

Obsah

strana

Identifikační údaje	5
1. Úvod	9
1.1 Úvod do problematiky	9
1.2 Historie	10
1.3 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy	11
1.4 Důvody zpracování	13
2. Analytická část	14
2.1 Podklady pro analytickou část	14
2.2 Průzkumy území v terénu	14
2.2.1 Cyklotrasy I. třídy	17
2.2.2 Cyklotrasy II. třídy	19
2.2.3 Cyklotrasy III. třídy	23
2.2.4 Cyklotrasy IV. třídy	27
2.3 Výsledky průzkumů	51
2.4 Analýza stávajícího stavu cyklodopravy	52
2.4.1 Vedení tras	53
3. Podklady pro návrhy tras	55
3.1 Pamětihodnosti a zajímavosti Ústeckého kraje	55
3.2 Hraniční přechody	66
3.3 Atraktivita	68
3.4 Infocentra	68
4. Informace k jednotlivým trasám	70
4.1 Přehled cyklotras Ústeckého kraje	70
4.2 Cyklotrasy I. třídy	74
4.3 Cyklotrasy II. třídy	75
4.4 Cyklotrasy III. třídy	77
4.5 Cyklotrasy IV. třídy	79
4.6 Návrhy změn	88
4.7 Přehled nových tras a doplňků	89
5. Základní síť cyklistických tras a alternativní doprava	92
5.1 Základní nadregionální	92
5.2 Regionální	96
5.3 Významné lokální	97
5.4 Požadavky a možnosti na alternativní dopravy	99
6. Značení a mobiliář	103
6.1 Značení cyklotras	103
6.2 Občanská zařízení související s cyklistickou dopravou	105
7. Ekonomická část	107
7.1 Podklady pro ekonomickou náročnost	107
7.2 Stanovení jednotkových cen	107
7.3 Výpočet ekonomické náročnosti	116

7.3.1	Ekonomická náročnost rekonstrukce a oprav stávajících cyklotras	116
7.3.2	Ekonomická náročnost nových cyklotras	119
7.4	Údržba	121
7.5	Majetkové vztahy	121
7.6	Závěry ekonomické části s návrhem dalšího postupu	122
8.	Návrhy časového průběhu a návrhy zdrojů financování	123
8.1	Alternativy časového postupu (návrh období 2007 – 2015)	123
8.2	Zdroje financování	123
8.2.1	Předchozí a stávající období	123
8.2.2	Návrhy financování z EU na léta 2007 – 2013	125
9.	Propagace cykloturistiky a cyklodopravy	128
9.1	Náplň propagačních materiálů	128
9.2	Propagace Kraje, měst, mikroregionů a obcí	130
9.3	Využití výstupů ze studie pro propagaci	132
10.	Shrnutí	133
10.1	Celkový přehled	133
10.2	Efektivita změn	133
10.3	Ekonomická náročnost	134
10.4	Časový předpoklad	134
10.5	Celkové efekty	135
10.6	Podklady pro prezentaci a vydání nových map	135
11.	Přílohová část – textová	136
1	Průzkumy	
-	Vzor tabulky pro průzkumy v terénu	
2	Stávající cyklistické trasy – tabulky stavu a druhu povrchu, ocenění oprav	
-	Tabulky stavu a druhu povrchu jednotlivých cyklistických tras, ocenění oprav	
3	Stávající cyklistické trasy – členění dle druhu a stavu povrchů v závislosti na třídách	
-	Tabulky členění dle stavu a druhu povrchu po jednotlivých třídách	
4	Nově navržené cyklistické trasy základní sítě – výpočet cen po jednotlivých trasách a jejich sumarizace	
-	Výpočet cen po jednotlivých trasách	
-	Tabulka celkové ceny za nově navržené trasy	
5	Harmonogramy – časové a finanční	
-	Finanční harmonogram nově navržených cyklistických tras	
-	Finanční harmonogram projektové a inženýrské činnosti	
-	Finanční harmonogram oprav stávajících cyklistických tras	
-	Celkový finanční harmonogram	
6	Dokladová část	
-	Záznamy z jednání	
7	Podélné profily stávajících cyklistických tras	
8	Fotografie	

- 1 Průzkum – podklady, M 1:150 000
- 2 Výsledky průzkumu, M 1:75 000
 - část západní
 - část centrální
 - část východní
- 3 Koncepce, M 1:250 000
- 4 Návrh základní sítě cyklistických tras Ústeckého kraje, M 1:175 000
- 5 Mapa cyklistických tras Ústeckého kraje, M 1:75 000
 - část západní
 - část centrální
 - část východní



Identifikační údaje

- Název:** Marketingová studie cykloturistiky v Ústeckém kraji
- Místo:** Ústecký kraj
- Zadavatel:** Krajský úřad Ústeckého kraje
Velká Hradební 48, Ústí nad Labem
Zastoupený: Ing. Jiří Šulcem, hejtmánem Ústeckého kraje
IČ: 708 92 156
DIČ: CZ 708 92 156
Tel.: +420 475 657 111
Fax: +420 475 200 245
E-mail: urad@kr-ustecky.cz
- Zpracovatel:** VARIA s. r. o., inženýrská činnost a provádění staveb
Masarykova 1607/132, Ústí nad Labem
Zastoupený: Ing. Zdeňkem Kuželem, jednatelem společnosti
IČ: 467 12 143
DIČ: CZ 467 12 143
Tel.: +420 475 216 725
Fax: +420 475 216 725
E-mail: varia@varia-ul.cz
- Termín zahájení:** Červenec 2006
- Termín dokončení:** Červen 2007
- Zpracovatelský tým:**
Ing. Zdeněk Kužel
Ing. Vladimír Budinský
Ing. Pavla Svítlová
Dana Prombergerová
Lucie Jírová
- Spolupráce:**
Ing. Jiří Válka – zástupce Ústeckého kraje
Ing. Pavel Hajšman – zástupce Ústeckého kraje
JUDr. Michal Franc – člen rady a zastupitelstva KÚÚK
Mgr. Karel Markvart – Klub českých turistů
Ing. Jaroslav Martínek – CDV

Ing. Petr Urban – URBAN – projektová kancelář
Ing. Milan Zukal – zástupce Karlovarského kraje
Ing. Tomáš Drobný – zástupce Středočeského kraje
Ing. Iveta Moravcová – zástupce Libereckého kraje
Ing. Milan Straka – zástupce města Kadaň
Ing. Lenka Petříková – zástupce města Chomutov
František Baar – zástupce města Most
Ing. Ivanka Makariusová – zástupce města Louny
Miroslav Vrábík – zástupce města Žatec
Marcela Buriánová – zástupce města Teplice
Ing. Jiří Novák – zástupce města Roudnice nad Labem
Ing. Martin Dlouhý – zástupce města Lovosice
Hana Čapková – zástupce města Litoměřice
Ing. František Podrápský – zástupce města Ústí nad Labem
Ing. Renata Domašinská – zástupce města Děčín
Ing. Václav Nechvíle – zástupce města Varnsdorf
Ing. Dagmar Mertlová – zástupce města Rumburk
Ing. Petr Liška – zástupce obce Malé Žernoseky
Mgr. Jiří Rak – zástupce České Švýcarsko o.p.s.
Ing. Vojtěch Marek - zástupce Svazku obcí Českokamenická
Vladimír Valeš – zástupce spol. Chrám chmele a piva a.s.
Renáta Sazečková – zástupce spol. Deliteus
Ing. Alexandr Kárász – zástupce spol. TEO plus, s.r.o.
Vladimír Lipský – zástupce Euroregionu Elbe/Labe
Johan Schmidt – Landenhauptstadt Dresden
Matthias Keller – Regierungspräsidium Dresden
Ing. Michal Koloušek – zástupce společnosti Valbek s.r.o.
Ing. Jiří Bednář – zástupce Ředitelství silnic a dálnic
Ing. Antonín Olžbut – projektová kancelář (PC práce)

Průzkumový tým:

Miroslav Hofman
Petr Hofman
Ing. Pavel Hajšman
Jaroslav Mrázek
Roman Pauer
Martin Pauer

Podklady:

- Studie proveditelnosti Marketingové studie cykloturistiky v Ústeckém kraji
- Mapové podklady
 - digitální mapy Ústeckého kraje, které byly upraveny pro potřeby zpracování studie
 - příslušné mapy z maloobchodní sítě (cykloturistické a turistické)

- cykloturistické mapy vydávané jednotlivými krajskými úřady (Ústecký, Karlovarský a Liberecký)
- cykloturistická mapa Saské oblasti (Německá republika)
- památky Ústeckého kraje
- Informační brožury o zámcích a hradech z Národního památkového ústavu
- Informační brožura Ústeckého kraje Turistické trasy, tipy na cyklistické výlety
- Informace uveřejněné na různých internetových stránkách (mapy, turistické zajímavosti, historické pamětihodnosti aj.)
- Česká technická norma ČSN 736110 Projektování místních komunikací, část 10.4 Cyklistická doprava
- Ceníky vydané Ústavem racionalizace ve stavebnictví (ÚRS) pro rok 2006
- UNIKA – sazebník pro tvorbu nabídkových cen projektových prací a inženýrských činností
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR
- Informace získané od zástupců sousedních krajů (Karlovarský, Středočeský, Liberecký)
- Informace získané od zástupců jednotlivých měst a obcí v Ústeckém kraji
- Informace získané od zástupců Saského regionu



1. Úvod

1.1 Úvod do problematiky

Cykloturistika umožňuje intenzivní prožívání volnosti pohybu, bezprostřední spojení s přírodou a usnadňuje navázání přátelství. Kolo jako dopravní prostředek umožňuje dokonalejší kontakt s přírodou a stává se součástí moderního životního stylu. Jízdní kolo nechápeme jako sportovní náradí, ale jako ideální dopravní prostředek, který umožňuje člověku vnímat okolní krajinu stejně bezprostředně jako při chůzi, ale díky rychlejšímu pohybu lze s kolem obsáhnout mnohem více. Cyklotrasy vedou přírodně i kulturně pozoruhodnými místy, odhalují skrytá zákoutí a vyhýbají se rušným silnicím.

Začíná být zjevné, že hobby cyklistika se stala nejpopulárnější venkovní volnočasovou aktivitou. Přibývá rovněž cyklistů, kteří mají rádi vyasfaltované stezky, především ti malí a ti starší, kteří nemají dostatečnou fyzickou kondici, nebo jim to nedovolí jejich zdravotní stav.

S ohledem na stále se zvyšující počet automobilů na našich silnicích není divu, že lidé vyhledávají značené cyklotrasy a cyklostezky s vyloučeným nebo omezeným pohybem motorových vozidel. Jen v roce 2005 zemřelo na našich silnicích 87 cyklistů. Člověk na kole je nejkřehčí součástí provozu na silnici po ježkovi a dalších němých stvořeních a kus od krajnice řidičům jednoduše vadí. Tak to aspoň většina z nich stále ještě vidí. Cykloturistika je na tom lépe, přinejmenším pokud jde o popularitu a uznání její prospěšnosti. Každý rok jsou vyznačeny stovky kilometrů různých turistických tras, na trhu je nepřeborná nabídka bicyklů i doplňků, češi sledují Tour de France, milují cyklistické hvězdy, stoupá obliba kola coby prostředku relaxace pro celou rodinu. Abychom mohli seriózně mluvit o podpoře cykloturistiky, a ne jen o drandění po horských stezkách, musíme zajistit především bezpečnost cyklistů. Mezi lety 1997 až 2004 bylo v Česku vyznačeno asi dvacet tisíc kilometrů cyklistických tras, a to zejména ve volné krajině. A z toho pět procent tvoří komunikace zvláště vybudované pro cyklisty. Těmto se teprve cca tři roky věnuje více pozornosti.

Jízdní kolo je ekologicky vhodným dopravním prostředkem především v osobní dopravě na krátké vzdálenosti. Nesporným přínosem cyklistické dopravy je její ekologická šetrnost, malá prostorová a finanční (provozní) náročnost.

Rozvoj cyklistické dopravy s sebou přináší upevňování zdraví obyvatel a také omezování hluku a emisí škodlivých látek. Rychlost přepravy na jízdním kole je v městském prostředí s automobily srovnatelná. Nevýhodou je vyšší riziko zranitelnosti cyklisty, závislost na povětrnostních podmínkách (vítr, déšť, sníh), vyšší náročnost na fyzickou kondici a malá přepravní kapacita.

Cyklistická doprava je snadno přizpůsobivá konkrétním podmínkám, je však citlivá na klimatické a sklonové podmínky, náročná na co nejkratší spojení zdrojů a cílů dopravy. Rozvoji cyklistické dopravy v dnešní době nebrání ani členitý terén a cyklistická doprava se rozvíjí i v oblastech s kopcovitým terénem.

Průměrná rychlost jízdy cyklisty na klasickém jízdním kole bývá na rovině cca 12 – 25 km/hod. Vyšších hodnot dosahuje v závislosti na sklonových a směrových poměrech přehlednosti (viditelnosti), příčném uspořádání komunikace, krytu a vybavení komunikace, dopravním zatížením komunikace, konstrukcí jízdního kola, fyzickém potenciálu cyklisty a směru a síle větru.

1.2 Historie cyklistiky

Kolo jako takové, bylo vynalezeno již 2,5 tis. let před naším letopočtem. Od těch dob doznalo mnoho změn a první náčrt kola jako dopravního prostředku je znám od Leonarda de Vinciho z roku 1492. V roce 1800 byl uralským nevolníkem vyroben železný samohyb, který měl šlapadla na předním kole. Pohon zadního kola přes táhla byl sestrojen v roce 1840 skotským kovářem. O 21 let později byly vyrobeny první 2 velocipédy a v následujícím roce dalších 142. V roce 1872 se objevují první vysoká kola – velocipédy zvané kostitřasy, kde přední kolo má průměr 150 – 200 cm a zadní je podstatně menší. Jezdec seděl na předním kole, kde byla i řídítka. Kolo, které se konstrukčně blíží tomu, jaké je známo dnes bylo sestrojeno již v roce 1888. Průměr předního kola se blížil průměru zadního, pohon obstarávaly pedály, kliky, řetěz a ozubená kola. Typ tohoto rámu se stal vzorem na sto let. Poté následovala řada vylepšení a doplnění například pneumatiky plněné vzduchem, měnič převodů a další.

Velkého vývoje a mnohých vylepšení se kola dočkala zvláště v posledních cca 25 letech. Na počátku 80. let minulého století začínají být masově vyráběná MTB kola a počátkem 90. let jsou již MTB zařazeny do olympijských disciplín.

V únoru 1869 se uskutečnil první cyklistický meziměstský závod Londýn – Brighton a po té následovala řada dalších závodů mimo jiné i v Brně – Lužánkách. První etapa světového cyklistického závodu Tour de France se konala již v roce 1910.

Za skutečně prvního propagátora cyklistiky u nás můžeme považovat majitele strojnického závodu ve Slaném, pana Holuba, který jako jeden z prvních jezdil na dvoukolovém vozidle. Velký rozvoj nastal až po roce 1867, kdy se strojník a technik z Hořic, Josef Pechánek, vrátil ze světové výstavy v Paříži.



1.3 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy - Cyklostrategie

Naději na zlepšení situace jak v dopravě, tak v turistice, přináší níže popsaná Cyklostrategie. Klade si za cíl vytvářet v celé republice takové podmínky, aby každý z nás mohl vyjet za úřady, lékařem, školou či prací také na kole. Jde o soubor doporučení ze strany státu, o nabídky finanční pomoci, lepšího legislativního zázemí, metodické a odborné spolupráce. Z ní lze vyjít při koordinaci činnosti všech ministerstev, krajů, obcí a dalších subjektů tak, aby se co nejrychleji rozvíjela kvalitní bezpečná síť cyklistické infrastruktury a zároveň i povědomí veřejnosti o cyklistice jako alternativní formě dopravy. Prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury poskytuje stát podporu jednotlivým projektům, v roce 2006 pro tyto účely vyčlenil sto padesát milionů.

Usnesením Vlády ČR ze dne 7. července 2004 č. 678 byla schválena Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky, ve které se stát zavázal k podpoře cyklistické dopravy a k budování cyklostezek. Jejím úkolem je především zabezpečit a podporovat a rozvíjet následující důvody pro rozvoj cyklistiky:

- § Bezpečnost
- § Životní prostředí
- § Zdraví
- § Vzdělanost
- § Cestovní ruch

Hlavní priority, cíle a opatření cyklostrategie jsou rozděleny do čtyř částí:

Priorita 1 – Rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obslužnosti území

Priorita 2 – Rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu

Priorita 3 – rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany ŽP a zdraví

Priorita 4 – Zajištění koordinace s dalšími rezorty a subjekty

Na jednotlivé priority následně navazují cíle a opatření. Jednotlivé prioritní osy jsou vzájemně propojeny a je možno s nimi efektivně pracovat pouze tehdy, pokud je budeme chápat jako celek.

Priorita 1 – Rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obslužnosti území

Cyklistická doprava je nedílnou součástí dopravního systému. Cílem je vybudovat hustou síť bezpečných cyklostezek v sídlech i v krajině po celém území České republiky včetně související infrastruktury (zeleň apod.). Zlepšit tak dopravní obsluhu na venkově i ve městech, rozšířit volbu občanům ve způsobu denní osobní dopravy a vytvořit tak zásadní příležitost pro zlepšení prevence civilizačních chorob a zlepšení zdravotního stavu obyvatel. Přinést praktické návrhy pro všechny, kteří se zabývají rozvojem našich regionů, celkovou podporou udržitelné dopravy, ať už na úrovni samosprávy, podnikatelské sféry i ve službách, zájmovým skupinám a široké veřejnosti.

Cíle:

CÍL 1.1. Podmínky pro výstavbu cyklistické infrastruktury

CÍL 1.2. Bezpečnost zranitelných účastníků silničního provozu

CÍL 1.3. Cyklistika a integrovaný dopravní systém

CÍL 1.4. Výzkum, výchova, vzdělávání a osvěta k podpoře cyklistiky

Priorita 2 – Rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu

Varia s.r.o., inženýrská činnost a provádění staveb

Cyklistika je v České republice celonárodně oblíbená, je zábavou a častou fyzickou aktivní náplní volného času. Výběrem vhodných produktů můžeme upozornit na širší využití kola, a to jako běžného dopravního prostředku i pro požitek z jízdy v daleko hlubším smyslovém kontaktu s přírodou, než při pohybu v autě či prostředcích hromadné dopravy. Využitím současného zájmu o cyklistiku u nás a vůbec v celé Evropě můžeme rozšířit cestovní ruch i do doposud málo známých oblastí České republiky.

Cíle:

CÍL 2.1. Vytváření podmínek k podpoře cykloturistiky.

CÍL 2.2. Využití cykloturistiky pro obnovu venkova.

CÍL 2.3. Zajištění přípravy čerpání prostředků ze strukturálních fondů EU.

Priorita 3 – rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany ŽP a zdraví

Cyklistická doprava je nedílnou součástí dopravního systému, avšak je bez-emisní, nehlukná, nespotřebovává neobnovitelné zdroje energie, neovlivňuje klima Země, nezpůsobuje kyselé deště, neemituje toxické látky, není náročná na prostor, nepřispívá k obchodnímu saldu za dovoz uhlovodíků a prakticky téměř nevytváří externí náklady za škody na přírodě, majetku a zdraví tak, jako jiné druhy zejména motorové dopravy. Každý, kdo uspokojuje své dopravní potřeby jízdou na kole zároveň neřídí automobil a tím výrazně šetří životní prostředí. Je žádoucí, aby co největší podíl obyvatel ČR, ale i celosvětově mohl používat nemotorovou dopravu na bezpečných, kvalitních a environmentálně zasazených cestách do krajiny a měst a to o potřebné hustotě, které však zatím nejsou. Negativní vlivy dopravy obvykle představují velmi závažné environmentální a zdravotní problémy. Navíc patří fyzická pasivita mezi hlavní příčiny předčasných úmrtí a jízda na kole může zásadně snížit riziko výskytu celé řady civilizačních chorob (kardiovaskulárních onemocnění, diabetu, vysokého krevního tlaku, nadváhy atd.).

Je proto potřebné, aby se obyvatelé ČR mohli nabídkou bezpečných oddělených cyklostezek a odpovídajícího zázemí každodenně svobodně rozhodnout a provozovat cyklistickou dopravu. Posilování fyzického a psychického zdraví občanů a nacházení dobrého vztahu k přírodě a krajině jsou dalšími cíli rozvoje cyklodopravy. Ta by se měla stát prestiží a součástí zdravého životního stylu šetrného k životnímu prostředí.

Rozvoj cyklodopravy významně přispěje k naplňování environmentálních cílů ve snižování emisí skleníkových plynů a tím i k programu zmenšování klimatických změn, ke snižování produkce kyselých dešťů a acidifikace prostředí, k menší spotřebě neobnovitelných zdrojů energie, ke snižování hluku, ke snižování produkce nebezpečných látek z výfukových plynů motorové dopravy. Míra přínosu bude dána mírou naplňování Priority 1, jejích cílů i opatření.

Cíle:

CÍL 3.1. Regulace a podpora cyklistiky z pohledu ochrany (environmentálně) cenných území (zvláště chráněných).

CÍL 3.2. Rozvoj cyklistiky v území

CÍL 3.3. Zajištění ekologické výchovy, vzdělávání a osvěty a dalších osvětových programů k podpoře cyklistiky a zdravého životního stylu.

