

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Možnosti rozvoje cykloturistiky v regionu Pošembeří

Bc. Roman Čermák

Diplomová práce

2012

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Roman Čermák**
Osobní číslo: **D10661**
Studijní program: **N3708 Dopravní inženýrství a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Název tématu: **Možnosti rozvoje cykloturistiky v regionu Pošembeří**
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Charakteristika cykloturistiky
2. Charakteristika regionu Pošembeří
3. Analýza současného stavu cykloturistiky v regionu Pošembeří
4. Návrh rozvoje cykloturistiky
5. Ekonomické zhodnocení návrhu

Závěr


Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí**
Rozsah pracovní zprávy: **50 - 60 stran**
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**
Seznam odborné literatury:
dle pokynů vedoucí práce

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Helena Becková, Ph.D.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání diplomové práce: **30. listopadu 2011**
Termín odevzdání diplomové práce: **23. května 2012**


prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.


prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2011

Prohlašuji:

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

Byl jsem seznámen 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 Pardubicích dne 22. 5. 2012

Roman Čermák

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval Ing. Heleně Beckové, Ph.D. za odborné vedení diplomové práce, poskytnuté informace a cenné rady při zpracování této práce.

Anotace

Práce se zabývá možnostmi rozvoje cykloturistiky v regionu Pošembeří. Charakterizuje cykloturistiku, její rozdělení, značení a související legislativu. Práce obsahuje informace o Pošembeří a analyzuje současný stav cykloturistiky na tomto území. V práci je uveden návrh rozvoje cykloturistiky v regionu, její propagace a jsou nastíněny zdroje financování.

Klíčová slova

cykloturistika, cyklistická doprava, cyklistická komunikace, Pošembeří

Title

Possibilities of cycling tourism development in Pošembeří region

Annotation

The thesis deals with possibilities of cycling tourism development in Pošembeří region. Firstly the thesis aims to provide basic description of cycling tourism itself and determination of its types as well as the description of related legislation. The thesis also includes the information about Pošembeří and analyzes current situation of cycling tourism in this region. Last part of the thesis contains original concept of possible cycling tourism growth, its propagation and description of the way how to fund this project.

Keywords

cycling tourism, cycling transport, cycling route, Pošembeří

Obsah

Úvod	9
1 Charakteristika cykloturistiky.....	11
1.1 Cyklistická doprava	12
1.2 Funkce a druhy cyklistických komunikací	12
1.2.1 Cyklostezky	13
1.2.2 Cyklotrasy.....	14
1.3 Dopravní značení	14
1.3.1 Svislé dopravní značení	14
1.3.2 Vodorovné dopravní značení.....	17
1.3.3 Orientační dopravní značení.....	18
1.4 Legislativa upravující cyklistickou dopravu.....	21
2 Charakteristika regionu Pošembeří.....	24
2.1 Základní charakteristika regionu.....	25
2.2 Turistické atraktivity	26
2.2.1 Historické památky.....	26
2.2.2 Přírodní zajímavosti.....	29
2.2.3 Ostatní atraktivity	30
2.3 Turistická vybavenost	31
2.3.1 Turistická informační centra.....	31
2.3.2 Ubytovací zařízení.....	32
2.3.3 Stravovací zařízení	32
2.3.4 Dopravní dostupnost.....	33
3 Analýza současného stavu cykloturistiky v regionu Pošembeří.....	36
3.1 Dopravní a cykloturistické značení.....	36
3.2 Stav cyklistické infrastruktury	36
3.3 Služby pro cykloturisty	41
3.3.1 Dopravní služby.....	41
3.3.2 Informační služby	42
3.3.3 Ubytovací služby	44
3.3.4 Stravovací služby.....	46
3.3.5 Ostatní služby pro cykloturisty.....	46
3.4 SWOT analýza regionu Pošembeří.....	47

4	Návrh rozvoje cykloturistiky	49
4.1	Projekt navrhované cyklotrasy.....	49
4.2	Doprovodná infrastruktura.....	51
4.3	Cykloturistické akce	53
4.3.1	Na kole za poznáním	53
4.3.2	Pošemberský pohár MTB	53
4.3.3	Pošemberský okruh	54
4.4	Způsob propagace	55
5	Ekonomické zhodnocení návrhu	57
5.1	Náklady na infrastrukturu	57
5.2	Náklady na propagaci	58
5.3	Způsoby financování.....	58
5.3.1	Středočeský Fond cestovního ruchu a podpory podnikání.....	58
5.3.2	Program rozvoje venkova ČR pro léta 2007-2013	59
5.3.3	Státní program podpory cestovního ruchu.....	59
5.3.4	Strukturální fondy EU	60
	Závěr.....	61
	Použitá literatura.....	63
	Seznam tabulek.....	66
	Seznam obrázků.....	67
	Seznam zkratk.....	68
	Seznam příloh.....	69

Úvod

Jednou z nejvyhledávanějších sportovních aktivit v České republice je cykloturistika, resp. cyklistická doprava. Pro obce a podnikatele, které cykloturisté po cestě potkávají, to znamená ekonomický přínos. Tento fakt znamená, že cykloturistika přispívá k rozvoji méně rozvinutých venkovských oblastí. Česká republika má ideální podmínky pro rozvoj cykloturistiky díky přírodním a kulturním atraktivitám.

Obliba jízdního kola se v současné době zvyšuje, lidé ho využívají jako dopravní prostředek a zároveň i jako nedílnou součást životního stylu. V posledních letech můžeme zaznamenat rostoucí počet turistů, kteří poznávají krásy turistických atraktivit na kole.

V současné době je stav a rozsah cyklistických stezek a cyklotras nedostačující, nebo se setkáváme s tím, že cyklistická infrastruktura nesplňuje bezpečnostní podmínky. Cyklistická doprava by měla být podporována, protože přináší mnoho pozitiv oproti motorovým způsobům dopravy. Cyklistická doprava je šetrnější k životnímu prostředí, bezhlučná, málo náročná na prostor a cenově výhodná. Cyklisté, ve srovnání s ostatními účastníky dopravy, nemají takový problém s hledáním parkovacích míst a kongescemi. V porovnání s pěší turistikou mají cyklisté výhodu v tom, že během své cesty shlédnou mnohem více turistických zajímavostí, jelikož dosahují vyšší rychlosti.

Významným prvkem pro rozvoj cykloturistiky je kromě turistických atraktivit, cyklotras a cyklostezek také turistická vybavenost. Cyklisté na svých cestách vyžadují určitý soubor služeb, které by měly být pro ně v regionu poskytovány. Jedná se o služby v oblasti ubytování, stravování, dopravy, servisu a půjčování jízdních kol, prodeje kol, poskytování informací, prodeje map a dalších. Zejména pro vícedenní výlety je pro cykloturisty důležité mít možnost přenocování, ať už v soukromí nebo v hromadných ubytovacích zařízeních.

Vzhledem ke zvyšující se životní úrovni obyvatelstva dochází i k nárůstu fondu volného času a tím i k rozvoji volnočasových aktivit. Mezi tyto činnosti patří i cyklistika a cykloturistika, která zaznamenala na území České republiky v 90. letech 20. století výrazný vzestup v oblibě při trávení volného času. Na to zareagovala celá řada cestovních kanceláří. Na trhu se objevily produkty související s cykloturistikou. Jde o různé typy poznávacích cykloturistických zájezdů.

Cyklistika je skvělý nástroj pro aktivní odpočinek a relaxaci. Existuje mnoho variant pro využívání cyklistiky jako způsobu dopravy. Lidé na kole mohou cestovat do zaměstnání,

do škol, do úřadů či za nákupy. Cyklistika je značně flexibilní forma přemísťování v městském prostředí, a částečně pomáhá řešit dopravní obsluhu v regionech. Cyklistická doprava také přispívá k snižování rizika současných civilizačních chorob.

První část bude věnována obecné charakteristice cykloturistiky, funkcím a druhům cyklistických komunikací a dopravnímu značení vztahující se k cyklistice.

Ve druhé části bude představen region Pošembeří. Budou zde popsány základní informace o regionu, turistické atraktivity v Pošembeří a turistická vybavenost této oblasti.

Třetí část bude zaměřena na analýzu současného stavu cykloturistiky v Pošembeří. Bude zde popsán stav cyklistické infrastruktury a dopravního značení, dále v této části budou analyzovány služby, které jsou určeny cykloturistům.

Další část bude popisovat navrhovaná opatření, které povedou k rozvoji cykloturistiky v regionu. Poslední část bude věnována možnostem financování rozvoje regionu.

Cílem diplomové práce je na základě analýzy stavu cykloturistiky regionu Pošembeří navrhnout opatření, která by vedla k dalšímu rozvoji cykloturistiky v této oblasti. Dalším cílem je zhodnocení možností financování těchto opatření.

1 Charakteristika cykloturistiky

„Trh cykloturistiky přináší tolik potřebnou alternativu a udržitelný rozvoj cestovního ruchu, který je vhodný ke zpomalení tempa a zvýšení intenzity prožívání turistických zážitků. Cykloturistika je druhem cestovního ruchu, který má potenciál obohatit turistické zážitky návštěvníků a současně nezatěžuje nadměrně životní prostředí, ani nevyvolává žádné další náklady zúčastněným obcím. Atraktivní cyklistická nabídka pomáhá turistickým místům v České republice, a to i v zaostalých oblastech. Podpora cyklistiky zajišťuje pracovní místa v různých oblastech služeb okolo cykloturistiky.“ [1]

Cykloturistika je specifickým druhem turistiky. V rámci této oblasti turistiky je využívána zvláštní dopravní infrastruktura, která se skládá z cyklistických tras (dále jen „cyklotras“) a cyklistických stezek (dále jen „cyklostezek“). K jízdě po této dopravní síti cykloturista využívá jízdní kolo.

Cykloturistika je vhodná pro širokou škálu lidí. Mohou ji provozovat jak muži, tak i ženy, a to všech věkových kategorií bez ohledu na výši příjmu. Existuje typologie, která vychází z empirických pozorování [2]:

- **Rodiny s dětmi**

Tato skupina cykloturistů preferuje trasy s kratší vzdáleností, které jsou bezpečné a převážně mají kvalitní a zpevněný povrch. Cílem nebo zastávkou cesty většinou bývá místo, které nabízí určité aktivity pro děti (hřiště, turistický cíl se zaměřením na děti apod.).

- **Méně zdatní rekreační cyklisté**

Cestují na kratších a nenáročných trasách, které mají vzdálenost cca do 30 km. Upřednostňují kvalitní a zpevněný povrch. Jsou pro ně důležité turistické cíle. V evropských městech jsou pro ně nabízeny prohlídky turistických zajímavostí na kole, které jsou uskutečňovány s průvodcem nebo individuálně, samostatně nebo ve skupině.

- **Zdatnější rekreační cyklisté**

Využívají okružní trasy se vzdáleností od 40 do 80 km. Jízdu často kombinují s poznáváním zajímavostí a kulturních památek. Jezdí po zpevněném povrchu, ale i po nenáročných přírodních cestách. Pro tuto skupinu cykloturistů není nekvalitní povrch ani velké převýšení žádnou překážkou.

- **Dálková cyklisté**

Délka jejich trasy se pohybuje mezi 50 až 100 km. Pro svou cestu využívají především páteřní trasy. Při své cestě se většinou zdrží na jednu noc. Důležitým prvkem pro dálkové cyklisty je kvalitní značení, často absolvují trasy podél řek nebo využívají EuroVelo tras. Jsou pro ně důležité připravené produkty ve spolupráci s cestovními kancelářemi.

- **Terénní cyklisté**

Pro svou jízdu využívají stezky v přírodě a úzké stezky v terénu. Délka trasy je 30 až 60 km v náročném terénu.

- **Sportovně-rekreační cyklisté**

Zaměřují se na masové sportovní akce, například MTB maratony nebo silniční maratony. Tuto skupinu většinou tvoří amatéři, kteří mají informace o profesionální přípravě, a v rámci svých možností podle těchto instrukcí trénují.

1.1 Cyklistická doprava

Během posledních několika málo let přestává být cyklistická doprava pouze individuální záležitostí. V současné době přechází do městského a i regionálního plánování. Cyklisté vyžadují komunikace, které jsou určené pro jejich pohyb. Dále také potřebují příslušné vybavení pro cyklistiku. Jedná se o alternativu vůči ostatním druhům dopravy. Cyklistická doprava je značně flexibilní při pohybu ve městě a může být i částečným řešením dopravní obsluhy v regionech. [1]

1.2 Funkce a druhy cyklistických komunikací

Cyklotrasy plní v rámci cyklistické dopravy následující funkce [3]:

- **Dopravní funkce**

Jedná se hlavně o přepravu do zaměstnání, do školy a za vybaveností, a to včetně jízd, které jsou uskutečňovány prostřednictvím systémů Bike and Ride a Bike and Go. Hlavními požadavky je nalézt co nejkratší spojení, nejkratší cestovní dobu a přímé napojení cílů. Tato funkce je důležitá pro cyklisty, kteří využívají cyklistickou dopravu zpravidla každý den. Četnost jejich jízd není příliš závislá na počasí.

- **Rekreačně turistická funkce**

Cílem této funkce je samotná jízda na kole. Nejsou zahrnovány menší zajiždky, pokud jsou zpestřeny tím, že jsou umístěny v atraktivním prostředí. Hlavní požadavky se

týkají bezpečnosti a atraktivity prostředí. Skupina uživatelů upřednostňující tuto funkci cyklotras je velmi rozmanitá, pokud jde o věk, cyklistické zkušenosti a dosahované rychlosti jízdy. Pro tento segment cyklistů je důležité příznivé počasí. Cyklisté jezdí většinou ve skupinách.

V prvopočátcích cykloturistiky v České republice byla cyklistická doprava spojována spíše s cyklotrasami, které byly většinou vedeny po silnicích se silným dopravním provozem. Toto nevhodné řešení se v průběhu let zlepšilo a i proto současná síť cyklistických komunikací oslovuje stále více cyklistů. Zaměřuje se na bezpečnost a zdraví cyklistů, pro vedení cyklistických komunikací jsou určeny komunikace s nejmenší intenzitou dopravy a lesní či polní cesty. Novým trendem je budování lesních terénních cest (tzv. singltreků). Singltreky jsou úzké přírodní stezky určené pro rekreaci v přírodě.

Cyklistické komunikace se mohou rozčlenit do dvou základních kategorií [2]:

- cyklostezky
- cyklotrasy

1.2.1 Cyklostezky

„Cyklostezka je pozemní komunikace nebo její jízdní pás označený dopravní značkou a vyhrazený pouze pro jízdu na kole. Automobilová a motocyklová doprava je z ní vyloučena. Pravidla silničního provozu však povolují užití cyklostezky např. in-line bruslařům a lyžařům.“ [2]

Na území ČR k 1. 1. 2011 bylo celkem 1 903 km cyklostezek (dle informací CDV). Z tohoto počtu jich na města a obce připadá 1 005 km a na cyklostezky v extravilánu 898 km. Jsou zde započítány pouze ty cyklostezky, které tvoří významnou dopravní nebo rekreačně turistickou funkci ve vztahu k cyklistům. Oproti roku 2009 se jedná o nárůst 302 km cyklostezek vhodných pro cyklisty.

Z důvodu územního, ekonomického a hlavně z důvodu zvýšení bezpečnosti se doporučuje při velkých intenzitách cyklistické dopravy vést tento druh dopravy po samostatných stezkách určených pro cyklisty. Cyklistická doprava se odděluje od motorové dopravy, ale i od pěšího provozu. Oddělení je provedeno tím, že cyklostezka je vedena směrově nebo výškově samostatně mimo trasy ostatních pozemních komunikací nebo v souběhu s jinou komunikací, oddělená od ní prostorově ve stejné nebo jiné úrovni. [4]

1.2.2 Cyklotrasy

Cyklotrasy jsou dopravní cesty vedené po silnicích, místních i účelových pozemních komunikacích, které jsou z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu vhodné pro cyklistickou dopravu a jsou označeny dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, jeho prováděcích vyhlášek a příslušných technických předpisů. Cyklotrasa je i dopravní cesta, která je vedena po silnicích, místních komunikacích, která je z hlediska ochrany životního prostředí a sjízdnosti vhodná pro cyklistickou dopravu a je označena příslušnými cykloturistickými značkami. [2]

Cyklotrasy se dělí podle jejich významu do následujících skupin [2]:

- **Dálkové – neregionální trasy**

Jedná se o cyklotrasy I. a II. třídy, které spojují vzdálené cíle. Jejich základní funkcí je hlavně rekreačně-turistická funkce. Při využívání těchto cyklotras by měli mít cyklisté možnost využít služeb ubytování, servisu, map a občerstvení, které by měly být umístěny v blízkosti těchto cyklistických komunikací.

- **Regionální cyklotrasy**

Řadí se do III. a IV. třídy. Mají za úkol plnit funkci dopravní i rekreačně-turistickou. Navazují na síť místních cyklotras.

- **Místní cyklotrasy**

Patří do IV. třídy cyklotras. Jejich účelem je plnit funkci dopravní a rekreačně-turistickou.

1.3 Dopravní značení

Cyklistická doprava je součástí dopravy jako celku. Cyklisté jsou účastníky silničního provozu na pozemních komunikacích, s tím souvisí i veškerá práva a povinnosti, která z toho vyplývají. Dopravní značení je upraveno zejména zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a vyhláškou Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ustanovuje způsob svislého a vodorovného dopravního značení na cyklistických trasách a stezkách.

1.3.1 Svislé dopravní značení

Svislé dopravní značky se umísťují mimo volný prostor pro cyklisty, který se skládá z jízdního pruhu, z horního a bočních bezpečnostních prostorů. Při umísťování po straně

jízdního pásu musí být výška spodního okraje svislého dopravního značení minimálně 1,2 m nad jeho úrovní. V případě umístění tohoto značení nad pásem pro cyklisty musí být výška spodního okraje dopravní značky minimálně ve výšce 2,5 m. Na cyklistických komunikacích se výstražné, zákazové a příkazové dopravní značky používají ve zmenšené velikosti, než je jejich základní velikost. V případě značek „Dej přednost v jízdě!“, „Stůj, dej přednost v jízdě!“ a informativních dopravních značek se používá jejich základní velikost. [3]

V této kapitole budou pro představu uvedeny pouze některé dopravní značky, které se týkají cyklistické dopravy.

Stezka pro cyklisty

Pro označování cyklostezek se používá příkazové dopravní značky č. C 8a „Stezka pro cyklisty“. Tuto značku je nutné zopakovat za každým úrovnovým křížením s jinou pozemní komunikací nebo ve výjimečných případech pro její zdůraznění v průběhu trasy. Konec cyklostezky je označován příkazovou dopravní značkou č. C 8b „Konec stezky pro cyklisty“. Touto značkou se ukončuje platnost značky č. C 8a. [3]

Obrázek 1: Dopravní značky č. C 8a "Stezka pro cyklisty" a č. C 8b „Konec stezky pro cyklisty“



Zdroj: [5]

Dopravní značení stezky pro chodce a cyklisty má dva druhy dopravních značek. Záleží na tom, zda se jedná o stezku, která je se společným provozem, nebo jde o stezku, která má provoz chodců a cyklistů oddělen. V případě společného provozu jde o dopravní značky č. C 9a a č. C 9b. Pro oddělený provoz se užívá dopravních značek č. C 10a a č. C 10b, na těchto dopravních značkách musí být vyobrazeno oddělení stezky pro chodce a cyklisty v takovém rozložení, které odpovídá skutečnosti. Rozdíly mezi těmito dvěma typy dopravních značek je možné vidět na obr. č. 2 a 3.

Obrázek 2: Dopravní značky č. C 9a "Stežka pro chodce a cyklisty" a č. C 9b "Konec stežky pro chodce a cyklisty"



Zdroj: [5]

Obrázek 3: Dopravní značky č. C 9a "Stežka pro chodce a cyklisty" a č. C 9b "Konec stežky pro chodce a cyklisty"



Zdroj: [5]

Vyhrazený jízdní pruh

Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty je označován dopravní značkou č. IP 20a „Vyhrazený jízdní pruh“. Tato značka obsahuje symbol dopravní značky č. C 8a. Na dopravní značce č. IP 20a je vyobrazen počet jízdních pruhů, který skutečně je na dané pozemní komunikaci a jak je situován jízdní pruh pro cyklisty oproti ostatním jízdním pruhům. Platí zde totéž jako u předchozí dopravní značky, tzn. že musí být opětovně umístěna před každou křižovatkou a jen výjimečně se umísťuje v průběhu jízdního pruhu pro jeho zdůraznění. Pro konec vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty se používá dopravní značky č. IP 20b „Konec vyhrazeného jízdního pruhu“. [3]

Obrázek 4: Dopravní značky č. IP 20a "Vyhrazený jízdní pruh" a č. IP 20b "Konec vyhrazeného jízdního pruhu"



Zdroj: [5]

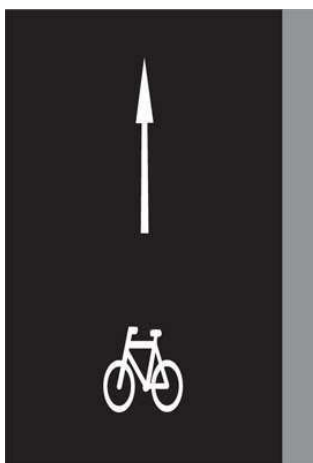
1.3.2 Vodorovné dopravní značení

Vodorovné dopravní značky slouží především k tomu, aby se jimi vyznačilo vedení vyhrazeného jízdního pruhu určeného cyklistům, oddělení tohoto pruhu od jiné komunikace, vyznačení stanoveného směru jízdy pro uživatele cyklistické dopravy atp.

Jízdní pruh pro cyklisty

Jízdní pruh určený cyklistům se označuje vodorovnou dopravní značkou č. V 14 „Jízdní pruh pro cyklisty“. Může se použít i šípek, a to v případě, kdy je nutné zdůraznit směr jízdy pro cyklisty.

Obrázek 5: Vodorovná dopravní značka č. V 14 "Jízdní pruh pro cyklisty"



Zdroj: [5]

Prostor pro cyklisty

Tohoto dopravního značení se používá zejména na světelně řízených křižovatkách, kde je vysoký podíl cyklistické dopravy. Lze ho předsunout před příčnou čáru souvislou, která platí pro motorovou dopravu. Dochází tím ke snížení pravděpodobnosti možné kolize při rozjezdu a cyklisté jsou v prostoru, který není tolik zahlcen výfukovými plyny. Tento prostor je vymezen dopravní značkou č. V 19 „Prostor pro cyklisty“. Rozměry tohoto prostoru jsou odvislé od intenzity cyklistické dopravy.

Obrázek 6: Dopravní značka č. V 19 "Prostor pro cyklisty"



Zdroj: [5]

1.3.3 Orientační dopravní značení

„Orientační dopravní značení je nedílnou součástí dopravního značení na komunikacích pro cyklisty. Zahrnuje soubor dopravních značek určených pro cyklistické trasy, které uvádějí vybrané cíle, směry a případně i vzdálenosti k jejich dosažení a čísla cykloturistických tras.“ [3]

Zásady pro orientační značení na cyklistických komunikacích stanovují základní podmínky pro použití, provedení a umístění orientačních dopravních značek na pozemních komunikacích, které jsou z hlediska bezpečnosti, plynulosti dopravního provozu a sjízdnosti určeny pro provoz cyklistické dopravy. [6]

Cykloznačky

Pomocí cykloznaček se označují cyklotrasy. Mezi cykloznačky patří: „Směrová tabule pro cyklisty“, „Návěst před křižovatkou“ a „Směrová tabule“.

Směrové tabule pro cyklisty obsahují informace o cíli, směru a vzdálenosti k vyznačenému cíli. Vzdálenosti jsou uváděné v kilometrech. Symbol jízdního kola a čísla cyklotrasy jsou uváděny ve společném rámečku. Umísťují se v místech křížení s dalšími cyklotrasami nebo na křižovatkách, kde cyklotrasa je vedena jiným směrem, než je uveden cíl na dopravní značce „Směrová tabule“ a je nutné zdůraznit odlišný směr cyklotrasy. Tato dopravní značka se označuje č. IS 19. Existují 4 typy těchto značek, odlišují se dle počtu cílů na nich uvedených nebo dle směru, kterým je vedena cyklotrasa.

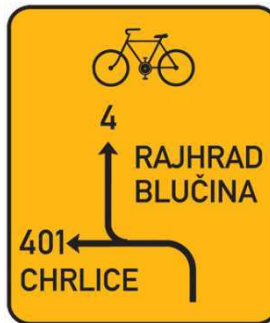
Obrázek 7: Dopravní značka č. IS 19b „Směrová tabule pro cyklisty“ (s dvěma cíli)



Zdroj: [5]

„Návěst před křižovatkou“ informuje cyklisty o směru k vyznačeným cílům. Na značce je schématicky vyjádřena podoba křižovatky a před šipkou je většinou uvedeno číslo cyklotrasy. Tohoto značení se užívá hlavně v obci, většinou samostatně před křižovatkou významnějších cyklotras nebo k vyznačení vedení cyklotrasy, příp. k vyznačení více cyklotras v nepřehledném úseku.

