pohybu a účelu v úseku cyklostezky Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a okolí Zdroj: autor práce 16
- Obrázek 4 – Stezky pro cyklisty značení C8 Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. a ČVUT v Praze, Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty , CDV, ČVUT FD, 2008, ISBN 978-80-86502-81-6 22
- Obrázek 5 – Příklad šířkového uspořádání obousměrného dvoupruhového pásu pro cyklisty Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. a ČVUT v Praze, Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty , CDV, ČVUT FD, 2008, ISBN 978-80-86502-81-6 23
- Obrázek 3 – Návrh vedení evropských cyklistických stezek Eurovelo Zdroj: *What is EuroVelo* [online]. 2009 [cit. 2010-02-28]. European Cyclist's Federation. Dostupné z WWW: < http://www.ecf.com/14_1>. 44
- Obrázek 4 - Návrh páteřních cyklostezek Středočeského kraje (květen 2006) Zdroj: *Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje*. Praha : Krajský úřad Středočeského kraje, 2006. 235 s. 47
- Obrázek – 5 Mapa návrhu vedení trasy Labské cyklostezky v úseku Brandýs nad Labem – Stará Boleslav – Kostelec nad Labem Zdroj: *Labská cyklostezka bude. Městské listy Brandýsa nad Labem - Staré Boleslavi*. 2009, 7-8 2009, s. 1. 56

- Obrázek 6 – Půdorys odpočívadla Labská cyklostezka Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a okolí Zdroj: *Suncad* [online]. 2010 [cit. 2010-04-11]. Polabská cyklostezka - odpočívadla. Dostupné z WWW: <<http://www.suncad.cz/suncad/cz/reference/architektura-a-obcanske-stavby/polabska-cyklostezka-odpocivadla-.8/>>. 57
- Obrázek 6 -Značení „domečku“ v rámci cyklostezky Zdroj: *Suncad* [online]. 2010 [cit. 2010-04-11]. Polabská cyklostezka - odpočívadla. Dostupné z WWW: <<http://www.suncad.cz/suncad/cz/reference/architektura-a-obcanske-stavby/polabska-cyklostezka-odpocivadla-.8/>>. 58
- Obrázek 7 – značení všech odpočívadel umístěné na každém odpočívadle Zdroj: *Suncad* [online]. 2010 [cit. 2010-04-11]. Polabská cyklostezka - odpočívadla. Dostupné z WWW: <<http://www.suncad.cz/suncad/cz/reference/architektura-a-obcanske-stavby/polabska-cyklostezka-odpocivadla-.8/>>. 58
- Obrázek 8 - aplikace hry na reálné hráče Zdroj: *Suncad* [online]. 2010 [cit. 2010-04-11]. Polabská cyklostezka - odpočívadla. Dostupné z WWW: <<http://www.suncad.cz/suncad/cz/reference/architektura-a-obcanske-stavby/polabska-cyklostezka-odpocivadla-.8/>>. 59
- Obrázek 9 – Skica budoucí podoby cyklostezky s odpočívadlem 1 Zdroj: *Suncad* [online]. 2010 [cit. 2010-04-11]. Polabská cyklostezka - odpočívadla. Dostupné z WWW: <<http://www.suncad.cz/suncad/cz/reference/architektura-a-obcanske-stavby/polabska-cyklostezka-odpocivadla-.8/>>. 59
- Obrázek 10 – Skica budoucí podoby cyklostezky s odpočívadlem 2 Zdroj: *Suncad* [online]. 2010 [cit. 2010-04-11]. Polabská cyklostezka - odpočívadla. Dostupné z WWW: <<http://www.suncad.cz/suncad/cz/reference/architektura-a-obcanske-stavby/polabska-cyklostezka-odpocivadla-.8/>>. 60
- Obrázek 11 - Náhled na rekonstruované náměstí v Brandýse nad Labem; zdroj: Náměstí získalo dotaci 30 milionů korun. Zdroj: Náměstí získalo dotaci 30 milionů korun. Městské Listy Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi. Březen 2010, 3/2010, s. 3. 76

- Obrázek 12 – Vizualizace užívání odpočívadla – rodina. Zdroj: *Suncad* [online]. 2010 [cit. 2010-04-11]. Polabská cyklostezka - odpočívadla. Dostupné z WWW: <<http://www.suncad.cz/suncad/cz/reference/architektura-a-obcanske-stavby/polabska-cyklostezka-odpocivadla-.8/>>. 80

14. 3 Seznam grafů

- Graf 1 – třídy cyklotras na území Středočeského kraje Zdroj: *Středočeský kraj* [online]. 2008 [cit. 2010-02-28]. Generel cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/regionalni-rozvoj/cyklogenerel/>>. 48
- Graf 2 – Třídy cyklotras na území Středočeského kraje dle okresů Zdroj: *Středočeský kraj* [online]. 2008 [cit. 2010-02-28]. Generel cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/regionalni-rozvoj/cyklogenerel/>>. 49
- Graf 3 – Délka cyklostezek vhodných pro denní dojíždění Středočeský kraj [online]. 2008 [cit. 2010-02-28]. Generel cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/regionalni-rozvoj/cyklogenerel/>>. 50
- Graf 4 – Cyklostezky ve Středočeském kraji samostatné a součást cyklotrasy Zdroj: *Středočeský kraj* [online]. 2008 [cit. 2010-02-28]. Generel cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/regionalni-rozvoj/cyklogenerel/>>. 51
- Graf 5 – Délka cyklostezek v okresech Středočeského kraje Zdroj: *Středočeský kraj* [online]. 2008 [cit. 2010-02-28]. Generel cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/regionalni-rozvoj/cyklogenerel/>>. 52