Priorita 4 – Zajištění koordinace s dalšími rezorty a subjekty

Cíle:

CÍL 4.1. Zajištění ekologické výchovy, vzdělávání a osvěty a dalších osvětových programů k podpoře cyklistiky a zdravého životního stylu

- CÍL 4.2. Zajištění udržitelného plánování a koordinace monitoringu
CÍL 4.3. Zajištění a koordinace propagace
CÍL 4.4. Zajištění a koordinace vzdělávání a osvěta
CÍL 4.5. Zajištění aktualizace legislativy a koordinovaná aplikace

1.4 Důvod zpracování

Důvodem zpracování marketingové studie je zkoordinovat rozvoj cyklistické dopravy v Ústeckém kraji při zohlednění národních i regionálních koncepcí, s napojením na již existující síť a trasy, s dodržením shodného značení i kvality a vytvořit tak předpoklady pro realizaci dalších cyklostezek a cyklotras na území Ústeckého kraje. Cílem je podpořit další rozvoj turistického ruchu v oblasti s významným turistickým potenciálem a rovněž posílit využití sítě cyklostezek jako dopravního potenciálu – dojíždka do zaměstnání, do školy apod.

Marketingová studie je zpracována z následujících důvodů:

- Zmapování stávajících cyklotras a cyklostezek
- Navržení změn vedení některých cyklotras
- Navržení změn značení některých cyklotras
- Navržení nových tras pro vedení cyklotras a cyklostezek
- Vyčíslení nákladů na vybudování nových stezek a tras
- Vyčíslení finanční náročnosti na opravy a doplnění stávajících cyklotras a cyklostezek
- Stanovení časové náročnosti na realizaci nových tras

Zpracovaná studie bude sloužit jako podklad pro získání uceleného přehledu o cyklodopravě v Ústeckém kraji. Je zde zpracováno jak trasování, tak návrhy na doplnění a především finanční a časová náročnost, což je pro potřeby investičního plánování nezbytné.

Základní náplní této marketingové studie je zmapování stávajících a návrh nových cyklotras a cyklostezek v Ústeckém kraji včetně napojení na sousední kraje a na Sasko.

V této studii je provedeno posouzení stávajících cyklostezek a cyklotras z hlediska délky, kvality povrchu, obtížnosti, kulturnosti okolní krajiny, dostupnosti kulturních památek, zajímavostí či jiných atraktivit. Je zde proveden rozbor kvality konečných povrchových úprav a v případě potřeby navrženy opravy včetně odhadu nákladů.

Tato studie dále zahrnuje plán nových cyklotras a cyklostezek, které jsou koncipovány do páteřních, regionálních a místních. Součástí je i navržení číslování tras a stezek v souladu se stávajícím a v souladu s Klubem českých turistů, který toto číslování eviduje a schvaluje. Nově navržené trasy jsou v rámci studie dle dostupných podkladů po jednotlivých trasách případně po jednotlivých regionech (u delších tras) oceněny.

Výsledkem studie je mapový podklad se zákresem stávajících a plánovaných cyklotras a cyklostezek, který by měl být respektován do budoucna všemi potencionálními investory při navrhování a realizování tras tak, aby nedocházelo k vzájemné kolizi, zdvojení či nenávaznosti jednotlivých cyklistických tras na hranicích regionů a krajů. Součástí studie je rovněž návrh a popis tras pro cykloturistické výlety.

2. Analytická část

2.1 Podklad pro analytickou část

Pro zpracování marketingové studie byly použity podklady z nejrůznějších zdrojů. Seznam podkladů, ze kterých se při zpracování studie vycházelo, je uveden na str. 6 - 8.

Mezi jedny z nejdůležitějších podkladů patřily podklady mapové a to jak v digitální tak fyzické podobě. Digitální podklady předané zadavatelem byly upraveny pro vytvoření potřebného mapového podkladu a byly vytvořeny digitální hladiny s nezbytně nutnými informacemi pro zaznamenání stávajícího stavu a návrhu cyklistických tras. Do digitální mapy byly přeneseny informace získané z map fyzických o stávajících cyklistických trasách.

Cyklistické mapy sousedních krajů, tedy Karlovarského, Středočeského a Libereckého, byly využity ke koordinaci cyklistických tras při přechodu hranic kraje. Informace z těchto mapových podkladů zároveň posloužily k popisu tras, které překročily hranice Ústeckého kraje a ve studii je uváděno celkové vedení trasy.

Pro zpracování studie byly využity rovněž informace o pamětihodnostech a technických zajímavostech Ústeckého kraje. Tyto informace byly čerpány z různých zdrojů, jednak z informačních brožur Národního památkového ústavu (dále jen NPÚ), kde byly nalezeny pro marketingovou studii postačující údaje, a jednak z internetových stránek, kde byly nalezeny informace o ostatních památkách nespravovaných NPÚ, technických zajímavostech, muzeích a zoologických zahradách. Z internetových stránek byly využity také informace o hraničních přechodech a o informačních centrech.

Při stanovování cen za opravy, rekonstrukce a realizace nových cyklistických tras se jako podklad využila Česká technická norma 736110 Projektování místních komunikací, ceníky ÚRS pro rok 2006 a UNIKA sazebník pro tvorbu nabídkových cen projektových prací a inženýrských činností.

Řada informací získaných od zástupců jednotlivých krajů, měst, obcí, sdružení apod. byla zapracována do studie a to jak do textové, tak do mapové části. Jedná se o návrhy vedení nových cyklistických tras, návrhy změn trasování, koordinace přeshraničních tras aj.

2.2 Průzkumy území v terénu

Podmínkou pro zpracování mapového podkladu, který obsahuje dostatečné a kvalitní informace, bylo provedení přímého průzkumu stávajících značených cyklotras a cyklostezek. Průzkum byl proveden z důvodu přesného zaměření v terénu i s ohledem na průjezdnost některých tras a z důvodu rekognoskace povrchu pro stanovení finanční náročnosti oprav. Samotný průzkum cyklotras v Ústeckém kraji byl proveden na zhruba polovině evidovaných tras, a to převážně v místech, kde cyklotrasy vedou mimo vozidlové komunikace. Průzkumy stavu povrchových vrstev nebyly prováděny na komunikacích II. a III. třídy a to z toho důvodu, že je spravuje Správa a údržba silnic Ústeckého kraje a veškeré zásahy do těchto silnic jsou plně v jejich kompetenci.

Zpracovatelem studie byly připraveny detailní mapové podklady v měřítku 1:25 000 s označením konkrétní zkoumané trasy. Takto zpracované mapové podklady byly pro

snadnější manipulaci při samotném průzkumu vytištěny na jednotlivé listy, nikoli jako celek. Zároveň s mapami byly připraveny tabulky, do kterých byly zapisovány jednotlivé údaje.

V polovině srpna 2006 proběhlo vstupní jednání s externími pracovníky, kteří prováděli vlastní průzkum a mají bohaté zkušenosti s provozem cykloturistiky a sami ji provozují na vysoké úrovni, v širokém věkovém rozpětí pro objektivitu posuzování. Na tomto jednání byli cyklisti podrobně seznámeni s našimi potřebami. Byly jim předány mapové podklady s vyznačením trasy v měřítku 1:25 000 a Soubor cykloturistických map Ústeckého kraje v měřítku 1:100 000. Cyklisti, námi v dalším textu nazývané průzkumníci, dále obdrželi tabulky, do nichž během jízdy zaznamenávali dané údaje. Vzor tabulky včetně způsobu jejího vyplňování je v příloze č. 1 kapitoly 11. Při projíždění jednotlivých tras byla daná trasa rozdělena na dílčí úseky, jejichž délka vyplynula z povahy povrchu cyklotrasy.

Průzkumníci se svého zadaného úkolu ujali svědomitě. Průběžně informovali zpracovatele projektu marketingové studie o svých výsledcích a průběžně konzultovali své problémy z průzkumů a své nápady. Z postupných konzultací, které probíhaly jednak skupinově při účasti všech průzkumníků nebo individuálně, vyplynulo několik nových poznatků. Průzkumníci se vzájemně informovali o svých zkušenostech a jejich nejčastější připomínky jsou následující:

- o Zakreslené trasy dle mapových listů neodpovídají v některých případech skutečnosti
- o Některé značené trasy jsou neprůjezdné
- o Značení cyklotras v terénu neodpovídá potřebám cykloturistiky (nedostatek značení) na rozdíl od turistických značek.
- o V přejezdech cyklotras přes komunikace chybí varování pro motoristy „Přejezd pro cyklisty“.
- o Na cyklotrasách jsou umístěny ohradníky pro dobytek umístěný vlastníky pozemků, které nejsou viditelně označeny a mohlo by dojít ke zranění.

Při vzájemných konzultacích vyplynula potřeba označit obtížnost cyklotras v rozmezí pěti obtížností oproti původně navržených tří obtížností. Tato skutečnost byla cyklisty souhlasně přijata.

Při provádění průzkumů používali cyklisti horská a treková kola, digitální fotoaparáty a v případě potřeby byli vybaveni GPS navigací a zaznamenali potřebné skutečnosti. Tyto fotografie a další získané informace byly dle potřeby archivovány. Vzhledem ke značnému množství fotodokumentace byly do studie doloženy snímky cyklotras v digitální podobě a jsou v příloze č. 8 kapitoly 11 této studie.

Celý průzkum cyklotras, byl rozdělen do dvou etap, kdy první započala v polovině srpna 2006 byla dokončena v polovině září 2006 a druhá proběhla v měsíci listopadu 2006. Rozsah průzkumů v první etapě byl obsáhlejší a náročnější co do počtu kilometrů i průzkumníků.

V příloze č. 1 kapitoly 11 je doložena mapa Ústeckého kraje s označením jednotlivých očíslovaných mapových listů pro průzkumníky. Barevné označení listů bylo dle průzkumníka. Každý průzkumník či průzkumný tým (pokud jezdili ve dvou) měl přidělenou jednu barvu listu.

Při průzkumech nebyly projety všechny značené cyklotrasy v Ústeckém kraji. Některé trasy byly zpracovatelem již zmapovány dříve, trasy vedené po komunikacích II. a III. třídy byly z časových důvodů projety automobily. Při průzkumech na kolech bylo celkem projeto 578 km značených cyklotras vedoucích mimo silnice II. a III. třídy.

Na základě detailního průzkumu a zmapování v terénu byly zpracovány popisy jednotlivých tras s detailní specifikací co se týká vzdáleností, sjízdnosti, kvality povrchu a obtížnosti. V kapitole 4.2 – 4.5 je rovněž upozorněno na kulturní technické a jiné zajímavosti vyskytující se v blízkosti tras.

Při provádění průzkumu byly zjištěny i mnohé nedostatky, které jsou v následném textu konkrétně pojmenovány a specifikovány dle umístění. V článku 4.6 jsou navrženy změny a úpravy stávajících cyklotras a cyklostezek a v článku 7.3 je uvedena cena za opravu stávajících cyklistických tras. Někdy se jedná o jednodušší a levnější úkony, jako je např. doplnění chybějícího značení cyklotras a cyklostezek, nebo o nákladnější týkající se především oprav poškozených povrchů trasy.



2.2.1 Cyklotrasy I. třídy

Číslo cyklistické trasy: 2 – Labská cyklostezka

Trasa: Dolní Žleb – Děčín - Velké Březno – Ústí nad Labem –
Libochovany – Litoměřice – Roudnice nad Labem – Štětí –
hranice Středočeského kraje

celková délka úseku trati: 94,44 km

Průzkum byl proveden pouze ve vybraných úsecích trati (55,12 km)

I. směr: od státní hranice Dolní Žleb do města Děčín, část Přípeř

celková délka úseku trati: 10,0 km

mapový list č. 32

Trasa vedoucí po levém břehu řeky Labe má první část po živičném chodníčku bez závad a jednoduchou obtížnost (1,7 km), další část je po živičné komunikaci bez závad a má shodnou obtížnost s předchozím úsekem (3,2 km), následuje úsek po těžko průjezdném povrchu, kde je nutno kolo tlačit a má středně těžkou obtížnost (0,8 km), následuje úsek po panelové vozovce, která je značně poškozená se středně těžkou obtížností (2,5 km) a poslední úsek je po živičné komunikaci bez výtluků a má jednoduchou obtížnost (1,8 km).

Těžko průjezdný úsek mezi 4,9 – 8,2 km (3. a 4. úsek) je nutné opravit, toto není úsek pro cyklostezku I. třídy.

II. směr: průjezd centrem města Děčín

celková délka úseku trati: 1,4 km

mapový list č. 26

Celá část zkoumané trasy je vedena po živičné komunikaci s výtluky s jednoduchou obtížností (1,5 km). Trasa není vyznačena a z důvodu vedení po jednosměrné komunikaci je navržena nové vedení trasy.

III. směr: průjezd částí města Děčín, Staré Město směrem na Křešice

celková délka úseku trati: 1,5 km

mapový list č. 26

Celá část zkoumané trasy vede po živičné komunikaci bez výtluků s jednoduchou obtížností (1,5 km).

IV. směr: od Libochovanského lomu do města Litoměřice

celková délka úseku trati: 13,1 km

mapový list č. 24

Celý prověřovaný úsek má jednoduchou až mírně těžkou obtížnost a po trase se postupně po několika desítkách metrech střídají všechny druhy povrchu - štěrk, živice, dlažba, panely, zámková dlažba. Některé části jsou bez výtluků, některé s výtluky. Níže je uveden zjednodušený přehled povrchů a jejich délek:

1,3 km – štěrková s výtluky, 0,8 km – živice bez výtluků, 3,6 km – štěrková s výtluky, 0,02 km – dlažba se špatným povrchem, 0,7 km – živice s výtluky, 0,6 km – štěrková bez závad, 0,15 km – panely, 0,35 km - štěrková bez závad, 0,15 km – dlažba bez závad, 0,95 km - živice s výtluky, 0,65 km - živice bez závad, 0,16 km - štěrková bez závad, 0,11 km – zámková dlažba bez závad, 0,11 km – štěrková s výtluky, 0,02 km – dlažební kostky bez závad, 1,6 km – štěrková značně poškozená, 0,13 km - zámková dlažba bez závad, 1,5 km – živice bez závad, 0,2 km - dlažební kostky bez závad.

V. směr: od města Litoměřice do Křešic u Litoměřic

celková délka úseku trati: 6,5 km

mapový list č. 27

První část sledovaného úseku je po živičné komunikaci bez poškození s jednoduchou obtížností (2,3 km), další úsek je pokryt štěrkem s výtluky a má jednoduchou obtížnost (1,7 km), následuje úsek s jednoduchou obtížností po štěrkové vozovce bez závad (0,7 km) a poslední část zkoumaného úseku vede po štěrkové značně podmacené komunikaci a má středně těžkou obtížnost (1,8 km).

VI. směr: od Oken do Vědomic

celková délka úseku trati: 8,6 km

mapový list č. 29

Začátek zvolené trasy vede po prašné polní cestě s výtluky, kde v období vlhkého počasí se tvoří louže a má mírnou obtížnost (1,5 km), zbytek trasy má jednoduchou obtížnost, kdy část je vedena po asfaltu bez závad a je zde funkční Bistro Trumpetka (1,8 km), část vede po značně poškozené živičné komunikaci až do obce Černěves (2,3 km) a část vede po neporušené živičné komunikaci až do konečné obce (3,0 km).

VII. směr: od Roudnice nad Labem do obce Dobřín

celková délka úseku trati: 3,0 km

mapový list č. 29

Počátek úseku po městě Roudnice je po živičné neporušené vozovce s jednoduchou obtížností (0,5 km), další trasa je po štěrkové cestě s výtluky s mírně těžkou obtížností (1,5 km), panelová cesta bez poruch je další část s jednoduchou obtížností (0,2 km), následující část je vedena po štěrkové cestě s výtluky s mírně těžkou obtížností (0,3 km), štěrk v dalším úseku nahradí živice a obtížnost se změní na jednoduchou (0,3 km), poté následuje úsek po dlážděné vozovce bez výtluků rovněž s jednoduchou obtížností (0,1 km) a poslední úsek vede po živičné komunikaci bez výtluků a má jednoduchou obtížnost (0,1 km).

VIII. směr: od Hněvic po Račice

celková délka úseku trati: 9,52 km

mapový list č. 30

První část úseku je vedena po travnatém povrchu s vyjetými hlubokými kolejiemi ve značně obtížném povrchu (2,2 km), následující část je vedena těžce propustným rákosím, a kopřivami po blátivém terénu s velmi vysokou obtížností (0,8 km), další část vede po bezproblémové betonové cestě s jednoduchou obtížností (0,5 km), v mírné obtížnosti je úsek, který následuje a je veden po prašné polní cestě s výtluky až na hranici obce Záluží (2,0 km), průjezd Zálužím je po živičné komunikaci bez závad s velmi jednoduchou obtížností (0,9 km), po výjezdu z obce následuje prašná polní cesta s výtluky s mírnou obtížností (0,3 km), další úsek s obtížností shodnou s předchozím je veden po šterkové cestě lesem bez závad (0,3 km), po tomto úseku následuje polní cesta s výtluky až na okraj Račic s jednoduchou obtížností (0,8 km) a poslední úsek je veden po neporušené živičné komunikaci s velmi jednoduchou obtížností přes Račice (1,8 km).

IX. směr: od Stračí na hranici kraje

celková délka úseku trati: 1,5 km

mapový list č. 30**

Celá trasa má mírně těžkou obtížnost, z čehož první úsek vede po rozbité šterkové komunikaci (1,0 km), druhý po slušné polní cestě (0,5 km) a poslední po bezzávadné šterkové vozovce (0,5 km).

2.2.2 Cyklotrasy II. třídy

Číslo cyklistické trasy: 21

Trasa: Hřensko – Vysoká Lípa – Jetřichovice – Česká Kamenice – Kytlice – hranice Libereckého kraje

celková délka úseku trati: 39,18 km

Průzkum byl proveden pouze v určitých úsecích (7,0 km)

I. směr: průjezd Hřenskem

celková délka úseku trati: 1,2 km

mapový list č. 32

Celá část zkoumané trasy vede po neporušené živičné komunikaci s jednoduchou obtížností (1,2 km).

II. směr: od Všemil do Kunratic

celková délka úseku trati: 4,1 km

mapový list č. 40

Počáteční úsek vede po šterkové komunikaci bez výtluků s mírně těžkou obtížností (0,1 km), v navazující části zkoumaného úseku je šterková značně poškozená

komunikace s nejvyšší obtížností, kdy pro sjezd v opačném směru je trasa velmi nebezpečná (1,0 km), následující úsek vede po šterkové cestě bez výtluků se středně těžkou obtížností (1,3 km), další úsek se střední obtížností je po šterkové cestě s výtluky (0,8 km) a poslední úsek je po neporušené živičné vozovce se střední obtížností (0,9 km).

III. směr: Průjezd od středu České Kamenice směrem na východ

celková délka úseku trati: 1,7 km

mapový list č. 40

První část úseku je vedena po živičné komunikaci bez výtluků s jednoduchou obtížností (1,5 km) a druhá část má v živičném povrchu malé výtluky a shodnou obtížnost (0,2 km).

Číslo cyklistické trasy: 23 – Krušnohorská magistrála

Trasa: Děčín – Maxičky - Sněžník (st. hranice) – Petrovice– Nakléřov– Adolfov– Cínovec (st. hranice) – Nové město v Kr. Horách– Klíny- Hora Sv. Kateřiny– Kalek- Hora Sv. Šebestiána– Rusová – Měděnec

celková délka úseku trati: 136,51 km

Průzkum byl proveden pouze v určitých úsecích (18,15 km)

I. směr: od železniční stanice Dubí po veřejnou komunikaci Nové město – Cínovec

celková délka úseku trati: 5,65 km

mapový list č. 15

Celá trasa má mírně těžkou obtížnost, první část vede po živičné komunikaci s výtluky (0,5 km) a druhá část je již po neporušené živičné komunikaci (5,15 km).

Trasa není označená pro cykloturistiku, pouze pro pěší turistiku (zelená značka).

II. směr: od Malého Háje ke Kalku

celková délka úseku trati: 7,0 km

mapový list č. 4

Na počátku tohoto zkoumaného úseku je vozovka s živičným povrchem bez výtluků s mírně těžkou obtížností (1,2 km), další část trasy je šterková prašná s výtluky ve střední obtížnosti (5,1 km) a poslední část je opět živičná vozovka bez závad s obtížností mírně těžkou (0,7 km).

III. směr: od obce Kryštofovy Hamry na Rusovu samotu

celková délka úseku trati: 5,5 km

mapový list č. 1

Počátek trasy vede po živičné komunikaci bez závad s obtížností střední (0,7 km), další část úseku vede lesní školkou po lesní cestě při střední obtížnosti (2,5 km) a poslední úsek je po živičné komunikaci bez závad při menší obtížnosti (2,3 km).

Číslo cyklistické trasy: 25

Trasa: Brandov (st. hranice) – Hora Sv. Kateřiny – Litvínov – Most – Měrunice – Vlastislav – Boreč – Malé Žernoseky – Velké Žernoseky - Křešice – Drahobuz – Sukohrady - hranice Libereckého kraje

Celková délka úseku trati: 127,11 km

Průzkum byl proveden pouze v určitých úsecích (22,3 km)

I. směr: od Hory svaté Kateřiny do Nové Vsi v horách

celková délka úseku trati: 3,7 km

mapový list č. 41

První část vede po živičné komunikaci bez výtluků a má velkou obtížnost, neboť vede do velmi prudkého kopce (0,9 km), další část je středně obtížná a vede po šterkové komunikaci se značným poškozením, poslední část úseku prověřované trasy vede po státní hranici (2,8 km).

II. směr: průjezd městem Litvínov po jižním okraji

celková délka úseku trati: 1,0 km

mapový list č. 12

Trasa s jednoduchou obtížností vede městem Litvínov po živičné komunikaci bez závad (1,0 km).

III. směr: objezd obce Braňany

celková délka úseku trati: 1,2 km

mapový list č. 14

Úsek je v celé své délce veden po nezávadné živičné vozovce s jednoduchou obtížností (1,2 km).

IV. směr: průjezd obcí Rudolfce nad Bílinkou k informačnímu centru

celková délka úseku trati: 2,7 km

mapový list č. 14

Celý úsek vede po živičné komunikaci bez výtluků s jednoduchou a mírně těžkou obtížností (2,7 km).