Obrázek 8: Dopravní značka č. IS 20 "Návěst před křižovatkou"



Zdroj: [5]

Směrové tabulky pro cyklisty podávají informace o čísle a směru cyklotrasy. Používají se k upřesnění nebo potvrzení vedení trasy v těch případech, kdy není účelné použít směrové tabule pro cyklisty. Změna směru je vyjádřena šipkou, která je umístěna nad symbolem jízdního kola.

Obrázek 9: Dopravní značka č. IS 21c "Směrová tabulka"



Zdroj: [5]

Cykloturistické značky

Klub českých turistů (dále jen „KČT“) používá pro značení cyklistických tras cykloturistické značky. Do tohoto orientačního dopravního značení patří „Směrovka“ a „Pásová značka“.

Směrovka informuje o cílech, směru a vzdálenosti k vyznačeným cílům. Tato cykloturistická značka dále obsahuje evidenční číslo, rok vyvěšení a číslo cykloturistické trasy. Jedná se o obdobu směrovky pro pásové nebo tvarové pěší značení.

Obrázek 10: Směrovka



Zdroj: [7]

Do cykloturistických značek dále patří pásové značky. Jde o modifikaci pásových značek pro turistické značení. Značka informuje o průběhu cykloturistické trasy. Okrajové pásy jsou žluté a střední pás je proveden v barvě, která odpovídá důležitosti příslušné trasy.

Obrázek 11: Cykloturistická značka a šipka



Zdroj: [7]

Jak již bylo v kapitole 1.2.2 uvedeno, cyklotrasy se mohou rozdělit podle jejich významu na místní, regionální a dálkové. Tyto trasy se rozdělují z pohledu cestovního ruchu dle jejich důležitosti na:

- hlavní (označují se červenou a modrou barvou),
- vedlejší (označené zelenou barvou),
- doplňkové (označují se bílou barvou).

1.4 Legislativa upravující cyklistickou dopravu

Cyklisté jsou účastníky provozu na pozemních komunikacích, týkají se jich práva a povinnosti s tím související. Ty plynou z legislativního prostředí. Cyklistická doprava je v současné době upravena následujícími zákony a vyhláškami [8]:

- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky Ministerstva dopravy č. 341/2002,
- vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ustanovuje způsob svislého a vodorovného dopravního značení na cyklistických trasách a stezkách,
- vyhláška Ministerstva dopravy č. 247/2010 Sb., která mění vyhlášku č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích,
- vyhláška č. 341/2002 Sb., Ministerstva dopravy a spojů o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Legislativní úpravy se neobejdou bez integrace jednotlivých prvků do technické literatury. Je důležité nastavit právní rámec cyklistické dopravy, ale dále je také nutné nastavit praktický rámec problematiky. Cyklistická doprava je spojená s následujícími normami a technickými podmínkami [9]:

- ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic,
- ČSN 73 6102 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích,
- ČSN 73 6108 – Lesní dopravní síť,
- ČSN 73 6109 – Projektování polních cest,
- ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací,
- ČSN 73 6114 – Vozovky pozemních komunikací. Základní ustanovení pro navrhování,
- TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích,
- TP 77 – Navrhování vozovek pozemních komunikací,
- TP 78 – Katalog vozovek pozemních komunikací,
- TP 100 – Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích,
- TP 103 – Navrhování obytných a pěších zón,

- TP 131 – Zásady pro úpravy silnic včetně průtahů obcemi,
- TP 132 – Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích,
- TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích,
- TP 179 – Navrhování komunikací pro cyklisty.

2 Charakteristika regionu Pošembeří

Region Pošembeří se nachází ve Středočeském kraji. Zasahuje do okresů Nymburk, Praha-východ a Kolín. Nachází se na území čtyřech správních obvodů obcí s rozšířenou působností: Český Brod, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Říčany a Nymburk. Rozloha regionu je 252,7 km² a spadá do něj 37 obcí s celkovým počtem obyvatel přes 33 000. Jeho součástí je širší aglomerace hlavního města Prahy, se kterou sousedí na západě. Na jihu a východě sousedí s regiony Říčansko a Podlipansko. Na severu hraničí s turistickou oblastí Zlatý pruh Polabí. Přírozenými centry Pošembeří jsou města Český Brod a Úvaly. Z obr. č. 12 lze vyčíst, které obce patří do regionu Pošembeří.

Obrázek 12: Mapa regionu Pošembeří



Zdroj: [10]

Pro účely rozvoje regionu Pošembeří byla v prosinci roku 2006 zřízená obecně prospěšná společnost – Region Pošembeří o. p. s. Společnost se zaměřuje na tvorbu integrované strategie uceleného území, která by měla jasně definovat cíle a priority pro rozvoj regionu.

2.1 Základní charakteristika regionu

Největšími obcemi jsou města Český Brod (6 822 obyvatel, stav k 1. 1. 2011 dle ČSÚ) a Úvaly (5 937 obyvatel, stav k 1. 1. 2011 dle ČSÚ), dále následují obce Šestajovice, Jirny, Poříčany atd. Kromě dvou největších měst se jedná o obce do 2 000 obyvatel. Z celkových 37 obcí má 20 z nich méně než 500 obyvatel, je to dáno především nedostatečnou vybaveností, a to zejména technickou infrastrukturou.

Demografický vývoj je ovlivněn hlavním městem Prahou. Úbytek obyvatelstva přirozenou měrou (narození a zemřelí) je nahrazován stěhováním obyvatel z Prahy do Pošembeří. Mladí lidé, kteří pracují v Praze, hledají kvalitní místo pro bydlení mimo Prahu. Podněcuje to vytváření typických satelitních sídlišť, které se již nyní nacházejí na území obcí Květnice, Šestajovice, Sibřina apod.

S velikostí obce úzce souvisí její základní občanská vybavenost a technická infrastruktura. Rozdíly nalezneme mezi městy, městysy a malými obcemi. Nejlépe je na tom Český Brod, který dnes jako jediné město na území Pošembeří má pravomoc obce s rozšířenou působností. Dobrou občanskou a technickou vybavenost mají ještě Úvaly, městysy (Kounice, Nehvizdy, Škvorec) a další velké obce, které mají 1 000 a více obyvatel.

Charakteristické rysy regionu [11]:

- specifický vztah s hlavním městem (dojížděky za prací, využívání Prahy jako kulturního a společenského centra),
- hustá síť osídlení a pozemních komunikací v málo členitém terénu,
- vysoká hustota firem, podnikatelů a živnostníků,
- trend migrace obyvatel v produktivním a důchodovém věku z hlavního města do Pošembeří,
- rychlý demografický vývoj a s tím související problémy v nedostatečné infrastruktuře a službách,
- rozsáhlý pohyb obyvatel za prací, kulturou a službami do/z Prahy a jiných měst,
- do současnosti málo využívaný potenciál Pošembeří pro cestovní ruch, víkendovou rekreaci a jejich propagace.

2.2 Turistické atraktivity

Pro celé území je charakteristický velký počet přírodních a kulturních památek. Atraktivity jsou rozprostřeny po celém území Pošembeří.

2.2.1 Historické památky

Opevnění Českého Brodu

Dřevěná kolová hradba byla v období 1343 – 1364 za pomoci arcibiskupa Arnošta z Pardubic nahrazena kamenným opevněním. Jsou zde 3 brány: Pražská, Kouřimská a Liblická. Součástí jsou dále 2 fortny (brány pro pěší): Žitomířská a Podměstská. Východní průčelí je osazeno reliéfní deskou zobrazující znaky Svaté říše římské a královského města Českého Brodu, nad níž je umístěna tabulka s monogramem Leopolda I. a reliéfem císařské koruny. Zbytky hradeb se třemi baštami a druhotně osazenou gotickou brankou lze nalézt téměř po celém obvodu starého města, které se stalo v roce 1990 památkovou zónou. [12]

Kostel sv. Gotharda

Původně románský kostel se nachází v Českém Brodě na náměstí Arnošta z Pardubic. V první polovině 14. století byl přestavěn na trojlodní gotický kostel. V roce 1421 byl vážně poškozen a v letech 1613 – 1614 renesančně přestavěn. V období 1765 – 1772 prošel barokní přestavbou podle projektu pražského architekta J. J. Wircha. Hlavní oltář, zhotovený v roce 1781, je v rokokovém stylu od I. F. Platzera. [12]

Gotické sklepy a podzemní chodby

Při budování Českého Brodu byly od začátku zároveň s budovami na povrchu budovány také podzemní chodby, které spojovaly jednotlivé domy a jejich skladovací prostory, které měly také obranný význam. Gotické chodby a sklepy se dochovaly v historickém jádru města až do současnosti. V letech 1991 – 1996 probíhaly práce na jejich odkrytí a vyčištění podzemních prostor. Ve sklepení byl prostor upraven tak, že zde byla vytvořena alternativní svatební síň pro snoubence, kteří touží po nevšedním svatebním obřadu. [12]

Kostel Nejsvětější Trojice

Jedná se o jednolodní renesanční hřbitovní kostel postavený za městskými hradbami mezi lety 1560 – 1562 po zrušení hřbitova u kostela sv. Gotharda v centru města. Kostel má

takřka čtvercový půdorys, který je uzavřen trojbokým presbytářem. V západním průčelí se nalézá dochovaný portál z roku 1560. Vedle je umístěna pískovcová kazatelna z roku 1585 od Wolfa Schultesse z Plavna. Poprsnice je zdobená reliéfy Kalvárie a Zmrtvýchvstání, které jsou doplněny tabulkami s citáty z Janova evangelia. [13]

Kostel sv. Jiří

Jeden z nejvýznamnějších kostelů leží na vrcholu Hradešínského kopce ve výšce 399 m n. m. Původně se jednalo o románskou rotundu z první poloviny 12. století, která byla součástí opevněného panského dvorce. V 70. letech 14. století došlo ke gotické přestavbě, rotunda byla zbavena své apsidy a byla k ní přistavena gotická obdélná loď. Po roce 1421 se kostel stává utrakvistickou svatyní a je jí tak po následující 2 století. V druhé polovině 15. století bylo kolem kostela vystavěno pozdně gotické opevnění, které se skládalo z mohutné ohradní zdi se strážnicemi. Na jižní straně byla postavena hranolová vstupní brána, jejíž horní podlaží sloužilo také jako zvonice. Během třicetileté války kostel trpěl vojenskými nájezdy a jeho poválečná obnova měla nutný charakter. V následujících desítkách a stovkách let docházelo k několika dalším stavebním úpravám. Podoba interiéru byla upravena v druhé polovině 19. Století a je takto dochována až do současnosti. Ze stejného období pochází i mobiliář kostela. [14]

Tuchoraz

Tuchoraz je hrad, který se nachází u stejnojmenné obce v regionu Pošembeří. Tuchoraz byla ve 14. století vlastněna Petrem z Klučova, který nechal na počátku 15. století na skále nad říčkou Šemberou vystavět první kamennou tvrz, která se stala základem pro pozdější hrad. V roce 1639 byl hrad obléhán Švédy, sice neúspěšně, ale postupně zkáze se nevyhnul. Po roce 1770 byl až na vstupní věž téměř celý rozebrán a získaný materiál byl použit na zpevnění jezů a hrází v okolí. V 80. letech 20. století byl hrad svěřen Krajskému ústavu státní památkové péče, který provedl opravu. [14]

Zřícenina hradu Šember

Z hradu, nacházejícího se v blízkosti obce Doubravčice, se dochovaly mohutné valy pocházející ještě z původního hradiště, které později vymezovaly předhradí. Hrad nebyl příliš velký, měl oválný půdorys, který v severní části přecházel do klesajícího skalnatého hřebene.

Ve východní části se zachovaly zbytky silné, pečlivě vyzděné hradby, která sloužila jako štítová zeď. [14]

Tvrz Vyšehořovice

V druhé polovině 13. století vnikl v obci Vyšehořovice poplužní dvůr s raně gotickou tvrzí, která byla tvořena hranolovou věží a opevněním. V roce 1410 zahájil Zikmund Rokycanský velkolepou přestavbu tvrze, přičemž starý objekt zahrnul do nové podoby sídla. Celá tvrz byla obehnaná hradbou s valy, přes které vedl padací most k impozantní bráně. Roku 1547 připadly Vyšehořovice k přerovskému panství, vodní příkop byl zasypán a gotická brána zazděna. Do objektu byl prolomen nový vjezd a obvodové hradby byly zvýšeny. [13]

Tvrz Tuklaty

Věžová stavba pochází z počátku 14. století, po roce 1668 byla tvrz barokně upravena na zvonici. Při tomto stavebním zásahu byla většina středověkých detailů setřena, ale věž tím byla zachráněna. Tvrz zaujímá výraznou polohu na skalnaté vyvýšenině nad rybníkem v obci Tuklaty. Stavba se skládá z věže, která je vystavěna z lomového kamene bez jediného opracovaného kamenného článku, a roubeného obytného stavení. Do věže je vstup přímo z nádvoří portálem, z kterého se dochovala hrubě přitesaná neprofilovaná stojka. V interiéru věže jsou zachovány středověké povrchy stěn. Z vnějšku je tvrz krytá barokní omítkou z 18. století. [13]

Starý zámek

Starý zámek leží v městysu Škvorec. Byl vybudován v druhé polovině 13. století. Stavba byla původně vystavěna jako hrad, teprve až v roce 1545 ho Zikmund Smiřický ze Smiřic nechal přestavět na renesanční zámek. Dne 26. listopadu 1639 byl zámek vydrancován a zapálen Švédy. Objekt byl provizorně opraven, ale v historické literatuře byl v tomto období uváděn jako pustý. Během let na něm byly prováděny drobné opravy. Ke generální rekonstrukci došlo až v roce 2008. Z celého areálu se dochovala jihovýchodní část v barokním stylu s hranolovou věží nad gotickou vstupní branou, původní vodní příkop s barokním kamenným mostem, který nahradil původní padací, gotická hradní studna a barokní západní palác. [14]

Kostel Nanebevzetí Panny Marie

Románský kostel bazilikálního typu z poloviny 12. století se nalézá na území obce Tismice. Kostel se dochoval v téměř původním stavu. Po roce 1700 vzniklo točité schodiště na kruchtu, nově byla také zaklenuta hlavní loď, a v západním průčelí byl osazen nový vstupní portál. Tismický kostel je téměř neznámou stavbou, která se však podle historiků umění řadí mezi jednu z nejvýznamnějších památek v České republice. Zaujímá ve své kategorii přední místo i v rámci Evropy. [14]

Kostel sv. Petra a Pavla

Jádro stavby tvoří původní románský kostel z poloviny 13. století. Kostel, nacházející se v obci Přišimasy, byl ve 14. století goticky rozšířen a přestavěn. Poté byl renesančně upraven po roce 1575, přestavba spočívala zejména v prodloužení lodi západním směrem, kostel byl taktéž doplněn o renesanční detaily. [14]

Kostel Zvěstování Páně

Římskokatolický farní kostel se nachází v Úvalech. Jeho existence se datuje od 14. století. Současnou barokní podobu získal po opravě, která byla provedena v roce 1724. Kostel má jedinou podélnou loď s pravouhlým presbytářem a obdélnými přístavbami oratoří po stranách. U vchodu je umístěna mohutná hranolová věž zvonice s cibulovou bání.

2.2.2 Přírodní zajímavosti

Klepec

Dvojvrch Klepec, nacházející se poblíž obce Přišimasy, dosahuje výšky 358 m n. m. a jelikož výrazně přesahuje okolní krajinu, je ideálním vyhlídkovým bodem na Pošembeří. Na západním horizontu jsou dokonce vidět pražská předměstí. Na jednom z jeho vrcholů se nachází velký žulový balvan nazývaný „Slouha“, jenž je vysoký 7 metrů, dlouhý 8 metrů a široký 3 metry. Svůj název získal podle tvaru, na jedné straně má nápadné zaoblení, které připomíná shrbenou postavu služebníka. Na druhém vrcholu, který se nachází od tohoto bodu 300 metrů severně, se nachází tzv. „Kamenné stádo“. Tuto skupinu velkých žulových balvanů tvoří velké kameny nazvané „Stoh slámy“, „Obří záda“, „Šplíchalův kočár“ a další bezejmenné balvany. V chráněném území jsou také dva opuštěné lomy, kde se těžila žula na obnovu vyhořelého Národního divadla v Praze. Opuštěné lomy dnes tvoří tůň, které jsou

významné jak pro rostlinstvo (roste zde např. přísně chráněná masožravá rostlina bublinatka jižní), tak pro drobné živočichy (ohrožený pták lejsek šedý a vzácná užovka obojková). [14]

U skal

Přírodní památka se nachází u obce Vyšehořovice, byla vyhlášena k ochraně unikátní světově velmi bohaté lokality zkamenělých svrchnokřídlicích rostlin, které byly objeveny ve zdejších lomech. Geologické podloží je tvořeno uloženinami svrchní křídly tmavého jílovce s významným podílem uhelné hmoty. Původně byl ve zdejších lomech těžen kvalitní pískovec ke stavebním a dekoračním účelům. [14]

Údolí Šembery a Lázného potoka

Nejkrásnějším údolím Pošembeří je skalnatý kaňon, kterým protéká říčka Šembera, od které je odvozen název regionu. Levostranným přítokem Šembery v tomto krajinném prvku je Lázný potok. V údolí se nachází mnoho chráněných rostlin a žije zde několik druhů chráněných živočichů.

2.2.3 Ostatní atraktivita

Podlipanské muzeum

Muzeum se nalézá v Českém Brodě v budově vystavěné v letech 1927 – 1930 v pozdně secesním stylu. Hlavním lákadlem pro turisty je stálá expozice bitvy u Lipan a ohlasy husitství ve středních Čechách za použití moderní audiovizuální techniky. Návštěvníci mají možnost v muzeu shlédnout expozice sbírek statkáře a cestovatele Josefa Zounka z Mrzek a expozice Slovanská hradiště v Pošembeří prezentují archeologické výzkumy z Klučova, Přistoupimi, Doubravčic a Tismic.

Hospodářský dvůr

Tuchorazská dvoukřídlá hospodářská budova dvora je datována deskou s letopočtem 1547. Jde o unikátní pozdně gotickou stavbu s mnoha tesanými portály a malými okny. K rekonstrukci došlo v 80. letech minulého století.

Statek – Černíky

Statek v Černíkách představuje cenný doklad předbělohorské etapy vesnické zástavby se zbytky pozdně gotické vjezdové brány. Mimořádnou hodnotu má hospodářský objekt,

který se nachází uvnitř statku. V jeho průčelí je sestava pozdně gotických ostění dveřních a okenních otvorů. Stavba byla vybudována v druhé polovině 15. století.

2.3 Turistická vybavenost

Rozvoj cykloturistiky v dané oblasti je podmíněn kvalitní a kapacitně dostačující turistickou vybaveností.

2.3.1 Turistická informační centra

Turistická informační centra (dále jen „TIC“) jsou součástí informačního systému cestovního ruchu České republiky. Mají charakter veřejné služby, která je poskytována na základě společenské objednávky státní správy a municipality. Hlavní činností TIC je poskytování informací veřejnosti v souladu se zákonem č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím. Vedlejšími činnostmi jsou služby poskytované za úplatu spojené s prodejem upomínkových předmětů a vstupenek, tvorbou a organizováním turistických produktů, směnářské služby apod.

TIC se rozdělují podle rozsahu provozu a nabídky služeb do 3 kategorií [15]:

- Kategorie A - splňuje minimální požadavky pro činnost TIC,
 - poskytování informací 7 dní v týdnu o celé České republice,
 - poskytování informací verbálně minimálně ve 2 světových jazycích (vyžaduje se aktivní znalost obou jazyků),
 - bezbariérový vstup,
 - zajišťování průvodcovských služeb,
 - zprostředkování ubytovacích služeb,
 - zpoplatněný nebo bezplatný přístup na internet,
 - evidence počtu klientů apod.
- Kategorie B - splňuje minimální požadavky pro činnost TIC,
 - celoroční provoz, minimálně 6 dní v týdnu,
 - poskytování informace o definovaném území (obec, turistické cíle v okolí apod.) alespoň ve 2 světových jazycích, přičemž jeden z nich může být na úrovni pasivní znalosti,
 - zpoplatněný nebo bezplatný přístup na internet.
- Kategorie C - splňuje minimální požadavky pro činnost TIC
 - celoroční nebo sezónní provoz minimálně 5 dní v týdnu, min. 30

- hodin týdně
- poskytování informací minimálně 1 světovým jazykem,
 - podávání informací o místě svého působení (obec, kulturní nebo přírodní památka).

V Pošembeří je pouze jedno TIC, které se nachází v centru Českého Brodu. Toto informační středisko se řadí do kategorie C dle kategorizace Asociace turistických informačních center České republiky.

2.3.2 Ubytovací zařízení

Rozvoj cestovního ruchu, a tudíž i cykloturistiky, podmínil rozšíření ubytovacích zařízení. Ubytovací služby jsou neskladovatelné, a proto nevyužitá ubytovací kapacity vedou k ekonomické ztrátě. Tyto služby se výrazným dílem podílejí na zajištění a realizaci cestovního ruchu.

Zařízení poskytující ubytovací služby se rozdělují podle druhu na hromadná a individuální. V případě individuálního ubytování se jedná pouze o soukromá ubytovací zařízení. Hromadná ubytovací zařízení se dělí na: hotely, hotely garní, motely, pensiony, botely, kempy, chatové osady, turistické ubytovny a depandance. [16]

V oblasti stravovacích a ubytovacích služeb je spuštěn projekt „Cyklisté vítáni“. Jedná se o celonárodní certifikační systém, který prověřuje nabídku a vybavenost stravovacích a ubytovacích zařízení. Turistická zařízení musí splňovat určité podmínky, a ta která projdou certifikací, jsou označena zelenobílou známkou vyobrazující směřící se jízdni kolo. Standardy této certifikace jsou obdobné jako u podobných zahraničních systémů certifikace ubytovacích zařízení.

Na území regionu se nachází několik hromadných ubytovacích zařízení. Především se jedná o hotely, pensiony a turistické ubytovny. Možnost ubytování v hromadných ubytovacích zařízeních se cykloturistům naskýtá hlavně v největších městech sledované oblasti, tj. v Českém Brodě a Úvalech, dále pak v Jirnech, Mochově a Škvorci. U těchto zařízení není ani jedno z nich zapojeno do výše uvedeného certifikačního systému, což jistě snižuje atraktivitu tohoto regionu pro tento segment turistů.

2.3.3 Stravovací zařízení

Stravovací potřeby mohou být uspokojovány následujícími možnostmi [16]:

- naturální výrobou a spotřebou,
- nákupem v maloobchodní síti, přípravou pokrmů v domácnostech,
- formou společného stravování.

Společné stravování je charakterizováno jako činnost spojená s hromadnou výrobou, prodejem a spotřebou pokrmů a nápojů pro velké skupiny lidí. Dále se rozděluje na veřejné a uzavřené stravování. Uzavřené stravování je určeno pro specifické skupiny osob, kdy spotřebitel hradí pouze část ceny pokrmů (např. závodní, školní nebo nemocniční jídelny). Pro účely cestovního ruchu se užívá veřejného společného stravování, které plní funkci uspokojení stravovacích potřeb.

2.3.4 Dopravní dostupnost

Základní podmínkou pro realizaci cestovního ruchu jsou dopravní služby. Rozvoj cestovního ruchu je podmíněn dopravní dostupností dané oblasti. Dopravními službami ve smyslu cestovního ruchu jsou služby, které jsou spojeny se zajištěním přepravy účastníků cestovního ruchu a jejich zavazadel, a to včetně informací o dopravních službách, rezervace, prodeje přepravních dokladů atd.

Silniční doprava

Z hlediska silniční dopravy je dostupnost regionu Pošembeří dostačující. Severní okraj oblasti lemuje dálnice D11, která přivádí potenciální návštěvníky pomocí exitů v Jirnech a Bříství. Další důležitou dopravní komunikací pro region je silnice I. třídy č. 12, která od hranice s Prahou dále pokračuje skrz Úvaly, Český Brod a z regionu je vedena směrem na Kolín. Dopravní síť je dále tvořena silnicemi II. třídy č. 101, 113, 245, 272 a 330. Komunikace této kategorie jsou vedeny přes Úvaly, resp. Český Brod. Silniční dopravní síť je doplněna silnicemi III. třídy. Mapu silniční dopravní sítě regionu zobrazuje obr. č. 13.