14. 4 Seznam obrázků

- Obrázek 1 - Schéma charakteristiky pohybu a účelu Zdroj: MARTÍNEK, Jaroslav; ČARSKÝ, Jiří. Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty. Praha : Centrum dopravního výzkumu FD ČVUT, 2008. 92 s. ISBN 978-80-86502-81-6. s. 12 15
- Obrázek 2 – Schéma charakteristiky pohybu a účelu v úseku cyklostezky Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a okolí Zdroj: autor práce 16
- Obrázek 3 – Návrh vedení evropských cyklistických stezek Eurovelo Zdroj: *What is EuroVelo* [online]. 2009 [cit. 2010-02-28]. European Cyclist's Federation. Dostupné z WWW: < http://www.ecf.com/14_1>. 44
- Obrázek 4 - Návrh páteřních cyklostezek Středočeského kraje (květen 2006) Zdroj: *Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje*. Praha : Krajský úřad Středočeského kraje, 2006. 235 s. 47
- Obrázek – 5 Mapa návrhu vedení trasy Labské cyklostezky v úseku Brandýs nad Labem – Stará Boleslav – Kostelec nad Labem Zdroj: *Labská cyklostezka bude. Městské listy Brandýsa nad Labem - Staré Boleslavi*. 2009, 7-8 2009, s. 1. 56
- Obrázek 6 – Půdorys odpočívadla Labská cyklostezka Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a okolí Zdroj: *Suncad* [online]. 2010 [cit. 2010-04-11]. Polabská cyklostezka - odpočívadla. Dostupné z WWW: < <http://www.suncad.cz/suncad/cz/reference/architektura-a-obcanske-stavby/polabska-cyklostezka-odpocivadla-.8/>>. 57
- Obrázek 6 -Značení „domečku“ v rámci cyklostezky Zdroj: *Suncad* [online]. 2010 [cit. 2010-04-11]. Polabská cyklostezka - odpočívadla. Dostupné z WWW: < <http://www.suncad.cz/suncad/cz/reference/architektura-a-obcanske-stavby/polabska-cyklostezka-odpocivadla-.8/>>. 58
- Obrázek 7 – značení všech odpočívadel umístěné na každém odpočívadle Zdroj: *Suncad* [online]. 2010 [cit. 2010-04-11]. Polabská cyklostezka - odpočívadla. Dostupné z WWW: < <http://www.suncad.cz/suncad/cz/reference/architektura-a-obcanske-stavby/polabska-cyklostezka-odpocivadla-.8/>>. 58

- Obrázek 8 - aplikace hry na reálné hráče Zdroj: *Suncad* [online]. 2010 [cit. 2010-04-11]. Polabská cyklostezka - odpočívadla. Dostupné z WWW: <<http://www.suncad.cz/suncad/cz/reference/architektura-a-obcanske-stavby/polabska-cyklostezka-odpocivadla-.8/>>. 59

- Obrázek 9 – Skica budoucí podoby cyklostezky s odpočívadlem 1 Zdroj: *Suncad* [online]. 2010 [cit. 2010-04-11]. Polabská cyklostezka - odpočívadla. Dostupné z WWW: <<http://www.suncad.cz/suncad/cz/reference/architektura-a-obcanske-stavby/polabska-cyklostezka-odpocivadla-.8/>>. 59

- Obrázek 10 – Skica budoucí podoby cyklostezky s odpočívadlem 2 Zdroj: *Suncad* [online]. 2010 [cit. 2010-04-11]. Polabská cyklostezka - odpočívadla. Dostupné z WWW: <<http://www.suncad.cz/suncad/cz/reference/architektura-a-obcanske-stavby/polabska-cyklostezka-odpocivadla-.8/>>. 60

- Obrázek 11 - Náhled na rekonstruované náměstí v Brandýse nad Labem; zdroj: Náměstí získalo dotaci 30 milionů korun. Zdroj: Náměstí získalo dotaci 30 milionů korun. Městské Listy Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi. Březen 2010, 3/2010, s. 3. 76

- Obrázek 12 – Vizualizace užívání odpočívadla – rodina. Zdroj: *Suncad* [online]. 2010 [cit. 2010-04-11]. Polabská cyklostezka - odpočívadla. Dostupné z WWW: <<http://www.suncad.cz/suncad/cz/reference/architektura-a-obcanske-stavby/polabska-cyklostezka-odpocivadla-.8/>>. 80

Příloha 1 – současný stav Labské cyklostezky – Lázně Toušěň



Příloha 2 – Současný stav odpočívadel před výstavbou cyklostezky – Lázně Toušěň



Příloha 3 – Cyklo-rampa Brandýs nad Labem – Stará Boleslav



Příloha 4 – současný stav Labské cyklostezky – Brandýs nad Labem – Stará Boleslav