- V. směr: průjezd Patokryjemi
celková délka úseku trati: 0,8 km
mapový list č. 14
Zkoumaná trasa po neporušené živičné vozovce má jednoduchou obtížnost (0,8 km).
- VI. směr: od Sutomu do Boreče
celková délka úseku trati: 5,0 km
mapový list č. 18
První část úseku je vedena po živičné komunikaci s výtluky a podélnou prasklinou má střední až těžší obtížnost (3,5 km), následující část je vedena po trávě s písčitým podkladem v mírné až středně těžké obtížnosti (0,5 km) a poslední úsek po prašném živičném povrchu s výtluky v jednoduché až mírně těžké obtížnosti (1,0 km).
- VII. směr: od Bílinky do Režného újezdu
celková délka úseku trati: 1,0 km
mapový list č. 18
Úsek je v celé své délce veden po šterkové vozovce s výtluky v mírně těžké obtížnosti (1,0 km).
- VIII. směr: od Opárna do Malých Žernosek
celková délka úseku trati: 4,8 km
mapový list č. 24
Počátek úseku vede po živičné vozovce bez závad s velkým stoupáním a obtížností střední až těžší (1,2 km), další část má šterkový povrch bez výtluků a má mírně těžkou obtížnost (2,3 km), následující úsek vede po živičné a dlážděné vozovce bez výtluků s obtížností shodnou s předchozím úsekem (1,1 km) a poslední úsek vede po šterkové komunikaci bez výtluků a má jednoduchou obtížnost (0,2 km).
- IX. směr: od Drahobuz do Strážistě
celková délka úseku trati: 2,1 km
mapový list č. 28
Počátek prověřovaného úseku vede po živičné komunikaci s výtluky s mírně těžkou obtížností (0,6 km), další část vede po křivě položené a rozlámané panelové vozovce a má střední obtížnost (0,2 km), následuje úsek po nově položené živičné vozovce s obtížností shodnou s předchozím úsekem (1,2 km) a poslední úsek vede na náves obce po šterkové komunikaci bez výtluků s jednoduchou obtížností (0,1 km).

Číslo cyklistické trasy: 35

Trasa: Měděnec – Klášterec nad Ohří – Kadaň – Radonice –
Podbořanský Rohovec – hranice Karlovarského kraje
celková délka úseku trati: 49,57 km

Průzkum byl proveden pouze v určitém úseku (3,1 km)

- I. směr: od Klášterecké Jeseně do Klášterece nad Ohří
celková délka úseku trati: 3,1 km
mapový list č. 2
Celý projížděný úsek vede po živičné komunikaci bez závad s velmi mírnou obtížností (3,1 km).

Číslo cyklistické trasy: 36

Trasa: Měděnec – Klínovec – Boží Dar - hranice Karlovarského kraje
celková délka úseku trati: 14,27 km

Průzkum nebyl proveden.

2.2.3 Cyklotrasy III. třídy

Číslo cyklistické trasy: 202

Trasa: Louny – Slavětín – Peruc – Lázně Mšené – Straškov – Bechlín -
Dobřín
celková délka úseku trati: 63,23 km

Průzkum byl proveden pouze v určitých úsecích (13,1 km)

- I. směr: od Blšán u Loun do Veltěže
celková délka úseku trati: 3,2 km
mapový list č. 10
Celá část úseku má živičný povrch bez výtluků a má jednoduchou obtížnost, pouze po cca 1,2 km od počátku cesty je desetimetrový úsek panelové cesty, která je zde pravděpodobně pouze dočasně při opravě mostku přes potok (3,2 km).
- II. směr: od Stradonic na veřejnou komunikaci Černochovo – Hořejší mlýn
celková délka úseku trati: 5,3 km
mapový list č. 11

První část úseku vede po živičné komunikaci s výtluky s mírně těžkou a jednoduchou obtížností (0,3 km), v dalším úseku s velkou obtížností je již šterkový povrch bez výtluků (0,8 km), trasa pokračuje po šterkovém značně poškozeném povrchu s velkou obtížností (0,8 km), následující úsek vede po živici s výtluky se střední obtížností (0,6 km), další část trasy vede po šterkové vozovce s výtluky se značnou obtížností, z tohoto místa je krásná vyhlídka na České Středohoří a úsek uzavírá závora (0,5 km), následuje úsek značně rozbitý po kraji pole se značnou obtížností (0,4 km), další část sledované trasy vede po šterkové cestě bez závad s velkou obtížností a na konci úseku je opět závora (1,3 km) a poslední úsek je veden po šterkové komunikaci se značně poškozeným povrchem a s velkou obtížností, na konci úseku je závora (0,6 km).

Pro nevhodnost vedení trasy s ohledem na závory (instalované soukromým majitelem pozemků pro dobytek) byl proveden návrh označit trasu po cestě vedoucí paralelně s touto trasou.

III. směr: průjezd Mšené Lázne

celková délka úseku trati: 0,5 km

mapový list č. 11***

Celá část úseku vede po značně porušené dlážděné vozovce a má velmi těžkou obtížnost (0,5 km).

IV. směr: průjezd Mšené Lázne

celková délka úseku trati: 1,1 km

mapový list č. 11***

Úsek vede po živičné komunikaci bez závad s jednoduchou obtížností (1,1 km).

V. směr: z netěše do Ctiněvse

celková délka úseku trati: 3,0 km

mapový list č. 30*

Počáteční úsek vede po živičné komunikaci bez závad s jednoduchou obtížností (1,0 km), následuje úsek po šterkové vozovce bez výtluků s mírně těžkou obtížností (0,3 km), další část je po šterkové komunikaci s výtluky a vyjetými kolejiemi se střední obtížností (1,2 km) a poslední úsek vede po živičné komunikaci bez výtluků s jednoduchou obtížností (0,5 km).

Číslo cyklistické trasy: 211

Trasa: Rožany – Šluknov – Krásná Lípa – Rybníště – Kytlice - hranice Libereckého kraje

celková délka úseku trati: 36,83 km

Průzkum byl proveden pouze v určitých úsecích (9,1 km)

- I. směr: od Starých Křečan do Krásné Lípy
celková délka úseku trati: 4,6 km
mapový list č. 36
Počátek prověřovaného úseku vede po živičné komunikaci bez výtluků (0,8 km), který je vystřídán šterkovou komunikací s výtluky a dírami vymletými od vody (3,1 km), další úsek vede po živičné vozovce s výtluky (0,35 km), poté následuje dlážděný povrch vozovky bez poškození (0,25 km) a poslední část úseku je po živičné komunikaci bez závad (0,1 km). Celý sledovaný úsek trasy má lehkou obtížnost.
- II. směr: od veřejné komunikace Doubice – Krásná Lípa do Rybniště
celková délka úseku trati: 2,0 km
mapový list č. 38
Celý úsek vede po šterkové komunikaci v dobrém stavu a má jednoduchou až mírně těžkou obtížností (2,0 km).
- III. směr: průjezd Rybništěm
celková délka úseku trati: 2,5 km
mapový list č. 38
První část zkoumaného úseku je po šterkové cestě s výtluky (0,5 km), která se napojuje na panelovou vozovku v dobrém stavu (0,1 km), následující část má neporušený živičný povrch (0,3 km), poté je stezka vedena po úzké značně zarostlé pěšině (0,2 km), další úsek má živičný místy vytlučený povrch (0,4 km), následuje dlážděný neporušený úsek (0,3 km) a poslední část úseku je po živičné komunikaci bez výtluků (0,7 km),. Celý úsek má jednoduchou obtížnost.
První dva úseky sledované části jsou vedeny odlišně oproti mapovým podkladům.

Číslo cyklistické trasy: 231

Trasa: Nové Město – Dlouhá Louka – Osek - Duchcov – Zábrušany – Kostomlaty – Třebívlice – Trtěno - Nečichy

celková délka úseku trati: 70,06 km

Průzkum byl proveden pouze v určitých úsecích (22,8 km)

- I. směr: od Nového Města do Dlouhé Louky
celková délka úseku trati: 5,7 km
mapový list č. 13
První část trasy je vedena po živičné neporušené komunikaci a má mírně těžkou obtížnost (0,5 km), následující úsek vede po značně poškozené šterkové komunikaci s těžkou obtížností (2,3 km) a poslední část tohoto zkoumaného úseku je po nové šterkové vozovce, do které se pro mocnost nového šterku boří kolo a má těžkou obtížnost (2,9 km).

- II. směr: od obce Dlouhá Louka k obci Horní Lom
celková délka úseku trati: 9,7 km
mapový list č. 13
Trasa vede po živičné komunikaci bez výtluků a má středně těžkou obtížnost (9,7 km).
Na 3,4 km je odpočívadlo a vyhlídka, na 6,9 km je přírodní rezervace Vlčí Důl.
- III. směr: průjezd Osekem
celková délka úseku trati: 0,1 km
mapový list č. 13
Trasa s jednoduchou obtížností po dlážděné neporušené komunikaci vede obcí Osek (0,1 km).
- IV. směr: průjezd Osekem
celková délka úseku trati: 0,75 km
mapový list č. 13
Úsek s jednoduchou obtížností vede po živičné vozovce bez výtluků (0,75 km).
- V. směr: od Oseku do Duchcova
celková délka úseku trati: 2,75 km
mapový list č. 13
Tato část trasy je vedena po neporušené šterkové komunikaci a má jednoduchou obtížnost. (2,75 km).
- VI. směr: od Kostomlat pod Milešovkou do Štěpánova
celková délka úseku trati: 3,8 km
mapový list č. 17
První část až na konec obce vede po živičné vozovce bez výtluků a má jednoduchou obtížnost (0,3 km), následující úsek je po živičné značně poškozené vozovce se střední obtížností (0,1 km), další část zkoumané trasy vede po šterkové cestě s výtluky s bahnem a kalužemi ve vlhkém počasí a je velmi obtížná (3,3 km) a poslední úsek, příjezd do obce Štěpánov vede po neporušené živičné komunikaci s jednoduchou obtížností (0,1 km).

Číslo cyklistické trasy: 232

Trasa: Měrunice – Libčeves - Louny
celková délka úseku trati: 18,06 km

Průzkum trasy nebyl proveden.

Číslo cyklistické trasy: 304

Trasa: hranice Středočeského kraje - Ročov – Jimlín - Louny

celková délka úseku trati: 20,00 km

Průzkum byl proveden pouze v určitém úseku (1,7 km)

I. směr: od veřejné komunikace Cítolilby - Jimlín do Loun

celková délka úseku trati: 1,7 km

mapový list č. 9

V první části vede trasa po šterkové vozovce s výtluky a má mírně těžkou obtížnost (0,8 km) a ve druhé části vede po živičné komunikaci bez výtluků a má jednoduchou obtížnost a je vedena přes železniční přejezd (0,9 km).

Číslo cyklistické trasy: 353

Trasa: Postoloprty - Louny

celková délka úseku trati: 9,15 km

Průzkum byl proveden pouze v určitých úsecích (8,0 km)

I. směr: od Celnice do Postoloprty

celková délka úseku trati: 1,9 km

mapový list č. 9

Zkoumaná trasa po celé své délce má jednoduchou obtížnost a vede po živičné vozovce bez výtluků (1,9 km).

II. směr: od Března do Loun

celková délka úseku trati: 6,1 km

mapový list č. 9

Počáteční úsek s jednoduchou obtížností vede po živičné vozovce bez znatelných vad (1,8 km), na následujícím úseku je živičná vozovka přerušena 200 metrovým úsekem cihelné drtě a má jednoduchou obtížnost (1,5 km) a po samotném městě Louny je trasa vedena po živičné vozovce s výtluky a poté přechází na dlažbu s mírně těžkou obtížností (2,8 km).

2.2.4 Cyklotrasy IV. třídy

Číslo cyklistické trasy: 0057

Trasa: Mošnice– Brocno – Štětí - hranice Středočeského kraje

celková délka úseku trati: 13,50 km

Průzkum byl proveden pouze v určitých úsecích (13,05 km)

- I. směr: od veřejné komunikace Strachaly – Bylochov za obec Mošnice
celková délka úseku trati: 1,95 km
mapový list č. 31
Úsek je v celé své délce veden po živičné vozovce výtlučky s jednoduchou až mírně těžkou obtížností (1,95 km).
- II. směr: od obce Újezd po veřejnou komunikaci Strachaly – Bylochov
celková délka úseku trati: 1,7 km
mapový list č. 31
Celý úsek vede po značně poškozené živičné komunikaci s mírně až středně těžkou obtížností (1,7 km).
- III. směr: od obce Brocno po obec Had
celková délka úseku trati: 9,4 km
mapový list č. 31
Zkoumaná trasa má první úsek veden po neporušené živičné komunikaci a jednoduchou obtížností a vede obcí Brocno (0,8 km), další úsek je po travnaté cestě plné kamenů a výmolů s mírnou až střední obtížností (1,5 km), následuje část po lesní cestě v celkem dobrém stavu se shodnou obtížností (4,0 km) a poté je trasa vedena po živičné komunikaci bez výtlučků s jednoduchou až mírně těžkou obtížností (1,1 km) a poslední část je po písku, který je místy neprůjezdný a z toho vyplývá i obtížnost vysoká až velmi vysoká (2,0 km).

Číslo cyklistické trasy: 3000

Trasa: Kadaň – Klášterec nad Ohří - Lužný

celková délka úseku trati: 14,94 km

Průzkum byl proveden pouze v určitých úsecích (9,2 km)

- I. směr: od východu na západ po jižním okraji města Kadaň
celková délka úseku trati: 1,2 km
mapový list č. 5
Celý úsek s jednoduchou obtížností vede po živičné komunikaci bez výtlučků (1,2 km).
- II. směr: v Klášterci nad Ohří od východní části k západní
celková délka úseku trati: 2,4 km
mapový list č. 2
Celá část trasy vede přes Klášterec nad Ohří s minimální obtížností po živičné komunikaci bez výtlučků (2,4 km).

III. směr: od Klášterce nad Ohří k obci Černýš

celková délka úseku trati: 5,6 km

mapový list č. 2

První část úseku je po živičné komunikaci s výtluky s mírnou obtížností (0,4 km), následující úsek vede po prašné šterkové cestě s výtluky se střední obtížností (0,5 km), další část je podél řeky při střední obtížnosti po cestě se značnými nerovnostmi (2 km), poté se trasa změní na šterkový povrch s výtluky při shodné obtížnosti (1,3 km) a poslední úsek tohoto zkoumaného úseku vede po šterkové vozovce bez závad při mírné obtížnosti (1,4 km).

Číslo cyklistické trasy: 3001

Trasa: Klášterec nad Ohří – Okounov - hranice Karlovarského kraje

celková délka úseku trati: 8,40 km

Průzkum trasy nebyl proveden.

Číslo cyklistické trasy: 3002

Trasa: hranice Karlovarského kraje - Loučná - Vejprty

celková délka úseku trati: 14,85 km

Průzkum trasy nebyl proveden.

Číslo cyklistické trasy: 3003

Trasa: Vejprty (st. hranice) – Písečnice – Výsluní – Hora Sv. Šebestiána

celková délka úseku trati: 29,61 km

Průzkum byl proveden pouze v určitém úseku (7,6 km)

I. směr: od Křimova k obci Hora Svatého Šebestiána

celková délka úseku trati: 7,6 km

mapový list č. 3

Celý část zkoumaného úseku je mírně a středně obtížná a vede z velké části po šterkové komunikaci. První část je bez závad (0,7 km), v další části se nacházejí výtluky (2,5 km), následující úsek je bez závad (3,7 km) a poslední část vede po živičné komunikaci bez závad (0,7 km).

Číslo cyklistické trasy: 3004

Trasa: Vejprty (st. hranice) – Kovářská – Pernštejn - Okounov

celková délka úseku trati: 25,84 km

Průzkum trasy nebyl proveden.

Číslo cyklistické trasy: 3005

Trasa: Lužný - Smilov - hranice Karlovarského kraje

celková délka úseku trati: 0,50 km

Průzkum byl proveden po celém úseku. (0,5 km)

I. směr: od obce Černýš

celková délka úseku trati: 0,5 km

mapový list č. 2

Trasa vychází od komunikace po bezzávadném živičném povrchu s mírnou obtížností. Na tomto úseku trasy je velmi nekvalitní a nedostatečné značení (0,5 km).

Číslo cyklistické trasy: 3009

Trasa: Adolfov - Unčín – Chlumec – Chabařovice – Řehlovice - Radejčín

celková délka úseku trati: 33,70 km

Průzkum byl proveden pouze v určitých úsecích (11,2 km)

I. směr: od veřejné komunikace Adolfov – Habartice do Bohosudova

celková délka úseku trati: 9,7 km

mapový list č. 19

Počátek sledované trasy vede po šterkové komunikaci s výtluky a má mírně těžkou obtížnost (2,3 km), následující část je vedena po živičné komunikaci bez výtluků a má mírně těžkou obtížnost, v úseku je odpočívadlo a pramen (2,7 km), další úsek je po šterkové poškozené komunikaci se středně těžkou obtížností a výhledem na České Středohoří (1,8 km) a poslední úsek vede po neporušené živičné komunikaci se středně těžkou obtížností a odbočkou na hrad Kyšperk (2,9 km).

II. směr: od Roudníků směrem na jih

celková délka úseku trati: 1,5 km

mapový list č. 22

První část trasy je po neporušené živičné komunikaci s mírně těžkou obtížností (0,25 km), další část trasy vede po šterkové komunikaci bez výtluků se shodnou obtížností (0,35 km) a poslední část je po živičné vozovce s mírnými výtluky a s mírně těžkou obtížností (0,9 km).

Číslo cyklistické trasy: 3010

Trasa: Fojtovice (st. hranice) – Cínovec – Moldava (st. hranice)

celková délka úseku trati: 24,80 km

Průzkum byl proveden pouze v určitých úsecích (11,9 km)

- I. směr: od lesního rozcestí severně od Dubí do Cínovce
celková délka úseku trati: 4,0 km
mapový list č. 15
První část trasy má velmi těžkou obtížnost a vede po kamenité cestě s výtluky (2,1 km) a druhá část vede po neporušené živičné vozovce a při křížení se silnicí E 55 vede cyklostezka nadjezdem (1,9 km).
- II. směr: odbočka na hraniční přechod u Cínovce pro chodce a cyklisty
celková délka úseku trati: 0,1 km
mapový list č. 15
Celý úsek má jednoduchou obtížnost a vede po nové šterkové cestě bez závad (0,1 km)
- III. směr: od Cínovce (rozcestí U Vojáka) do Moldavy
celková délka úseku trati: 7,8 km
mapový list č. 15
Sledovaný úsek má středně těžkou obtížnost a vede po kamenité nerovné cestě (7,8 km).
Úsek pouze pro horská kola.
Některé části jsou špatně označené.

Číslo cyklistické trasy: 3013

Trasa: Kytlice – Krásná Lípa - Kyjov
celková délka úseku trati: 21,87 km

Průzkum byl proveden pouze v určitých úsecích (12,7 km)

- I. směr: od Hraničních rybníků do Horního Podluží
celková délka úseku trati: 6,7 km
mapový list č. 38
První část sledovaného úseku vede po šterkové komunikaci, ve které se při vlhkém počasí tvoří louže a má střední obtížnost (4,4 km) a druhá část má šterkový velmi poškozený povrch s vyjetými kolejiemi a střední obtížností (2,3 km).
- II. směr: od Horního Podluží do Krásné Lípy
celková délka úseku trati: 6,0 km
mapový list č. 38

Celý sledovaný úsek trati má střední obtížnost. Počátek úseku je po živičné komunikaci bez výtluků (0,8 km), následující část má šterkový povrch s výtluky (0,2 km), další část je tvořena panelovou vozovkou v dobrém stavu (0,4 km), panely jsou vystřídány šterkovou komunikací s výtluky a vyjetými koleji (0,6 km), následuje část po šterkové vozovce bez výtluků (1,5 km), další část má živičný povrch bez poruch (0,5 km) a poslední úsek je po šterkové komunikaci bez závad (2,0 km).

Číslo cyklistické trasy: 3014

Trasa: Dolní Poustevna (st. hranice) – Mikulášovice – Rumburk – Horní Jindřichov (st. hranice)

celková délka úseku trati: 28,87 km

Průzkum byl proveden pouze v určitém úseku (10,0 km)

I. směr: od Zahrady do Rumburku

celková délka úseku trati: 10,0 km

mapový list č. 36

Celý sledovaný úsek má lehkou až středně těžkou obtížnost. Počátek sledovaného úseku vede po živičné vozovce s výtluky (0,15 km), následující úsek je po šterkové komunikaci, která je na mnoha místech poškozena a ve vlhkém počasí jsou kaluže po celé šíři vozovky (0,45 km), další úsek původní trasy je přehrazen a v poli je vyjeta cesta traktorem (0,4 km), dále je trasa vedena po šterkové komunikaci s dírami přes celou vozovku (0,65 km), následuje část po neporušené živičné vozovce (5,25 km), která je vystřídána živičnou vozovkou s výtluky (0,8 km), poté následuje úsek po živičné komunikaci bez výtluků (1,0 km), následující úsek je po travnatém nerovném povrchu (0,2 km) a poslední úsek je po neporušené živičné komunikaci (1,1 km).

Číslo cyklistické trasy: 3015

Trasa: Kytlice – Jiřetín pod Jedlovou – Varnsdorf (st. hranice)

celková délka úseku trati: 19,14 km

Průzkum byl proveden pouze v určitých úsecích (12,8 km)

I. směr: od veřejné komunikace Kytlice – Horní Světlá do Jiřetína pod Jedlovou

celková délka úseku trati: 7,3 km

mapový list č. 38

Počáteční část sledovaného úseku trati vede po živičné komunikaci s výtluky a má velmi těžkou obtížnost (1,0 km), následující část je po zarostlé pěšině, kdy na trase jsou dva nesjízdné železniční přejezdy a úsek je velmi obtížný (1,1 km), další úsek se šterkovým povrchem má výtluky, vyjeté koleje a je vymletý od vody a má velmi těžkou obtížnost (1,6 km), následuje úsek po živičné komunikaci s drobnými výtluky a občasnou nerovností s jednoduchou obtížností (2,4 km), další úsek má shodnou obtížnost, ale je veden po zarostlé cestě vymleté vodou (0,4 km), a poslední úsek je po živičné vozovce bez poruch a má jednoduchou obtížnost (0,8 km).