Obrázek 13: Silniční síť regionu Pošembeří



Zdroj: [17]

Železniční doprava

Pošembeřím prochází 1. železniční koridor, který je veden od Německa přes Děčín, Ústí nad Labem, Prahu, Pardubice, Českou Třebovou, Brno, Břeclav a dále pokračuje na Slovensko. Sledovaného regionu se konkrétně týká trať 011 Praha – Kolín. Jedná se o nejzatíženější trať osobní dopravou v České republice. Tato trať prošla rekonstrukcí v souvislosti s modernizací 1. železničního koridoru. Od roku 1993 byly postupně modernizovány všechny úseky koridoru. V současnosti zbývá provést modernizaci úseku Praha-Běchovice – Úvaly, jejíž realizace je naplánována na roky 2013 – 2015. Dopravní obslužnost v rámci železniční dopravy zabezpečují linky S1 a S7. Linky jsou vedeny po této trase:

- Linka S1: Praha Masarykovo nádraží – Praha Libeň – Praha Kyje – Praha Dolní Počernice – Praha Běchovice – Praha Klánovice – Úvaly – Tuklaty – Rostoklaty – Český Brod – Klučov – Poříčany – Tatce – Pečky – Cerhenice – Velim – Nová Ves u Kolína – Kolín zastávka – Kolín.

- Linka S7: Beroun – Srbsko – Karlštejn – Zadní Třebáň – Řevnice – Dobřichovice – Všenory – Černošice – Praha Radotín – Praha Velká Chuchle – Praha Smíchov – Praha hl. n. – Praha Libeň – Praha Kyje – Praha Dolní Počernice – Praha Běchovice – Praha Klánovice – Úvaly.

Výše uvedené linky jsou provozovány společností České dráhy, a. s. Provoz je zabezpečen dvoupodlažními elektrickými jednotkami řady 471 (CityElefant).

Vlakové dopravní spojení je na velmi dobré úrovni. Linka S1 přepravuje cestující na trase Praha Masarykovo nádraží – Český Brod v intervalu 30 minut. Nabídka spojů je posílena linkou S7 při dopravních špičkách ve všedních dnech.

3 Analýza současného stavu cykloturistiky v regionu Pošembeří

V následujících podkapitolách budou uvedeny informace charakterizující současný stav cykloturistiky v regionu Pošembeří.

3.1 Dopravní a cykloturistické značení

V regionu Pošembeří je pro označování cyklotras a cyklostezek použito značení dle TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty viz kapitola 1.3.

Na síti komunikací pro cyklisty se většinou vyskytují tyto nedostatky:

- poškozené směrové tabulky,
- chybějící značení,
- nízká četnost značení.

Orientační značky pro cyklisty jsou nejčastěji umístovány na sloupech k tomu určených, sloupech veřejného osvětlení a elektrického vedení, nebo na různých informačních sloupcích.

3.2 Stav cyklistické infrastruktury

V současnosti se na území sledované oblasti nachází 8 cyklotras. Všechny tyto cyklistické komunikace se řadí do kategorie IV. třídy. Konkrétně se jedná o následující trasy:

- č. 0088 Dobré Pole – Kostelec n. Č. Lesy – Tuchoraz – Český Brod
- č. 0089 Tuchoraz – Štíhllice
- č. 8206 Zahrady – Babice
- č. 8207 Březí – Úvaly
- č. 8208 Cihelna – Bříství – Horky
- č. 8209 Rostoklaty – Milčice
- č. 8210 Mrzky – Hradešín
- č. 8211 Tismice – Klánovice

Obrázek 14: Současný stav cyklotras v Pošembeří



Zdroj: [18] (upravil autor)

Cyklotrasa č. 0088

Cyklistická komunikace začíná v Českém Brodě, konkrétně u vlakového nádraží. Je vedena skrz centrum Českého Brodu, dále směřuje jižně do obce Tuchoraz po silnici III/1132, která má asfaltový povrch a její stav je vhodný pro cyklistickou dopravu. Cyklotrasa po této silnici pokračuje přes Přehvozdí mimo region Pošembeří do Kostelce nad Černými Lesy. Komunikace je až na několik výjimek vhodná pro provozování cyklistické dopravy. Nejčastějšími nedostatky jsou výtluky, které se občas na této cyklotrase vyskytují.

Cyklotrasa č. 0089

Tato cyklotrasa je vedena z výše uvedené cyklistické komunikace odbočkou kolem Mlýnského rybníka po zpevněném povrchu. Cyklotrasa se dále napojuje na silnici III/1133 s asfaltovým povrchem. Cyklistická komunikace po této silnici lemuje levý břeh vodního toku

Šembera. Od této říčky se oddaluje a prochází obcí Doubravčice po silnici II/113 s vhodným povrchem pro jízdu na kole. Po této silnici cyklotrasa směřuje do obce Štíhllice, kde je ukončena.

Cyklotrasa č. 8206

Cyklistická komunikace začíná v obci Vrátkov, konkrétně v její části nazvané Zahrady. Je trasována směrem po silnici III/1138, která má asfaltový povrch. Komunikace je ve špatném stavu, její vozovka je v tomto úseku zčásti zdeformovaná. Cyklotrasa poté odbočuje na polní cestu a směřuje do obce Mrzky. Cyklotrasa prochází touto obcí a dále pokračuje po lesní cestě na Hradešín. Cyklistická komunikace je vedena kolem této obce a po další lesní cestě směřuje do Doubku, kde končí. Velkou výhodou této cyklistické komunikace je fakt, že je z velké části vedena po polních či lesních cestách a vyhýbá se tak automobilovému provozu na komunikacích. Pro cykloturisty to tak znamená zvýšenou bezpečnost při jejich jízdách po této cyklotrase.

Cyklotrasa č. 8207

Cyklistická komunikace začíná na území Prahy v Klánovickém lese. Odtud je vedena po polní cestě do Dobročovic a dále pokračuje po komunikaci se zpevněným povrchem do Sluštic. Cyklotrasa dále směřuje do obce Březí po silnici III/10173 s asfaltovým povrchem, která má značně poničenou vozovku, a tím se snižuje bezpečnost pro cykloturisty.

Cyklotrasa č. 8208

Tato cyklotrasa se nachází v severovýchodní části regionu. Začíná mezi obcemi Černíky a Kounice, tvoří zde odbočku cyklotrasy č. 8209. Cyklistická komunikace č. 8208 je vedena v celé své délce po polní cestě. Nejprve směřuje k obci Vykáň a odtud do Bříství, zde je vedena skrz tuto obec. Poté se stáčí zpět na jih, kde se opět napojuje na cyklotrasu č. 8209. Tato trasa je velmi vhodná pro cykloturisty, protože je trasována tak, že se po celou dobu vyhýbá komunikacím s automobilovým provozem.

Cyklotrasa č. 8209

Začátek této trasy je v Rostoklatech odkud po silnici III/24513 vede do obce Břežany II. Komunikace, po kterých je tato cyklotrasa vedena v obci Břežany II, jsou velmi poničené a ohrožují tak bezpečnost cykloturistů. Dále je cyklistická komunikace vedena po

silnici III/24512 směrem na Černíky. Kvalita povrchu této komunikace je vhodná pro vedení cyklotrasy a nijak neohrožuje bezpečnost provozu cyklistů. Následuje trasování po silnici III/24515 směrem do obce Kounice. Odtud je cyklotrasa vedena po polních a lesních cestách přes obec Chrást až do Poříčan. V tomto úseku je cyklistická komunikace oddělena od silničního provozu. Cyklotrasa zde není ukončena, ale dále pokračuje východním směrem mimo území regionu do Milčic.

Cyklotrasa č. 8210

Trasa začíná v obci Mrzky, v úseku mezi výchozím bodem a obcí Limuzy tvoří spojnici mezi cyklotrasami č. 8206 a č. 8211. Tento úsek je veden po polní cestě. Za obcí Limuzy je směřována jižně k přírodní zajímavosti Klepec po komunikaci se zpevněným povrchem. Poté cyklistická komunikace míří k Přišimasům a odtud po další polní cestě na Hradešín, kde se napojuje na cyklotrasu č. 8206.

Cyklotrasa č. 8211

Počátek této cyklistické komunikace se nachází na území Prahy v Klánovickém lese. Cyklotrasa směřuje z tohoto lesa do Úval, kde je vedena místními ulicemi. Nejhorším úsekem v tomto městě je vedení trasy po komunikaci, která prochází středem Úval. Její povrch je tvořen dlažebními kostkami, tato vozovka je velmi zvlněná a zdeformovaná. Při jízdě po této komunikaci existuje riziko ohrožující bezpečnost cykloturistů. Cyklistická komunikace vychází z tohoto města směrem k obci Tlustovousy po silnici III/10166, která má asfaltový povrch, ale její údržba byla značně zanedbávaná a na její kvalitě je to znát. Na této komunikaci je značné množství výtluků, které nepřispívají k bezpečnosti. Z této silnice je odbočka na polní cestu směrem na Tuklaty. Z této obce pokračuje cyklotrasa do Rostoklat a odtud po silnici III/1136 do Limuz. Poslední úsek této cyklistické komunikace je veden po silnici III/1135 do Tismic. Součástí této cyklotrasy je odbočka č. 8211a, která je značena v úseku Tuklaty – Břežany II, kde navazuje na cyklistickou komunikaci č. 8209. Z pohledu kvality povrchu vozovek je tato komunikace pro cyklisty nejhorší ze všech cyklotras, které se vyskytují na území regionu Pošemberží.

Hodnocení stávajících cyklotras

Pro hodnocení současné sítě cyklotras v regionu Pošemberží byly vybrány následující kritéria:

- K1 – kvalita povrchu
- K2 – služby pro cykloturisty (ubytování, stravování, informace)
- K3 – obtížnost cyklotrasy z hlediska výškového profilu
- K4 – bezpečné vedení cyklotrasy
- K5 – kvalita dopravního značení
- K6 – atraktivita podél cyklotras
- K7 – návaznost na jiné cyklotrasy

Ohodnocení je provedeno pomocí hodnot 1 až 5, přičemž 1 znamená nejhorší hodnocení a 5 je nejlepší hodnocení.

Tabulka 1: Hodnocení cyklotras v regionu Pošembeří

č. cyklotrasy	hodnotící kritérium							Σ
	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	
0088	5	4	3	4	5	4	5	30
0089	4	3	3	3	5	5	4	27
8206	4	3	4	4	4	3	5	27
8207	3	3	5	4	4	3	4	26
8208	4	2	3	5	4	3	5	26
8209	4	4	5	4	3	3	5	28
8210	3	2	3	4	4	5	5	26
8211	2	4	3	4	3	4	5	25

Zdroj: autor

Z hodnocení v tabulce č. 1 vyplývá, že nejlépe ohodnocenou cyklistickou komunikací v regionu je cyklotrasa č. 0088. Největším nedostatkem všech cyklotras v Pošembeří je malá nabídka služeb pro cyklisty. Mezi další časté nedostatky se řadily následující prvky:

- deformovaný nebo poničený povrch komunikace,
- náročná trasa z hlediska výškových sklonů,
- vedení cyklotras po silnicích se zvýšeným provozem motorové dopravy,
- nedostatečné dopravní značení pro cyklisty, poničené značení, zmatené značení,
- vedení cyklotras mimo turistické atraktivity.

Naopak největší předností současné sítě cyklistických komunikací je velmi dobrá propojenost cyklotras.

3.3 Služby pro cykloturisty

Cykloturisté vyžadují nejenom kvalitní cyklotrasy a cyklostezky, ale i doprovodné služby, které podporují rozvoj cykloturistiky. Potřebují pro své volnočasové aktivity služby zejména v oblasti dopravy, informací, ubytování a stravování.

3.3.1 Dopravní služby

Pro region je velmi důležitá dopravní dostupnost, která je zabezpečena především železniční dopravou. Jak je již v kapitole 2.3.4 uvedeno, tak do regionu zasahují železniční linky S1 a S7. Cykloturisté mohou pro návštěvu Pošembeří využít služeb společnosti České dráhy, a. s. Dopravce umožňuje cestujícím přepravit jízdní kolo prostřednictvím železniční dopravy.

Přeprava jízdního kola jako spoluzavazadla

Cestující si mohou nechat přepravit bicykl jako spoluzavazadlo. Tento způsob přepravy je umožněn ve všech vlacích, které jsou v jízdním řádu označeny symbolem jízdního kola. V případě vlaků neoznačených v jízdním řádu symbolem jízdního kola, je přeprava bicyklů umožněna na prvním nebo posledním představku soupravy v prostoru nástupních dveří. V tomto prostoru mohou být umístěna maximálně 2 jízdní kola, pokud to není z technologických nebo bezpečnostních důvodů vyloučeno.

Úschova kol během přepravy

Cestující si mohou uschovat kolo do vagonu, který je označen symbolem jízdního kola. Tato služba je poskytována ve vlacích, které jsou v jízdním řádu označeny symbolem kufru. Jízdní kolo je během přepravy pod dohledem průvodčího a cestující se nemusí během cesty o kolo starat.

Rezervace místa pro jízdní kolo

Cestující mají možnost rezervace místa pro jízdní kolo u vybraných vlaků, u některých vlaků je rezervace dokonce povinná. Vlaky označené v jízdním řádu symbolem jízdního kola v kroužku poskytují cestujícímu možnost rezervovat si místo pro bicykl, v případě symbolu v rámečku se jedná o povinnou rezervaci.

Obdobně to je řešené u vlaků poskytující úschovu během přepravy. Pokud je symbol kufru v kroužku, tak si lze sjednat rezervaci. V případě stejného symbolu v rámečku jde o povinnou rezervaci.

Cena za přepravu jízdního kola ve vlaku

Cena se odvíjí od toho, zda cestující přepravuje jízdní kolo v jednom vlaku nebo ve více spojích. Záleží také na tom, jestli využívá službu úschovy během přepravy nebo přepravy jízdního kola jako spoluzavazadlo.

Tabulka 2: Cena za přepravu jízdního kola ve vlacích ČD, a. s.

	přeprava v jednom vlaku	celodenní doklad
jako spoluzavazadlo	25 Kč	50 Kč
v úschově během přepravy	30 Kč	60 Kč

Zdroj: [19]

3.3.2 Informační služby

Informace jsou pro cykloturisty velmi důležité, a proto k nim musí mít umožněn přístup. Musí být dostatečně kvalitní a rozsáhlé. Informace se k návštěvníkům dostávají mnoha způsoby. Cykloturisté se mohou informovat v TIC, které je umístěno v centru Českého Brodu, dalšími možnostmi jsou informační tabule nebo webové stránky zabývající se cykloturistikou.

TIC

Informační centrum nabízí návštěvníkům služby týkající se oblasti, ve které je umístěno. V případě TIC umístěného v Českém Brodě se jedná o následující služby:

- informace o historických památkách a turistických atraktivitách regionu,
- informace o kulturním, sportovním a společenském dění v regionu,
- informace o místních službách,
- tipy na výlet,
- informace o dopravních službách,
- prodej map, turistických publikací, suvenýrů,
- možnost internetového připojení,
- výstavy,

- vydávání propagačních materiálů,
- pořádání kulturních a společenských akcí.

Problémem je, že na území Pošembeří se nachází pouze jedno TIC. Toto informační středisko poskytuje návštěvníkům širokou škálu služeb, ale tyto informace se týkají buď Českého Brodu, nebo jeho okolí. Není zde provázanost s regionem Pošembeří, tudíž informace, které jsou zde poskytovány zahrnují pouze část tohoto regionu.

Informační tabule

Jedná se o informační panel, který turistům podává informace o oblasti, ve které se nachází, nebo o turistické atraktivitě, u které je tato tabule umístěna. Často jsou instalovány v blízkosti lesů, parků, zámeckých zahrad nebo na cyklotrasách. Obsahují informace o historii obce či objektu. Tabule mohou být doplněny o obrázky nebo mapu oblasti, ve které se turista nachází. Z tohoto informačního zdroje se cykloturista může dozvědět o tipech na výlet, ubytování, stravování nebo rekreační vyžití, které navštívená oblast nabízí.

Informačních tabulí nacházejících se na území Pošembeří je velmi malý počet. Těmito informačními panely disponuje pouze 12 z 37 obcí spadajících do regionu Pošembeří. Tabule jsou umístěny většinou v centrech obcí a podávají informace o historii dané obce a často jsou doplněny mapou obce a jejího okolí.

Webové stránky

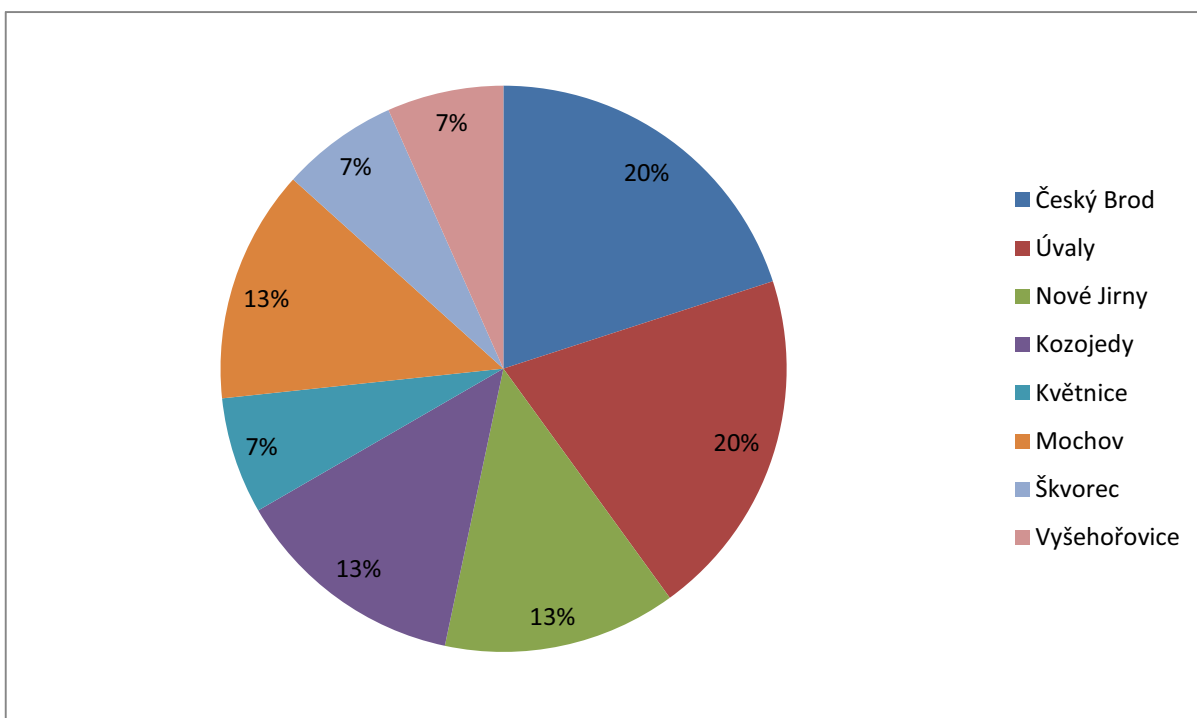
Cykloturisté mohou najít velké množství informací na internetových stránkách. Jedná se o stránky regionu Pošembeří (www.posemberi.cz), kde mohou turisté nalézt informace o společenských akcích konajících se v této oblasti. Další možností jsou stránky jednotlivých obcí tohoto regionu. Zde se nalézají informace o historii obce, kulturních památkách a o dalších turistických atraktivitách.

Na internetových stránkách některých obcí lze dohledat stávající stav cyklotras ve sledovaném regionu. Tyto informace se také samozřejmě nacházejí na webových stránkách regionu Pošembeří. Informace o těchto cyklotrasách mohou cykloturisté nalézt také na serverech, které se orientují na informace týkající se cyklotras a cyklostezek.

3.3.3 Ubytovací služby

Spolu s cykloturistikou jsou spojeny i ubytovací služby. V současné době jsou velmi oblíbené krátkodobé dovolené. Cykloturisté pro přespání potřebují vhodné ubytovací zařízení. Pro ubytování jsou využívány různé kategorie ubytování, které jsou uvedeny v kapitole 2.3.2.

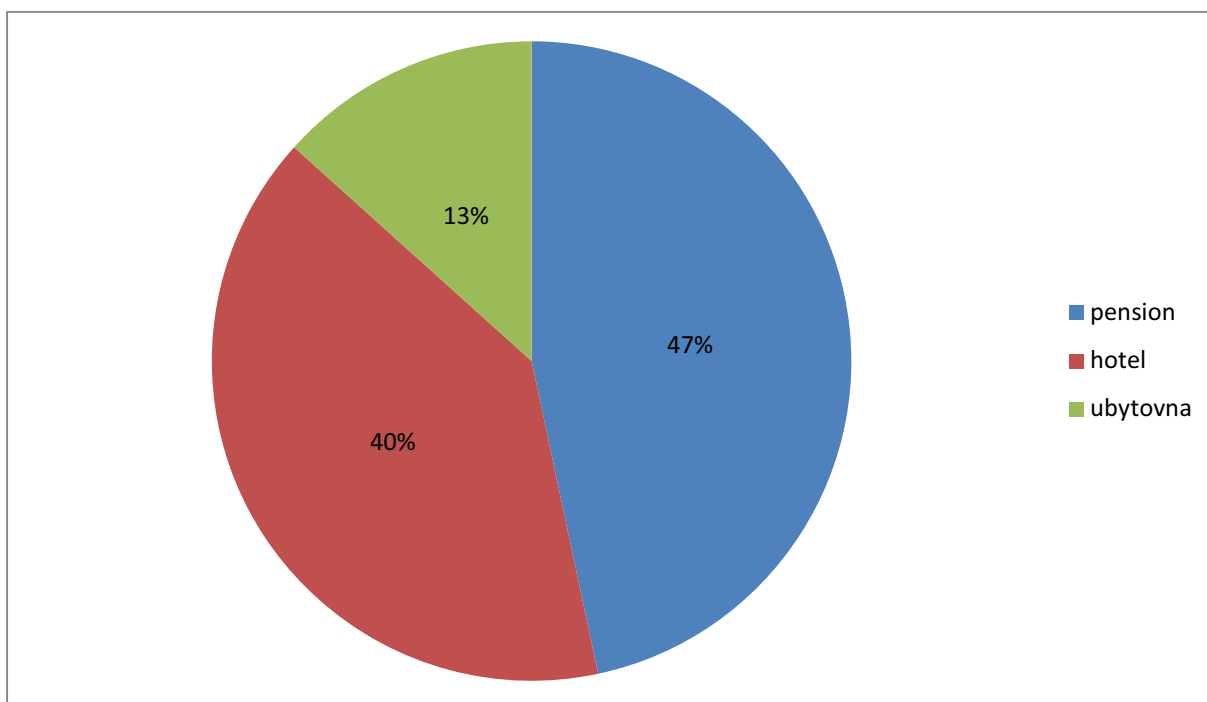
Obrázek 15: Procentuální rozložení ubytovacích zařízení v regionu



Zdroj: autor

Z obr. č. 14 lze vyčíst, že největší podíl na počtu ubytovacích zařízení v Pošembeří mají dvě největší města, a to Český Brod a Úvaly. Tyto obce jsou napojeny na železniční síť a na důležité silniční komunikace procházející územím. Proto je zde předpoklad velmi dobré dopravní dostupnosti. Z tohoto důvodu je v těchto městech umístěna polovina všech ubytovacích zařízení v Pošembeří.

Obrázek 16: Kategorie ubytovacích zařízení v Pošembeří



Zdroj: autor

Z obrázku č. 15 je patrné, že největší počet ubytovacích zařízení v regionu představují pensiony. Zbylou část tvoří hotely a ubytovny. Jednotlivá zařízení jsou dostupná v různé kvalitě, nejvyšší kvalita je zájemcům o ubytování poskytována v zařízeních, která se nacházejí ve větších městech. Vysoké kvality dosahují také pensiony. Celková kapacita všech těchto zařízení činí 711 lůžek.

Ubytovací zařízení jsou podle nabízených služeb rozděleny do několika tříd. Zařazení ubytovacího zařízení do jednotlivých tříd závisí na rozsahu nabízených služeb. Toto hodnocení se týká hotelů a pensionů. Hotel může být ohodnocen jednou až pěti hvězdami. U pensionů se používá hodnotící škála od jedné do čtyř hvězd. U obou případů znamená jedna hvězda nejmenší rozsah nabízených služeb a 5 resp. 4 hvězdy označují ubytovací zařízení, která nabízejí nejvyšší rozsah služeb.

Tabulka 3: Rozdělení ubytovacích zařízení do tříd

ubytovací zařízení	třída				
	*	**	***	****	*****
pensiony	0	4	3	0	-
hotely	2	2	2	0	0

Zdroj: autor

Tabulka č. 2 zobrazuje rozdělení pensionů a hotelů, které se nacházejí na území Pošembeří, do tříd. Pensiony se řadí do tříd, které jsou ohodnoceny 2 a 3 hvězdami. V regionu se nacházejí hotelová ubytovací zařízení, která se svým rozsahem nabízených služeb řadí do tříd, které jsou ohodnoceny jednou až třemi hvězdami.

3.3.4 Stravovací služby

Další službou, která je úzce spjatá s cykloturistikou a všeobecně i s cestovním ruchem je stravování. Kvalita těchto služeb je velmi různorodá. Záleží také na turistovi, jaké má nároky a co od poskytovaných služeb očekává.

Zařízení, která poskytují stravovací služby, je v regionu Pošembeří dostatečné množství, tudíž návštěvník nebude mít potíže s uspokojením stravovacích potřeb. V největších městech je koncentrace těchto zařízení větší nežli u menších obcí. Ve sledovaném regionu tvoří většinu stravovacích zařízení restaurace. Cykloturisté mají dále možnost stravovat se v hotelových restauracích.