II. směr: od obce Dolní Podluží do města Varnsdorf

celková délka úseku trati: 4,6 km

mapový list č. 39

První úsek vede částečně po chodníku a částečně po úzké pěšině s výtluky (0,3 km), který po přejde na neporušený živičný povrch (2,5 km) a trasu ukončuje živičný povrch s nerovnostmi a výtluky (1,8 km). Celý sledovaný úsek trasy má jednoduchou obtížnost.

III. směr: průjezd městem Varnsdorf

celková délka úseku trati: 0,9 km

mapový list č. 39

Celý sledovaný úsek s lehkou obtížností vede po živičné komunikaci bez výtluků (0,9 km).

Číslo cyklistické trasy: 3017

Trasa: Děčín – Děčínský Sněžník (rozhledna) – Petrovice – Krásný Les - Adolfov

celková délka úseku trati: 33,59 km

Průzkum byl proveden pouze v určitých úsecích (32,3 km)

I. směr: od Vinného Dolu do Sněžníku

celková délka úseku trati: 8,8 km

mapový list č. 25

Celá část sledovaného úseku vede po lesní asfaltové cestě, kde pouze v počáteční části je pár nerovností a má středně těžkou obtížnost (8,8 km).

II. směr: od Sněžníku do Petrovic

celková délka úseku trati: 10,7 km

mapový list č. 20

První část úseku vede po šterkové komunikaci bez poruch s jednoduchou obtížností (7,6 km), po té následuje úsek z kopce po živičné vozovce s výtluky při střední obtížnosti (0,4 km), další část je vedena po šterkové cestě s výmoly při středně těžké obtížnosti (2,5 km) a poslední část vede z kopce s mírně těžkou obtížností po neporušené živičné komunikaci (0,2 km).

V počáteční části sledovaného úseku není vyznačen přejezd cyklotrasy přes silnici.

III. směr: od Petrovic do Krásného Lesa

celková délka úseku trati: 7,8 km

mapový list č. 20

První úsek sledované trasy je po živičné poškozené komunikaci se s mírně těžkou obtížností (0,3 km), živičná komunikace v tomto úseku je nahrazena poškozenou panelovou vozovkou s mírně těžkou obtížností (0,2 km), velmi těžkou obtížností má další úsek po značně poškozené lesní cestě (3,8 km), další úsek má mírně těžkou obtížnost a vede po lesní cestě se značným stoupáním od potoku (1,8 km), následuje úsek po porušené šterkové vozovce s mírně těžkou obtížností (1,0 km), a poslední část sledovaného úseku je po výtluky poškozené živičné komunikaci se středně těžkou obtížností (0,7 km),.

Na prověřeném úseku je na většině míst nedostatečné nebo žádné značení a při výjezdu na silnici není značen výjezd.

IV. směr: od Krásného Lesa do Adolfova

celková délka úseku trati: 5,0 km

mapový list č. 19

Celý úsek trasy má středně těžkou obtížnost a vede po výtluky poškozené živičné komunikaci, kdy na 1,5 a 2,0 km jsou umístěny ohradníky (5,0 km).

Na této části trasy chybí značení.

Číslo cyklistické trasy: 3029

Trasa: Vysoká Lípa – Na Tokáni – Kyjov – Vlčí Hora

celková délka úseku trati: 18,28 km

Průzkum byl proveden pouze v určitých úsecích (8,7 km)

I. směr: od spojnice Vysoká Lípa – Zadní Jetřichovice do Chřibské, infocentrum

celková délka úseku trati: 6,7 km

mapový list č. 37

První část trasy s mírně těžkou obtížností je vedena po živičné komunikaci bez závad, pouze na 3,7 km od počátku je jeden výtluk o délce 5 m (6,0 km), druhá část živičné komunikace má drobné výtluky a shodnou obtížnost (0,7 km).

II. směr: od Kyjova do Vlčí Hory

celková délka úseku trati: 2,0 km

mapový list č. 35

Celá část zkoumané trasy vede po živičné komunikaci s výtluky s jednoduchou obtížností (2,0 km).

Číslo cyklistické trasy: 3030

Trasa: Mezní Louka – Zadní Jetřichovice

celková délka úseku trati: 6,55 km

Průzkum byl proveden pouze v určitém úseku (4,4 km)

- I. směr: spojnice veřejných komunikací Vysoká Lípa – Mezná a Vysoká Lípa – Zadní Jetřichovice

celková délka úseku trati: 4,4 km

mapový list č. 37

Celá trasa má mírně těžkou obtížnost a živičný povrch komunikace, kdy v prvním úseku je povrch s výtluky (1,5 km), ve druhém bez výtluků (2,5 km) a ve třetím je povrch vozovky opět porušen výtluky (0,4 km).

Číslo cyklistické trasy: 3031

Trasa: Doubice – Zadní Doubice

celková délka úseku trati: 8,76 km

Průzkum byl proveden po celém úseku.

- I. směr: od Staré Doubice po státní hranici

celková délka úseku trati: 8,76 km

mapový list č. 35

První část úseku vede po živičné komunikaci s výtluky s velmi těžkou obtížností (1,2 km), následná část je po živičné komunikaci bez závad a bez změněné obtížnosti (3,7 km), další část je po šterkové velmi porušené vozovce v opačném směru s nebezpečným sjezdem ve velmi těžké obtížnosti (0,3 km), poté následuje úsek po šterkové vozovce bez poruch stále ve střední až těžké obtížnosti (1,9 km), následující část vede po panelové cestě ve střední až mírně těžké obtížnosti (0,2 km) a poslední úsek je veden podél státní hranice po šterkové komunikaci bez výtluků a obtížnost zůstává beze změn (1,46 km).

Číslo cyklistické trasy: 3032

Trasa: Kyjov - Brtníky

celková délka úseku trati: 10,42 km

Průzkum trasy nebyl proveden.

Číslo cyklistické trasy: 3033

Trasa: Vlčí Hora – Turistický most

celková délka úseku trati: 3,37 km

Průzkum byl proveden po celé trase.

- I. směr: od veřejné komunikace Vlčí Hora - Brtníky po spojnici Kyjov – státní hranice
celková délka úseku trati: 3,37 km
mapový list č. 35
Trasa po celé délce je po šterkové komunikaci bez závad s mírně těžkou obtížností (3,4 km).

Číslo cyklistické trasy: 3034

Trasa: Postoloprty – Výškov – Velemyšleves - Chomutov

celková délka úseku trati: 27,93 km

Průzkum byl proveden pouze v určitých úsecích (5,9 km)

- I. směr: průjezd Postoloprty
celková délka úseku trati: 1,2 km
mapový list č. 9
Zkoumaná trasa po celé své délce má jednoduchou obtížnost a vede po živičné vozovce bez výtluků (1,2 km).

- II. směr: od Blažimi k Velemyšleves
celková délka úseku trati: 4,7 km
mapový list č. 8
Celá trasa má mírně těžkou obtížnost. Počáteční úsek vede po polní cestě, kde je v případě vlhčího počasí značně bláta (3,3 km), následující je po panelové cestě (1,1 km), další vede po živičné vozovce bez výtluků (0,3 km).

Číslo cyklistické trasy: 3035

Trasa: Ročov – Panenský Týnec - Peruc

celková délka úseku trati: 26,71 km

Průzkum byl proveden pouze v určitém úseku (3,2 km)

- I. směr: od Hříškova k Panenskému Týnci
celková délka úseku trati: 3,2 km
mapový list č. 10
Celá trasa má jednoduchou obtížnost, v první části je živičná vozovka s velkými výtluky (0,3 km), další část má živičný povrch bez výtluků (0,7 km) a poslední živičný povrch s velkými výtluky (0,2 km).

Číslo cyklistické trasy: 3041

Trasa: Lipová (st. hranice) – Mikulášovice (st. hranice)

celková délka úseku trati: 16,76 km

Průzkum byl proveden pouze v určitém úseku (1,0 km)

I. směr: od státní hranice, přechod Mikulášovice směrem na sever

celková délka úseku trati: 1,0 km

mapový list č. 35

Trasa vede po rozbité šterkové cestě se střední obtížností (1,0 km).

Číslo cyklistické trasy: 3042

Trasa: Šluknov – Rumburk – Filipov (st. hranice)

celková délka úseku trati: 15,91 km

Průzkum byl proveden pouze v určitých úsecích (13,8 km)

I. směr: od Šluknova do Rumburku

celková délka úseku trati: 9,7 km

mapový list č. 34

Celá část zkoumané trasy má jednoduchou obtížnost. První úsek vede po vozovce s živičným povrchem bez výtluků (0,3 km), který je vystřídán za živičný povrch s poruchami (0,7 km), další úsek je pokryt živicí bez poruch (0,6 km), a poté opět s výtluky (0,9 km), následuje úsek bez výtluků (0,9 km), další úsek je po živičné komunikaci s výtluky (0,3 km), kterou nahradí šterková vozovka s výtluky (1,4 km), další úsek je po neporušené živičné vozovce (4,0 km) a poslední úsek je po živičné vozovce s výtluky (0,6 km).

II. směr: od Rumburku po veřejnou komunikaci Rumburk - Jiříkov

celková délka úseku trati: 4,1 km

mapový list č. 36

První část úseku prověřované trasy vede po neporušené živičné vozovce a má střední obtížnost (3,0 km), další část má středně těžkou obtížnost a výtluky v živičné komunikaci (0,4 km) a poslední část má střední obtížnost a vede po šterkové komunikaci s malými nerovnostmi vymletými vodou.(2,0 km)

Číslo cyklistické trasy: 3043

Trasa: Filipov (st. hranice) – Jiříkov – Šluknov – Sohlandská cesta –
Dolní Poustevna (st. hranice)

celková délka úseku trati: 36,64 km

Průzkum byl proveden pouze v určitých úsecích (18,0 km)

I. směr: od silnice na státní hranici, hraniční přechod Jiříkov do Jiříkova

celková délka úseku trati: 4,1 km

mapový list č. 34

Celý úsek zkoumané trasy má jednoduchou obtížnost a vede po živičné komunikaci, kdy první část je bez výtluků (1,9 km) a druhá část je s výtluky (1,0 km).

- II. směr: průjezd Jiříkovem
celková délka úseku trati: 1,2 km
mapový list č. 34
Celý úsek zkoumané trasy má jednoduchou obtížnost a vede po živičné komunikaci bez výtluků (1,2 km).
- III. směr: od veřejné komunikace Šluknov - Jiříkov po státní hranici nad Šluknovem
celková délka úseku trati: 6,5 km
mapový list č. 34
První část úseku má mírně těžkou obtížnost a šterkový povrch bez výtluků (1,5 km), další část trasy vede po živičné vozovce bez výtluků se shodnou obtížností (2,5 km) a poslední úsek vede po neporušené šterkové komunikaci a má mírně těžkou obtížnost (2,5 km).
- IV. směr: od Nového Hrabčic do Liščí
celková délka úseku trati: 6,2 km
mapový list č. 33
Počátek prověřovaného úseku vede po velmi špatné šterkové komunikaci s jednoduchou obtížností (0,5 km), následuje úsek po neporušené živičné vozovce s mírně těžkou obtížností (3,2 km), další část je po šterkové cestě bez výtluků a má mírně těžkou obtížnost (2,0 km) a poslední úsek vede po velice poškozené šterkové komunikaci s velmi těžkou obtížností (0,5 km).
Nástup na úsek není ani na jednom místě zanesených v původních mapových podkladech. Nástup je přibližně uprostřed mezi zakreslenými trasami naproti cestě do obce Liščí a je zde kostelík. První části úseku (do 1,1 km) chybí značení.

Číslo cyklistické trasy: 3052

Trasa: Horní Podluží – Jedlová (rozhledna) – Chřibská – Česká Kamenice – Huntířov - Děčín

celková délka úseku trati: 42,34 km

Průzkum byl proveden pouze v určitých úsecích (9,8 km)

- I. směr: průjezd Horním Podlužím
celková délka úseku trati: 1,8 km
mapový list č. 38
Sledovaný úsek cyklotrasy zahajuje živičná komunikace s výtluky nerovným povrchem v jednoduché obtížnosti (1,0 km) a další úsek je po šterkové vozovce se střední obtížností, kde není provedeno odvodnění a dochází k postupnému vymílání povrchu (0,8 km).

II. směr: od Horního Podluží do Horní Chříbské

celková délka úseku trati: 4,2 km

mapový list č. 38

První úsek cyklotrasy se středně těžkou obtížností má živičný povrch s výtluky (0,2 km), následující část je tvořena neporušenou živičnou vozovkou a má jednoduchou obtížnost (0,2 km), další úsek je při průjezdu obce Jiřetín pod Jedlovou po nerovné dlážděné komunikaci s drobnými poruchami a má střední obtížnost (0,1 km), dlažba je vystřídána živíci s výtluky a úsek má těžkou obtížnost (0,2 km), po výjezdu z obce vede trasa po šterkové cestě s výtluky vymletými vodou a ucpanými odtokovými žlaby a s těžkou obtížností (1,1 km), další úsek je po cestě vyjeté v louce se špatným povrchem a jednoduchou obtížností (0,1 km), následující úsek je po šterkové cestě s výtluky a těžkou obtížností (0,4 km), další část je po živičné vozovce s nerovným povrchem a lehkou obtížností (0,3 km) a poslední část sledovaného úseku trati je po bezproblémové šterkové cestě s jednoduchou obtížností (1,6 km).

III. směr: od České Kamenice do Janské

celková délka úseku trati: 2,6 km

mapový list č.40

Celý úsek je po živičné vozovce bez výtluků a má jednoduchou obtížnost, kdy prvních 1,2 km je průjezd továrnou, která má na obou koncích bránu (2,6 km).

IV. směr: od Janské do Luzné

celková délka úseku trati: 1,2 km

mapový list č. 40

Celý úsek vede po šterkové komunikaci s vyjetými kolejemi a výtluky v mírně těžké obtížnosti. (1,2 km).

Číslo cyklistické trasy: 3057

Trasa: Libochovany – Hlinná - Ploskovice

celková délka úseku trati: 24,25 km

Průzkum byl proveden pouze v určitých úsecích (13,0 km)

I. směr: od Libochovan do Kamýku – autobusová zastávka

celková délka úseku trati: 3,9 km

mapový list č. 24

Výjezd z Libochovan je po živičné komunikaci bez závad s jednoduchou obtížností (0,5 km), poté následuje úsek po travnatém povrchu až k lesu s mírně těžkou obtížností (0,4 km) a poslední úsek se střední až velmi těžkou obtížností je střídavě po šterku – trávě – hlíně, kdy místy je terén sjízdný pouze za suchého počasí (3,0 km).

II. směr: od Kamýku do Hlinné

celková délka úseku trati: 3,4 km

mapový list č. 24

Trasa je zahájena průjezdem přes obec Kamýk po živičné komunikaci bez výtluků ve střední obtížnosti (0,8 km), následující úsek má o něco těžší obtížnost a je veden po šterkové cestě s výtluky lesem (2,3 km) a třetí, poslední část úseku je opět po živičné bezzávadné vozovce s jednoduchou obtížností až do obce Hlinná (0,3 km).

Na konci prvního úseku je odbočka na hrad Kamýk a při průjezdu lesem, který je v druhém úseku je u cesty kaple sv. Jana. Na trase je v jednom úseku možno využít jednu ze dvou shodně značených tras cyklotrasy, kdy ta kratší trasa vede do strmějšího kopce.

III. směr: od veřejné komunikace Myštice – Staňkovice po křižovatku u Rýdeče

celková délka úseku trati: 5,7 km

mapový list č. 27

Celý sledovaný úsek má velmi těžkou obtížnost a vede po živičné komunikaci, která je značně poškozená (5,7 km).

Číslo cyklistické trasy: 3058

Trasa: Babiny – Měřejovice – Velké Žernoseky

celková délka úseku trati: 12,44 km

Průzkum byl proveden pouze v určitém úseku (4,4 km)

I. směr: od veřejné komunikace Kamýk – Litoměřice do Malíče

celková délka úseku trati: 2,8 km

mapový list č. 24

Od silnice Kamýk – Litoměřice vede cyklotrasy po živičné vozovce s výtluky až do obce Knobloška v jednoduché obtížnosti (1,3 km), druhý úsek mezi obcemi Knobloška a Michalovice je po šterkové poškozené vozovce s mírně těžkou obtížností (0,5 km), poslední úsek do obce Malíč je po živičné komunikaci bez výtluků v jednoduché obtížnosti (1,0 km).

II. směr: od Malíče do Velkých Žernosek

celková délka úseku trati: 1,6 km

mapový list č. 24

První část úseku vede po šterkové komunikaci s výtluky s mírně těžkou obtížností (0,8 km) a druhý vede po živičné komunikaci bez závad s lehkou obtížností (0,8 km).

Číslo cyklistické trasy: 3066

Trasa: Nakléřov – Velké Chvojno – Povrly – Velké Březno – Homole u Panny – Ploskovice - Litoměřice

celková délka úseku trati: 46,88 km

Průzkum byl proveden pouze v určitých úsecích (4,85 km)

I. směr: od Nakléřova do Malého Chvojna

celková délka úseku trati: 3,95 km

mapový list č. 21

Počátek prozkoumaného úseku je po živičné komunikaci s výtluky a obtížností střední (1,2 km), následuje úsek po šterkové vozovce s nevhodným povrchem při střední obtížnosti, kdy cca 200m průjezd staveništěm (0,7 km), další část je po živičné komunikaci se špatným povrchem a střední obtížností (0,45 km) a poslední úsek je po živičné komunikaci s výtluky s mírně těžkou obtížností (1,6 km).

Na počátku sledované trasy není značen přejezd cyklistů přes silnici a u křížení se silnicí II/248 je zničen rozcestník KČT.

II. směr: průjezd Malým Chvojnem kolem železniční stanice

celková délka úseku trati: 0,9 km

mapový list č. 21

Celý sledovaný úsek vede po živičné komunikaci s výtluky v jednoduché obtížnosti (0,9 km).

Trasa je neatraktivní, vhodnější je průjezd přímo obcí.

Číslo cyklistické trasy: 3067

Trasa: Malšovice – Mnichov – Jílové - Kamenec

celková délka úseku trati: 14,83 km

Průzkum trasy nebyl proveden.

Číslo cyklistické trasy: 3068

Trasa: Malšovice – Dobkovice - Slavošov

celková délka úseku trati: 12,74 km

Průzkum byl proveden pouze v určitých úsecích (4,0 km)

I. směr: od Malšovic do Dobkovic

celková délka úseku trati: 2,9 km

mapový list č. 26

Na počátku sledované trasy je živičný povrch s drobnými výtluky a s jednoduchou obtížností (1,4 km), ve druhé části je živičný povrch v dobrém stavu a obtížnost je shodná (1,5 km).

- II. směr: od veřejné komunikace Prosetín – Hliněná do Šachova

celková délka úseku trati: 1,1 km

mapový list č. 26

Prověřovaná trasa je po celém svém úseku v mírně těžké obtížnosti a má značně poškozený živičný povrch (1,1 km).

Číslo cyklistické trasy: 3070

Trasa: Dolní Záhoří – Lubenec - Vítkovice

celková délka úseku trati: 9,92 km

Průzkum trasy nebyl proveden.

Číslo cyklistické trasy: 3071

Trasa: Trmice – Řehlovice – Bystřany - Teplice

celková délka úseku trati: 20,49 km

Průzkum byl proveden pouze v určitých úsecích (15,37 km)

- I. směr: od Trmice do Sezemice

celková délka úseku trati: 11,6 km

mapový list č. 22

Počátek trasy je veden po neporušené živičné komunikaci a má jednoduchou obtížnost (4,4 km), následuje úsek po rozbité polní cestě s mírně těžkou obtížností (1,2 km), další úsek s jednoduchou obtížností vede po neporušené živičné komunikaci (1,0 km), živici v následném úseku vystřídá štěrková cesta s výtluky a občas vyjetými koleji, obtížnost zůstává beze změn (1,7 km) a poslední úsek má živičný povrch bez výtluků a jednoduchou obtížnost (3,3 km).

- II. směr: od Bystřan do Teplic

celková délka úseku trati: 3,77 km

mapový list č. 16

Počátek trasy je veden po neporušené živičné komunikaci a má jednoduchou obtížnost (0,95 km), následuje úsek po panelové cestě bez závad s těžkou obtížností (0,26 km) a poslední úsek je po neporušené živičné komunikaci s mírně těžkou obtížností (2,56 km).

Číslo cyklistické trasy: 3072

Trasa: Dlouhá Louka– Flájská obora - Litvínov

celková délka úseku trati: 19,74 km

Průzkum byl proveden pouze v určitém úseku (19,3 km)

- I. směr: od Dlouhé Louky do Litvínova

celková délka úseku trati: 19,3 km

mapový list č. 12

První část úseku je vedena po šterkové cestě bez zjevných závad a má obtížnost střední (11,7 km), další část úseku po živičné vozovce bez výtluků má mírně těžkou až střední obtížnost (3,4 km) a poslední úsek vede po živičné komunikaci bez výtluků s jednoduchou obtížností, v této části se nachází rozpadlý most, kde vstup je pouze na vlastní nebezpečí (4,2 km).

Na počátku trasy chybí značení.

Číslo cyklistické trasy: 3073

Trasa: Mariánské Radčice - Loučná

celková délka úseku trati: 6,32 km

Průzkum trasy nebyl proveden.

Číslo cyklistické trasy: 3074

Trasa: Ústí nad Labem – Habrovice - Liboňov

celková délka úseku trati: 20,75 km

Průzkum byl proveden pouze v určitých úsecích (km)

I. směr: průjezd Ústím nad Labem

celková délka úseku trati: 3,90 km

mapový list č. 19*

Počáteční část sledovaného úseku trati vede po živičné neporušené komunikaci a má středně těžkou obtížnost (0,6 km), následující část je vedena po šterkové cestě s výtluky a vyjetými koleji se shodnou obtížností (0,8 km), následuje úsek po neporušené panelové vozovce s jednoduchou obtížností (0,4 km), další úsek má šterkový povrch s výtluky jednoduchou obtížností (0,7 km) a poslední část je shodná s předchozí co do obtížnosti a vede po živičné vozovce s výtluky (1,4 km).

II. směr: z Habrovice do Telnice

celková délka úseku trati: 6,41 km

mapový list č. 19*

První část trasy je vedena po rozbité šterkové komunikaci s jednoduchou obtížností (0,7 km), následuje část po neporušené živičné komunikaci s jednoduchou obtížností (2,4 km), další úsek je po šterku s výtluky a shodnou obtížností (0,8 km) a poslední část je po lesní cestě bez závad s jednoduchou obtížností (2,5 km).

III. směr: od Telnice do Varvažova

celková délka úseku trati: 1,25 km

mapový list č. 19*

Prověřovaná trasa je po celém svém úseku v středně těžké obtížnosti a má značně poškozený šterkový povrch (1,25 km).

- IV. směr: z Varvažova do Liboňova
celková délka úseku trati: 5,6 km
mapový list č. 19*

Počáteční úsek má těžkou obtížnost a vede po šterkové komunikaci s výtluky (1,0 km), následuje úsek po neporušené živičné komunikaci se středně těžkou obtížností (0,8 km) a poslední úsek je polesní cestě bez závad se středně těžkou obtížností (3,8 km)

Číslo cyklistické trasy: 3076

Trasa: Jetřichovice – Růžová – Labská Stráň
celková délka úseku trati: 13,00 km

Průzkum byl proveden pouze v určitých úsecích (5,5 km)

- I. směr: od Jetřichovic po Kamenické Stráně
celková délka úseku trati: 4,0 km
mapový list č. 37

Počáteční část sledovaného úseku trati vede po šterkové neporušené komunikaci a má mírně těžkou obtížnost (2,3 km), prostřední část je vedena po šterkové cestě s výtluky a v těžko sjízdném terénu, kdy cca v polovině úseku jsou schody a je nutno kolo nést (1,6 km) a poslední část je shodná s první co do obtížnosti a do stavu povrchu (0,1 km).

- II. směr: průjezd Arnolticemi
celková délka úseku trati: 1,5 km
mapový list č. 32

První část trasy je vedena po rozbité polní cestě s mírně těžkou obtížností (0,4 km) a druhá část je po živičné vozovce bez výtluků s jednoduchou obtížností (1,1 km).

Číslo cyklistické trasy: 3077

Trasa: Kalek – Blatno – Chomutov (ZOO)
celková délka úseku trati: 19,39 km

Průzkum byl proveden pouze v určitých úsecích (5,0 km)

- I. směr: od veřejné komunikace na Radenov za Blatno
celková délka úseku trati: 3,2 km
mapový list č. 4

První úsek vede po živičné vozovce s výtluky s mírně těžkou obtížností (1,0 km), další část úseku vedoucí přes Blatno je jednoduché obtížnosti po živičné vozovce s výtluky (0,4 km) a další sledovaný úsek je po živičné komunikaci bez výtluků při jednoduché obtížnosti (1,8 km).

II. směr: od okraje města Chomutov do středu

celková délka úseku trati: 1,8 km

mapový list č. 6*

Celý úsek vede po živičné vozovce bez výtluků s jednoduchou obtížností (1,8 km).

Číslo cyklistické trasy: 3078

Trasa: Načetín – Druhý mlýn - Chomutov

celková délka úseku trati: 20,17 km

Průzkum byl proveden pouze v určitém úseku (11,8 km)

I. směr: od Jindřichovi Vsi směrem na Dolský Mlýn

celková délka trati: 11,8 km

mapový list č. 3

První část trasy vede po šterkové cestě bez závad a je středně obtížná (10,5 km) a druhý úsek, vede po bezzávadné šterkové vozovce s mírně těžkou obtížností (1,3 km).

Číslo cyklistické trasy: 3079

Trasa: Hora Sv. Šebestiána – První Mlýn – Blatno – Bolehoř –
Rudolfce v Horách

celková délka úseku trati: 25,54 km

Průzkum byl proveden pouze v určitých úsecích (13,1 km)

I. směr: od Hory Svatého Šebestiána po Druhý Dolský Mlýn

celková délka trati: 9,9 km

mapový list č. 3

První část vede po živičné komunikaci bez závad se střední obtížností (0,7 km), druhý úsek je po vozovce se šterkovým povrchem bez závad při mírně těžké obtížnosti (1,8 km), další úsek se střední obtížností vede po šterkové cestě s výtluky (6,1 km) a poslední úsek vede po bezzávadné šterkové vozovce s mírně těžkou obtížností (1,3 km).

II. směr: od Bečova přes Blatno směrem k Šerchovu

celková délka úseku trati: 3,2 km

mapový list č. 4

První část úseku vede po živičné vozovce bez výtluků s jednoduchou obtížností (1,0 km), další část úseku vedoucí přes Blatno je jednoduché obtížnosti po živičné vozovce s výtluky (0,4 km) a další sledovaný úsek je po živičné komunikaci bez výtluků při jednoduché obtížnosti (1,8 km).

Číslo cyklistické trasy: 3080

Trasa: Místo - Celná, Málkov – Spořice – Březno - Vikletice

celková délka úseku trati: 29,34 km

Průzkum byl proveden pouze v určitém úseku (12,6 km)

I. směr: od Málkova do Droužkovic

celková délka úseku trati: 12,6 km

mapový list č. 6

První úsek s jednoduchou obtížností vede po živičné komunikaci bez výtluků (0,5 km), následuje úsek se střední obtížností po šterkové vozovce bez výtluků (0,5 km), následující část trasy je středně obtížná po živičné komunikaci s výtluky (1,3 km), dále byl prozkoumán úsek po živičné komunikaci s výtluky se stále jednoduchou obtížností (2,1 km), následující úsek vede po živičném povrchu bez výtluků s obtížností shodnou s předchozím úsekem (4,8 km), následný úsek vede po hlinitošterkové cestě s výtluky s jednoduchou obtížností (1,6 km), další část vede po panelové cestě a má jednoduchou obtížnost (0,5 km) a poslední úsek přejde na živičnou vozovku bez výtluků s jednoduchou obtížností (1,3 km).

Číslo cyklistické trasy: 3081

Trasa: Hora Sv. Šebestiána – Nový Dům - Zákoutí – Rudolice v Horách

celková délka úseku trati: 20,70 km

Průzkum byl proveden pouze v určitých úsecích (17,2 km)

I. směr: od Hory Svatého Šebestiána (rozcestník na č. 3079) směrem k Zákoutí

celková délka trati: 10,8 km

mapový list č. 3

První část vede po živičné komunikaci bez závad se střední obtížností (0,7 km), druhý úsek je po vozovce se šterkovým povrchem bez závad při mírně těžké obtížnosti (1,8 km), další část trasy je po šterkové vozovce z počátku s výtluky poté bez se střední obtížností až k rozcestníku s cyklotrasou č. 3078 (6,2 km) a poslední část vede po šterkové cestě bez výtluků s mírně těžkou obtížností (2,1 km).

II. směr: od Zákoutí k veřejné komunikaci na Malý Háj

celková délka úseku trati: 6,4 km

mapový list č.4

Počáteční úsek je po živičné komunikaci se značnými výtluky s mírně až středně těžkou obtížností (3,5 km), další část vede po veřejné komunikaci s živičným povrchem bez výtluků s jednoduchou obtížností (0,3 km), následující část trasy vede po živičném povrchu s výtluky se střední obtížností (2,6 km).

Číslo cyklistické trasy: 3082

Trasa: Kalek – Boleboř - Jirkov

celková délka úseku trati: 13,76 km

Průzkum trasy byl proveden pouze v určitém úseku (1,15 km)

I. směr: průjezd Kalkem

celková délka úseku trati: 1,15 km

mapový list č. 4

Celý úsek vede po šterkové vozovce bez výtluků s mírně těžkou obtížností (1,15 km).

Číslo cyklistické trasy: 3083

Trasa: Duchcov – Oldřichov – Řetenice - Teplice

celková délka úseku trati: 13,45 km

Průzkum trasy byl proveden pouze v určitém úseku (7,99 km)

I. směr: od Duchcova do Jeníkova

celková délka úseku trati: 1,84 km

mapový list č. 16

Celý úsek vede po živičné vozovce bez výtluků s lehkou obtížností (1,84 km).

II. směr: od Újezdečka do Řetenic

celková délka úseku trati: 1,37 km

mapový list č. 16

Celý úsek vede po živičné vozovce bez výtluků s lehkou obtížností (1,37 km).

III. směr: od Řetenic do Teplic

celková délka úseku trati: 4,78 km

mapový list č. 16

Celý úsek vede po živičné vozovce bez výtluků s lehkou obtížností (4,78 km).

Číslo cyklistické trasy: 3084

Trasa: Mnichov – Žežice – Ústí nad Labem

celková délka úseku trati: 10,04 km

Průzkum byl proveden pouze v určitém úseku (4,7 km)

I. směr: od obce Žežice do města Ústí nad Labem, část Krásné Březno

celková délka úseku trati: 4,7 km

mapový list č. 23

Počáteční část sledovaného úseku trati vede po nerovné lesní cestě s vyjetými kolejiemi a nerovnostmi a má střední až těžkou obtížnost (1,0 km), další část vede po živičné komunikaci s výtluky a se střední obtížností (0,8 km), následuje úsek po neporušené živičné komunikaci v mírně těžké obtížnosti (1,55 km), další úsek je tvořen šterkovou a panelovou vozovkou v různé kombinaci se značně poškozeným povrchem a mírně těžkou obtížností (0,45 km), následuje úsek po louce s nerovným terénem a těžší obtížností (0,2 km) a poslední úsek je po živičné komunikaci s výtluky a při značném převýšení (0,7 km).

V některých úsecích je trasa špatně značená. Doporučení z průzkumu je vést poslední úsek trasy jinudy, např. okolo zoologické zahrady.

Číslo cyklistické trasy: 3087

Trasa: Unčín – Krupka – Dubí – trasa 3010

celková délka úseku trati: 15,60 km

Průzkum trasy byl proveden pouze na určitém úseku (7,0 km).

I. směr: od Unčína k hájovně východně od Dubí

celková délka úseku trati: 7,0 km

mapový list č. 15

Celá část trasy má středně těžkou obtížnost a vede po neporušené živičné komunikaci (7,0 km).

Číslo cyklistické trasy: 3089

Trasa: Horní Lom – Meziboří – Dlouhá Louka

celková délka úseku trati: 11,94 km

Průzkum byl proveden pouze v určitém úseku (4,2 km)

I. směr: od Meziboří do Litvínova

celková délka úseku trati: 2,6 km

mapový list č. 12

Celá část prověřeného úseku vede po živičné komunikaci bez výtluků, která slouží zároveň jako Naučná stezka a má mírnou obtížnost, pouze v prostřední části střední (2,6 km).

Na počátku trasy je dostupná pitná voda.

- II. směr: od počátku souběhu s č. 3072 do Dlouhé Louky

celková délka úseku trati: 1,6 km

mapový list č. 12

Celá část úseku je vedena po šterkové cestě bez zjevných závad a má obtížnost střední (1,6 km),

Číslo cyklistické trasy: 3090

Trasa: Ústí nad Labem – Hostovice – Chvalov – Dolní Zálezly (žst.)

celková délka úseku trati: 12,08 km

Průzkum byl proveden pouze v určitých úsecích (5,6 km)

- I. směr: od středu města Ústí nad Labem do Hostovic

celková délka úseku trati: 3,2 km

mapový list č. 23

Počáteční úsek vede po neporušené živičné komunikaci s mírně těžkou obtížností (1,0 km), další část je po poškozené panelové vozovce s mírně těžkou obtížností (0,45 km), následuje úsek po velmi rozbité živičné komunikaci a se střední obtížností (1,25 km), a poslední část je vedena po neporušené živičné komunikaci a má mírně těžkou obtížnost (0,5 km).

- II. směr: od Újezdu po veřejnou komunikaci Milbohov - Hostovice

celková délka úseku trati: 0,8 km

mapový list č. 23

Celý sledovaný úsek trati vede po živičné komunikaci bez výtluků a má střední obtížnost (0,8 km).

- III. směr: od Chvalova do Dolních Zálezlů

celková délka úseku trati: 1,6 km

mapový list č. 23

První část v mírně těžké obtížnosti má značně poškozený živičný povrch (0,5 km), v další části je povrch dlážděný a poškozený a má středně těžkou obtížnost (0,1 km), následující je po chodníku s živičným povrchem a se shodnou obtížností (0,7 km) a poslední část je po neporušené živičné vozovce (0,43 km).

Číslo cyklistické trasy: 3091

Trasa: Ústí nad Labem – Dolní Zálezly – Dubice – Radejčín (žst)

celková délka úseku trati: 14,59 km

Průzkum byl proveden pouze v určitém úseku (8,2 km)

I. směr: od Vaňova do Moravan

celková délka úseku trati: 8,2 km

Sledovaný úsek cyklotrasy zahajuje panelová značně poškozená vozovka s mírně těžkou obtížností (0,2 km), následuje úsek po živičné vozovce s výtluky a při střední obtížnosti (1,1 km), dále vede trasa po lesní pěšině s velmi těžkou obtížností (3,35 km), další úsek je po neporušené živičné komunikaci při obtížnosti mírně těžké (1,35 km), následující úsek je po neporušené zámkové dlažbě při nezměněné obtížnosti (0,2 km), další úsek je shodné obtížnosti a má živičný povrch bez výtluků (1,2 km), a poslední úsek je po živičné komunikaci s výtluky v mírně těžké obtížnosti (0,8 km).

Číslo cyklistické trasy: 3092

Trasa: Chvalov – Stebno - Dubice

celková délka úseku trati: 4,63 km

Průzkum trasy nebyl proveden.

Neznačené trasy

A. směr: od Jilmové směrem na Vejprty

celková délka úseku trati: 7,9 km

mapový list č. 1

Prvních několik kilometrů vede po šterkové prašné cestě s výtluky v menší a střední obtížnosti (3,8 km), střední část při menší obtížnosti vede po živičné komunikaci bez závad (0,8 km) a poslední část projížděného úseku vede po prašné cestě se značně vyjetými koleji, pro které je tento úsek dost obtížný a při projíždění byl na trase spadlý lyžařský vlek (3,3 km).

B. směr: od obce Vičice do Žatce

celková délka úseku trati: 11,5 km

mapový list č.7

Počáteční úsek sledované trasy je po šterkovém povrchu bez poškození s mírně těžkou obtížností (1,3 km), další část vede po živičné komunikaci bez výtluků s jednoduchou obtížností (0,6 km), následující část je po šterkové vozovce s výtluky se střední obtížností (0,4 km), poté následuje úsek po šterkové vozovce bez výtluků s obtížností shodnou s předešlým úsekem (1,5 km), další úsek je po panelové cestě bez výtluků s mírně těžkou obtížností (0,8 km), úsek navazující je po šterkové cestě bez výtluků s jednoduchou obtížností (5,5 km) a poslední část trasy je po živičné vozovce bez výtluků (1,4 km). Po celém tomto úseku je špatné značení.

2.3 Výsledky průzkumů

Po provedení detailního průzkumu cyklotras Ústeckého kraje v terénu byly jednotlivé výsledky zpracovány a použity jako podklad k další činnosti. Průzkumy byly prováděny na části trasách nevedoucích po komunikacích II. a III. tříd. Trasy vedoucí po silnicích II. a III. třídy byly projety pouze automobily. A protože jejich správa a údržba je prováděna prostřednictvím společnosti Správa a údržba silnic Ústeckého kraje, není v této studii uváděna finanční částka na opravu a údržbu tras vedených po těchto komunikacích.

Při průzkumech bylo poukázáno na mnohé nedostatky, z nichž mezi často opakované lze zařadit především následující:

- Na cyklotrasách není dostatečné cyklistické značení, na některých chybí úplně
- Skutečné vedení tras v terénu je odlišné od mapových podkladů
- Na trasách jsou různé vodorovné překážky jako např. ohradníky pro dobytek nebo vrata do původní továrny apod.



- Trasa vedena neprůjezdným terénem (vysoké rákosí)



- Nejsou osazeny dopravní značky pro motoristy, které by je informovaly o cyklotrase vedoucí přes silnici

Výše uvedené chyby se neopakovaly na všech trasách, ale pouze na některých nebo jen na určitých úsecích.

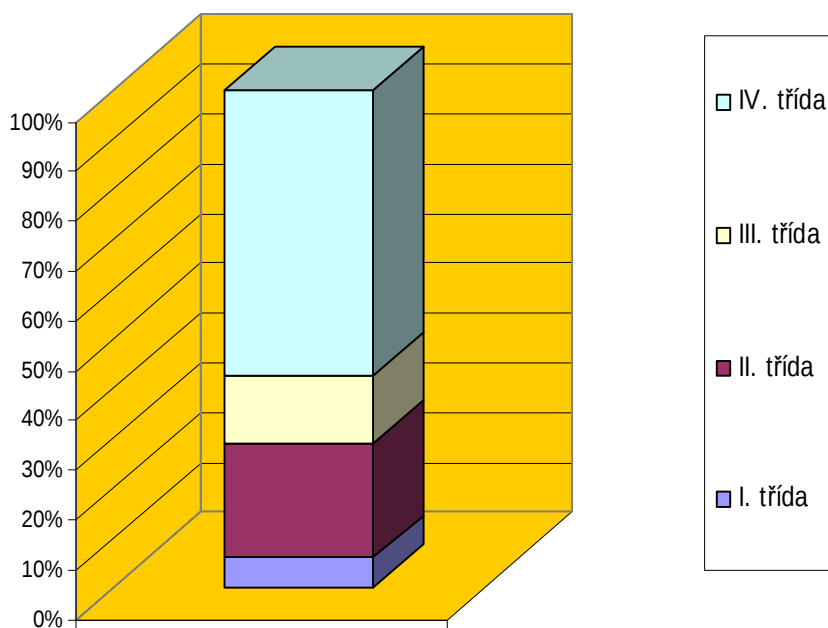
Průzkumníci zaznamenávali druhy a stavy povrchů a po shrnutí veškerých podkladů vyplývá, že více jak polovina cyklotras vede po neporušených površích. Pro povrchy s výtluky,

poškozením či jinak nevhodným stavem pro cykloturistiku je podrobně zpracována v kapitole 7. *Ekonomická část* finanční náročnost pro odstranění těchto nedostatků.

Výsledky průzkumu jsou ve zjednodušené formě shrnuty do tabulek, kde je podrobně popsána kilometráž, druh a stav povrchu, obtížnost a případné jiné závady. V tabulkách je rovněž vyčíslena cena za opravu stávajících poškozených tras, případně cena za nové úseky (cyklotrasa č. 2, 23 a 36). Tyto tabulky tvoří přílohu č. 2 kapitoly č. 11.

2.4 Analýza stávajícího stavu cyklodopravy

Cyklodoprava se v dnešní době stává stále oblíbenější doprava. Vzhledem ke značně kopcovitému terénu většiny území Ústeckého kraje je zde kolo využíváno především pro volnočasové aktivity. V určitých úsecích a oblastech je rovněž využíváno k dopravě do zaměstnání, do škol či za zábavou. S rozvojem cyklosportu dochází k budování nových a nových tras pro cyklistiku. V dnešní době je na území kraje evidováno bezmála 1.572 km cyklotras a cyklostezek, kdy poměrové rozdělení do jednotlivých tříd podle významu je patrné z následujícího grafu.