3.3.5 Ostatní služby pro cykloturisty

Některé služby, které jsou nabízeny cykloturistům, nelze zařadit ani do jedné z předchozích skupin.

Půjčovna kol

Jedná se o službu, která spočívá v dočasném zapůjčení jízdního kola za úplat. Tato možnost zapůjčení bicyklu je rozšířená především v oblastech s rozvinutou a propojenou sítí cyklotras a cyklostezek. Výhodou této služby je fakt, že turista se do dané oblasti dopraví bez jízdního kola. V půjčovně mu poté bude půjčeno jízdní kolo za odpovídající částku. Vzhledem k málo rozvinuté cykloturistice v regionu se zde nachází pouze jedna půjčovna, která je umístěna v Šestajovicích.

Prodejna kol a cykloservis

Při cykloturistice se občas na kole vyskytne nějaký defekt nebo závada. Pro řešení těchto situací jsou pro cykloturisty důležité služby cykloservisů. Tyto subjekty nabízejí opravy a seřízení jízdního kola. Tyto služby jsou často spojeny s prodejem kol a jejich náhradních dílů. V regionu jsou pro cykloturisty 2 zařízení, ve kterých jsou výše uvedené služby dostupné, jedná se o provozovnu v Českém Brodě a Šestajovicích.

3.4 SWOT analýza regionu Pošembeří

SWOT analýzou se mohou definovat silné a slabé stránky regionu, a dále jeho příležitosti nebo hrozby. Zaměřuje se na hodnocení vnitřních a vnějších faktorů, které mohou ovlivnit danou oblast.

SWOT analýza Pošembeří z pohledu cykloturistiky:

Silné stránky:

- blízkost dálnice D11,
- existence železničního koridoru,
- rovinnaté území vhodné pro rozvoj cyklistických komunikací,
- možnost využití polních či lesních cest při budování cyklistických komunikací,
- kvalita životního prostředí se od 90. let zlepšuje,
- konání velkého množství kulturních a sportovních akcí,
- vysoký počet kulturních a přírodních hodnot,
- vysoká krajinná hodnota území,
- významnými prvky v Pošembeří jsou památné stromy,
- výhodné umístění regionu v zájmovém území Prahy.

Slabé stránky:

- malý rozvoj cyklistické dopravy,
- nedostatečná propagace regionu,
- malé využití potenciálu regionu pro cestovní ruch,
- nízká úroveň využití kulturních a přírodních hodnot,
- zastaralá a nedostatečná dopravní infrastruktura,
- špatný technický stav mnoha památek,
- nízký počet odpočívák a odstavných ploch pro cykloturisty,
- malá informovanost v místech turistických atraktivit,
- malá internetová propagace cyklistických komunikací v regionu.

Příležitosti:

- využití dostupných operačních programů ČR a EU,
- spolupráce mezi obcemi uvnitř regionu,

- potenciál přílivu cykloturistů z Prahy,
- trend využívání regionu pro každodenní relaxaci a víkendovou rekreaci.

Hrozby:

- složitá administrativa při využívání finančních zdrojů ČR a EU,
- aktivita okolních regionů v oblasti cestovního ruchu,
- stárnutí obyvatelstva.

Region je pro cykloturisty lákavý především svými kulturními a přírodními atraktivitami. Zájemci o návštěvu tohoto regionu mohou využít dostačující hustoty silničních komunikací, nebo železničního koridoru, který do Pošembeří zasahuje. Mají možnost využívat ubytovacích a stravovacích služeb, kterých je v regionu dostatek. Pro cykloturisty je v regionu vyznačeno několik cyklotras, které spojují zajímavá místa a které jsou vedeny po silnicích s nízkou intenzitou dopravního provozu. Cyklistické komunikace jsou vedeny malebnou krajinou, kterou Pošembeří turistům nabízí. Nedostatkem je malá propagace regionu, která způsobuje stále ještě malý zájem turistů. Nezájem turistů je způsoben také nedostatečnou vybaveností pro cykloturisty, ve smyslu malého počtu odpočivek, informačních tabulí, stojanů na kola apod.

4 Návrh rozvoje cykloturistiky

Základním cílem návrhu rozvoje cykloturistiky je vybudování cyklotras, které se budou napojovat na stávající síť. Dalšími cíli je vedení cykloturistických tras přes místa, kde se nacházejí kulturní, popřípadě přírodní atraktivity, které jsou důležité pro rozvoj cykloturistiky. Důležitým faktorem, který bude brán v úvahu při navrhování cyklotras, je ohled na bezpečnost cykloturistů. Proto je třeba hledat trasy, které povedou po silničních komunikacích nižších tříd nebo po polních či lesních cestách. V případě silnic nižších tříd se jedná o komunikace s nízkou intenzitou dopravního provozu. Cesty vedené lesem nebo po poli jsou odděleny od motorové dopravy, a tím bude dosaženo vyšší bezpečnosti. Pro rozvoj cykloturistiky je také důležité dobudování informačních tabulí, odpočívek a stojanů na kola.

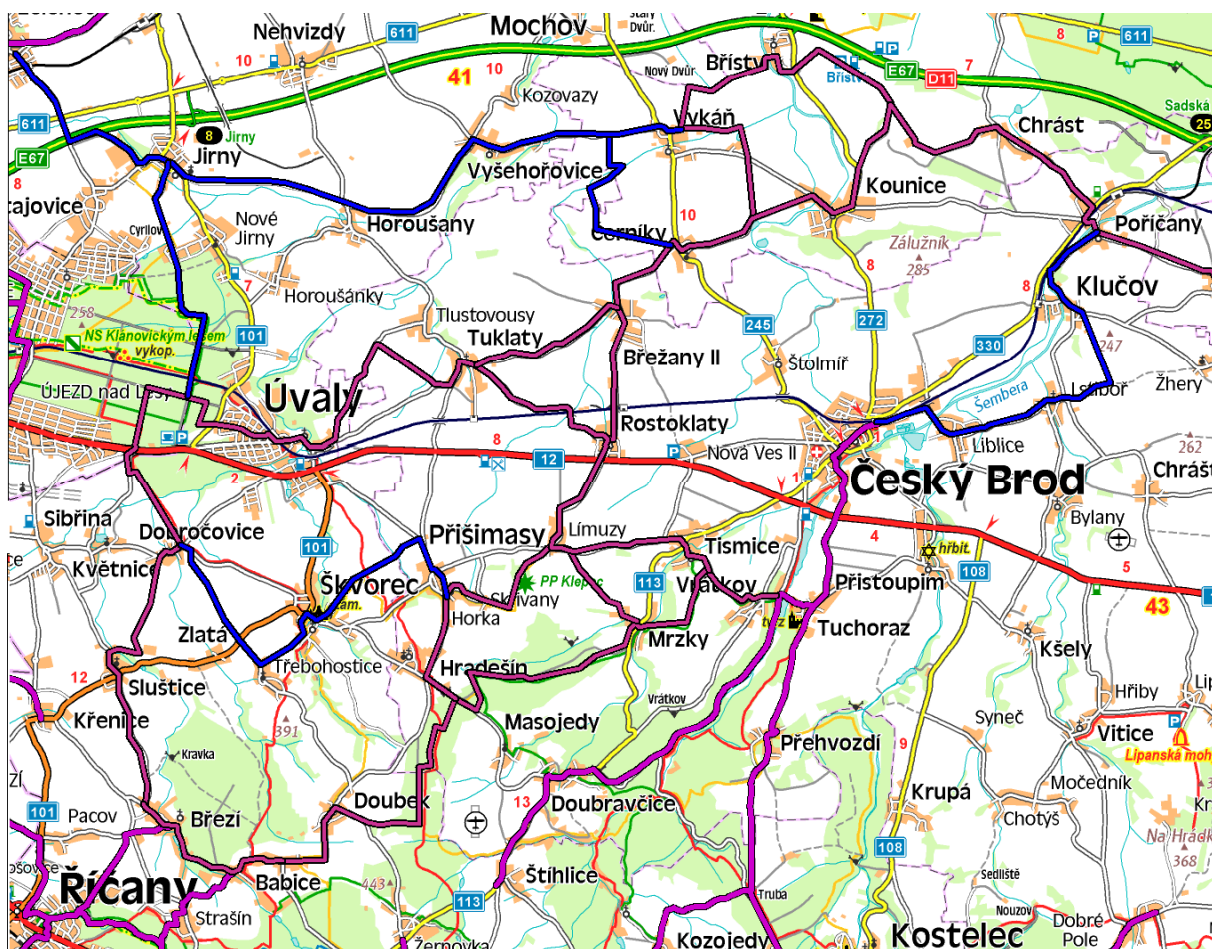
4.1 Projekt navrhované cyklotrasy

Nové cyklotrasy doplňují stávající síť cyklistických komunikací v regionu. Navazují na již vyznačené trasy v Pošemberí a některé z nich se napojují na cyklotrasy v okolních regionech. Zasahují do obcí, které nebyly začleněny do současné soustavy cyklistických komunikací. Návrh je vytvořen tak, aby bylo docíleno rozvoje cykloturistiky, tudíž na nově vytvořené síti se nacházejí turistické atraktivity, ubytovací zařízení a stravovací zařízení.

Na obr. č. 17 je znázorněn návrh sítě cyklotras. Tyto trasy jsou vyznačeny modrou barvou. Do stávající soustavy cyklistických komunikací byly navrženy následující cyklotrasy:

- Cyklotrasa Vykáň – Zeleneč
- Cyklotrasa Jirny – Úvaly
- Cyklotrasa Dobročovice – Přišimasy
- Cyklotrasa Český Brod – Poříčany

Obrázek 17: Návrh sítě nových cyklotras



Zdroj: [18] (upravil autor)

Cyklotrasa Vykaň – Zeleneč

Tato cyklotrasa se nachází v severozápadní části Pošumaví, kde dosud nebyly vyznačeny žádné cyklotrasy nebo vystavěny cyklostezky. Cyklistická komunikace začíná ve Vykání, odkud je vedena po silnici III/2455 do Vyšehořovic, kde se nachází hned několik kulturních památek, které jsou lákavé pro cykloturisty. Návštěvníci zde mohou navštívit tvrz, kostel sv. Martina nebo zříceninu zvonice. Odtud cyklotrasa pokračuje po polní cestě do Horoušan a následně do Jirny. Z této obce trasa směřuje ze sledovaného regionu do Zeleneče, kde dochází k napojení na cyklotrasu vedoucí směrem na Čelákovice nebo Černý Most, který se nachází na území Prahy. Pro Pošumaví to znamená důležitou spojnici s cyklotrasami, které zasahují na území hlavního města.

Součástí této cyklotrasy je spojka, která odbočuje od této trasy mezi Vyšehořovicemi a Vykání a po polní cestě směřuje k obci Černíky, kde navazuje na cyklistickou komunikaci č. 8209.

Cyklotrasa Jirny – Úvaly

Jedná se o spojení Jiren s druhým největším městem regionu. Trasa je vedena nejprve po polní cestě kolem Nových Jiren, a poté po lesní cestě skrz Klánovický les do Úval. Klánovický les je největší zalesněnou oblastí na území Prahy a je velmi často využíván cyklisty a cykloturisty z Prahy i z Pošembeří. Jedná se o velmi atraktivní lokalitu na okraji regionu.

Cyklotrasa Dobročovice – Přešimasy

Tato cyklotrasa spojuje cyklistické komunikace č. 8207 a č. 8210. Je trasována z Dobročovic po polní cestě okolo obce Zlatá a dále do Škvorce. Posledně jmenovaná obec má velmi dlouhou historii. První písemné zmínky o tomto městysu jsou z 13. století. Nalézá se zde novogotický evangelický kostel sv. Anny a zámek. Do této obce doposud nezasahovala žádná cyklotrasa, to mělo za důsledek nedostatečný rozvoj cykloturistiky na tomto území. Odtud cyklistická komunikace pokračuje po polní cestě a následně po silnici III/10163 do Přešimas, kde se napojuje na stávající cyklotrasu č. 8210.

Cyklotrasa Český Brod – Poříčany

Za největší centrum Pošembeří, jak z hlediska turistických atraktivit, tak nabídky služeb pro cyklisty, lze považovat Český Brod. Je proto podivuhodné zjištění, že do tohoto města je vedena pouze jedna cyklotrasa (č. 0088), která zde končí. Z tohoto důvodu je důležité zavést minimálně jednu další, která je navržena ve směru na Poříčany. Cyklistická komunikace vede po silnici III/3301 a po polní cestě do Klučova a odtud pokračuje po silniční komunikaci III/3305a do již výše zmíněných Poříčan.

4.2 Doprovodná infrastruktura

Rozvoj cyklistické turistiky není spjat jen s budováním kvalitní a bezpečné sítě cyklotras, ale i se zajištěním doprovodné infrastruktury (cyklistické značení, informační tabule, odpočívky, stojany na kola).

Cyklistické značení

Značení cyklotras musí být umístováno v místech křížení cyklotras a vedení cyklotras. Cykloznačení musí být umístěno v místech, kde značení chybí. Dále se musí poškozené značení nahradit novými značkami.

Informační tabule

Informační tabule jsou důležitou součástí infrastruktury pro cyklisty pro splnění turistické funkce cyklotras. Účelem je informovat cykloturisty o místech, kde se nacházejí turistické atraktivity a jaká je jejich historie či význam pro region. Je vhodné doplnit je o mapy pro lepší orientaci v dané oblasti. Informační tabule je vhodné umísťovat především na těchto místech:

- odpočinková místa,
- turistické zajímavosti,
- centra obcí.

Odpočívky

Jedná se o místa, která jsou zřizována u cyklotras a plní turisticko-rekreační funkci. Často se umísťují na klidných a zajímavých místech nebo u křížení cykloturistických tras.

Odpočívky jsou vybaveny lavičkami, stolem, stojanem na kola. Často jsou doplněny o tabule s informacemi a mapou okolí, příp. zde mohou být uvedeny informace o službách pro cyklisty, které jsou v okolí dostupné. Vhodným doplňkem jsou odpadkové koše. Vzhled odpočívek nesmí nijak narušovat okolní krajinu.

Stojany na kola

Tato odstavňá zařízení pro kola se umísťují u atraktivit, v centrech měst, odpočívek, železničních zastávek apod. Na stojany jsou kladeny určité nároky. Musí zajistit stabilní upevnění kola a nesmí způsobit poškození kola. V případě stojanů umístovaných v blízkosti odpočívek nemusí umožňovat uzamčení kola, jelikož cyklista má kolo celou dobu pod dohledem. Stojany by měly být využitelné pro všechny typy kol (silniční, horská, dětská, krosová atd.).

4.3 Cykloturistické akce

Uspořádání cykloturistických akcí podporuje rozvoj cykloturistiky, a tím i rozvoj celého regionu. Pořádání těchto akcí umožňuje přilákat cykloturisty do Pošembeří za účelem poznání krás této oblasti, a to jízdou na kole. V rámci těchto aktivit bude tento segment turistů poznávat kulturní i přírodní zajímavosti, které region poskytuje.

4.3.1 Na kole za poznáním

Tento produkt na podporu cykloturistiky spočívá v pořádání hromadné projížďky na jízdnicích kolech za účasti průvodce, který bude celou skupinu během cesty provázet. Cykloturisté se během této akce podívají po krajinných krásách a kulturních památkách Pošembeří.

Trasa tohoto cykloturistického výletu začíná v Českém Brodě, kde cykloturisté projedou historickým centrem města. Zde by probíhala prohlídka této části města s odborným výkladem průvodce. Možností je návštěva kostela sv. Gotharda nebo zvonice, která se nachází u této stavby. Cykloturisté by se poté vydali po cyklotrase č. 0089 na jih směrem na Tuchoraz a cesta by dále vedla podél říčky Šembery, která dala tomuto regionu název. Otočným bodem výletu je hrad Šember, který se nalézá poblíž tohoto vodního toku. Zde by opět probíhal odborný výklad o historii stavby a jejího významu pro region Pošembeří. Trasa vede po lesní cestě a poté se obrací směrem zpět podél druhého břehu Šembery na sever k Českému Brodu. Cykloturistický výlet by končil u vlakového nádraží, odkud se mohou cykloturisté i s jízdnicími koly dopravit domů využitím služeb Českých drah, a. s.

Vzhledem k tomu, že tato oblast je poměrně neznáma cykloturistům, jsou na cestě vedeni průvodcem. Cykloturistická akce není náročná, a proto je vhodná i pro rodiny s dětmi. Celková délka výletu činí 17 km.

4.3.2 Pošemberský pohár MTB

Tato cyklistická akce je určena pro turisty vyhledávající jízdu na kole v terénu. Závod by byl vypsán pro několik kategorií, které by byly odlišeny pohlavím a věkem. Soutěžící se rozdělí do následujících skupin:

- ženy: - 15 – 19 let
- do 40 let
- nad 40 let

- ženy: - 15 – 19 let
- nad 20 let
- děti: - do 10 let
- 11 – 14 let

Rozdělení do jednotlivých kategorií je z důvodu odlišné výkonnosti mezi jednotlivými skupinami cyklistů.

Trasa je tvořena okruhem, který je dlouhý 4,7 km. Pro jednotlivé kategorie soutěžících bude různý počet okruhů v rámci závodu. Pro soutěžící do 10 a od 11 – 14 let je připraven zkrácený dětský okruh, který není tak terénně náročný jako pro ostatní skupiny cyklistů. Jednotlivé skupiny soutěžících absolvují během závodu odlišný počet okruhů. Nejvyšší počet, tj. 5 okruhů, je připraveno pro kategorii muži do 40 let. Skupina mužů nad 40 absolvuje 4 okruhy. 3 okruhy jsou naplánovány pro kategorii žen nad 20 let a 15 – 19 let a pro skupinu mužů ve věkovém rozmezí 15 – 19 let. Děti od 11 do 14 let absolvují 4 dětské okruhy. Pro skupinu soutěžících v kategorii dětí do 10 let je připraven závod obsahující 2 dětské okruhy.

4.3.3 Pošemborský okruh

Pošemborský okruh se zaměřuje na skupinu sportovně založených lidí, kteří vyhledávají silniční cyklistické závody. Trasa by vedla částečně po stávajících i navrhovaných cyklotrasách. Závodníci by byli rozdělení do jednotlivých kategorií jako v případě výše uvedeného Pošemborského poháru MTB. Pro mladší závodníky by byl připraven kratší okruh, který by odpovídal jejich výkonnosti.

Trasa tohoto závodu je naplánována jako okruh, který je směřován takto: Škvorec – Přišimasy – Limuzy – Tismice – Vrátkov – Tucharaz – Přehvozdí – Doubravčice – Masojedy – Hradešín – Doubek – Třebohostice – Zlatá – Sluštice – Květnice Dobročovice – Škvorec. Celková délka tohoto okruhu činí 38,5 km.

Cyklistický závod přispěje ke zviditelnění regionu a účastníci této soutěže budou mít možnost poznat síť cyklotras v Pošembeří. Hlavním cílem této akce není jen závod samotný, ale ukázat účastníkům závodu přírodní prostředí regionu a historické atraktivy, okolo kterých bude závod trasován. Jedním z dílčích cílů tohoto závodu je ukázat, že region se snaží o budování vhodných podmínek pro cyklisty a cykloturisty.

4.4 Způsob propagace

Cykloturistická infrastruktura Pošembeří musí být patřičně propagována, aby se dosáhlo jejího co možná nejvyššího využití. Hlavním cílem propagace je zvýšení cykloturistiky v regionu. Způsob propagace a podávání informací o regionu ve vztahu k cykloturistice bude realizován prostřednictvím:

- webových stránek,
- místních a regionálních periodik,
- účastí na veletrzích,
- propagace v rámci místních regionálních akcí,
- poskytování informací v TIC.

Jednalo by se především o to, aby se zájemci o cykloturistiku dostali k potřebným informacím o regionu a v tomto případě i o turistických atraktivitách, možnostech ubytování a stravování, službách pro cyklisty a v neposlední řadě také o vedení cyklotras skrz území regionu.

Pro cykloturisty musí být připraveny informační materiály o možnosti provozování cykloturistiky v Pošembeří nejenom na internetových stránkách tohoto regionu, ale i na webových stránkách jednotlivých obcí, zařazených do této oblasti. Jedná se o zdroj informací, který lidé v současné době vyhledávají v největší míře a z tohoto důvodu musí být tomuto médiu věnována velká pozornost.

Dalším důležitým informačním médiem je tisk. Prostřednictvím místních a regionálních tiskovin se informace o cykloturisticky vstřícné oblasti Pošembeří dostanou informace k cykloturistům nacházejícím se v tomto regionu i mimo něj.

Účast regionu na veletrzích je další formou zviditelnění Pošembeří. Jednalo by se především o veletrhy, které se zaměřují na oblast cestovního ruchu v jednotlivých regionech. Vhodnými akcemi pro sledovaný region jsou Region Tour Brno a Regiony České republiky. Druhý jmenovaný veletrh se koná v Lysé nad Labem.

Důležitým nástrojem pro propagaci je poskytování ucelených informací o Pošembeří jako celku v TIC. Doposud byly informace poskytovány roztržitě. Propagační a informační materiály jsou sestaveny pro jednotlivé okresy. Je to dáno tím, že Pošembeří zasahuje do 3 okresů. Proto jsou v TIC pro turisty k dostání informační materiály několika oblastí.

Vhodným nástrojem pro propagaci jsou také cykloturistické akce, které jsou v daném regionu pořádány. V rámci této propagace jsou v kapitole 4.2 navrženy aktivity, které do Pošembeří přilákají cykloturisty a cyklisty. Dosáhne se tak většího povědomí o regionu jako oblasti, která je vstřícná v oblasti podpory rozvoje infrastruktury pro tuto skupinu turistů.

5 Ekonomické zhodnocení návrhu

V případě řešeného rozvoje cykloturistiky v Pošembeří se jedná o projekt, který se zaměřuje na vedení cyklotras po silničních komunikacích, polních a lesních cestách. To je příčinou toho, že náklady vynaložené na tento projekt jsou podstatně nižší než při budování nové sítě po cyklostezkách, které vyžadují velké množství finančních prostředků. Projekt se snaží trasovat síť cyklistických komunikací po polních nebo lesních cestách, v oblastech kde tato možnost není, jsou cyklotrasy vedeny po silničních komunikacích III. tříd, aby se zajistil co nejmenší kontakt s motorovou dopravou, a tím se i zvýšila bezpečnost pro cykloturisty.

5.1 Náklady na infrastrukturu

Rozvoj cykloturistiky je podpořen vytvořením značení nově navržených cyklotras, výstavbou odpočívky, instalací informačních tabulí a stojanů na kola, a vhodně zvolené propagace.

Tabulka 4: Náklady na prvky cyklistické infrastruktury

zařízení	počet	cena za jednotku	celková cena
informační tabule	12	10 994	131 928
odpočívky	15	12 925	193 875
stojany na kola	15	3 156	47 340
značení	68	566	38 488

Zdroj: [20]

Z tabulky č. 4 lze vyčíst jaká je pořizovací cena jednotlivých prvků, které jsou součástí projektu rozvoje cykloturistiky. Ceny jsou pouze orientační a jsou uvedeny bez DPH. Pořizovací cena veškerého mobiliáře činí 411 631 Kč bez DPH, při započítání DPH je celková cena 493 957,20 Kč.

5.2 Náklady na propagaci

Pro příliv cykloturistů do regionu je zapotřebí vhodné propagace. Náklady na tuto činnost nejsou zanedbatelné a musí být započítány do celkových nákladů projektu.

Tabulka 5: Náklady na propagaci

forma propagace	cena bez DPH	cena s DPH
účast na veletrzích	44 525	53 430
webové stránky	30 000	36 000
inzerce v periodikách	44 760	53 712
informační materiály	600 000	720 000

Zdroj: [21], [22] (upravil autor)

Do nákladů jsou započítány všechny aktivity regionu, které souvisejí s propagací regionu v oblasti cykloturistiky. V případě webových stránek a informačních materiálů se jedná pouze o orientační ceny. Náklady spojené s účastí na veletrzích a inzercí v periodikách vycházejí z ceníků konkrétních akcí a tiskovin. Celkem náklady dosahují výše 863 142 Kč s DPH.

Celkové náklady na rozvoj cykloturistiky v Pošemberí po sečtení všech nákladů, které s tím souvisejí, jsou 1 357 099,20 Kč s DPH. Cyklotrasy budou provozovány bez poplatku, tudíž nemůže být kalkulováno s příjmy.

5.3 Způsoby financování

Na financování cyklistických komunikací se zaměřuje několik dotačních programů na jejich výstavbu, údržbu a rozvoj. Existují možnosti, které se obcím, městům, obecně prospěšným společnostem a dalším, naskýtají jak na národní, tak i mezinárodní úrovni.

5.3.1 Středočeský Fond cestovního ruchu a podpory podnikání

Jedná se o dotační podporu Středočeského kraje. Oblasti podpory, které se týkají rozvoje cykloturistiky v Pošemberí, jsou:

- propagační materiály cestovního ruchu,
- podpora rozvoje rekreační cyklistiky.