2.4.1 Vedení tras

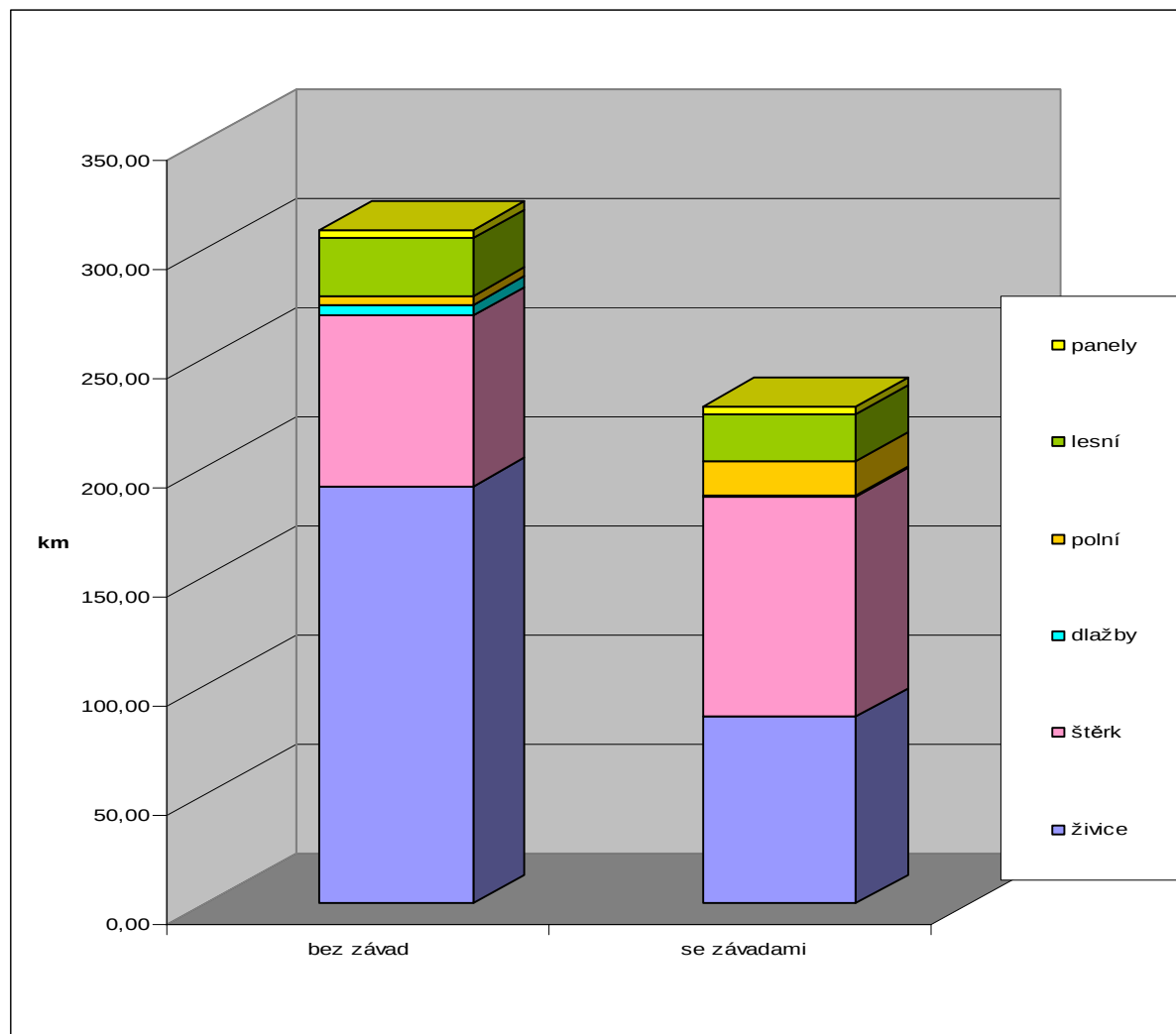
Z výsledků průzkumů prováděných v počáteční fázi zpracovávání této studie byly zpracovány tabulky, kde jsou v km uvedeny délky jednotlivých povrchů podle třídy cyklotrasy. Povrchy jsou dále rozděleny dle výskytu závad.

Ze zpracování podrobných průzkumů v terénu vyplývá, že po komunikacích II. a III. třídy jsou vedeny zhruba dvě třetiny cyklotras a jedna třetina je vedena po místních komunikacích, lesních a polních cestách, po lesních vozovkách apod. Rozbor poškození povrchů stávajících cyklostezek a cyklotras je zřejmý z tabulky a grafu. Konkrétní rozbor po jednotlivých třídách a trasách je v tabulkách v příloze č. 3 kapitoly č. 11.

Vzhledem ke skutečnosti, že silnice II. a III. třídy spravuje společnost Správa a údržba silnic Ústeckého kraje, nejsou prováděny rozbor poruch povrchů cyklotras na těchto silnicích. Vyčíslení kilometráže je provedeno pouze u částí cyklostezek, které nevedou po silnicích II. a III. třídy.

Celková délka stávajících značených cyklotras v Ústeckém kraji		1 571,86 km
Cyklotrasy vedené po silnicích II. a III. třídy		1 035,53 km
Cyklotrasy vedené mimo silnice II a III. třídy		536,33 km
Z toho bez závad (v grafu sloupec č. 1)		308,66 km
- živice		190,83 km
- štěrk		78,36 km
- dlažba		2,20 km
- zámková dlažba		2,68 km
- polní		4,20 km
- lesní		26,39 km
- panely		4,00 km
Z toho se závadami (v grafu sloupec č. 2)		227,67 km
- živice		85,45 km
- štěrk		100,77 km
- dlažba		0,76 km
- zámková dlažba		0,00 km
- polní		15,61 km
- lesní		21,43 km
- panely		3,65 km

Graf poměru cyklotras vedoucích mimo silnice II. a III. třídy bez závad a se závadami v ohledem na druh povrchu vozovky.



3. Podklady pro návrhy tras

3.1 Pamětihodnosti a zajímavosti Ústeckého kraje

Vzhledem ke značné členitosti a turistické různorodosti Ústeckého kraje bylo nutné plánovat cyklotrasy a cyklostezky se zvýšenou pečlivostí tak, aby byly uspokojeny potřeby široké cyklistické veřejnosti v oblasti sportovní, odpočinkové a poznávací.

Protože se v Ústeckém kraji nachází mnoho historických, technických a přírodních památek a zajímavostí, které k dnešnímu dni nejsou dostupné bezpečnou cyklistickou dopravou, byla snaha při plánování nových tras jejich zpřístupnění i cykloturistům.

Seznam pamětihodností je sestaven po jednotlivých regionech v členění uvedeném níže:

- **Hrady a hradní zříceniny**
- **Zámky Ústeckého kraje, přístupné veřejnosti**
- **Městské památkové rezervace**
- **Rozhledny**
- **Zoologické zahrady**

Chomutovsko

Hasištejn

Ve 14. století byl západně od Chomutova jako hrad královský vystavěn hrad Hasištejn. Obývaný nebyl od 17. století a postupně se měnil na zříceninu. V 19. století byl hrad zpřístupněn turistům a byla vybudována i restaurace, která o cca 100 let později vyhořela. V poslední době je hrad postupně znovu obnovován. Na návštěvníky zapůsobí především mohutná válcová věž, která je přístupná jako rozhledna, gotická kaple a monumentální podzemní prostory.

Egerberk

V malebné krajině nad řekou Ohře byl založen ve 13. století gotický hrad, který v 16. století přestal být udržován a v 17. století se změnil ve zříceninu.

Pernštejn

Na zalesněném kopci nad stejnojmennou obcí se nachází zřícenina hradu, ze kterého se zachovala část válcové věže a zbytky hradního paláce.

Šumburk

Pěkný rozhled na Doupovské hory a na Klínovec je ze zříceniny hradu, ze kterého se zachoval zbytek obytné hranolové věže a části hradebních zdí se zbytky bašt a bran.

Červený Hrádek

V letech 1655 – 1675 byl na místě původního renesančního zámku, který byl značně poškozen v době třicetileté války, vystaven nový barokní čtyřkřídlý zámek. V 18. století byl kolem zámku vytvořen park.

Klášterec nad Ohří

Původně renesanční zámek, romanticky upravený ve stylu anglické pseudogotiky vznikl přestavbou renesanční tvrze ze 16. století. V přízemí zámku jsou původní renesanční pokoje, zdobené štukem. V interiérech si lze prohlédnout bohatou sbírku porcelánu a seznámit se s historií jeho výroby v Čechách.

Kadaň

Město bylo založeno ve 2. pol. 13. století králem Přemyslem Otakarem II. při starší osadě na brodu přes řeku Ohří. Kadaň tvoří jedinečný památkový celek, kde je dochován královský městský hrad a téměř souvislé opevnění s Mikulovickou bránou, dominantou náměstí je původní gotická radnice s vysokou jehlancovou věží a barokní kostel Povýšení sv. Kříže. Západně od města je klášter Františkánů.

Hasištejn u Kadaně

Původně hrad ze 14. století byl po zpusnutí ve století 19. opraven. Z bývalé palácové budovy byla udělána restaurace a nejvyšší věž byla upravena na rozhlednu.

Klínovec

Nejvyšší hora Krušných hor Klínovec se nachází asi 5 km vzdušnou čarou severovýchodně od Jáchymova. V roce 1884 na něm byla vybudována kamenná, 17 m vysoká rozhledna. K původně osamoceně stojící věži byly postupně přistavovány další budovy, až vznikla dnešní podoba horského hotelu. Na vrchol Klínovce vede z Jáchymova sedačková lanovka.

Podkrušnohorský zoopark Chomutov

Podkrušnohorský zoopark je se svojí rozlohou 112 ha největší zoopark v naší republice a zároveň nejmladší. Chomutovský zoopark byl založen v roce 1975. Celý areál je vybudován v přírodním duchu a hostí velké množství volně žijících živočichů – od ptáků přes hmyz až po savce. Součástí areálu je sad kaštanovníku jedlého, který 17. století založili jezuité. Zoopark je rozdělen na dvě části. Klasická část nabízí výběhy zvířat Evropy a Asie. Druhou částí zooparku je velký výběh Eurosafari. V zooparku jezdí motorový vláček Lokálka Amálka, ve kterém podává výklad o zvířatech průvodce. Děti si mohou užít v tzv. Dětské zoo – hřišti s lanovkou, čtyřmetrovou pavučinou, houpačkami či točícím sudem.

Vstup do areálu s kolem nebo na kolečkových bruslích je zakázáno. U spodní pokladny je stojan na kola.

Mostecko

Jezeří

Původně středověký hrad Eisenberg byl v roce 1549 přestavěn na renesanční zámek. Po té byl upravován na barokní, ale v době třicetileté války vyhořel. Konečná podoba mu byla dána začátkem 18. století a poté byl využíván jako lovecký zámek. Součástí areálu bylo unikátní arboretum s mnoha druhy exotických dřevin, které však bylo z části zničeno těžbou hnědého uhlí. V severní části se nachází náznaková expozice interiéru 19. století.

Litvínov

Je postaven na místě středověké tvrze, doložené počátkem 16. století. V průběhu 19. století byl upravován. Čtyřkřídlá patrová budova okolo čtvercového nádvoří. Zahradní průčelí má šestiosý dvoupatrový rizalit s mansardovou střechou. Za zámkem je volně přístupný park s několika vzácnějšími dřevinami.

Hněvín

Na místě dnešní rozhledny stál nejprve středověký hrad, který byl zbořen. První rozhledna tu byla postavena roku 1889. Byla to však jednoduchá dřevěná věž, která se již za rok zřítíla. Dnešní kamenná rozhledna s přílehlou restaurací vyrostla na konci 19. století. Z věže je výhled na město Most, na masiv Krušných hor a České středohoří.

Hora Svaté Kateřiny

16-ti metrová věž z roku 1902 se nachází v obci Hora Svaté Kateřiny na místě zvaném Růžový vrch v Krušných horách severně od Mostu u hranic s Německem. Ve vstupním prostoru rozhledny je otevřena stálá expozice fotografických prací. Na rozhledně je umístěna kamera, která sleduje aktuální počasí.

Krásný Dvůr

Rozhledna se nachází na nejvyšším místě parku u zámku Krásný Dvůr. Počítá se mezi nejstarší rozhledny v ČR. Krásný Dvůr vznikl někdy ve 14. století. Má podobu novogotického templu s vícehranným půdorysem a s mnoha bohatě zdobenými opěrami. Na vyhlídkový ochoz, plnící funkci rozhledny, se dalo vylézt po jednom ze dvou točitých schodišť, která jsou dnes značně zchátralá. Snad právě proto je rozhledna uzavřena,

Lounsko

Divice

Z roku 1318 pochází tvrz v Divicích s charakteristickou mohutnou čtyřpatrovou věží. Uvnitř jsou patrné zbytky gotické freskové malby z konce 15. století i erby držitelů tvrze a spřízněných rodů. Z období renesanční přestavby po roce 1560 jsou fragmenty sgrafitové omítky.

Nový Hrad

Pozdně gotická stavba se třemi nádvořími byla založena v 15. století. Její dominantou je vysoká hranolovitá věž. Barokní přestavbu objektu na pohodlnější zámecké sídlo inicioval po roce 1670 Gustav Adolf z Warensbachu, který zadal štukovou výzdobu reprezentačních místností i kaple předním italským mistrům. Kromě jiného zde vybudoval i unikátní podzemní stáje pod druhým nádvořím, po letech zapomenuté a náhodně objevené až v roce 1818.

Petrohrad

Jako správa panství byl založen kolem roku 1360 hrad Petrohrad a sloužil až do poloviny 16. století. Od konce 16. století nebyl obýván a začal rychle chátrat. Roku 1651 byla na zříceninách postavena okrouhlá barokní kaple, která je dnes nejvýraznější stavbou v areálu, a při romantických úpravách v 19. stol. byly hradní pozůstatky poškozeny především vytvořením umělé zříceniny v nejvyšším bodě staveniště. Od hradu je překrásný výhled na Doupovské a Krušné hory a České středohoří.

Pravda

Zřícenina hradu, jehož podoba z přelomu 15. a 16. stol. bývá označována za spojovací článek mezi gotickými hrady a barokními pevnostmi se nachází na zalesněném vrchu u Domoušic. Hrad stával na vápencovém ostrohu vysokém 491 m.

Žerotín

V horní části obce Žerotín, kterou procházela stará zemská silnice byl ve třetí čtvrtině 13. století založen hrad Žerotín. Dodnes se zachovaly nevelké, ale zajímavé zbytky gotického hradního paláce s renesanční omítkou se zbytky psaníčkového sgrafita. Hrad byl zničen za třicetileté války.

Krásný Dvůr

Původní renesanční panský dům v Krásném dvoře vznikl krátce před rokem 1573, který byl později přestaven na zámek ve stylu vrcholného baroka. Na trojkřídlý zámek plynule navazují nízká hospodářská stavení, která spolu s bránou s mřížovými vraty celý areál s poměrně velkým čestným dvorem uzavírají. Koncem 18. století byla přeměněna obora v hodnotný anglický park s půvabnými ozdobnými stavbami. Zámecké interiéry, upravené rovněž na konci 18. století, jsou zařízeny historickým nábytkem a vyzdobené sbírkami obrazů a porcelánu.

Líčkov

Původně gotický hrad ze 14. stol., z něhož se dochovala válcová věž v průčelí, byl v 16. stol. přeměněn na renesanční zámek a v 17. stol. barokně přestaven. Dnešní podoba zámku s krásnou rokokově dekorovanou vstupní branou pochází z 18. století. Návštěvníci si zde kromě zámeckých interiérů a kaple sv. Anny mohou prohlédnout i galerii s obrazy známého portrétisty Oskara Brázdy.

Peruc

Zámek se nachází na místě gotické tvrze. Poprvé je zmiňována již ve 12. stol. Mimo jiné zde byli majiteli i Pětipesští (proslulí lapkové). V roce 1673 koupil Peruc Jan Jetřich z Ledeburu, jehož potomci zde sídlili do roku 1798. Za Ledeburů byl zbudován zámek. Sochařská výzdoba zámku pochází z dílny Ignáce Platzera z doby kolem roku 1770. V té době byl také založen zámecký park. Od roku 1814 pak vlastnili Peruc Thunové. Zámek v Peruci byl Thunům, kteří museli z Čech odejít, zabaven po II. světové válce. Od roku 1945 do roku 1963 byl v majetku Okresního národního výboru v Lounech. V roce 1963 byl bezplatně převeden do majetku Národního muzea v Praze a od 27. října 1994 je majitelem zámku obec Peruc.

Žatec

Před r. 1249 bylo založeno královské město s hradem. Ještě na poč. 15. stol. patřil Žatec mezi jedno z největších českých měst, jehož rozvoj souvisel zejména s pěstováním chmele a pivovarnictvím. Hrad zaniklý v 17. stol. byl r. 1802 přebudován na pivovar, je zde dochována řada domů gotického založení a fragmenty opevnění s Kněžskou bránou. Dominantou města je radnice a původně románský kostel Nanebevzetí Panny Marie, který je dnes převážně gotický s barokním věžovým průčelím.

Ejemova chata s rozhlednou

Chata s rozhlednou stojící na Stříbrníku, někdy též zvaném Červený vrch byla postavena roku 1911. Z rozhledny je možno vidět Louny, Doupovské a Krušné hory s Klínovcem. K severu je možno pozorovat vrcholky Českého středohoří a na východě výhled uzavírá hrad Hazmburk.

Kostelní vrch

27 metrů vysoká věž se třemi vyhlídkovými úrovněmi, dřevěným ochozem v polovině výšky věže, velkou terasou na vrcholu a malou věžičkou na špičce stavby, to je tvarově unikátní rozhledna, které je různě nazývána - rozhledna Na Výhledech, na Kostelním vrchu, Schillerova rozhledna nebo prostě rozhledna v Kryrech. Rozhledna byla vybudována v letech

1905-1906 a v roce 2000 zrekonstruována. Z rozhledny je krásný výhled na nejvyšší horu Krušných hor Klínovec i na České středohoří s Milešovkou.

Teplicko

Doubravská hora

Pozdně gotický hrad s řadou bateriových věží byl vystavěn po roce 1478 v místech dřívějšího opevnění. Hrad měl původně osm okrouhlých věží, ze kterých se dochovaly dvě a stejný počet trosek. Ruiny byly v 19. století romanticky upraveny včetně hostince v novogotickém slohu. Odstrašujícím příkladem jsou přístavby ze 70. let 20. století, které zde bez vědomí památkářů prováděl teplický Svazarm.

Kostomlaty pod Milešovkou

Rozsáhlé zříceniny gotického hradu ze zač. 14. stol., nesprávně označovaného také jako Sukoslav, se nachází nad obcí Kostomlaty pod Milešovkou. Hrad Kostomlaty byl jednou z prvních zřícenin, zapojených do romantického cestovního ruchu; věž byla ukončena charakteristickou stříškou a uprostřed hradeb byla ještě po 2. světové válce výletní restaurace.

Krupka

Zřícenina hradu Krupka se vypíná nad stejnojmenným městečkem. Hrad byl založen v souvislosti s objevením nalezišť cínových rud na poč. 14. stol. Na počátku 30-leté války opuštěn a rychle zpustl. Zdivo bylo již v průběhu 17. století rozebíráno na stavební kámen, přímo v areálu byla r. 1695 vystavěna budova horního úřadu, později přeměněná ve výletní restauraci.

Kyšperk

Z hradu Kyšperk, který byl postaven ve 14. století, se dochovala jen jedna věž, sklepy a zbytky hradeb. V roce 1526 hrad vyhořel a postupně se změnil ve zříceninu.

Osek

Hrad založen roku 1255 rodem Hradišiců, dokončen v 70. letech 13. století, kaple přistavěna na počátku 14. století. Je to jedna z nejrozsáhlejších hradních zřícenin v Čechách. Z horního hradu je zachována vysoká hranolová obytná věž, obvodové zdi kaple, další hranolová a válcová věž při bráně. Z dolního hradu jsou zachovány zbytky vnějších hradeb a mohutná válcová věž, upravená v 19. století na rozhlednu.

Duchcov

Ze středověké románské tvrze vznikl přestavbami renesanční i barokní zámek s klasicistní úpravou fasády z počátku 19. století. Areál zámku, ozdobený sochami Matyáše Brauna, tvoří dominantu města. Zámek proslul pobytem Giacomo Tasanovy, který zde na sklonku života tvořil a kde také zemřel. Jednou ze zajímavostí v interiéru je Valdštejnský sál, vyzdobený nástrojnými freskami a obrazy.

Přírodní rezervace Vlčí důl v Oseku

Přírodní rezervace Vlčí důl se nachází ve východní části Krušných hor poblíž Oseku. Zahrnuje strmé kamenité až skalnaté svahy v údolí Oseckého potoka. Potok zde má charakter horské bystřiny a protéká četnými kaskádami, které jsou střídány menšími tůňkami. Rezervace je určena k ochraně letitého porostu buku lesního ve stáří mnohdy téměř 200 let. Les má místy až pralesní charakter s množstvím tzv. doupných stromů, které slouží mnoha ptákům coby hnízdiště. Z ptactva se zde vyskytuje datel černý, strakapud velký, pušník obecný, doupnák, žluvy, kvičaly, jestřáb lesní a další. Lokalita je také útočištěm řady dalších

živočichů například jelena evropského, srnce, prasete divokého a drobnějších jako například veverky, kuny lesní či lišky obecné.

Ústecko

Blansko – Blankenstein

Nad obcí Blansko, která se nachází nedaleko Ústí nad Labem se vypíná stejnojmenná zřícenina hradu, který roku 1401 nechal postavit Václav z Vartenberka na 200 metrů vysoké čedičové skále. Hrad zpustl v průběhu třicetileté války. Z ruin hradu se otevírá pěkná vyhlídka do kraje na okolní krajinu.

Hrad Střekov

Dominantní součástí panoramatu města Ústí nad Labem je zřícenina gotického hradu Střekov, který je situován na strmou skálu. Hrad vystavený roku 1319 plnil funkci celnice a ochrany obchodních cest na řece Labi. Za vlády Lucemburků byl přestaven ve stylu pozdní gotiky. Od počátku 19. století dali Střekovu image romantické hradní zříceniny, jejímž obdivovatelem byl J. W. Goethe i hudební skladatel Richard Wagner, básník K. H. Mácha i malíř Ludwig Adrian Richter. Z hradu je krásný pohled na město, Labské údolí i na nedaleké zalesněné kopce.

Velké Březno

Jedna z posledních staveb typu venkovského feudálního sídla byla vybudována po roce 1841 ve stylu pozdního empíru. Podoba zámku byla radikálně změněna nákladnou přestavbou v letech 1885-1910, která probíhala podle návrhů drážďanského architekta E. Fleischera. Návštěvnický nejpoutavější částí interiéru je hlavní sál v prvním patře a jídelní sál v přízemí hlavní budovy. Zámecký exteriér dotváří krásný, krajinářsky cenný park s četnými druhy zajímavých dřevin.

Erbenova vyhlídka

Malá, jen 8 m vysoká kamenná rozhledna se nachází od roku 1933 na severním okraji Ústí nad Labem, nad městskou částí Dobětice. Po vystoupení všech schodů se naskytne pěkný výhled na vrchy a kopce obklopující Ústí nad Labem, na údolí řeky Labe a na hrad Střekov. Rozhledna byla v roce 2006 opravena a pro zlepšení výhledu byla navýšena.