V oblasti podpory rozvoje rekreační cyklistiky se jedná především o dotační pomoc v pořízení a údržbě doprovodné cyklistické infrastruktury. Konkrétně jde o:

- stojany na kola (u turistických cílů, TIC, stravovacích zařízení, informačních tabulí, odpočívek pro cyklisty apod.),
- vyznačení nové cyklotrasy,
- pořízení hracích prvků a zařízení pro zábavné aktivity dětí u cyklotras.

Jde o vhodný zdroj financování rozvoje cykloturistiky v Pošembeří, jelikož lze z tohoto dotačního programu hradit náklady spojené s cyklistickou infrastrukturou a propagací regionu. O dotaci může žádat obec, město, svazek obcí, neziskové státní organizace, obecně prospěšné společnosti apod. Další podmínkou je minimální požadovaná výše dotace, která je ve výši 50 000 Kč. Horní hranicí pro poskytnutí finančního příspěvku na projekt je 300 000 Kč. Maximální podpora Středočeského kraje je 95 % z celkových nákladů na projekt.

5.3.2 Program rozvoje venkova ČR pro léta 2007-2013

Jedná se o zdroj financování na národní úrovni. Lze ho regionu Pošembeří využít na následující činnosti:

- výstavba cyklistických komunikací,
- oprava komunikací,
- vytvoření dopravního značení,
- budování odpočinkových míst,
- výstavba, modernizace a rekonstrukce lesních cest.

5.3.3 Státní program podpory cestovního ruchu

Jedná se o nástroj, který efektivně přispívá k rozvoji cestovního ruchu v České republice. V současné době je spuštěn tento program na roky 2010 – 2013. Program se zaměřuje na podporu ve 3 oblastech. Cykloturistiky se týkají následující:

- vybudování a rekonstrukce odpočívek, center poskytujících služby pro turisty a hygienických zázemí pro pěší, cyklisty a handicapované turisty (to vše musí být budováno podél pěších tras, naučných stezek, cyklotras apod.),
- zpřístupnění atraktivit cestovního ruchu (jedná se o turistické zajímavosti nadregionálního nebo regionálního významu, příp. atraktivity nalézající se v blízkosti pěších tras, naučných stezek, cyklotras a dálkových mezinárodních cyklotras).

Podpora je poskytována formou dotace, jejíž maximální výše může dosáhnout 50 % z celkové částky uznatelných nákladů projektu. Částka poskytnutá subjektu může být nejvýše 5 mil. Kč.

5.3.4 Strukturální fondy EU

Ze strukturálních fondů EU může region čerpat z regionálního operačního programu pro region soudržnosti NUTS II Střední Čechy. Jedná se o podporu projektů, které mají za cíl zvýšit atraktivitu turistických oblastí na území Středních Čech, zlepšit informovanost turistů a zkvalitnit infrastrukturu služeb. ROP NUTS II Střední Čechy obsahuje 4 prioritní osy, které rozdělují program na celky vymezující typy projektů, které mohou být podpořeny v rámci příslušné prioritní osy. V rámci tohoto dotačního programu lze rozlišovat tyto prioritní osy:

- doprava,
- cestovní ruch,
- integrovaný rozvoj území,
- technická pomoc.

Financování rozvoje cykloturistiky se týká prioritní osa 2 – cestovní ruch. V této oblasti jsou pro potřeby cyklistického cestovního ruchu poskytovány finanční prostředky na následující činnosti:

- budování turistických stezek,
- budování doprovodné infrastruktury,
- budování cyklotras,
- rozšíření a modernizace jednotného informačního systému,
- tvorba a distribuce propagačních a informačních materiálů.

Závěr

Cykloturistika je jednou z forem aktivního cestování, která je zaměřená na poznávání kulturně-historických a přírodních zajímavostí na jízdním kole. Tato forma turistiky obohacuje turistické zážitky návštěvníků a zároveň nezatěžuje životní prostředí. Atraktivní cykloturistická nabídka pomáhá rozvíjet i hospodářsky slabé oblasti. Podpora cykloturistiky vytváří podmínky pro vznik nových pracovních míst ve službách a cestovním ruchu.

Region Pošembeří se nachází ve Středočeském kraji. Na území se nachází mnoho kulturně-historických a přírodních atraktivit. Region má dobré předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu. Je zde velký potenciál pro růst cestovního ruchu, který není v současné době plně využitý. Pošembeří může sloužit zejména obyvatelům Prahy jako zázemí pro relaxaci a aktivní využití volného času. Rovinatý terén umožňuje rozvoj cykloturistiky. Cykloturisté se při svých vyjíždkách mohou těšit z velmi kvalitního životního prostředí.

Současný stav cykloturistické infrastruktury v Pošembeří je nedostačující. Síť cyklotras nepokrývá region rovnoměrně a obsluhuje jenom část území. Doprovodná infrastruktura pro cykloturisty je nedostatečná. Velký problém je v oblasti poskytování informací cyklistům. Informační materiály postrádají jednotnost a nejsou komplexní. Doposud neexistuje žádný informační materiál, který by podával informace o možnostech cykloturistického vyžití v regionu.

Cílem diplomové práce bylo navrhnout možná řešení, která povedou k rozvoji cykloturistiky v regionu Pošembeří.

Region Pošembeří má velký potenciál pro rozvoj cykloturistiky. Do současné doby však nebyl plně využit. Nejsou realizována opatření, která by vedla k podpoře tohoto druhu cestovního ruchu.

Je důležité, aby byla budována kvalitní a bezpečná síť cyklotras. Soustava cyklistických komunikací by měla pokrývat celý region, aby cykloturista mohl cestovat po celém území Pošembeří. Z hlediska cestovního ruchu je důležité, aby cyklotrasy byly trasovány v blízkosti kulturně-historických, přírodních a dalších atraktivit.

Pozornost musí být upřena na poskytování informací turistům různými formami. Tyto informační materiály by měly obsahovat komplexní údaje o možnostech cykloturismu

v regionu. Doprovodná infrastruktura musí být vybudována v dostatečné míře a kvalitě. Součástí musí být i odpovídající doprovodné služby.

Pro realizování všech návrhů podporujících rozvoj cykloturistiky je důležitá finanční podpora. Bez ní by projekt nebyl uskutečnitelný.

Použitá literatura

- [1] MINISTERSTVO DOPRAVY, CDV. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR*. Praha: MD ČR, 2005. ISBN 80-86502-11-2.
- [2] MOUREK, Daniel. *Cykloturistika: Současný stav a perspektivy v České republice*. Praha: Česká centrála cestovního ruchu – CzechTourism, 2011. ISBN 978-80-87560-00-6.
- [3] BARTOŠ, Luděk. *Navrhování komunikací pro cyklisty*. Mariánské Lázně: KOURA, 2006. ISBN 80-902527-3-7.
- [4] ČSN 73 6110. *Projektování místních komunikací*. Praha: Český normalizační institut, 2006.
- [5] *Dopravní-značení.eu* [online]. [cit. 2012-03-21]. Dostupné z: <http://www.dopravni-znacen.eu/>
- [6] CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Rozvoj cyklistické dopravy v České republice – II. díl*. Brno: CDV, 2000. ISBN 80-9021-41-7-7.
- [7] *DoZnač* [online]. Kaska s. r. o. [cit. 2012-03-22]. Dostupné z: <http://www.doznac.cz/dopravni-znacen/znaceni-cyklotras/>
- [8] *Infrastruktura: Cyklolegislativa* [online]. Olomouc: Centrum dopravního výzkumu, aktualizováno 3. 1. 2012 [cit. 2012-03-28]. Dostupné z: <http://www.cyklostrategie.cz/infrastruktura/cyklolegislativa/zakony-vyhlasiky/>
- [9] *Infrastruktura: Technická literatura* [online]. Olomouc: Centrum dopravního výzkumu, aktualizováno 3. 1. 2012 [cit. 2012-03-28]. Dostupné z: <http://www.cyklostrategie.cz/infrastruktura/technicka-literatura/normy-a-technicke-podminky>
- [10] *Kvetnice.info* [online]. [cit. 2012-03-29]. Dostupné z: http://www.kvetnice.info/storage/200905281329_mapa_posemberi.jpg
- [11] *Strategický plán LEADER MAS Region Pošembeří* [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: http://www.posemberi.cz/e_download.php?file=data/dvousel_editor/195csright.pdf&original=SPL_MAS_Posemberi_3.aktual_2011.pdf

- [12] *Turistika.cz* [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.turistika.cz/mista/>
- [13] *Hrady.cz* [online]. [cit. 2012-04-07]. Dostupné z: <http://www.hrady.cz/index.php?OID=5395>
- [14] *Cesty a památky* [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://cestyapamatky.cz/kolinsko>
- [15] Certifikace a klasifikace ATIC ČR [online]. [cit. 2012-04-10]. Dostupné z: http://www.aticcr.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.aspx?id_org=200039&id_dokumenty=1515
- [16] RYGLOVÁ, Kateřina. *Cestovní ruch: Soubor studijních materiálů*, Ostrava: Key Publishing. 2009. ISBN 978-80-7418-028-6.
- [17] *Mapy.cz* [online]. Praha: PLANstudio, [citováno 2012-03-25]. Dostupné z: <http://www.mapy.cz>
- [18] Cykloserver [online]. [citováno 2012-04-20]. Dostupné z: <http://www.cykloserver.cz/cykloatlas/#pos=50.04656P14.84528P11>
- [19] *Přeprava kol ve vlaku* [online]. Praha: ČD, a. s. [citováno 2012-04-29]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/zavazadla-a-zvirata/preprava-kol/-3673/>
- [20] *Urbania* [online]. [citováno 2012-04-23]. Dostupné z: <http://www.urbania.cz/mestsky-mobiliar/>
- [21] *Výstaviště Lysá nad Labem* [online]. [citováno 2012-05-08]. Dostupné z: <http://www.vll.cz/>
- [22] *Náš REGION* [online]. [citováno 2012-05-08]. Dostupné z: <http://www.nasregion.cz/severovychod/inzerce.html>
- [23] *Portál eAGRI* [online]. Praha: Ministerstvo zemědělství. [citováno 2012-05-05]. Dostupné z: <http://eagri.cz/public/web/mze/dotace/program-rozvoje-venkova-na-obdobi-2007/zakladni-informace/jak-ziskat-dotaci-z-prv/>
- [24] *Podprogram Cestování dostupné všem* [online]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj. [citováno 2012-05-10]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/CMSPages/GetFile.aspx?guid=53c438f8-40e5-4670-963d-b912cce08731>

- [25] *Traťové jízdní řády* [online]. Praha: ČD, a. s. [citováno 2012-05-10]. Dostupné z:
http://gvd.cd.cz/gvd/CZ_k011t_111211_01.pdf

Seznam tabulek

Tabulka 1: Hodnocení cyklotras v regionu Pošembeří.....	40
Tabulka 2: Cena za přepravu jízdního kola ve vlacích ČD, a. s.....	42
Tabulka 3: Rozdělení ubytovacích zařízení do tříd.....	45
Tabulka 4: Náklady na prvky cyklistické infrastruktury.....	57
Tabulka 5: Náklady na propagaci.....	58

Seznam obrázků

Obrázek 1: Dopravní značky č. C 8a "Stezka pro cyklisty" a č. C 8b „Konec stezky pro cyklisty“.....	15
Obrázek 2: Dopravní značky č. C 9a "Stezka pro chodce a cyklisty" a č. C 9b "Konec stezky pro chodce a cyklisty".....	16
Obrázek 3: Dopravní značky č. C 9a "Stezka pro chodce a cyklisty" a č. C 9b "Konec stezky pro chodce a cyklisty".....	16
Obrázek 5: Vodorovná dopravní značka č. V 14 "Jízdní pruh pro cyklisty"	17
Obrázek 4: Dopravní značky č. IP 20a "Vyhrazený jízdní pruh" a č. IP 20b "Konec vyhrazeného jízdního pruhu".....	17
Obrázek 6: Dopravní značka č. V 19 "Prostor pro cyklisty"	18
Obrázek 7: Dopravní značka č. IS 19b „Směrová tabule pro cyklisty“ (s dvěma cíli)	19
Obrázek 8: Dopravní značka č. IS 20 "Návěst před křižovatkou"	20
Obrázek 9: Dopravní značka č. IS 21c "Směrová tabulka"	20
Obrázek 10: Směrovka	21
Obrázek 11: Cykloturistická značka a šipka.....	21
Obrázek 12: Mapa regionu Pošembeří	24
Obrázek 13: Silniční síť regionu Pošembeří.....	34
Obrázek 14: Současný stav cyklotras v Pošembeří	37
Obrázek 15: Procentuální rozložení ubytovacích zařízení v regionu	44
Obrázek 16: Kategorie ubytovacích zařízení v Pošembeří.....	45
Obrázek 17: Návrh sítě nových cyklotras.....	50





Seznam zkratek

ATIC	Asociace turistických informačních center
CDV	Centrum dopravního výzkumu
ČD	České dráhy
ČR	Česká republika
ČSN	Česká státní norma
ČSÚ	Český statistický úřad
DPH	Daň z přidané hodnoty
EU	Evropská unie
KČT	Klub českých turistů
MTB	Horské kolo, z anglického „mountain bike“
NUTS	Nomenklatura územních statistických jednotek, z francouzského „La Nomenclature des Unités Territoriales Statistique“ nebo anglického „Nomenclature Unit of Territorial Statistic“
ROP	Regionální operační program
SWOT	Analýza silných a slabých stránek a příležitostí a hrozeb pro určitou oblast
TIC	Turistické informační centrum
TP	Technické podmínky

Seznam příloh

- Příloha č. 1 Doprovozná infrastruktura cyklotras
- Příloha č. 2 Jízdní řád 2011/2012 – Souhrnná doprava Praha - Kolín
- Příloha č. 3 Orientační dopravní značení v regionu Pošembeří
- Příloha č. 4 Výškové profily stávajících cyklotras
- Příloha č. 5 Výškové profily navrhovaných cyklotras
- Příloha č. 6 Cesta k podání žádosti o dotaci na projektová opatření z Programu rozvoje venkova ČR na období 2007 – 2013
- Příloha č. 7 Žádost o dotaci ze Státního programu podpory cestovního ruchu

Doprovodná infrastruktura cyklotras

Doprovodná infrastruktura	rozcestník	vyznačení směru vedení cyklotrasy	
	informační tabule	tabule s informacemi o místních zajímavostech, s mapou budou umístěny podél cyklotras	
	odpočívka	umístění v blízkosti cyklotras pro odpočinek cykloturistů	
	stojany na kola	v centrech měst, u turistických atraktivit a u odpočívek	

Zdroj: [20]

011 Souhrnná doprava Praha - Kolín
01 Praha - Kolín 07 Beroun - Praha - Úvaly

PID Praha - Pečky

km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak	R 677 R D	9917 1.2. 06	Ex 145 R D	9317 1.2. 06	9921 1.2. 06	8603 1.2. 06	Ex 121 R D	9319 1.2. 06	275 R D	8605 1.2. 06	R 869 R D	R 679 R D	111 R D
Ze stanice			Řevnice		Řevnice									
0	Praha-Smíchov 171,173 122 ⇌ P	8 05	7 59	8 17	8 29	8 39	8 49	9 17	9 19	9 42	9 49	9 51	10 05	10 17
0	Praha hl.n. ⇌ P		8 09		8 39		8 56				9 56			
0	Praha Masarykovo nádraží ⇌ P													
5	Praha-Libeň ⇌ ML ⇌ 0	8 11	8 15	8 23	8 26	8 45	8 57	9 23	9 26			9 57	10 11	10 23
9	Praha-Libeň ⇌ ML ⇌ 0	8 12	8 16	8 24	8 27	8 46	8 57	9 24	9 27		9 57	9 58	10 12	10 24
9	Praha-Kyje ⇌ 0		8 19		8 30	8 49	9 00			S	10 00			
11	Praha-Dolní Počernice ⇌ 0		8 21		8 32	8 51	9 02			L	10 02			
13	Praha-Běchovice ⇌ 1 ⇌ 0		8 25		8 36	8 55	9 06			O	10 06			
18	Praha-Klánovice ⇌ 1 ⇌ B		8 28		8 39	8 58	9 09			V	10 09			
23	Úvaly ⇌ 1 ⇌ 1		8 33		8 44	9 03	9 14			A	10 14			
27	Tuklaty ⇌ 1				8 48	9 18	9 21			N	10 18			
29	Rostoklaty ⇌ 2				8 51	9 21	9 25				10 21			
34	Český Brod ⇌ 1 ⇌ 3				8 56						10 25			
38	Klučov ⇌ 3				8 59									
40	Poříčany 060 ⇌ 1 ⇌ 4				9 02									
45	Tatce ⇌ 4				9 03									
48	Pečky 012 ⇌ 1 ⇌ 5				9 06									
52	Cerhenice				9 10									
55	Velim				9 14									
57	Nová Ves u Kolína ⇌				9 17									
61	Kolín zastávka				9 21									
62	Kolín ⇌ 010,014,230,231	8 46		8 57	9 30			9 57	10 30	10 19		10 33	10 46	10 57
Do stanice		Brno hl.n.		Žilina				Košice		Budapest		Brno hl.n.	Brno hl.n.	Warszawa

□ Praha-Smíchov - Praha hl.n. 4 km
 ● ve stanici Praha-Libeň, Kolín není zaručen přestup, je-li mezi příjezdem a odjezdem vlaků interval kratší než 4 minuty

1 Návezná autobusová doprava PID (jízdni řády: www.ropid.cz)

Praha-Běchovice	Úvaly	Český Brod
240 → Dubeč - Dolní Měcholupy - Háje	304 → Jirny, Nové Jirny - Praha, Černý Most	409 → Přistoupim - Krupá - Kostelec nad Černými Lesy
240,250 → Černý Most	391 → Dobročovice - Květnice - Praha, Nádraží Klánovice	410 → Přistoupim - Tucharaz - Kostelec nad Černými Lesy
	405 → Nehvizdy - Čelákovice - Brandýs nad Labem	411 → Kounice - Pterov nad Labem - Semice - Lysá nad Labem
	423 → Škvorec - Přišimasy - Doubravice	412 → Vykáň - Mochov - Čelákovice
	484 → Horoušany - Tuklaty, Tlustovousy - Úvaly	→ Kšely - Vitice - Třebovle - Kouřim
		422 → Přistoupim - Kšely - Vitice - Třebovle - Kouřim
		426 → Klučov - Poříčany - Pečky
		→ Břežany II - Tuklaty, Tlustovousy
		435 → Chrástany - Klučov, Skramníky
		→ Vrátkov - Tismice - Přišimasy - Hradešín
		491 → Tismice - Mrzky - Doubravice - Štíhlce - Mukařov

Praha-Klánovice	Poříčany
251 → Újezd nad Lesy - Sídliště Rohožník	426 → Klučov - Český Brod - Tuklaty, Tlustovousy
261 → Klánovice	→ Hofany - Klučov, Skramníky - Tatce - Milčice - Pečky
262 → Klánovice (midibus)	429 → Chrást - Velenka - Hradištko, Kersko - Semice
303 → Praha, Koloděje - Květnice - Říčany	
→ Sestajovice - Praha, Černý Most	
391 → Praha, Újezd nad Lesy - Květnice - Dobročovice - Úvaly	

Pečky
426 → Milčice - Hofany - Poříčany - Tuklaty, Tlustovousy
433 → Milčice - Sádská (- Nymburk)

011 Souhrnná doprava Praha - Kolín
01 Praha - Kolín 07 Beroun - Praha - Úvaly

PID Praha - Pečky

km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak	9321 1.2. 06	8607 1.2. 06	R 707 R D	Ex 221 R D	9323 1.2. 06	171 R	8609 1.2. 06	R 871 R D	R 681 R D	Ex 147 R D	9325 1.2. 06	8611 1.2. 06	R 709 R D
Ze stanice						Berlin								
0	Praha-Smíchov 171,173 122 ⇌ P			10 34	11 17		11 42	11 34	11 34	12 05	12 17	12 19	12 49	12 51
0	Praha hl.n. ⇌ P	10 19	10 49	10 51	11 17	11 19		11 51	11 51	12 05	12 17	12 19	12 49	12 51
0	Praha Masarykovo nádraží ⇌ P	10 26	10 56	10 57	11 23	11 26		11 57	11 57	12 11	12 23	12 26	12 56	12 57
5	Praha-Libeň ⇌ ML ⇌ 0	10 27	10 57	10 58	11 24	11 27		11 58	11 58	12 12	12 24	12 27	12 57	12 58
9	Praha-Libeň ⇌ ML ⇌ 0	10 30	11 00			11 30		12 00				12 30	13 00	
11	Praha-Kyje ⇌ 0	10 32	11 02			11 32		12 02				12 32	13 02	
13	Praha-Dolní Počernice ⇌ 0	10 36	11 06			11 36		12 06				12 36	13 06	
18	Praha-Běchovice ⇌ 1 ⇌ 0	10 39	11 09			11 39		12 09				12 39	13 09	
23	Praha-Klánovice ⇌ 1 ⇌ B	10 44	11 14			11 44		12 14				12 44	13 14	
27	Úvaly ⇌ 1 ⇌ 1	10 48	11 18			11 48		12 18				12 48	13 18	
29	Tuklaty ⇌ 1	10 51	11 21			11 51		12 21				12 51	13 21	
34	Český Brod ⇌ 1 ⇌ 3	10 56	11 25			11 56		12 25				12 56	13 25	
38	Klučov ⇌ 3	10 59				11 59						12 59		
40	Poříčany 060 ⇌ 1 ⇌ 4	11 02				12 02						13 02		
45	Tatce ⇌ 4	11 03				12 03						13 03		
48	Pečky 012 ⇌ 1 ⇌ 5	11 06				12 06						13 06		
52	Cerhenice	11 10				12 10						13 10		
55	Velim	11 14				12 14						13 14		
57	Nová Ves u Kolína ⇌	11 17				12 17						13 17		
61	Kolín zastávka	11 21				12 21						13 21		
62	Kolín ⇌ 010,014,230,231	11 23				12 23						13 23		
62	Kolín ⇌ 010,014,230,231	11 27				12 27						13 27		
62	Kolín ⇌ 010,014,230,231	11 30		11 33	11 57	12 30	12 19	12 33	12 33	12 46	12 57	13 30		13 33
Do stanice				Luhačovice	Zvolen		Budapest	Brno hl.n.	Brno hl.n.	Brno hl.n.	Žilina			Luhačovice

□ Praha-Smíchov - Praha hl.n. 4 km od 3.XI.
 ● ve stanici Praha-Libeň, Kolín není zaručen přestup, je-li mezi příjezdem a odjezdem vlaků interval kratší než 4 minuty

011 Souhrnná doprava Praha - Kolín
01 Praha - Kolín 07 Beroun - Praha - Úvaly

PID Praha - Pečky

km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak	Ex 523 R	9327 1.2.	173 R	9329 1.2.	R 873 R D	R 683 R D	Ex 149 R D	9331 1.2.	9933 1.2.	9333 1.2.	R 711 R D	R 685 R D	9935 1.2.
	Ze stanice			Hamburg						Praha-Radotín				Praha-Radotín
0	Praha-Smíchov 171,173 122	13 04				13 34				X	14 24	14 34		X
0	Praha hl.n. P	13 17		013 42		13 51	14 05	14 17		14 39	14 51	X	15 05	15 09
0	Praha Masarykovo nádraží P		013 19		013 49				014 19		14 56			15 15
5	Praha-Libeň ML	13 23	13 26		13 56	13 57	14 11	14 23	14 26	14 45	14 56	14 57	15 11	15 15
5	Praha-Libeň ML	13 24	013 27		013 57	13 58	14 12	14 24	014 27	014 46	014 57	14 58	15 12	15 16
9	Praha-Kyje		13 30	V	14 00	M			14 30	14 49	15 00			15 19
11	Praha-Dolní Počernice	P	13 32	I	14 02	A		H	14 32	14 51	15 02			15 21
13	Praha-Běchovice	R	13 36	N	14 06	C		K	14 36	14 55	15 06			15 25
18	Praha-Klánovice	T	13 39	D	14 09	O		V	14 39	14 58	15 09			15 28
23	Úvaly	Á	13 44	O	14 14	C		A	14 44	15 03	15 14			15 33
27	Tuklaty	S	13 48	B	14 18	H		L	14 48		15 18			
29	Rostoklaty		13 51	O	14 21	A		D	14 51		15 21			
34	Český Brod		13 56	N	14 26			Y	14 56		15 26			
38	Klučov		13 59	A	14 29				14 59		15 29			
40	Poříčany 060		14 02		14 32				15 02		15 32			
40	Poříčany 060		14 03		14 36				15 03		15 40			
45	Tatce		14 06		14 39				15 06		15 43			
48	Pečky 012		14 10		14 43				15 10		15 47			
48	Pečky 012		14 14		14 44				15 14		15 51			
52	Cerhenice		14 17		14 47				15 17		15 54			
55	Velim		14 21		14 54				15 21		15 58			
57	Nová Ves u Kolína		14 23		14 56				15 23		16 00			
61	Kolín zastávka		14 27		15 00				15 27		16 04			
62	Kolín 010,014,230,231	13 57	14 30	14 19	15 03	14 33	14 46	14 57	15 30	X	16 07	15 33	15 46	
	Do stanice	Vsetín		Villach		Brno hl.n.		Brno hl.n.	Žilina			St. Město u Uh. Hradiště		Brno hl.n.