ZOO Ústí nad Labem

Ústecká zoologická zahrada patří k nejstarším v České republice. Její základy byly položeny již v roce 1908, kdy zde renomovaný ornitolog Heinrich Lumpe zřídil soukromou ptačí rezervaci, kterou postupně rozšiřoval a v roce 1914 zpřístupnil pro veřejnost. Dnes má zahrada 26 hektarů a chová se zde 240 druhů zvířat ve více jak 1500 exemplářích. Malé i velké návštěvníky jistě zaujme cvičení lachtanů, procházka slonů po areálu ZOO a mnoho dalších předváděcích akcí. Ve vyšších polohách zahrady se otevírá krásný výhled na celé město Ústí n.L. a na údolí řeky Labe.

Vstup do areálu s kolem nebo na kolečkových bruslích je zakázáno.

Litoměřicko

Budyně nad Ohří

Původně přemyslovský knížecí dvůr z 12. století byl ve 13. století přestavěn na vodní gotický hrad. Na počátku 20. století byl objekt romanticky upraven. Do dnešního dne se dochovaly

pozdně gotické interiéry i pozoruhodné nástěnné malby ze 16. století v tzv. Zlatém sále. Dnes je zde Jandovo městské muzeum s atraktivní dochovanou alchymistickou dílnou ze 16. století.

Házmburk

Gotický hrad byl vystavěn po roce 1270 v místech pravěkého a raně středověkého hradiště. Hora s dvouvěžovou siluetou, Černá věž okrouhlá a Bílá věž čtverhranná, je významnou dominantou Českého středohoří.

Helfenburk

Nedaleko Úštěku leží zřícenina hradu Helfenburg, který je též nazýván Hrádek. Vystavěl ho Jan z Klinštejna ve 14. století a hrad brzy patřil mezi největší na území severních Čech. Po třicetileté válce se změnil ve zříceninu. Od roku 1967 probíhá systematické úsilí o obnovu hradu. Z vrcholku hradní věže je možno obdivovat okolní krajinu.

Kalich

Na skalnatém vrchu se ve výšce 200 metrů nad obcí Třebušín nacházejí zbytky hradu, postaveného Janem Žižkou z Trocnova. Ze zříceniny hradu je krásný výhled na obce Ploskovice, Býčkovice, řeku Labe, Roudnici n.L. i horu Říp.

Kamýk

Cestu vedoucí do Litoměřic ochraňoval ve své době hrad situovaný na vrcholu čedičové skály. Od přelomu 16. a 17. století se Kamýk proměnil ve zříceninu a život se přenesl na kamýckou tvrz v podhradí. Později byl postaven na jejím místě zámček.

Košťálov

Na čedičový vrch nad Třebenicemi na vrcholové skále se nachází zřícenina stejnojmenného gotického hradu z konce 13. nebo z počátku 14. století. Ze zříceniny je nádherný rozhled po okolní krajině na téměř celé České středohoří.

Levín

Zaniklý hrad na vysokém ostrohu nad Levínskou Olešnicí. Vznikl před r. 1333, zpusťl již po r. 1421 v důsledku připojení panství ke Kumburku. Vystavěn byl zřejmě jako strážný hrad, střežící široké území, které bylo majetkem rodu Michaloviců.

Město Levín je pozoruhodným městečkem s kruhovým kostelem, v jehož zdivu se dochoval starší svorník s „levínským kocourem“, reliéfem lva z třetí čtvrtiny 13. století.

Oltářík – též Hrádek

Zřícenina hradu se nachází na strmé čedičové skále Českého středohoří nad vsí Děkovkou. Oltářík si nechal postavit k ochraně svého majetku husitský hejtman Jakoubek z Vřesovic. Z hradu, který měl převážně vojenský charakter, se do dnešních dní dochovaly části věžovité obytné stavby a zbytek brány.

Oparno

Zříceniny gotického hradu z 1. pol. 14. stol. na konci táhlého hřbetu nad stejnojmennou vsí, nedaleko Lovosic. Hrad byl opuštěn v třicátých letech 16. století. Do dnešních dní se z něho dobře zachovaly obvodové hradby, sklep i obranné příkopy. Z hradu je pěkný výhled do okolí.

Ostrý

Hrad Václava Kuplíře ze Sulejovic byl vystavěn kolem roku 1433 v samém závěru husitských válek u obce Milešov, na strmém čedičovém kopci. Od 16. století hrad postupně pustnul a do dnešní doby se z něho zachovala pouze část brány a malý zbytek okrouhlého stavení. Z hradu je krásný výhled, na Milešovský zámek a Milešovku s observatoří i vyhlídkovou věží.

Rotunda sv. Jiří a sv. Vojtěcha - Říp

V roce 1126 dal kníže Soběslav na památku vítězství nad německým panovníkem Lotharem v bitvě u Chlumce obnovit kapli na Řípu. Románská rotunda s polokruhovou apsidou a válcovou věží je dovršením stavebního vývoje české rotundy. Stavba je vybudována z opracovaných opukových kvádrů, je klenutá a byla pokryta kamennou krytinou spočívající přímo na klenbě.

Roku 1848 se Říp stal místem táborů lidu za národní a sociální práva. Od roku 1963 je Říp s rotundou národní kulturní památkou. Plastika v apsidě symbolizuje přeměnu kočujících Slovanů v usedlý zemědělský lid.

Skalka

Nedaleko od Lovosic je ve vesničce Vlastislavi zřícenina bývalého hrádku Skalka. Hrad byl v roce 1639 zničen Švédy a do dnešní doby se z něho zachovala pouze válcová věž na vysoké skále, k níž z méně strmé strany přiléhá barokní dvoupatrový zámek. Od zřícenin hradu je nádherný výhled na okolní krajinu.

Libochovice

V 2. polovině 16. stol. Zde Lobkovicové přestavěli zdejší tvrz na renesanční zámek, který byl později barokně upravený. Dodnes se zámek dochoval téměř v neporušeném raně barokním stavu, nově byla obnovena i původní červená výzdoba obvodových zdí. Z vybavení zaujme v zámku vedle nábytku také soubor gobelínů, obrazů, skla a porcelánu. V přízemí zámku je umístěna stálá expozice o životě a díle J. E. Purkyně. K zámku patří zahrada, založená koncem 17. století ve francouzském stylu.

Ploskovice

Původně renesanční tvrz bylo v roce 1720 radikálně přestavěna na barokní rezidenci velkovévodkyně Anny Marie Toskánské. Další úpravy pochází z 2. poloviny 19. století, kdy byl upraven jako soukromá rezidence císaře Ferdinanda V. Habsburského. V zámeckých prostorách jsou nádherné malby, dobový nábytek, sklo obrazy a porcelán. K zámku patří zámecký park ve stylu Versailles.

Litoměřice

Litoměřice jsou jedno z nejstarších a nejkrásnějších českých měst, které leží na soutoku řek Labe a Ohře. Město bylo založeno v 10. stol. a stalo se hospodářskou a církevní metropolí kraje a dodnes je zde sídlo biskupství s dominantou barokní katedrály sv. Štěpána. V centru je dochován gotický palác městského hradu z doby Karla IV. a řada církevních a měšťanských památek ve slohu renesance.

Ústěk

Městečko bylo založeno na úzkém ostrohu asi ve 13. stol. pány z Michalovic. Na náměstí je řada pozdně gotických měšťanských domů s podloubími, zvláštností jsou tzv. Ptačí domky pod srázem údolí Loubního potoka. Městský hrad, na kterém se dochovala Pikartská věž, pochází z 15. století. Kolem r. 1677 byl hrad barokně adaptován na jezuitskou rezidenci, po

zrušení řádu byl vykoupen a přeměněn na pivovar. Židovskou komunitu zde připomíná věžová synagoga, židovská ulička a hřbitov s náhrobky.

Dům U Kalicha

Dům se nachází přímo na náměstí v Litoměřicích. Jeho název vznikl podle vyhlídkové věže v podobě kalicha, připomínajícího vinařské tradice města. Možno navštívit v letních měsících.

Kratochvílova rozhledna v Roudnici nad Labem

Malá, nenápadná, betonová rozhledna byla postavena v roce 1934 a patří k nejhezčím prvorepublikovým rozhlednám. Její výška je 13 m a i přes svoji malou výšku nabízí krásný výhled na město Roudnici nad Labem a na celé České středohoří.

Lovoš

Na čedičovém vrchu nad Lovosicemi byla postavena horská chata s rozhlednou, odkud se naskýtá jeden z nejhezčích výhledů v celém Českém středohoří. Z rozhledny na Lovoši se návštěvníkům otevře pohled na Milešovku, Kletečnou, Ostrý, Boreč, Sutomský vrch, Košťálov, Ovčín i Radobýl.

Milešovka

Nejvyšší hora Českého středohoří Milešovka má jeden z nejkrásnějších výhledů. Z Milešovky můžete totiž přehlédnout obrovskou část naší země a díky její úžasné výšce máte celý kraj pod sebou jako na dlani. Na vrcholu hory je postavena meteorologická observatoř, jejíž součástí je i 20 m vysoká zděná věž.

Mostná hora

Dvacetimetrová kamenná rozhledna byla zbudována v roce 1910 nad severní částí Litoměřic na malém zalesněném návrší Mostné hory. Seshora je, i přes malou nadmořskou výšku, pěkný výhled na celé Polabí, vrcholky Českého středohoří, horu Říp a za dobré viditelnosti i některé části Prahy.

Varhošť

Severně od Litoměřic byla v roce 1973 postavena 20 m vysoká ocelová rozhledna. Jedná se o ocelovou věž s centrálním nosným pilířem a se třemi vyhlídkovými plošinami, které byly na rozhledně usazeny pomocí vrtulníku. Z Varhoště je překrásný rozhled na celé České středohoří i masiv Krušných hor. Z rozhledny je rovněž vidět celkem osm zákrutů řeky Labe, od města Štětí až ke zdymadlům na Střekově.

Děčínsko

Falkenštejn – Sokolí

Na skále nad obcí Jetřichovice najdeme zříceninu hradu, ze kterého se dochovalo několik neúplných místnůstek. Zříceniny jsou situovány na skále a nemají nejlepší přístup.

Kamenický hrad

Vartenberkové ve 13. století na jih od městečka Česká Kamenice postavili strážní hrad, jež plnil především ochranou funkci města a nedaleké obchodní cesty. Při dobytí Švédy v roce 1639 byl pobořen a stal se zříceninou. Koncem 19. století byla do hradních zřícenin vestavěna rozhledna, ze které je krásný výhled do okolí a která byla před několika lety obnovena.

Ostrý

Hrad byl vystaven na skalním ostrohu nad řekou Ploučnicí rodem Markvarticů. Roku 1445 byl dobyt a vypálen.

Loupežnický hrad - Šaunštejn

Nedaleko Vysoké Lípy na vrcholu skalního ostrohu stával kdysi hrad Šaunštejn. Do dnešního dne se dochovaly některé prostory jako např. spodek hlavní věže a pod ní místnost se sedadlem. Z vrcholu hradu je výhled na Vysokou Lípu a přes údolí Labe až do Saska.

Tolštejn

Přístupná zřícenina hradu Tolštejn se nachází nedaleko Jiřetína pod Jedlovou. Hrad byl vybudován na ochranu cesty z Čech do Lužice. Úplnou zkázu hradu přineslo třicetiletá válka a vyplnění hradu švédskými vojsky.

Vrabinec

Nad osadou Babetín se rozkládají zbytky hradu, ze kterého je překrásný výhled na labské údolí.

Benešov nad Ploučnicí

Benešovský zámecký komplex je tvořen dvěma samostatnými, poměrně vysokými, ale celkově nevelkými zámky, Horním a Dolním zámek. Zámek. Horní zámek je ve stylu pozdní gotiky a Dolní ve stylu saské renesance, který je v Čechách ojedinělý. V Horním zámku jsou umístěny sbírky obrazů a tapisérií a dále výstava starého umění Dálného východu. V Dolním zámku je expozice, která ukazuje bydlení šlechty v průběhu 16. až 18. století.

Děčín

Na skalnatém labském ostrohu byl vystavěn původně renesanční zámek, který byl v pozdějších letech upravován na rozsáhlý barokní komplex. Zámecký komplex s Růžovou zahradou je propojen s městem dlouhou příkrou ulicí lemovanou vysokými zdmi se slepými arkádami nazývanou Dlouhá jízda. Růžová zahrada se nachází při samém okraji zámecké skály. Tato barokní ozdobná zahrada ze 17. století patří k nejhodnotnějším uměleckým památkám v Děčíně. V současné době je pro veřejnost zpřístupněna stálé expozice oblastního muzea Děčín, zámecká kaple, venkovní nádvoří a růžová zahrada.

Belveder

Vyhlídková plošina v Českém Švýcarsku, odkud se otvírá překrásný pohled na labské údolí a labské pískovce na protějším břehu řeky.

Děčínský Sněžník

Děčínský Sněžník je největší stolovou horou v Čechách. Roku 1864 byly na jejím vrcholu vystavěny kamenná rozhledna s hostincem. Rozhledna vysoká 33 m je jednou z nejkrásnějších kamenných rozhleden v Čechách a tvoří bezesporu jednu z dominant Děčínska. Z ochozu věže je vidět panorama Českosaského Švýcarska a Lužických hor a dále na vrcholky Českého středohoří s nejvyšší horou Milešovkou.

Dymník

15- ti metrová cihelná rozhledna byla vystavěna v roce 1895 na vrchu Dymníku na Rumburku. Z vrcholu rozhledny přehlédneme od Ještědu přes Lužické hory do Česko-Saského Švýcarska. Pod kopcem je výletní restaurace s hotelem.

Jedlová

Jedlová hora patří mezi nejvyšší vrcholy Lužických hor a lze odtud spatřit České středohoří, hrad Bezděz i Sněžku v Krkonoších. Ochoz kamenné věže se nachází ve výšce 23 m a o dalších 6 m jej převyšuje špičatá dřevěná nástavba.

Kamenický hrad = Zámecký vrch

Nad Českou Kamenicí se rozkládá Zámecký vrch s rozvalinami středověkého Kamenického hradu, který byl pobořen švédským vojskem. Do zřícenin byla roku 1880 vestavěna dřevěná rozhledna, která byla nedávno obnovena. Po zdolání 58 schodů se nám otevře pěkný výhled na hřebeny Krušných hor, vršky Českého středohoří, Děčínský Sněžník i oblast Českosaského Švýcarska.

Kohout u Benešova nad Ploučnicí

Rozhledna se nachází asi 5 kilometrů jižně od Benešova nad Ploučnicí. Spodní část rozhledny má kamenný základ a železnou konstrukci s plošinou ve výšce 12 metrů. Věž je dnes značně zchátralá a vzhledem k tomu, že ji obklopuje vzrostlý les, neumožňuje prakticky žádný výhled.

Pastýřská stěna

Rozhledna, která svojí stavbou připomíná středověký hradní styl, stojí na stejnojmenné 150 metrové skále tyčící se nad městem Děčín. Stylová restaurace pochází z roku 1905. Vyhlídková věž není pro turisty volně přístupná.

Ploučnická vyhlídka

Na kopci zvaném Sokolský vrch nad Benešovem nad Ploučnicí se nachází vyhlídka. Stavba má zajímavou konstrukci s prvky vyhlídkového altánu a klasické rozhledny. Z vyhlídky je výhled na řeku Ploučnici i na město se zámekem.

Studenec

Rozhledna na zalesněném vrchu Studenci v Lužických horách je naší druhou nejstarší železnou rozhlednou. Tato 16 metrů vysoká rozhledna byla postavena a slavnostně otevřena v roce 1888. Pro svoji značnou zchátralost je rozhledna v současné době nepřístupná a její další osud je nejistý.

Velký Chlum

Známá 16 metrů vysoká rozhledna Děčínska se nachází na Velkém Chlumu. Kamenná rozhledna byla postavena ve třicátých letech minulého století. Z rozhledny je vidět město Děčín s řekou Labe a vrcholky Českého středohoří, Krušných hor i vzdálenější německé kopce Grosser Zschirnstern a Grosser Winterberg.

Tanečnice

Nedaleko města Mikulášovice se nachází 26 m vysoká rozhledna postavená roku 2005 na místě starší dřevěné věže. Nejseverněji položená rozhledna v ČR umožňuje výhled na oblast Českosaského Švýcarska.

Vlčí hora u Krásné Lípy

Přímo nad obcí Vlčí hora se nachází cihelná rozhledna, která je nejstarší rozhlednou ve Šluknovském výběžku. Byla postavena v roce 1889 a později byla vyhlídková plošina zastřešena a opatřena skleněnými okny.

ZOO Děčín

Zoologická zahrada v Děčíně byla založena Ludvíkem Grálem v roce 1949. Tehdy byla velikost zahrady asi 1 ha. Přitažlivost a atraktivitu ZOO zvyšuje překrásná poloha na vrcholu skalního masivu Pastýřská stěna, který se zvedá nad řekou Labe. Dnes se zahrada rozrostla na 6 ha plochy a starají se tu o více jak 130 druhů zvířat, chovaných ve více než 380 jedincích. ZOO se zaměřuje především na chov vzácných a ohrožených druhů. Součástí zoologické zahrady je také pobočka Sulawesi, kde příchozí mohou spatřit unikátní expozice „Noční zoo“ a „Život plazů“ i fotografické výstavy na různá témata. Pro děti je v zoo vybudován rozsáhlý dětský areál, jehož součástí je řada zařízení rozvíjejících pohybové schopnosti.

Vstup do areálu s kolem nebo na kolečkových bruslích je zakázáno.

3.2 Hraniční přechody

Při provozování cykloturistiky není turista odkázán pouze na Ústecký kraj, ale může využívat i cyklostezky a cyklotrasy nejen v krajích bezprostředně sousedících, ale rovněž v Německu. Pro přechod do sousedního státu lze využít některý z níže popsaných hraničních přechodů, kde je vždy uveden rozsah dopravy a provozní doba.

Silniční a železniční hraniční přechody

Hraniční přechod	Rozsah dopravy	Provozní doba
Varnsdorf - Seifhennersdorf	P, C, M, OA, B	nepřetržitě
Rumburk - Seifhennersdorf	P, C, M, OA	nepřetržitě
Jířkov - Neugersdorf	P,C,M do 50 ccm	8 - 20
Rumburk - Neugersdorf	P,C,M,N	nepřetržitě, OA,B dočasně vyloučeny
Rumburk - Ebersbach	Ž	nepřetržitě
Dolní Poustevna - Sebnitz	P, C, M, OA	nepřetržitě
Hřensko - Schmilka	P, C, M, OA, B jen ve směru z ČR	nepřetržitě
Děčín – Bad Schandau	Ž	nepřetržitě
Petrovice - Bahratal	P, C, M, OA, B	nepřetržitě
Cínovec - Zinnwald	P, C, B	nepřetržitě
Cínovec - Altenberg	M, OA, B, N do 3.5t	nepřetržitě
Moldava - Neurehefeld	P, C, M, OA	nepřetržitě
Mníšek - Deutscheinsiedel	P, C, M, OA	nepřetržitě, dočasně B
Hora Sv.Šebestiána - Reitzenhain	P, C, M, OA, B, N reg.1)	nepřetržitě
Vejprty - Bärenstein	P, C, Ž, M do 50 ccm	nepřetržitě

Druhy dopravy: **P** - pěší, **C** - cyklisté, **M** - motocykly, **OA** - osobní automobily, **B** - autobusy, **N** - nákladní doprava, **Ž** – železnice

Turistické přechody

Překračovat státní hranice na turistických stezkách mohou občané ČR, SRN a též občané třetích států nepodléhající vízové povinnosti v ČR, SRN a ve všech členských státech Evropské unie, kteří jsou držitelé platných cestovních dokladů (Dohoda mezi vládou ČR a vládou SRN o malém pohraničním styku na turistických stezkách a v turistických zónách a o překračování státních hranic ve zvláštních případech ze dne 3. 11. 1994).

Název turistické stezky	Rozsah provozu	Provozní doba
Loučná - Oberwiesenthal	P,C,L	1.4. - 30.9. 06.00-22.00 1.10.- 31.3. 08.00-18.00
Černý Potok - Jöhstadt	P,C	1.4. - 30.9. 06.00-22.00 1.10.- 31.3. 08.00-22.00
Kryštofovy Hamry - Jöhstadt (Schmalzgrube)	P,C,L	1.4. - 30.9. 06.00-22.00 1.10.- 31.3. 08.00-22.00
Brandov - Olbernhau	P,C,L,V	1.4. - 30.9. 06.00-22.00 1.10.- 31.3. 08.00-18.00
Hora Sv. Kateřiny - Deutschkatharinenberg	P,C,L,V	1.4. - 30.9. 06.00-22.00 1.10.- 31.3. 08.00-22.00
Nová Ves v Horách - Deutschneudorf	P,C,L,JK,V	denně 06.00-22.00
Český Jiřetín - Deutschgeorgen-thal	P,C,L,JK,V	1.4. - 30.9. 06.00-22.00 1.10.- 31.3. 08.00-18.00
Moldava - Holzhau	P,C,L,V	1.4.-30.9. 06.00-22.00 1.10.- 31.3. 08.00-18.00
Fojtovice - Fürstenau	P	1.4. - 30.9. 06.00-22.00 1.10.- 31.3. 08.00-18.00
Jílové/Sněžník - Rosenthal	P,C,V	1.4. - 30.9. 06.00-22.00 1.10.- 31.3. 08.00-18.00
Dolní Žleb - Elbradweg Schöna	P,C,V	1.4. - 30.9. 06.00-22.00 1.10.- 31.3. 08.00-18.00
Hřensko - Schöna	P,C,V	1.4. - 30.9. 06.00-22.00 1.10.- 31.3. 08.00-18.00
Zadní Doubice - Hinterhermsdorf	P	1.4. - 30.9. 06.00-22.00 1.10.- 31.3. 08.00-18.00
Mikulášovice - Hinterhermsdorf	P,C,L	1.4. - 30.9. 06.00-22.00 1.10.- 31.3. 08.00-18.00
Mikulášovice/(Tomášov) - Sebnitz, místní část Hertigswalde(Waldhaus)	P,L	1.4. - 30.9. 06.00-22.00 1.10.- 31.3. 08.00-18.00
Mikulášovice/Tanečnice - Sebnitz	P	1.4. - 30.9. 06.00-22.00 1.10.- 31.3. 08.00-18.00
Lobendava - Langburkersdorf	P,C	1.4. - 30.9. 06.00-22.00 1.10.- 31.3. 08.00-18.00
Lobendava/Severní - Steinigtwolmsdorf	P,C	1.4. - 30.9. 06.00-22.00 1.10.- 31.3. 08.00-18.00
Lipová - Sohland	P,C,V	1.4. - 30.9. 06.00-22.00 1.10.- 31.3. 08.00-18.00
Šluknov/Rožany - Sohland	P,C	1.4. - 30.9. 06.00-22.00 1.10.- 31.3. 08.00-18.00
Jiříkov - Ebersbach	P,C,V	1.4. - 30.9. 06.00-22.00 1.10.- 31.3. 08.00-18.00
Dolní Podluží - Waltersdorf(Herrenwalde)	P,C,L,V	1.4. - 30.9. 06.00-22.00 1.10.- 31.3. 08.00-18.00

Rozsah provozu: P - pěší, C - cyklisté, L - lyžaři, V - vozíčkáři, JK - jezdci na koních

Poznámka zpracovatele:

Informace o státních hraničních přechodech zůstávají v platnosti pouze do doby, kdy pro Českou republiku vstoupí v platnost Schengenská dohoda a bude odstraněna kontrola na vnitřních hranicích i se Spolkovou republikou Německa (předpoklad rok 2008).