Praha-Smíchov - Praha hl.n. 4 km

ve stanici Praha-Libeň, Kolín není zaručen přestup, je-li mezi příjezdem a odjezdem vlaků interval kratší než 4 minuty

5

011 Souhrnná doprava Praha - Kolín
01 Praha - Kolín 07 Beroun - Praha - Úvaly

PID Praha - Pečky

km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak	Ex 129 R D	9335 1.2.	9937 1.2.	175 R	9337 1.2.	R 875 R D	R 687 R D	9939 1.2.	Ex 151 R D	9339 1.2.	9941 1.2.	Sp 1901 1.2.
	Ze stanice			Praha-Radotín	Hamburg				Revnice			Revnice	
0	Praha-Smíchov 171,173 122			X	015 24		15 34		X	015 54		X	016 24
0	Praha hl.n. P	15 17		015 39	015 42	015 49	15 51	16 05	016 09	16 17	016 19	016 39	16 44
0	Praha Masarykovo nádraží P		015 19		15 45	15 56	15 57	16 11	16 15	16 23	16 26	16 45	16 51
5	Praha-Libeň ML	15 23	15 26						16 15		16 27	16 46	16 52
5	Praha-Libeň ML	15 24	015 27		015 46	015 57	15 58	16 12	016 16	16 24	016 27	016 46	16 52
9	Praha-Kyje	H	15 30	J	15 49	16 00	R		16 19	J	16 30	16 49	R
11	Praha-Dolní Počernice	R	15 32	A	15 51	16 02	U		16 21	A	16 32	16 51	O
13	Praha-Běchovice	A	15 36	N	15 55	16 06	D		16 25	N	16 36	16 55	K
18	Praha-Klánovice	D	15 39	J	15 58	16 09	O		16 28		16 39	16 58	Y
23	Úvaly	Č	15 44	X	16 03	16 14	L		X	16 33	16 44	17 03	T
27	Tuklaty	A	15 48			16 18	F				16 48		K
29	Rostoklaty	N	15 51			16 21					16 51		A
34	Český Brod	Y	15 56		X	16 26	T				16 56		
38	Klučov		15 59			16 29	E				16 59		
40	Poříčany 060		16 02			16 32	S				17 02		
40	Poříčany 060		16 03			16 40	N				17 03		
45	Tatce		16 06			16 43	O				17 06		
48	Pečky 012		16 10			16 47	H				17 10		17 22
48	Pečky 012		16 14			16 51	L				17 14		17 26
52	Cerhenice		16 17			16 54	Í				17 17		
55	Velim		16 21			16 58	D				17 21		
57	Nová Ves u Kolína		16 23			17 00	E				17 23		
61	Kolín zastávka		16 27			17 04	K				17 27		17 36
62	Kolín 010,014,230,231	15 57	16 30	16 19	17 07		16 33	16 46		16 57	17 30	X	17 39
	Do stanice	Košice		Budapest			Brno hl.n.	Brno hl.n.		Žilina			

Praha-Smíchov - Praha hl.n. 4 km od 3.XI.

ve stanici Praha-Libeň, Kolín není zaručen přestup, je-li mezi příjezdem a odjezdem vlaků interval kratší než 4 minuty

9

011 Souhrnná doprava Praha - Kolín
01 Praha - Kolín 07 Beroun - Praha - Úvaly

PID Praha - Pečky

km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak	9341 1.2. 16	R 623 R D 16	R 915 R D 16	1.2. 9943 16	Ex 561 R 16	9343 1.2. 16	9945 1.2. 16	177 R	Sp 1903 1.2. 16	9345 1.2. 16	R 877 R D 16	R 689 R D 16	9947 1.2. 16
Ze stanice					Revnice			Revnice	Berlín					Revnice
0	Praha-Smíchov 171,173 122 0		16 34	17 05	16 54	16 59	17 24	17 24	17 42			17 34	18 05	17 54
0	Praha hl.n. 0 P		16 51	17 05	17 09	17 17	17 39	17 39				17 51	18 05	18 09
0	Praha Masarykovo nádraží 0 P	16 49					17 19	17 19						
5	Praha-Libeň 0 ML 0	16 56	16 57	17 11	17 15	17 23	17 26	17 45			17 44	17 51	18 11	18 15
5	Praha-Libeň 0 ML 0		16 58	17 12	17 16	17 24	17 27	17 46			17 52	17 58	18 12	18 16
9	Praha-Kyje 0		B		17 19	17 30	17 49	17 49	J		L	18 00	18 19	18 19
11	Praha-Dolní Počernice 0		E		17 21	17 32	17 51	17 51	O		A	18 02	18 21	18 21
13	Praha-Běchovice 0		C		17 25	17 36	17 55	17 55	H		B	18 06	18 25	18 25
18	Praha-Klánovice 0 B		V		17 28	17 39	17 58	17 58	A		E	18 09	18 28	18 28
23	Úvaly 0 1		A		17 33	17 44	18 03	18 03	N			18 14	18 33	18 33
27	Tuklaty 0 1					17 48	18 03	18 03	N			18 18	18 33	18 33
29	Rostoklaty 0 2					17 51	18 03	18 03	E			18 21	18 33	18 33
34	Český Brod 0 3					17 56	18 03	18 03	S		18 13	18 26	18 33	18 33
38	Klučov 0 3					17 59	18 03	18 03				18 29	18 33	18 33
40	Poříčany 060 0 1 4					18 02	18 03	18 03	B			18 32	18 33	18 33
45	Poříčany 060 0 1 4					18 03	18 03	18 03	R			18 40	18 33	18 33
45	Tatce 0 4					18 06	18 03	18 03	A			18 43	18 33	18 33
48	Pečky 012 0 1 5					18 10	18 03	18 03	H		18 22	18 47	18 33	18 33
48	Pečky 012 0 1 5					18 14	18 03	18 03	M		18 26	18 51	18 33	18 33
52	Cerhenice					18 17	18 03	18 03	S			18 54	18 33	18 33
55	Velim					18 21	18 03	18 03				18 58	18 33	18 33
57	Nová Ves u Kolína 0					18 23	18 03	18 03				19 00	18 33	18 33
61	Kolín zastávka					18 27	18 03	18 03				19 04	18 33	18 33
62	Kolín 010,014,230,231		17 33	17 46		17 57	18 30		18 19		18 39	19 07	18 33	18 46
Do stanice			Vsetín	Jihlava		Veselí nad Moravou			Wien			Brno hl.n.	Brno hl.n.	

16 Praha-Smíchov - Praha hl.n. 4 km
 16 nejede 24.XII.
 28 jede v 1 a 1, nejede 24., 25.XII., 8.IV., 5., 6.VII., 28.IX., 17.XI.
 ve stanici Praha-Libeň, Kolín není zaručen přestup, je-li mezi příjezdem a odjezdem vlaků interval kratší než 4 minuty

7

011 Souhrnná doprava Praha - Kolín
01 Praha - Kolín 07 Beroun - Praha - Úvaly

PID Praha - Pečky

km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak	Ex 153 16 R D 16	9347 1.2. 16	9949 1.2. 16	9349 1.2. 16	R 621 R D 16	R 691 R D 16	9951 1.2. 16	Ex 591 16 R D 16	9351 1.2. 16	379 R X 16	8613 1.2. 16	R 879 R D 16	R 913 R D 16
Ze stanice					Revnice			Revnice			Ostseebad Binz			
0	Praha-Smíchov 171,173 122 0				18 24	18 34	19 05	18 54	18 59				19 34	20 05
0	Praha hl.n. 0 P				18 39	18 51	19 05	19 09	19 17				19 51	20 11
0	Praha Masarykovo nádraží 0 P	18 17	18 19	18 26	18 49	18 57	19 11	19 15	19 23	19 19	19 42	19 46	19 57	20 11
5	Praha-Libeň 0 ML 0	18 23	18 26	18 45	18 56	18 57	19 11	19 15	19 23	19 26		19 56	19 57	20 11
5	Praha-Libeň 0 ML 0		18 24	18 27	18 46	18 58	19 12	19 16	19 24	19 27	A	19 57	19 58	20 12
9	Praha-Kyje 0		H		18 30	18 49	19 00	19 19	19 27	19 30	R	20 00		
11	Praha-Dolní Počernice 0		U		18 32	18 51	19 02	19 21	19 29	19 32	L	20 02		
13	Praha-Běchovice 0		T		18 36	18 55	19 06	19 25	19 33	19 36	I	20 06		
18	Praha-Klánovice 0 B		N		18 39	18 58	19 09	19 28	19 36	19 39	M	20 09		
23	Úvaly 0 1		I		18 44	19 14	19 14	19 33	19 41	19 44	A	20 14		
27	Tuklaty 0 1		K		18 48	19 18	19 18	19 33	19 41	19 48	R	20 18		
29	Rostoklaty 0 2				18 51	19 21	19 21	19 33	19 41	19 51	I	20 21		
34	Český Brod 0 3				18 56	19 26	19 26	19 33	19 41	19 56	A	20 25		
38	Klučov 0 3				18 59	19 29	19 29	19 33	19 41	19 59				
40	Poříčany 060 0 1 4				19 02	19 32	19 32	19 33	19 41	20 02	V			
45	Poříčany 060 0 1 4				19 03	19 40	19 40	19 41	19 49	20 03	O			
45	Tatce 0 4				19 06	19 43	19 43	19 44	19 52	20 06	N			
48	Pečky 012 0 1 5				19 10	19 47	19 47	19 48	19 56	20 10	E			
48	Pečky 012 0 1 5				19 14	19 51	19 51	19 52	19 60	20 14	S			
52	Cerhenice				19 17	19 54	19 54	19 55	20 03	20 17	W			
55	Velim				19 21	19 58	19 58	19 59	20 07	20 21	B			
57	Nová Ves u Kolína 0				19 23	20 00	20 00	20 01	20 09	20 23	E			
61	Kolín zastávka				19 27	20 04	20 04	20 05	20 13	20 27	R			
62	Kolín 010,014,230,231	18 57	19 30		20 07	19 33	19 46	19 57	20 03	20 27	16 20 30	20 19	20 33	20 46
Do stanice		Žilina				Vsetín	Brno hl.n.		Zlín střed	Pardubice hl.n.	Brno hl.n.		Česká Třebová	Havlíčkův Brod

16 Praha-Smíchov - Praha hl.n. 4 km
 16 nejede 24., 31.XII.
 16 nejede 24.XII.
 28 jede v 1 a 1, nejede 24., 25.XII., 8.IV., 5., 6.VII., 28.IX., 17.XI.
 16 v 1 a 1, 25.XII., 8.IV., 5., 6.VII., 28.IX. nutno přestoupit
 ve stanici Praha-Libeň, Kolín není zaručen přestup, je-li mezi příjezdem a odjezdem vlaků interval kratší než 4 minuty

8

011 Souhrnná doprava Praha - Kolín
01 Praha - Kolín 07 Beroun - Praha - Úvaly

PID Praha - Pečky

km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak	Ex 403 1.2. 10	9353 1.2. 10	8615 1.2. 10	R 721 1.2. 10	9355 1.2. 10	8617 1.2. 10	R 911 R D 12	R 443 R D 10	9357 1.2. 10	9359 1.2. 10	R 719 R D 10	9361 1.2. 10	
Ze stanice														
0	Praha-Smíchov 171,173 122 0	20 17			28 21 03			K A 22 05		22 13				
0	Praha hl.n. 0 P							R 22 11				23 10		
0	Praha Masarykovo nádraží 0 P		020 19	020 49		021 19	021 49				022 19		023 19	
5	Praha-Libeň 0 ML 0	20 23	20 26	20 56	21 09	21 26	21 56	E 22 11			22 26	23 16	23 26	
9	Praha-Libeň 0 ML 0	020 24	020 27	020 57	021 10	021 27	021 57	L 22 12			022 27	023 17	023 27	
9	Praha-Kyje 0	S	20 30	21 00	F	21 30	22 00				22 30	23 00	23 30	
11	Praha-Dolní Počernice 0	I	20 32	21 02	R	21 32	22 02	H			22 32	23 02	23 32	
13	Praha-Běchovice 0 1 0	L	20 36	21 06	A	21 36	22 06	A			22 36	23 06	23 36	
18	Praha-Klánovice 0 B	E	20 39	21 09	N	21 39	22 09	V			22 39	23 09	23 39	
23	Úvaly 0 1 0	S	20 44	21 14	T	21 44	22 14	L			22 44	23 14	23 44	
27	Tuklaty 0 1	I	20 48	21 18	I	21 48	22 18	I			22 48	23 18	23 48	
29	Rostoklaty 0 2	A	20 51	21 21	S	21 51	22 21	Č			22 51	23 21	23 51	
34	Český Brod 0 1 0 3		10 20 56	21 25	E	10 21 56	22 25	E		10	22 56	23 26	23 56	
38	Klučov 0 3		20 59		K	21 59		K			22 59	23 29	23 59	
40	Poříčany 060 0 1 0 4		21 02		K	22 02		K			23 02	23 32	0 02	
45	Poříčany 060 0 1 0 4		21 03		R	22 03		B			23 03	23 33	0 03	
45	Tatce 0 4		21 06		R	22 06		O			23 06	23 36	0 06	
48	Pečky 012 0 1 0 5		21 10		I	22 10		R			23 10	23 40	0 10	
52	Pečky 012 0 1 0 5		21 11		Z	22 11		O			23 11	23 41	0 11	
52	Cerhenice		21 14		I	22 14		V			23 14	23 44	0 14	
55	Velim		21 18		K	22 18		S			23 18	23 51	0 18	
57	Nová Ves u Kolína 0		21 20			22 20		K			23 20	23 53	0 20	
61	Kolín zastávka		21 24			22 24		Y			23 24	23 57	0 24	
62	Kolín 0 010,014,230,231	20 57	10 21 27		28 21 42	10 22 27		22 46		22 53	10 23 27	55 24 00	23 51	0 27
Do stanice		Kraków			Brno hl.n.	Rečany nad Labem		Havlíčkův Brod		Humenné			Pardubice hl.n.	

10 Praha-Smíchov - Praha hl.n. 4 km
 nejede 24., 31.XII.
 12 nejede 24., 25., 31.XII.
 14 nejede 24./25.XII., 31.XII./1.I.

28 jede v X a T, nejede 24., 25.XII., 8.IV., 5., 6.VII., 28.IX., 17.XI.
 55 jede v 7 a 26.XII., 9.IV., 1., 8.V., nejede 25.XII., 8.IV.
 X1 od 3.V.
 0 ve stanici Praha-Libeň, Kolín není zaručen přestup, je-li mezi příjezdem a odjezdem vlaků interval kratší než 4 minuty

€ 011 Souhrnná doprava Kolín - Praha

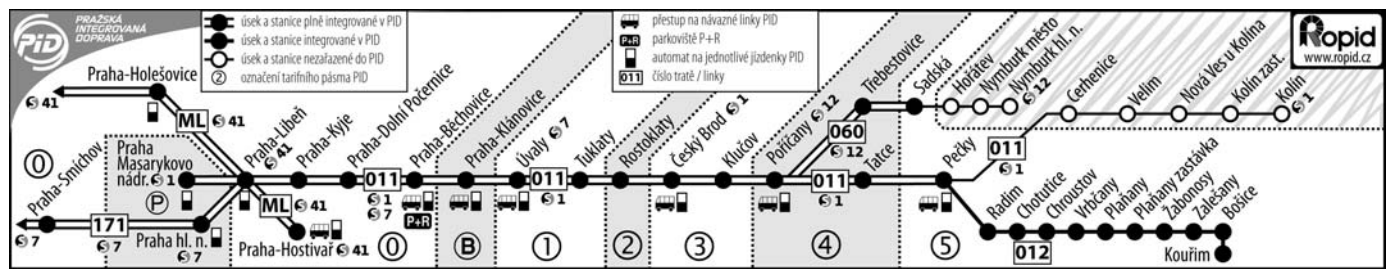
☉1 Kolín - Praha ☉7 Úvaly - Praha - Beroun

↔ PID Pečky - Praha

km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak	9300 1.2. ☉	9302 1.2. ☉	8808 1.2. ☉	9304 1.2. ☉	R 910 R D ☉	8810 1.2. ☉	9306 1.2. ☉	Sp 1900 1.2. ☉	R 718 R D ☉	8812 1.2. ☉	9308 1.2. ☉	R 912 R D ☉
	Ze stanice					Havlíčkův Brod		Rečany nad Labem		Pardubice hl.n.			Havlíčkův Brod
0	Kolín 010,014,230,231	☉ 3:44	☉ 4:14		☉ 4:44	K ● 5:11		☉ 5:14	☉ 5:28	5:38		☉ 5:41	☉ 6:11
1	Kolín zastávka	3:47	4:17		4:47	A		5:17	5:31			5:44	
5	Nová Ves u Kolína ☉	3:50	4:20		4:50	R		5:20				5:47	
7	Velim	3:53	4:23		4:53	E		5:23				5:50	
10	Cerhenice	3:56	4:26		4:56	L		5:26				5:53	
14	Pečky 012 ☉1 ↔5	4:00	4:30		5:00	Y		5:30	☉ 5:39			5:57	
17	Pečky 012 ☉1 ↔5	4:01	4:31		5:01	H		5:31	☉ 5:40			6:01	
17	Tatce ☉ ↔4	4:03	4:33		5:03	A		5:33	K			6:03	
22	Poříčany 060 ☉1 ↔4	4:07	4:37		5:07	V		5:37	A	☉ 5:46		6:07	
24	Poříčany 060 ☉1 ↔4	4:08	4:38		5:08	L		5:38	☉ 5:47			6:08	
24	Klučův ☉ ↔3	4:10	4:40		5:10	I		5:40				6:10	
28	Český Brod ☉1 ↔3	4:15	4:45		5:15	Č		5:45				6:15	
33	Rostoklaty ☉ ↔2	4:19	4:49		5:19	E		5:49	☉ 5:54			6:19	
35	Tuklaty ☉ ↔1	4:22	4:52		5:22	K		5:52				6:22	
39	Úvaly ☉ ↔1	4:26	4:56	☉ 5:10	5:26		☉ 5:40	5:56			☉ 6:10	6:26	
44	Praha-Klánovice ☉1 ↔B	4:30	5:00	5:14	5:30	B	5:44	6:00	☉ 6:03		☉ 6:14	6:30	
49	Praha-Běchovice ☉1 ↔0	4:35	5:05	5:19	5:35	O	5:49	6:05	☉ 6:08		☉ 6:19	6:35	
51	Praha-Dolní Počernice ☉ ↔0	4:38	5:08	5:22	5:38	R	5:52	6:08			☉ 6:22	6:38	
53	Praha-Kyje ☉ ↔0	4:40	5:10	5:24	5:40	V	5:54	6:10			☉ 6:24	6:40	
57	Praha-Libeň ☉ ML ↔0	4:44	5:14	5:28	5:44	V	5:58	6:14	☉ 6:18	☉ 6:13	☉ 6:29	6:44	
62	Praha-Libeň ☉ ML ↔0	4:45	5:15	5:29	5:45	S	5:59	6:15	☉ 6:27	☉ 6:20	☉ 6:35	6:53	☉ 6:47
62	Praha Masarykovo nádraží ☉ ↔P	4:53	5:23	☉ 5:35	5:53	K	☉ 6:05	6:23			☉ 6:35	6:53	☉ 6:54
62	Praha hl.n. ☉ ↔P			☉ 5:35	5:49	Y	☉ 6:19				☉ 6:49		☉ 6:54
66	Praha-Smíchov 171.173 ☉122 ↔0												
	Do stanice			Beroun		Beroun					Beroun		

☉1 nejede 25.XII., 1.1.
☉7 jede v ☉6 a 1., 8.V., 5.VII., 28.IX., nejede 7.VII., 29.IX.

☉80 8650 / 9308 Rečany nad Labem - Praha Masarykovo n. v. ☉a ☉f, kromě 25.XII., 1.1.
☉ ve stanicích není zaručen přestup, je-li mezi příjezdem a odjezdem vlaků interval v Praze-Libni kratší než 4 minuty, v Praze Masarykovo nádraží 5 minut, v Praze hl.n. 8 minut



€ 011 Souhrnná doprava Kolín - Praha

☉1 Kolín - Praha ☉7 Úvaly - Praha - Beroun

↔ PID Pečky - Praha

km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak	Sp 1904 1.2. ☉	8814 1.2. ☉	9310 1.2. ☉	R 862 R D ☉	Sp 1902 1.2. ☉	8816 1.2. ☉	9312 1.2. ☉	Ex 402 R D ☉	R 914 R D ☉	8818 1.2. ☉	9314 1.2. ☉	R 700 R D ☉	☉ 176 ☉ R ☉
	Ze stanice	Nymburk hl.n.			Svitavy				Kraków	Jihlava			St. Město u Uh. Hradiště	Brno hl.n.
0	Kolín 010,014,230,231			☉ 6:14	☉ 6:28	☉ 6:31		☉ 6:41	7:03	☉ 7:11		☉ 7:14	☉ 7:28	7:39
1	Kolín zastávka			6:17		6:34		6:44				7:17		
5	Nová Ves u Kolína ☉			6:20				6:47	S			7:20	B	J
7	Velim			6:23				6:50	I			7:23	U	O
10	Cerhenice			6:26				6:53	L			7:26	C	H
14	Pečky 012 ☉1 ↔5			6:30		6:42		6:57	E			7:30	H	A
17	Pečky 012 ☉1 ↔5			6:31		6:43		7:01	S			7:31	L	N
17	Tatce ☉ ↔4			6:33				7:03	I			7:33	O	N
22	Poříčany 060 ☉1 ↔4	☉ 6:21		6:37				7:07	A			7:37	V	E
24	Poříčany 060 ☉1 ↔4	☉ 6:22		6:38				7:08				7:38		S
24	Klučův ☉ ↔3			6:40				7:10				7:40		
28	Český Brod ☉1 ↔3			☉ 6:45		6:54		7:15				7:45		B
33	Rostoklaty ☉ ↔2			6:49				7:19				7:49		R
35	Tuklaty ☉ ↔1			6:52				7:22				7:52		A
39	Úvaly ☉ ↔1		☉ 6:40	6:56				7:26			☉ 7:40	7:56		H
44	Praha-Klánovice ☉1 ↔B		6:44	7:00		7:08		7:30			7:44	8:00		M
49	Praha-Běchovice ☉1 ↔0		6:49	7:05				7:35			7:49	8:05		S
51	Praha-Dolní Počernice ☉ ↔0		6:52	7:08				7:38			7:52	8:08		
53	Praha-Kyje ☉ ↔0		6:54	7:10				7:40			7:54	8:10		
57	Praha-Libeň ☉ ML ↔0	☉ 6:50	6:58	7:14	☉ 7:03	7:18	7:28	7:44	7:38	7:47	7:58	8:14	☉ 8:03	
62	Praha-Libeň ☉ ML ↔0		☉ 6:59	7:15	☉ 7:03	7:18	7:28	7:44		☉ 7:59	☉ 8:15	☉ 8:24		
62	Praha Masarykovo nádraží ☉ ↔P		☉ 7:05	7:23	☉ 7:10	7:27	7:35	7:53		☉ 8:05	☉ 8:23	☉ 8:30		
62	Praha hl.n. ☉ ↔P		☉ 7:05	7:23	☉ 7:10	7:27	7:35	7:53		☉ 8:05	☉ 8:23	☉ 8:30		
66	Praha-Smíchov 171.173 ☉122 ↔0		7:19		☉ 7:24		7:49		7:50	7:54	8:19	☉ 8:24		8:18
	Do stanice	Beroun		Beroun		Beroun					Beroun		Hamburg	

☉1 nejede 25.XII., 1.1.
☉7 jede v ☉6 a 1., 8.V., 5.VII., 28.IX., nejede 7.VII., 29.IX.
☉2 kromě 30.IV., 7.V.
☉ ve stanicích není zaručen přestup, je-li mezi příjezdem a odjezdem vlaků interval v Praze-Libni kratší než 4 minuty, v Praze Masarykovo nádraží 5 minut, v Praze hl.n. 8 minut
☉ není přípoj mezi vlaky 862 a 19930
☉ není přípoj mezi vlaky 700 a 19946

☉1 Návazná autobusová doprava PID (jízdní řády: www.ropid.cz)

Úvaly	Český Brod
240 → Dubec – Dolní Měcholupy – Háje 240,250 → Černý Most	409 → Přistoupim – Krupá – Kostelec nad Černými Lesy 410 → Přistoupim – Tucharaz – Kostelec nad Černými Lesy 411 → Kounice – Přerov nad Labem – Semice – Lysá nad Labem 412 → Vykáň – Mochov – Čelákovice → Kšely – Vitice – Třebovice – Kouřim 422 → Přistoupim – Kšely – Vitice – Třebovice – Kouřim 426 → Klučův – Poříčany – Pečky → Břežany II – Tuklaty, Tlustovousy 435 → Chrástany – Klučův, Skramníky → Vrátkov – Tismice – Přišimasy – Hradešín 491 → Tismice – Mrzky – Doubavčice – Štíhlice – Mukařov
251 → Újezd nad Lesy – Sídliště Rohožník 261 → Klánovice 262 → Klánovice (midibus) 303 → Praha, Koloděje – Květnice – Říčany → Šestajovice – Praha, Černý Most 391 → Praha, Újezd nad Lesy – Květnice – Dobročovice – Úvaly	
304 → Jirny, Nové Jirny – Praha, Černý Most 391 → Dobročovice – Květnice – Praha, Nádraží Klánovice 405 → Nehvizdy – Čelákovice – Brandýs nad Labem 423 → Škvorec – Přišimasy – Doubavčice 484 → Horoušany – Tuklaty, Tlustovousy – Úvaly	
Poříčany 426 → Klučův – Český Brod – Tuklaty, Tlustovousy → Hořany – Klučův, Skramníky – Tatce – Milčice – Pečky 429 → Chrást – Velenka – Hradištko, Kersko – Semice	

€ 011 Souhrnná doprava Kolín - Praha
⑤1 Kolín - Praha ⑤7 Úvaly - Praha - Beroun

⇔ PID Pečky - Praha

km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak	8820 1.2. ⑤	9316 1.2. ⑤	Ex 590 D ⑤ R ⑤	R 670 R D ⑤	8822 1.2. ⑤	9318 1.2. ⑤	R 620 R D ⑤	8824 1.2. ⑤	9320 1.2. ⑤	Ex 152 D ⑤ R ⑤	R 672 R D ⑤	R 864 R D ⑤	8600 1.2. ⑤	
Ze stanice		Zlín střed			Brno hl.n.			Vsetín	Žilina			Brno hl.n.		Brno hl.n.	
0	Kolín 010,014,230,231		○ 7 41	8 03	8 11		⊗ 8 14		8 28		○ 8 41		9 11	9 28	
1	Kolín zastávka		7 44				8 17				8 44				
5	Nová Ves u Kolína ②		7 47	Z			8 20		M		8 47				
7	Velim		7 50	L			8 23		A		8 50				
10	Cerhenice		7 53	I			8 26		T		8 53				
14	Pečky 012 ① ⇔ 5	○	7 57	N			8 30		A		8 57				
17	Pečky 012 ① ⇔ 5		8 01	S			8 31		L		9 01				
17	Tatce ② ⇔ 4		8 03	K			8 33		I		9 03				
22	Poříčany 060 ① ⇔ 4	○	8 07	Y			8 37		K		9 07				
24	Poříčany 060 ① ⇔ 4		8 08				8 38				9 08				
24	Klučov ② ⇔ 3		8 10	E			8 40				9 10				
28	Český Brod ① ⇔ 3		8 15	X			8 45				9 15				9 45
33	Rostoklaty ② ⇔ 2		8 19	P			8 49				9 19				9 49
35	Tuklaty ② ⇔ 1		8 22	R			8 52				9 22				9 52
39	Úvaly ① ⇔ 1	⊗	8 10	E			8 56			⊗	9 10				9 56
44	Praha-Klánovice ① ⇔ B		8 14	S			8 44			⊗	9 14				10 00
49	Praha-Běchovice ② ① ⇔ 0		8 19				8 49				9 19				10 05
51	Praha-Dolní Počernice ② ⇔ 0		8 22				8 52				9 22				10 08
53	Praha-Kyje ② ⇔ 0		8 24				8 54				9 24				10 10
57	Praha-Libeň ② ML ⇔ 0	○	8 28		8 38	8 47	8 58		9 03		9 28	9 38	9 47	10 03	10 14
62	Praha-Libeň ② ML ⇔ 0	⊗	8 29		↓	↓	8 59		↓	⊗	9 29	↓	↓	↓	10 15
62	Praha Masarykovo nádraží ② ⇔ P	○	8 35		8 50	8 54	9 05		⊗	9 10	⊗	9 35	9 54	10 10	10 23
66	Praha-Smíchov 171.173 ①22 ⇔ 0	○	8 49		9 04		9 19		⊗	9 24	⊗	9 49		10 24	
Do stanice		Beroun			Beroun			Beroun			Beroun		Beroun		

- ①1 nejede 25.XII., 1.1.
 ②7 jede v ① a 1., 8.V., 5.VII., 28.IX., nejede 7.VII., 29.IX.
 ⊗5 od 4.XI.
- ve stanici není zaručen přestup, je-li mezi příjezdem a odjezdem vlaků interval v Praze-Libni kratší než 4 minuty, v Praze Masarykově nádraží 5 minut, v Praze hl.n. 8 minut
 - není přípoj mezi vlaky 620 a 19904

€ 011 Souhrnná doprava Kolín - Praha
⑤1 Kolín - Praha ⑤7 Úvaly - Praha - Beroun

⇔ PID Pečky - Praha

km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak	⑤ 378 ⑤ R ⑤	9322 1.2. ⑤	Ex 560 R	R 622 R D ⑤	8602 1.2. ⑤	9324 1.2. ⑤	Ex 150 D ⑤ R ⑤	R 674 R D ⑤	R 866 R D ⑤	8604 1.2. ⑤	⑤ 174 R ⑤	9326 1.2. ⑤	Ex 220 ⑤ R ⑤	
Ze stanice		Wien		Veselí nad Moravou	Horní Lideč			Žilina	Brno hl.n.	Brno hl.n.		Budapest		Zvolen	
0	Kolín 010,014,230,231		9 39	○ 9 41	10 03	10 28	○ 10 41		11 03	11 11	11 28		11 39	○ 11 41	12 03
1	Kolín zastávka		9 44				10 44						11 44		
5	Nová Ves u Kolína ②	C	9 47	š	B		10 47	J		S		J	11 47	D	
7	Velim	A	9 50	O	E		10 50	A		L		A	11 50	E	
10	Cerhenice	R	9 53	H	C		10 53	N		A		N	11 53	T	
14	Pečky 012 ① ⇔ 5	○	9 57	A	V		10 57			V			11 57	V	
17	Pečky 012 ① ⇔ 5		10 01	J	A		11 01	P		K		J	12 01	A	
17	Tatce ② ⇔ 4	○	10 03				11 03	E		O		E	12 03	N	
22	Poříčany 060 ① ⇔ 4	○	10 07				11 07	R		V		S	12 07		
24	Poříčany 060 ① ⇔ 4		10 08				11 08	N				E	12 08		
24	Klučov ② ⇔ 3	I	10 10				11 10	E				N	12 10		
28	Český Brod ① ⇔ 3	A	10 15			10 45	11 15				11 45	I	12 15		
33	Rostoklaty ② ⇔ 2		10 19			10 49	11 19	R			11 49	U	12 19		
35	Tuklaty ② ⇔ 1	V	10 22			10 52	11 22				11 52	S	12 22		
39	Úvaly ① ⇔ 1	O	10 26			10 56	11 26				11 56		12 26		
44	Praha-Klánovice ① ⇔ B	N	10 30			11 00	11 30				12 00		12 30		
49	Praha-Běchovice ② ① ⇔ 0		10 35			11 05	11 35				12 05		12 35		
51	Praha-Dolní Počernice ② ⇔ 0	W	10 38			11 08	11 38				12 08		12 38		
53	Praha-Kyje ② ⇔ 0	E	10 40			11 10	11 40				12 10		12 40		
57	Praha-Libeň ② ML ⇔ 0	○	10 44	10 38	11 03	11 14	11 44	11 38	11 47	12 03	12 14	12 18	12 44	12 38	
62	Praha-Libeň ② ML ⇔ 0	E	○ 10 45	○ ↓	○ ↓	○ 11 15	○ 11 45	↓	○ ↓	↓	○ 12 15		○ 12 45	○ ↓	
62	Praha Masarykovo nádraží ② ⇔ P	○	10 53			11 23	11 53				12 23		12 53		
62	Praha hl.n. ② ⇔ P	○	10 18	○ 10 50	○ 11 10			11 50	11 54	12 10		12 18		12 50	
66	Praha-Smíchov 171.173 ①22 ⇔ 0	○		11 09	11 24					12 24					
Do stanice		Ostseebad Binz										Hamburg			

- ⊗5 od 4.XI.
- ve stanici není zaručen přestup, je-li mezi příjezdem a odjezdem vlaků interval v Praze-Libni kratší než 4 minuty, v Praze Masarykově nádraží 5 minut, v Praze hl.n. 8 minut

€ 011 Souhrnná doprava Kolín - Praha
⑤1 Kolín - Praha ⑤7 Úvaly - Praha - Beroun

⇔ PID Pečky - Praha

km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak	8606 1.2. ⑤	9328 1.2. ⑤	Ex 148 R D ⑤	R 676 R D ⑤	R 868 R D ⑤	1.2. 8608 ⑤	172 R ⑤	9330 1.2. ⑤	Ex 520 R	R 704 R D ⑤	1.2. 8610 ⑤	1.2. 8844 ⑤	9332 1.2. ⑤
Ze stanice				Žilina	Brno hl.n.	Brno hl.n.		Villach		Vsetín	Luhačovice			
0	Kolín 010,014,230,231		①2 41	13 03	13 11	13 28		13 39	①3 41	14 03	14 28			①4 41
1	Kolín zastávka		12 44						13 44					14 44
5	Nová Ves u Kolína ②		12 47	H		P		V	13 47	V	M			14 47
7	Velim		12 50	U		N		I	13 50	S	O			14 50
10	Cerhenice		12 53	K		N		N	13 53	A	J			14 53
14	Pečky 012 ① ↔ 5	○	12 57	V		K		D	13 57	C	M			14 57
17	Pečky 012 ① ↔ 5	○	13 01	A		V		O	14 01	A	I			15 01
17	Tatce ② ↔ 4	○	13 03	L		A		B	14 03	N	R			15 03
22	Poříčany 060 ① ↔ 4	○	13 07	D				O	14 07					15 07
22	Poříčany 060 ① ↔ 4		13 08	Y				N	14 08					15 08
24	Klučov ② ↔ 3		13 10					A	14 10					15 10
28	Český Brod ① ↔ 3	12 45	13 15				13 45		14 15			14 45		15 15
33	Rostoklaty ② ↔ 2	12 49	13 19				13 49		14 19			14 49		15 19
35	Tuklaty ② ↔ 1	12 52	13 22				13 52		14 22			14 52		15 22
39	Úvaly ① ↔ 1	12 56	13 26				13 56		14 26			14 56	①15 10	15 26
44	Praha-Klánovice ① ↔ B	13 00	13 30				14 00		14 30			15 00		15 30
49	Praha-Běchovice ② ① ↔ 0	13 05	13 35				14 05		14 35			15 05		15 35
51	Praha-Dolní Počernice ② ↔ 0	13 08	13 38				14 08		14 38			15 08		15 38
53	Praha-Kyjle ② ↔ 0	13 10	13 40				14 10		14 40			15 10		15 40
57	Praha-Libeň ② ML ↔ 0	13 14	13 44	13 38	13 47	14 03	14 14		14 44	14 38	15 03	15 14	①15 28	15 44
62	Praha-Libeň ② ML ↔ 0	①13 15	①13 45	1	1	1	①14 15		①14 45	① 1	① 1	①15 15	①15 29	①15 45
62	Praha Masarykovo nádraží ② ↔ P	○	13 23	13 50	13 54	14 10	14 23	14 18	14 53	①14 50	①15 10	15 23	①15 35	15 53
62	Praha hl.n. ② ↔ P	○												
66	Praha-Smíchov 171,173 ①122 ↔ 0	○				14 24				15 09	15 24			
Do stanice								Hamburg						Beroun

○ ve stanici není zaručen přestup, je-li mezi příjezdem a odjezdem vlaků interval v Praze-Libni kratší než 4 minuty, v Praze Masarykově nádraží 5 minut, v Praze hl.n. 8 minut

€ 011 Souhrnná doprava Kolín - Praha
⑤1 Kolín - Praha ⑤7 Úvaly - Praha - Beroun

⇔ PID Pečky - Praha

km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak	Ex 146 R D ⑤	R 678 R D ⑤	8846 1.2. ⑤	9334 1.2. ⑤	R 870 R D ⑤	170 R ⑤	8848 1.2. ⑤	9336 1.2. ⑤	Ex 128 R D ⑤	8850 1.2. ⑤	1.2. 9338 ⑤	R 706 R D ⑤	8852 1.2. ⑤
Ze stanice		Žilina	Brno hl.n.			Brno hl.n.	Budapest			Košice			Otrokovice	
0	Kolín 010,014,230,231	15 03	15 11			15 28	15 39		①5 41	16 03		①6 14	16 28	
1	Kolín zastávka								15 44			16 17		
5	Nová Ves u Kolína ②	L				Š	H		15 47	H		16 20	G	
7	Velim	E				P	U		15 50	R		16 23	A	
10	Cerhenice	O				I	N		15 53	A		16 26	L	
14	Pečky 012 ① ↔ 5	Š				L	G		15 57	D		16 30	Á	
17	Pečky 012 ① ↔ 5	○				B	A		16 01	C		16 31	N	
17	Tatce ② ↔ 4	J				E	R		16 03	A		16 33		
22	Poříčany 060 ① ↔ 4	○				R	I		16 07	N		16 37		
22	Poříčany 060 ① ↔ 4					K	A		16 08	Y		16 38		
24	Klučov ② ↔ 3	N							16 10			16 40		
28	Český Brod ① ↔ 3	Á							16 15			16 45		
33	Rostoklaty ② ↔ 2	C							16 19			16 49		
35	Tuklaty ② ↔ 1	E							16 22			16 52		
39	Úvaly ① ↔ 1	K							16 26			16 56		
44	Praha-Klánovice ① ↔ B								16 30			17 00		
49	Praha-Běchovice ② ① ↔ 0								16 35			17 05		
51	Praha-Dolní Počernice ② ↔ 0								16 38			17 08		
53	Praha-Kyjle ② ↔ 0								16 40			17 10		
57	Praha-Libeň ② ML ↔ 0	○	15 38	15 47		16 03			16 44	16 38	16 58	17 14	17 03	
62	Praha-Libeň ② ML ↔ 0	○	1	1		1			①16 31	①16 45	①16 59	①17 15	① 1	①17 29
62	Praha Masarykovo nádraží ② ↔ P	○							16 53	① 1	①16 59	17 23	① 1	①17 29
62	Praha hl.n. ② ↔ P	○	15 50	15 54	①16 05	16 10	16 18		16 37	①16 50	①17 05	17 10	①17 10	①17 35
66	Praha-Smíchov 171,173 ①122 ↔ 0	○				16 24			16 49		17 19		17 24	17 49
Do stanice				Beroun			Berlin	Beroun			Beroun			Beroun

16 nejede 24.XII.
X5 od 4.XI.

○ ve stanici není zaručen přestup, je-li mezi příjezdem a odjezdem vlaků interval v Praze-Libni kratší než 4 minuty, v Praze Masarykově nádraží 5 minut, v Praze hl.n. 8 minut

€ 011 Souhrnná doprava Kolín - Praha
⑤1 Kolín - Praha ⑤7 Úvaly - Praha - Beroun

⇔ PID Pečky - Praha

km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak	9340 1.2. 1.2. 1.2.	110 R D	R 680 R D	1.2. 8854 1.2. 1.2.	9342 1.2. 1.2.	R 872 R D	274 R D	8856 1.2. 1.2.	9344 1.2. 1.2.	Ex 120 R D	R 682 R D	1.2. 8858 1.2. 1.2.	9346 1.2. 1.2.
Ze stanice		Warszawa	Brno hl.n.				Brno hl.n.	Budapest			Košice	Brno hl.n.		
0	Kolín 010,014,230,231	○16 41	17 03	17 11	✕	○17 14	17 28	17 39		○17 41	18 03	18 11		○18 14
1	Kolín zastávka	16 44				17 17				17 44				18 17
5	Nová Ves u Kolína	16 47	P			17 20	M	S		17 47	K			18 20
7	Velim	16 50	R			17 23	A	L		17 50	O			18 23
10	Cerhenice	16 53	A			17 26	C	O		17 53	S			18 26
14	Pečky 012 1 ↔ 5	16 57	H			17 30	O	V		17 57	I			18 30
17	Pečky 012 1 ↔ 5	17 01	A			17 31	C	A		18 01	Č			18 31
17	Tatce 1 ↔ 4	17 03				17 33	H	A		18 03	A			18 33
22	Poříčany 060 1 ↔ 4	17 07				17 37	A	N		18 07	N			18 37
24	Poříčany 060 1 ↔ 4	17 08				17 38				18 08				18 38
24	Klučov 1 ↔ 3	17 10			✕	17 40				18 10				18 40
28	Český Brod 1 ↔ 3	17 15				17 45				18 15				18 45
33	Rostoklaty 1 ↔ 2	17 19				17 49				18 19				18 49
35	Tuklaty 1 ↔ 1	17 22				17 52				18 22				18 52
39	Úvaly 1 ↔ 1	17 26			✕	17 56			✕	18 10			✕	18 56
44	Praha-Klánovice 1 ↔ B	17 30				17 44				18 14				19 00
49	Praha-Běchovice 1 ↔ 1	17 35				17 49				18 21				19 05
51	Praha-Dolní Počernice 1 ↔ 0	17 38				17 52				18 24				19 08
53	Praha-Kyje 1 ↔ 0	17 40				17 54				18 26				19 10
57	Praha-Libeň 1 ML ↔ 0	17 44	17 38	17 47		17 58	18 03			18 30	18 38	18 47		19 14
62	Praha-Libeň 1 ML ↔ 0	○17 45	↓	↓		○17 59	↓			○18 31	↓	↓		○18 59
62	Praha Masarykovo nádraží ↔ P	17 53				18 23				18 53				19 23
62	Praha hl.n. 1 ↔ P		17 50	17 54	✕	○18 05	18 10	18 18		○18 37	18 50	18 54	✕	○19 05
66	Praha-Smíchov 171.173 122 ↔ 0					18 19	18 24	18 16		18 49				19 19
Do stanice		Beroun												

10 nejede 24., 31.XII.
 16 nejede 24.XII.
 26 jede v ✕ a †, nejede 24., 25.XII., 8.IV., 5., 6.VII., 28.IX., 17.XI.

• ve stanicích není zaručen přestup, je-li mezi příjezdem a odjezdem vlaků interval v Praze-Libni kratší než 4 minuty, v Praze Masarykově nádraží 5 minut, v Praze hl.n. 8 minut

€ 011 Souhrnná doprava Kolín - Praha
⑤1 Kolín - Praha ⑤7 Úvaly - Praha - Beroun

⇔ PID Pečky - Praha

km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak	R 708 R D	Sp 1648	9348 1.2. 1.2.	Ex 144 R D	R 684 R D	9350 1.2. 1.2.	R 874 R D	272 R D	9352 1.2. 1.2.	Ex 126 R D	R 710 R D	8612 1.2. 1.2.
Ze stanice		Luháňovice	Turnov	Žilina		Brno hl.n.		Brno hl.n.	Budapest	Žilina		Luháňovice	
0	Kolín 010,014,230,231	18 28		10	○18 41	19 03	19 11	✕	○19 14	19 28	19 39	16	○19 41
1	Kolín zastávka				18 44				19 17				19 44
5	Nová Ves u Kolína	V			18 47	L			19 20	U	J		19 47
7	Velim	E			18 50	A			19 23	D	A		19 50
10	Cerhenice	L			18 53	N			19 26	O	R		19 53
14	Pečky 012 1 ↔ 5	E			18 57	D			19 30	L	O		19 57
17	Pečky 012 1 ↔ 5	H			19 01	E			19 31	F	S		20 01
17	Tatce 1 ↔ 4	R			19 03	K			19 33	T	L		20 03
22	Poříčany 060 1 ↔ 4	A	22		19 07				19 37	A	A		20 07
24	Poříčany 060 1 ↔ 4	D			19 08				19 38	É	V		20 08
24	Klučov 1 ↔ 3			10	19 10			✕	19 40	S			20 10
28	Český Brod 1 ↔ 3			16	19 15				19 45	N	H		20 15
33	Rostoklaty 1 ↔ 2				19 19				19 49	O	A		20 19
35	Tuklaty 1 ↔ 1				19 22				19 52	H	S		20 22
39	Úvaly 1 ↔ 1				19 26				19 56	L	E		20 26
44	Praha-Klánovice 1 ↔ B				19 30				20 00	I	K		20 30
49	Praha-Běchovice 1 ↔ 1				19 35				20 05	D			20 35
51	Praha-Dolní Počernice 1 ↔ 0				19 38				20 08	E			20 38
53	Praha-Kyje 1 ↔ 0				19 40				20 10	K			20 40
57	Praha-Libeň 1 ML ↔ 0	19 03	19 08		19 44	19 38	19 47		20 14			20 38	21 03
62	Praha-Libeň 1 ML ↔ 0	○ 1	○ 1		○19 45	↓	↓		○20 15	↓	↓	○ 1	○ 1
62	Praha Masarykovo nádraží ↔ P			16	19 53				20 23			○ 1	○ 1
62	Praha hl.n. 1 ↔ P	19 10	19 15			19 50	19 54		20 20	20 10	20 18		○21 10
66	Praha-Smíchov 171.173 122 ↔ 0		22 * 19 24						20 24				○21 24
Do stanice													

* Praha-Vršovice, Praha hl.n. - Praha-Vršovice 3 km
 10 nejede 24., 31.XII.
 16 nejede 24.XII.
 26 jede v †, nejede 24., 25.XII., 8., 29.IV., 6.V., 5., 6.VII., 28.IX., 17.XI.

• ve stanicích není zaručen přestup, je-li mezi příjezdem a odjezdem vlaků interval v Praze-Libni kratší než 4 minuty, v Praze Masarykově nádraží 5 minut, v Praze hl.n. 8 minut

€ 011 Souhrnná doprava Kolín - Praha
⑤1 Kolín - Praha ⑤7 Úvaly - Praha - Beroun

⇔ PID Pečky - Praha

km	SZDC, státní organizace / ČD, a.s. Vlak	9354 1.2. ⑤	Ex 142 ⑤ X R D ⑤	R 688 R D ⑤ 10	R 876 R D ⑤ 10	8614 1.2. ⑤	④ 270 X R D ⑤	9356 1.2. ⑤	R 624 R ⑤ 12	8618 1.2. ⑤	④ 76 X 2 R D ⑤	9358 1.2. ⑤	Ex 140 ⑤ X R D ⑤
	Ze stanice		Žilina	Brno hl.n.	Brno hl.n.		Beograd		Vsetín		Wiener Neustadt		Žilina
0	Kolín 010,014,230,231	10 ②0 41	21 03	21 11	21 28		21 39	10 ②1 41	22 28		22 39	22 41	23 03
1	Kolín zastávka	20 44						21 44				22 44	
5	Nová Ves u Kolína ⑤	20 47	O		S		A	21 47	P		A	22 47	B
7	Velim	20 50	D		V		V	21 50	O		N	22 50	E
10	Cerhenice	20 53	R		I		A	21 53	R		T	22 53	S
14	Pečky 012 ⑤1 ⇔ 5	20 57	A		T		L	21 57	T		O	22 57	K
17	Pečky 012 ⑤1 ⇔ 5	21 01			A		A	22 01	A		N	23 01	Y
22	Tatce ⑤ ⇔ 4	21 03			V			22 03	S		I	23 03	D
22	Poříčany 060 ⑤1 ⇔ 4	21 07			A			22 07			N	23 07	
24	Poříčany 060 ⑤1 ⇔ 4	21 08					10	22 08			D	23 08	
24	Klučov ⑤ ⇔ 3	21 10						22 10			V	23 10	
28	Český Brod ⑤1 ⇔ 3	21 15				21 45		22 15		22 45	V	23 15	
33	Rostoklaty ⑤ ⇔ 2	21 19				21 49		22 19		22 49	O	23 19	
35	Tuklaty ⑤ ⇔ 1	21 22				21 52		22 22		22 52	R	23 22	
39	Úvaly ⑤1 ⇔ 1	21 26				21 56		22 26		22 56	A	23 26	
44	Praha-Klánovice ⑤1 ⇔ B	21 30				22 00		22 30		23 00	K	23 30	
49	Praha-Běchovice ⑤ ⑤1 ⇔ 0	21 35				22 05		22 35		23 05		23 35	
51	Praha-Dolní Počernice ⑤ ⇔ 0	21 38				22 08		22 38		23 08		23 38	
53	Praha-Kyje ⑤ ⇔ 0	21 40				22 10		22 40		23 10		23 40	
57	Praha-Libeň ⑤ ML ⇔ 0	21 44	21 38	21 47	22 03	22 14		22 44	23 03	23 14		23 44	23 38
62	Praha-Libeň ⑤ ML ⇔ 0	②21 45	↓	↓	↓	②22 15		②22 45	↓	②23 15		②23 45	↓
62	Praha Masarykovo nádraží ⑤ ⇔ P	21 53	↓	↓	↓	22 23		22 53	↓	23 23		23 51	↓
62	Praha hl.n. ⑤ ⇔ P		21 50	21 54	②22 10		22 18		23 10	23 18		23 51	23 45
66	Praha-Smíchov 171,173 ⑤122 ⇔ 0				22 24								
	Do stanice												

 10 nejede 24., 31.XII.
 12 nejede 24., 25., 31.XII.
 X2 od 4.V.

● ve stanici není zaručen přestup, je-li mezi příjezdem a odjezdem vlaků interval v Praze-Libni kratší než 4 minuty, v Praze Masarykově nádraží 5 minut, v Praze hl.n. 8 minut

6

Orientační dopravní značení v regionu Pošembeří



Cykloznačení – Tuklaty



Cykloznačení - Hradešín



Cykloznačení – Břežany II



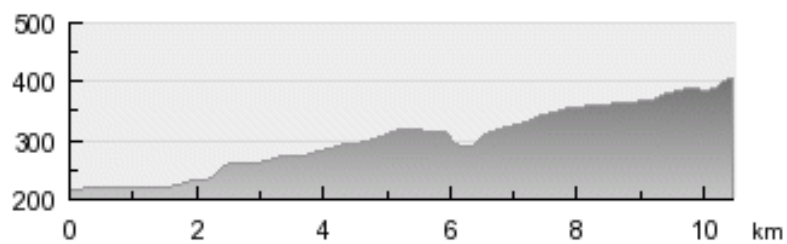
Cykloznačení - Úvaly



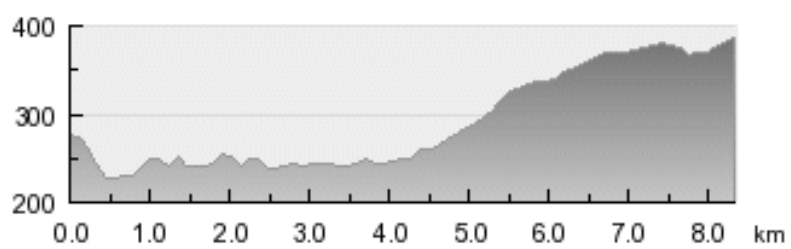
Cykloznačení – Břežany II

Výškové profily stávajících cyklotras

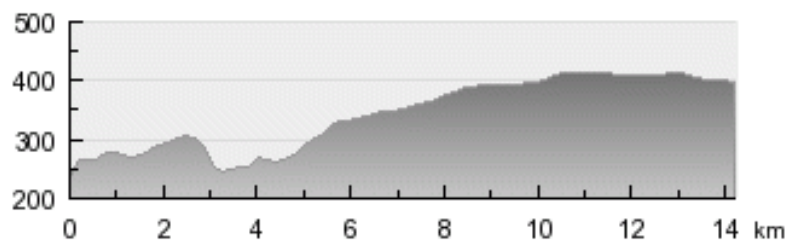
Cyklotrasa č. 0088



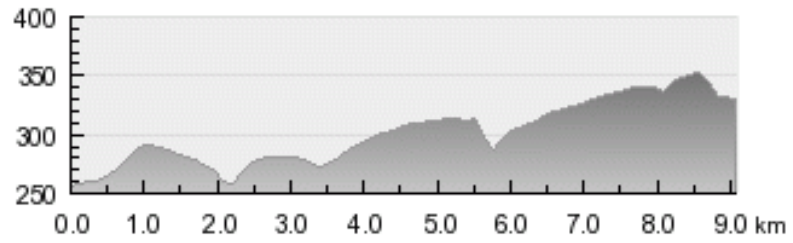
Cyklotrasa č. 0089



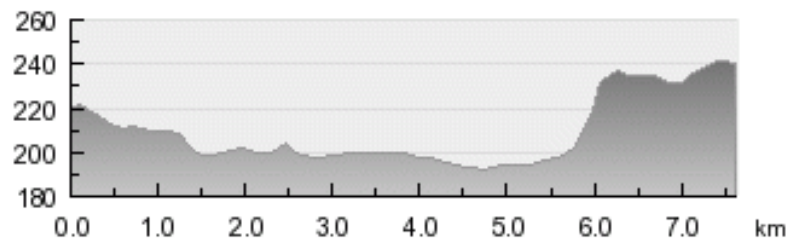
Cyklotrasa č. 8206



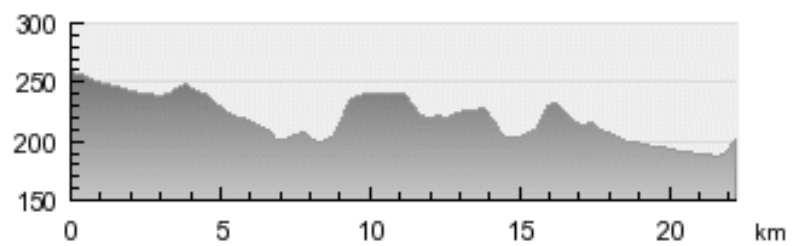
Cyklotrasa č. 8207



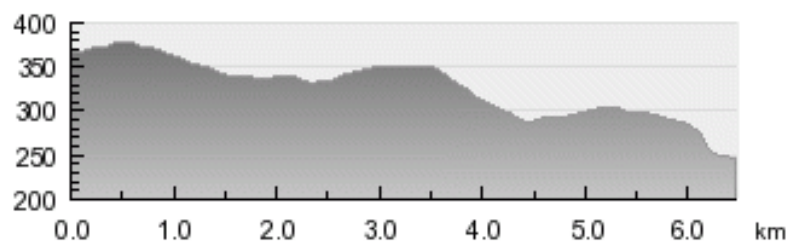
Cyklotrasa č. 8208



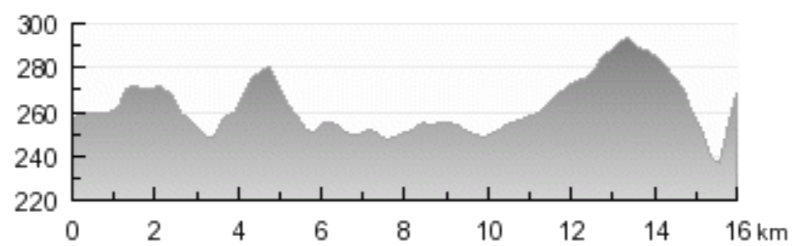
Cyklotrasa č. 8209



Cyklotrasa č. 8210



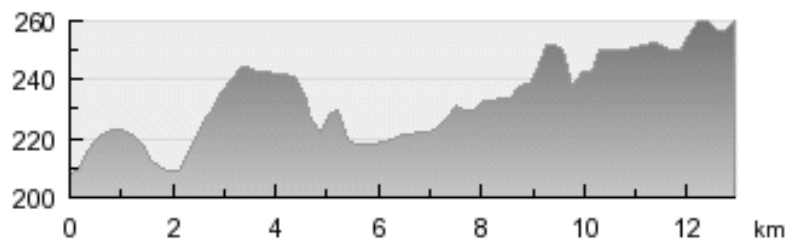
Cyklotrasa č. 8211



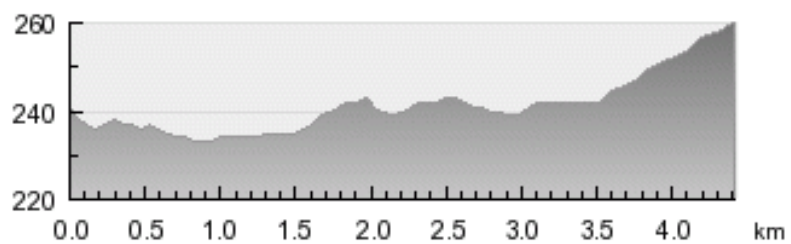
Zdroj: [18] (upravil autor)

Výškové profily navrhovaných cyklotras

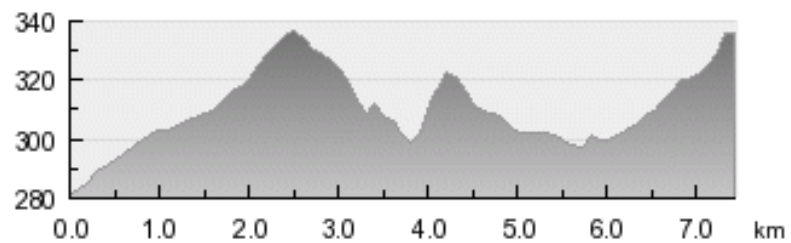
Cyklotrasa Vykáň - Zeleneč



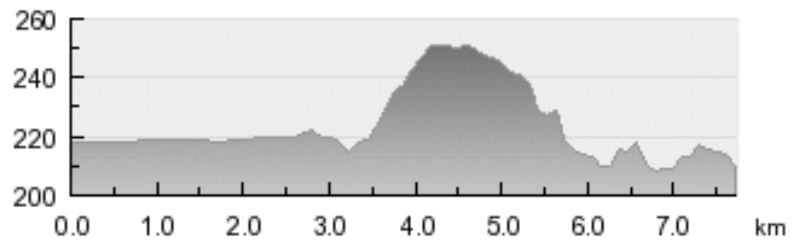
Cyklotrasa Jirny - Úvaly



Cyklotrasa Dobročovice - Přišimasy



Cyklotrasa Český Brod - Poříčany



Zdroj: [18] (upravil autor)

Cesta k podání žádosti o dotaci na projektová opatření z Programu rozvoje venkova ČR na období 2007 – 2013

1. **Představa** – potenciální zájemce o dotaci by měl nejdříve mít alespoň základní představu o tom, jaký projekt by chtěl realizovat. Pokud ještě váháte, jakým směrem by se Váš projekt měl ubírat, můžete se inspirovat v naší databázi úspěšných projektů PRV.
2. **Získání základních informací** – zájemce by měl nastudovat programový dokument, kde jsou v základní formě nastíněna jednotlivá opatření Programu, podmínky dotace, okruh možných příjemců, způsobilé výdaje, územní omezení, apod. Programový dokument je zveřejněn v sekci Programové dokumenty.
3. **Konkrétní záměr** – pokud zájemce v programovém dokumentu našel požadovanou oblast podpory, měl by si podrobně a důkladně promyslet, jaký konkrétní záměr hodlá realizovat a do kterého opatření jeho záměr spadá.
4. **Získání podrobných informací** – pokud již má žadatel přesnější představu o svém záměru, měl by důkladně nastudovat *Pravidla, kterými se stanovují podmínky pro poskytování dotace na projekty Programu rozvoje venkova pro konkrétní opatření*. Každé opatření má svá vlastní Pravidla, která se skládají z Obecných a Specifických podmínek – obě tyto části by měl potenciální žadatel velmi důkladně prostudovat.

Obecné podmínky naleznete v sekci věnované příslušné Ose PRV:

- OSA I
- OSA II
- OSA III
- OSA IV

Specifické podmínky pro konkrétní Opatření naleznete v příslušné podsekci věnované danému Opatření.

5. **Doplnění informací** – pokud je zájemci po přečtení Pravidel cokoli nejasné, může se obrátit na Ministerstvo zemědělství nebo na Státní zemědělský intervenční fond, kde mu budou poskytnuty doplňující informace. Kontakty na gestory opatření PRV na MZe naleznete v sekci Kontakty.
6. **Sledování výzvy o vyhlášení kola příjmu žádostí a příprava projektu** – výzvy jsou vyhlášovány ministrem zemědělství a jsou zveřejněny na internetových stránkách Ministerstva zemědělství v sekci Program rozvoje venkova na období 2007–2013 » **Aktuality a rovněž v Kalendáři akcí** – typ "Dotační výzva", **nebo na internetových stránkách Státního zemědělského intervenčního fondu (www.szif.cz), a to vždy alespoň 4 týdny před zahájením příjmu žádostí.**

Současně by žadatel měl zahájit přípravu projektu tak, aby byl schopen k žádosti o dotaci předložit všechny povinné přílohy stanovené Pravidly pro příslušné opatření (zejména se jedná o stavební povolení, různá potvrzení, apod.). Pokud zatím nebyla Pravidla pro konkrétní opatření zveřejněna, může se žadatel inspirovat Pravidly pro jiná opatření, která již zveřejněna byla – základní podmínky jsou pro většinu opatření shodné.

7. **Vyhlášení výzvy** – žadatel by měl opět velmi důkladně prostudovat nejnovější zveřejněnou verzi Pravidel, které mohly být aktualizovány a z internetových stránek Státního zemědělského intervenčního fondu (www.szif.cz) by si měl stáhnout formulář žádosti a další dokumenty související s podáním žádosti.
8. **Vyplnění žádosti o dotaci** – žadatel vyplní žádost na předepsaném formuláři a připraví všechny povinné přílohy. Žádosti se podávají na regionální odbory SZIF. V případě, že má žadatel jakýkoli problém s vyplněním žádosti, může se obrátit na příslušný regionální odbor SZIF, kde mu budou poskytnuty příslušné informace.
9. **Podání žádosti o dotaci** – příjem žádostí probíhá v termínu stanoveném ve výzvě. V tomto termínu musí žadatel předložit žádost na příslušný regionální odbor SZIF. V případě, že žadatel splnil všechny náležitosti podání žádosti, je jeho žádost úspěšně zaregistrována. Poté probíhá administrativní kontrola žádosti. V případě zjištění nedostatků je žadatel vyzván k jejímu doplnění. Dále probíhá kontrola přijatelnosti a hodnocení projektů. V případě, že je projekt schválen ke spolufinancování a nejsou shledány nedostatky v přílohách předkládaných žadatelem při podpisu Dohody, je s žadatelem sepsána Dohoda, která znamená příslib dotace za podmínky, že žadatel neporuší stanovená Pravidla.
10. **Dotace** – dotace je z Programu rozvoje venkova ve většině opatření poskytována zpětně na základě předložené žádosti o proplacení a proplacených faktur – žadatel si musí projekt nejprve financovat sám.

Zdroj: [23]

Žádost o dotaci	
Cestování dostupné všem	Podprogram 117D71300

1.IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	
ROK: <i>(první rok, na který je žádána dotace)</i>	Pořadové číslo:
NÁZEV AKCE:	
MÍSTO REALIZACE AKCE:	
OKRES:	
KRAJ:	
ÚDAJE O ŽADATELI:	
Název žadatele: název: právní forma: IČ:	
Sídlo žadatele: ulice: číslo popisné/orient.: obec, část obce: okres: PSČ:	
Kontaktní údaje žadatele: telefon: fax: e-mail: www:	
Bankovní spojení: číslo účtu: banka, kód banky:	
Statutární zástupce: příjmení, jméno, titul: adresa: telefon: mobil: fax: e-mail:	
Kontaktní osoba: příjmení, jméno, titul: adresa: telefon: mobil: fax: e-mail:	

2.SPECIFICKÉ ÚDAJE:

Stručná charakteristika akce (charakteristika a cíle akce):

Náklady akce celkem:

(v Kč na dvě desetinná místa)

Z toho investice:

(v Kč na dvě desetinná místa)

Z toho neinvestice:

(v Kč na dvě desetinná místa)

Vlastní zdroje:

(v Kč na dvě desetinná místa)

Požadovaná dotace:

(v Kč na dvě desetinná místa)

3.TERMÍNY PŘÍPRAVY A REALIZACE AKCE (dd.mm.rrrr):

Název etapy

Zahájení

Dokončení

Realizace akce (projektu) stanovená poskytovatelem

Předložení dokumentace k závěrečnému vyhodnocení akce (projektu)

4.ROZHODUJÍCÍ PROJEKTOVÉ PARAMETRY:

Název parametru

Měrná jednotka

Hodnota parametru

5.NEINVESTIČNÍ BILANCE POTŘEB A ZDROJŮ FINANCOVÁNÍ AKCE

v Kč na dvě desetinná místa		Aktuální 2012	Plán 2013	Hodnota ukazatele CELKEM
Kód řádku	Druhové členění			
5050	Náklady na nákup materiálu (bez dlouhodobého hmotného majetku)	0.00	0.00	0.00
505s	Náklady na materiál, vodu a energie	0.00	0.00	0.00
5078	Náklady na služby ostatní výše neuvedené	0.00	0.00	0.00
507s	Náklady na nákup služeb	0.00	0.00	0.00
5099	Jiné náklady stavební a technologické části staveb	0.00	0.00	0.00
509s	Náklady budov a staveb	0.00	0.00	0.00
5110	Náklady pořízení dopravních prostředků	0.00	0.00	0.00
5111	Náklady obnovy dopravních prostředků	0.00	0.00	0.00
5119	Jiné náklady na stroje, zařízení a inventář	0.00	0.00	0.00
511s	Náklady na stroje, zařízení a inventář	0.00	0.00	0.00
5130	Náklady pořízení programového vybavení	0.00	0.00	0.00
5139	Jiné náklady na nehmotný majetek	0.00	0.00	0.00
513s	Náklady na nehmotný majetek	0.00	0.00	0.00
54ps	SOUHRN FINANČNÍCH POTŘEB PROJEKTU	0.00	0.00	0.00
5570	VDS - rozpočet kapitoly správce programu	0.00	0.00	0.00
557s	Výdaje OSS a dotace ze státního rozpočtu (VDS)	0.00	0.00	0.00
5679	Jiné než výše uvedené vlastní zdroje účastníka programu	0.00	0.00	0.00
567s	Vlastní zdroje účastníka programu (VZ)	0.00	0.00	0.00
59zs	SOUHRN FINANČNÍCH ZDROJŮ PROJEKTU	0.00	0.00	0.00

6.INVESTIČNÍ BILANCE POTŘEB A ZDROJŮ FINANCOVÁNÍ AKCE

v Kč na dvě desetinná místa		Aktuální 2012	Plán 2013	Hodnota ukazatele CELKEM
Kód řádku	Druhové členění			
6099	Jiné náklady stavební a technologické části staveb	0.00	0.00	0.00
609s	Náklady budov a staveb	0.00	0.00	0.00
6110	Náklady pořízení dopravních prostředků	0.00	0.00	0.00
6111	Náklady obnovy dopravních prostředků	0.00	0.00	0.00
6119	Jiné náklady na stroje, zařízení a inventář	0.00	0.00	0.00
611s	Náklady na stroje, zařízení a inventář	0.00	0.00	0.00
6130	Náklady pořízení programového vybavení	0.00	0.00	0.00
6139	Jiné náklady na nehmotný majetek	0.00	0.00	0.00
613s	Náklady na nehmotný majetek	0.00	0.00	0.00
64ps	SOUHRN FINANČNÍCH POTŘEB PROJEKTU	0.00	0.00	0.00
6570	VDS - rozpočet kapitoly správce programu	0.00	0.00	0.00
657s	Výdaje OSS a dotace ze státního rozpočtu (VDS)	0.00	0.00	0.00
6679	Jiné než výše uvedené vlastní zdroje účastníka programu	0.00	0.00	0.00
667s	Vlastní zdroje účastníka programu (VZ)	0.00	0.00	0.00
69zs	SOUHRN FINANČNÍCH ZDROJŮ PROJEKTU	0.00	0.00	0.00

Vypracoval:	Telefon:	Razítko a podpis statutárního zástupce žadatele:
Schválil:	Dne:	



Čestné prohlášení žadatele

Název subjektu / jméno fyzické osoby	
IČ	
Název akce	

Žadatel o poskytnutí dotace z Národního programu podpory cestovního ruchu na výše uvedenou akci čestně prohlašuje, že:

- Má ke dni podpisu tohoto čestného prohlášení vypořádány všechny závazky vůči státnímu rozpočtu, státním fondům, zdravotním pojišťovnám. Za závazky vůči státnímu rozpočtu se považují závazky vůči finančnímu úřadu, Správě sociálního zabezpečení a Celní správě. Za státní fondy se považují Státní fond životního prostředí, Pozemkový fond, Státní fond dopravní infrastruktury, Státní fond rozvoje bydlení. Posečkání státního rozpočtu, zdravotních pojišťoven nebo státního fondu s úhradou dlužných závazků vůči státu nebo jinou dohodou o úhradě dlužných částek vůči těmto institucím nelze považovat za vypořádání závazků vůči státnímu rozpočtu a státním fondům.
 - Údaje, které jsou uvedeny ve formuláři Žádosti o dotaci a v povinných přílohách, jsou pravdivé.
 - Na majetek žadatele není vyhlášeno insolvenční řízení. Proti majetku žadatele není veden výkon rozhodnutí, ani není v úpadku.
 - Proti statutárním zástupcům žadatele není zahájeno nebo vedeno trestní řízení a ani nebyli odsouzeni pro trestní čin, jehož skutková podstata by souvisela s předmětem podnikání nebo pro trestní čin hospodářský nebo trestní čin proti majetku.
 - Na výše uvedenou akci není čerpána dotace z jiného celorepublikového nebo krajského programu (fondu) ani z programů spolufinancovaných z prostředků Evropské unie.
 - Má zajištěny vlastní finanční prostředky na spolufinancování akce a to nejméně ve stejné výši, jakou činí požadovaná dotace.
 - V případě poskytnutí dotace bude postupováno dle závazných Zásad pro žadatele v rámci příslušného podprogramu a Podmínek čerpání dotace ze státního rozpočtu v rámci Národního programu podpory cestovního ruchu.
- 8. Je / není¹ plátcem DPH.**
- 9. Je / není² drobný, malý a střední podnikatel dle Nařízení Komise (ES) č. 800/2008.**
- Při realizaci akce bude postupováno v souladu s příslušnými zákony a obecně závaznými předpisy.
 - Bude realizovat akci v souladu s doklady předloženými se Žádostí o poskytnutí dotace a ostatní zaslanoou dokumentací.

V

dne

.....
jméno, příjmení³, titul

.....
otisk razítka, podpis

¹ Nehodící se škrtněte.

² Nehodící se škrtněte

³ Statutární zástupce žadatele



Čestné prohlášení k podpoře malého rozsahu (de minimis)¹

Název subjektu / jméno fyzické osoby	
IČ	
Sídlo / adresa	

Obdržené podpory de minimis

Prohlašuji, že výše uvedený subjekt ke dni podpisu tohoto prohlášení v rozhodném období (tj. v současném a dvou předcházejících účetních obdobích²)

- neobdržel žádné podpory malého rozsahu (de minimis),
- obdržel následující podpory malého rozsahu (de minimis): *

Podpora poskytnutá dle nařízení Komise (ES) č.	Datum poskytnutí podpory de minimis	Poskytovatel podpory	Výše obdržené podpory v Kč	Výše obdržené podpory v € ³

Účetní období

Účetní období používaná výše uvedeným subjektem

- jsou shodná s kalendářními roky (tedy vždy 1. 1. – 31. 12. příslušného roku),
- nejsou shodná s kalendářními roky, a jsou následující: *

	Od	Do
Současné účetní období		
Předcházející účetní období		
Předcházející účetní období 2		

¹ Podpory poskytnuté podle nařízení Komise (ES) č. 1998/2006 ze dne 15. prosince 2006 o použití článků 87 a 88 Smlouvy na podporu de minimis; nařízení Komise (ES) č. 1535/2007 ze dne 20. prosince 2007 o použití článků 87 a 88 Smlouvy ES na podporu de minimis v produkčním odvětví zemědělských produktů; nařízení Komise (ES) č. 875/2007 ze dne 24. července 2007 o použití článků 87 a 88 Smlouvy o ES na podporu de minimis v odvětví rybolovu a o změně nařízení (ES) č. 1860/2004.

² V souladu s § 3 odst. 2 zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů, je účetní období definováno jako nepřetržitě po sobě jdoucích dvanáct měsíců. Účetní období se buď shoduje s kalendářním rokem, nebo je hospodářským rokem. Hospodářským rokem je účetní období, které může začínat pouze prvním dnem jiného měsíce, než je leden.

³ K přepočtu CZK na EUR se použije kurz vydaný Evropskou centrální bankou platný k datu poskytnutí podpory de minimis.

* Nehodící se škrtněte.



Působení v silniční dopravě

Jsem – nejsem* subjektem působícím v oblasti silniční dopravy ve smyslu příslušného ustanovení nařízení Komise (ES) č. 1998/2006.

Prohlášení ke zpracování osobních údajů

Souhlasím se zpracováním osobních údajů obsažených v tomto prohlášení ve smyslu zákona č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, ve znění p. p., za účelem evidence podpor malého rozsahu v souladu se zákonem č. 215/2004 Sb., o úpravě některých vztahů v oblasti veřejné podpory a o změně zákona o podpoře výzkumu a vývoje, ve znění p. p. Tento souhlas uděluji správci⁴ a zpracovateli⁵

Ministerstvu pro místní rozvoj

 pro všechny údaje obsažené v tomto prohlášení, a to po celou dobu 10 let ode dne udělení souhlasu. Zároveň jsem si vědom/a svých práv podle zákona č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů. Všechny uvedené údaje jsou přesné a pravdivé a jsou poskytovány dobrovolně.

v	
---	--

dne	
-----	--

.....
Otisk razítka, podpis oprávněné osoby

Zdroj: [24]