3.3 Atraktivita

Ústecký kraj je bohatý především co do počtu zřícenin středověkých hradů, které byly budovány na hůře dostupných vysoce položených místech. Je zde rovněž několik zámků spravovaných Národním památkovým ústavem, které jsou udržovány v původním stylu a v sezóně zpřístupněny veřejnosti. V kraji je pro jeho kopcovité uspořádání i bezpočet rozhleden, které zprostředkovávají výhled po krajině tvořené několika chráněnými památkovými oblastmi a národním parkem.

Bohatou historii kraje dokazuje rovněž několik městských památkových rezervací, kdy v Litoměřicích je nejstarší dochované náměstí v naší republice. V každém větším městě a v některých menších je umístěno muzeum a na území se nachází rovněž i přírodní muzea - skanzeny.

Zoologické zahrady přinášejí radost nejen dětem, ale i dospělým a několik moderních plaveckých areálů uspokojí široké věkové rozpětí. V kraji se také nachází léčivé kamencové jezero a jsou zde rovněž dvě lázeňská města.

Cyklisté i pěší mohou využívat pro svoji turistiku rovněž bezpočet hraničních přechodů, jejichž hustota je dostatečná a nejvyšší počet přechodů s napojením cyklotras je v oblasti Šluknovského výběžku.

3.4 Informační centra

Při cestování a turistice je možno využít služeb informačních center, kde je možno získat konkrétní informace o dané lokalitě.

Abecední seznam informačních center v Ústeckém kraji.

Město	Telefon	Internet
Bílina	417 810 985	www.bilina.cz
Česká Kamenice	412 582 600	www.ceskokamenicko.cz
Děčín	412 531 333	www.dezka.cz
Dolní Chříbská	412 384 031	www.ceskesvycarsko.cz
Duchcov	417 835 456	www.duchcov.cz
Hřensko	412 554 286	www.ceskosaske-svycarsko.cz
Hřensko	412 554 005	www.hrensko.cz
Chomutov	474 637 460	www.chomutov-mesto.cz
Jetřichovice	412 555 016	www.ceskesvycarsko.cz
Jirkov	474 654 265	www.jirkov.cz
Jířetín pod Jedlovou	412 379 336	www.tolstejn.cz
Kadaň	474 319 550	www.mesto-kadan.cz
Kláštorec nad Ohří	474 376 431	www.muklasterec.cz

Krásná Lípa	412 383 413	www.ceskesvycarsko.cz
Krupka	417 803 130	www.krupka-mesto.cz
Litoměřice	416 732 440	www.litomerice.cz
Litvínov	476 111 790	www.mulitvinov.cz
Louny	415 621 102	www.mulouny.cz
Lovosice	416 571 111	www.lovosice.cz
Mezní Louka	412 383 413	www.ceskesvycarsko.cz
Mikulášovice	412 394 289	www.mikulasovice.cz
Most	476 105 314	www.crt-most.cz
Postoloprty	415 783 189	www.postoloprty.cz
Roudnice nad Labem	416 850 201	www.roudnicenl.cz
Rumburk	412 331 171	www.rumburk.cz
Srbská Kamenice	412 555 210	www.info-srbska.cz
Šluknov	412 386 337	www.sluknov.cz
Štětí	416 812 715	www.steti.cz
Teplíce	417 510 666	www.teplice.cz
Terezín	416 782 616	www.terezin.cz
Ústí nad Labem	475 220 233	www.usti-nad-labem.cz
Úštěk	416 795 368	www.mesto-ustek.cz
Varnsdorf	412 370 859	www.varnsdorf.cz
Varnsdorf	412 331 300	www.tolstejskepanstvi.com
Vejprty	474 386 116	www.vejprtsko.cz
Žatec	415 736 156	www.mesto-zatec.cz

4. Informace k jednotlivým trasám

4.1 Přehled cyklotras Ústeckého kraje

V dnešní době, kdy cyklistika, zvláště pak rodinná, prožívá značný rozmach a kdy je zvýšená poptávka po cyklostezkách a cyklotrasách, je potřeba podporovat výstavbu nových tras a rovněž údržbu a doplňování tras stávajících. Pro evidování a značení cyklostezek byl vytvořen národní systém značení, který trasy rozlišuje jednak podle významu (I. – IV. třída) a jednak podle umístění v republice (počáteční číslo z celkového čísla cyklostezky – u cyklostezek regionálního významu).

Cyklistické trasy jsou rozděleny do čtyř tříd, třídě odpovídá počet cifer v číselném označení trasy (např. 1, 47, 471, 0028).

- I. třída (mezinárodní dálkové) – trasy mezinárodní úrovně propojující velká města v Evropě
- II. třídy (dálkové) – trasy nadregionálního významu
- III. třída (regionální) – propojení regionálních cílů
- IV. třída (místní) – lokální propojení

Trasy nacházející se na Ústeckém kraji jsou popsány v následujících tabulkách, kde jsou zároveň rozděleny do jednotlivých tříd. Níže uvedené tabulky vychází z podkladů získaných od Klubu českých turistů.

Trasy I. třídy		
Označení trasy	Trasa mimo území Ústeckého kraje/ Trasa na území ústeckého kraje (modře)	Délka trasy na území ÚK
2	Dolní Žleb – Děčín Velké Březno – Ústí nad Labem – Libochovany – Litoměřice – Roudnice nad Labem – Štětí – Mělník – Kralupy nad Vltavou – Řež - Praha	94,44 km
Celková délka tras I. třídy v Ústeckém kraji		94,44 km

Trasy II. třídy		
Označení trasy	Trasa mimo území Ústeckého kraje/ Trasa na území ústeckého kraje (modře)	Délka trasy na území Úst. kraje
21	Hřensko – Vysoká Lípa – Jetřichovice – Česká Kamenice – Kytlice – Nová huť – Mařenice – Jablonné v Podještědí – Kryštofovo údolí – Andělská Hora - Chrastava	36,76 km

23	Děčín – Maxičky - Sněžník (st. hranice) – Petrovice– Nakléřov– Adolfov– Cínovec (st. hranice) – Nové město v Kr. Horách– Klíny- Hora Sv. Kateřiny– Kalek- Hora Sv. Šebestiána– Rusová – Měděnec - <i>(trasa dále pokračuje pod č. 36)</i>	136,51 km
25	Brandov (st. hranice) – Hora Sv. Kateřiny – Litvínov – Most – Měrunice – Vlastislav – Boreč – Malé Žernoseky – Velké Žernoseky - Křešice – Dražobuz – Sukohrady – Doksy – Ralsko – Osečná – Rynoltice – Hrádek nad Nisou – státní hranice	127,11 km
35	Měděnec – Klášterec nad Ohří – Kadaň – Radonice – Podbořanský Rohozec – Valeč – Žlutice – Manětín – Plzeň	49,57 km
36	<i>(trasa navazuje na trasu č. 23)</i> - Měděnec – Klínovec – Boží Dar – Horní Blatná – Bublava – Kraslice – Luby – Skalná – Fr. Lázně – Cheb – Stará Voda – Tachov – Hošťka – Rybník – Nemanice – Pod Čechovem – Česká Kubice - Všeruby	14,27 km
Celková délka tras II. třídy v Ústeckém kraji		364,22 km

Trasy III. třídy		
Označení trasy	Trasa mimo území Ústeckého kraje/ Trasa na Území ústeckého kraje (modře)	Délka trasy na území Úst. kraje
202	Louny – Slavětín – Peruc – Lázně Mšené – Straškov – Bechlín - Dobřín	63,23 km
211	Rožany – Šluknov – Krásná Lípa – Rybníště - Kytlice – Kamenický Šenov – Stružnice - Dubá	36,83 km
231	Nové Město – Dlouhá Louka – Osek - Duchcov – Zábrušany – Kostomlaty – Třebívlice – Trtěno - Nečichy	70,06 km
232	Měrunice – Libčeves - Louny	18,06 km
304	Ročov – Jimlín - Louny	20,00 km
353	Postoloprty - Louny	9,15 km
Celková délka tras III. třídy v Ústeckém kraji		217,33 km

Trasy IV. třídy		
Označení trasy	Trasa mimo území Ústeckého kraje/ Trasa na Území ústeckého kraje (modře)	Délka trasy na území Úst. kraje
0057	Lhota – Pavlíčky – Mošnice – Brocno – Štětí	13,50 km
3000	Kadaň – Klášterec nad Ohří - Lužný	14,94 km
3001	Klášterec nad Ohří – Okounov – Stráž nad Ohří - Krásný Les - Velichov	8,40 km
3002	Krásný Les - Pod Meluzínou – Loučná - Vejprty	14,85 km
3003	Vejprty (st. hranice) – Písečnice – Výsluní – Hora Sv. Šebestiána	29,61 km
3004	Vejprty (st. hranice) – Kovářská – Pernštejn - Okounov	25,84 km
3005	Lužný - Smilov– Srní - Kupa	0,50 km
3009 Pásová zelená	Adolfov - Unčín – Chlumeck – Chabařovice – Řehlovice - Radejčín	33,70 km
3010 Pásová zelená	Fojtovice (st. hranice) – Cínovec – Moldava (st. hranice)	24,80 km
3013	Kytlice – Krásná Lípa - Kyjov	21,87 km
3014	Dolní Poustevna (st. hranice) – Mikulášovice – Rumburk – Horní Jindřichov (st. hranice)	28,87 km
3015	Kytlice – Jiřetín pod Jedlovou – Varnsdorf (st. hranice)	19,14 km
3017	Děčín – Děčínský Sněžník (rozhledna) – Petrovice – Krásný Les - Adolfov	33,59 km
3029	Vysoká Lípa – Na Tokáni – Kyjov – Vlčí Hora	18,28 km
3030	Mezní Louka – Zadní Jetřichovice	6,55 km
3031	Doubice – Zadní Doubice	8,76 km
3032	Kyjov - Brtníky	10,42 km
3033	Vlčí Hora – Turistický most	3,37 km
3034	Postoloprty – Výškov – Velemyšleves - Chomutov	27,93 km
3035	Ročov – Pananský Týnec - Peruc	26,71 km

3041	Lipová (st. hranice) – Mikulášovice (st. hranice)	16,76 km
3042	Šluknov – Rumburk – Filipov (st. hranice)	15,91 km
3043	Filipov (st. hranice) – Jiříkov – Šluknov – Sohlandská cesta – Dolní Poustevna (st. hranice)	36,64 km
3052	Horní Podluží – Jedlová (rozhledna) – Chřibská – Česká Kamenice – Huntřov - Děčín	42,34 km
3057	Libochovany – Hlinná - Ploskovice	24,25 km
3058	Babiny – Měřejovice – Velké Žernoseky	12,44 km
3066	Nakléřov – Velké Chvojno – Povrly – Velké Březno – Homole u Panny – Ploskovice - Litoměřice	46,88 km
3067	Mašovice – Mnichov – Jílové - Kamenec	14,83 km
3068	Mašovice – Lobkovice - Slavošov	12,74 km
3070	Dolní Záhoří – Lubenec - Vítkovice	9,92 km
3071	Trmice – Řehlovice – Bystřany - Teplice	20,49 km
3072 Pásová zelená	Dlouhá Louka– Flájská obora - Litvínov	19,74 km
3073	Mariánské Radčice - Loučná	6,32 km
3074	Ústí nad Labem – Habrovice - Liboňov	20,75 km
3076	Jetřichovice – Růžová – Labská Stráň	13,00 km
3077	Kalek – Blatno – Chomutov (ZOO)	19,39 km
3078	Načetín – Druhý Mlýn - Chomutov	20,17 km
3079	Hora Sv. Šebestiána – První Mlýn – Blatno – Bolehoř – Rudolfce v Horách	25,54 km
3080	Místo - Celná – Málkov – Spořice – Březno - Vikletice	29,34 km
3081	Hora Sv. Šebestiána – Nový Dům - Zákoutí – Rudolfce v Horách	20,70 km
3082	Kalek – Boleboř - Jirkov	13,76 km
3083	Duchcov – Oldřichov – Řetenice - Teplice	13,45 km
3084	Mnichov – Žežice – Ústí nad Labem	10,04 km

3087	Dubí – Pod sedmi štíty	15,60 km
3089	Horní Lom – Meziboří – Dlouhá Louka	11,94 km
3090	Ústí nad Labem – Hostovice – Chvalov – Dolní Zálezly (žst)	12,08 km
3091	Ústí nad Labem – Dolní Zálezly – Dubice – Radejčín (žst)	14,59 km
3092	Chvalov – Stebno - Dubice	4,63 km
Celková délka tras IV. třídy v Ústeckém kraji		895,87 km

Souhrnná tabulka

Rozdělení dle tříd	Délka	Počet cyklotras
Celková délka a počet tras I. třídy v Ústeckém kraji	94,44 km	1
Celková délka a počet tras II. třídy v Ústeckém kraji	364,22 km	5
Celková délka a počet tras III. třídy v Ústeckém kraji	217,33 km	6
Celková délka a počet tras IV. třídy v Ústeckém kraji	895,87 km	48
Celková délka a počet tras I. – IV. třídy v Ústeckém kraji	1 571,86 km	60

4.2 Cyklotrasy I. třídy

Číslo cyklistické trasy: 2 – Labská cyklostezka

Trasa cyklistické stezky je páteří celostátní trasou č. 2, je vedena v atraktivní lokalitě údolí řeky Labe a je součástí mezinárodní evropské trasy Vídeň – Praha – Hamburk.

Počátek trasy je na hraničním přechodu Dolní Žleb – Elbradweg Schöna (viz. čl. 3.2) a pokračuje Labským údolím, které je součástí CHKO Labské pískovce, až do města Děčín, kde je na 10,08 km křížení s cyklotrasou č. 23 tzv. Krušnohorskou magistrálou. Ve Velkém Březně je křížena s trasou 3066, na 27,29 km, v Libochovanech na 49,51 km s cyklotrasou č. 3057, na 54,01 km ve Velkých Žernosekách se kříží s č. 3058, mezi 53,88 – 67,48 km dochází k souběhu s trasou č. 25. Na 60,67 km dochází v Litoměřicích ke křížení s trasou č. 204 a v tomtéž městě na 61,66 km s cyklotrasou čtvrté třídy č. 30,66 km a v Dobříme na 82,14 km se protíná s cyklotrasou č. 202 a v posledním úseku, než opustí Ústecký kraj dochází mezi 93,95 a 94,44 k souběhu s cyklotrasou č. 0057.

Na této trase je možno navštívit ve městě Děčín Děčínský zámek, rozhlednu Pastýřskou stěnu, oblastní muzeum, Zoologickou zahradu. Ve Velkém Březně je zámek, ve městě Ústí nad Labem je Muzeum (v současnosti probíhá rekonstrukce),

Zoologická zahrada a v části Střekov hrad, v Litoměřicích je historické náměstí, rozhledna Mostka a Muzeum a galerie Litoměřické a Oblastní vlastivědné muzeum. V Litoměřicích je možnost odbočit a po veřejných komunikacích dojet do Terezína, kde se nachází Muzeum Ghetta, Malá pevnost a Magdeburská kasárna. V Roudnici nad Labem je možno navštívit Kratochvílovu rozhlednu. Veškeré jmenované pamětihodnosti jsou blíže specifikovány v čl. 3.1.

4.3 Cyklotrasy II. třídy

Číslo cyklistické trasy: 21

Počátek trasy je na hraničním přechodu Hřensko – Schmilka (viz. čl. 3.2) a pokračuje národním parkem České Švýcarsko směrem na východ. U obce Vysoká Lípa přechází z národního parku do CHKO Labské Pískovce a v Kunraticích do CHKO Lužické Hory.

Na 9,18 km u Mezní Louky dochází ke křížení s trasou 3030, na 11,72 km v obci Vysoká Lípa je možno odbočit na trasu č. 3029, na 15,21 km na trasu č. 3076 a v rozmezí 23,38 až 25,60 km mezi Kunraticemi a Českou Kamenicí dochází k souběhu s trasou 3052. Mezi 29,11 až 31,52 km trasa přejde do Libereckého kraje, na 35,46 – 35,91 km v Kytlicích dochází při krátkém souběhu s křížením s trasou 211, mezi 35,91 až 38,89 km je souběh s trasou č. 3015 a na 38,89 km se trasa č. 21 kříží s trasou č. 3013 a po té pokračuje dále do Libereckého kraje.

Při výběru této trasy je možno navštívit samotnou obec Hřensko, která je jedinečná svým umístěním mezi skalními výběžky na nábreží řeky Kamenice. Nad Hřenskem je odbočka k unikátnímu skalnímu útvaru Právčická brána, v Jetřichovicích je možno odbočit na zříceninu hradu Falkenstein. V České Kamenici je možno navštívit Zámecký vrch a Kamenický hrad s rozhlednou. Veškeré jmenované pamětihodnosti jsou blíže specifikovány v čl. 3.1.

Číslo cyklistické trasy: 23 – Krušnohorská magistrála

Většina trasy vede po hřebenech Krušných hor, odkud je krásný výhled do okolní krajiny.

Cyklotrasa začíná ve městě Děčín, kde je napojena na cyklostezku č. 2 a kde je možno průjezdem přes Děčín se napojit na cyklotrasy IV. třídy č. 3052 a 3017. Před Sněžníkem je možno odbočit na hraniční přechod Jílové/Sněžník – Rožental (viz. čl. 4.3), a nebo pokračovat do Sněžníku, kde se trasa na 16,04 km kříží s cyklotrasou IV. třídy č. 3017. Cyklotrasa č. 23 dále pokračuje na Tisou, kde dochází opět ke křížení s trasou č. 3017. V Nakléřově na 27,39 km se na cyklotrasu napojuje trasa č. 3066. Na Adolfově dochází k opětovnému křížení s trasou č. 3017, která dále nepokračuje a za obcí se na cyklotrasu na 38,35 km napojuje cyklotrasa č. 3009. V oblasti Fojtovic na 41,58 až 42,06 km dochází k souběhu s cyklotrasou č. 3010 a dále trasa pokračuje do obce Cínovec, kde na 49,67 – 52,41 km se napojuje trasa č. 3010 a rovněž je zde odbočka na hraniční přechod Cínovec – Zinnwald (i pro cyklisty viz. čl. 4.3) nebo Cínovec – Altenberk (není pro cyklisty). Od obce Cínovec vede trasa v souběhu s trasou č. 3010. Před Novým Městem má trasa slepou odbočku, která vede k veřejné komunikaci Dubí – Cínovec. Trasa dále pokračuje do Nového Města, kde se na 58,54 km na ní napojuje cyklotrasa třetí třídy č. 231. Trasa pokračuje až do Nové vsi

v Krušných horách, kde se potkává s cyklotrasou II. třídy č. 25 a přes obec mezi 88,26 až 90,45 km procházejí v souběhu. Za obcí se opět rozdělí a trasa vede do obce Malý Háj, kde na 97,75 km se na ní napojuje trasa č. 3079 a 3081, na 105,00 km v obci Kalek č. 3082 a poté č. 3077 na 106,09 km a na 110,20 km za obcí Načetín cyklotrasa č. 3078. Mezi 130,33 km a 131,60 km dochází k souběhu s cyklotrasou č. 3003 a na 136,51 km v obci Měděnec se na trasu napojují cyklotrasy č. 35 a č. 36. Trasa v obci Měděnec končí.

Ve městě Děčín je možno navštívit Děčínský zámek, rozhlednu Pastýřskou stěnu, oblastní muzeum, Zoologickou zahradu. Trasa dále pokračuje CHKO Labské pískovce, kde v Sněžníku je možno odbočit na rozhlednu Děčínský Sněžník a v Tisé do Skalního města. U Komáří hůrky je možno navštívit rozhlednu a je zde výstup z lanovky vedoucí z Krupky, kde je možnost transportovat i jízdní kola. V Měděnci je možno zhlédnout Kapli neposkvrněného početí Panny Marie a barokní kostel narození Panny Marie. Nedaleko Měděnce leží Vzácný skalní útvar nazvaný Sfingy. Můžete zde navštívit podzemní prostory a seznámit se s geologickou stavbou Krušných hor. Sfingy vznikly procesem mrazového zvětrávání ruly a jsou přírodní chráněnou památkou. Je z nich krásný výhled na Krušné a Doupovské hory.

Veškeré jmenované pamětihodnosti jsou blíže specifikovány v čl. 3.1.

Číslo cyklistické trasy: 25

Cyklotrasa začíná na státní hranici v Krušných horách a pokračuje směrem na jih do Českého středohoří a dále na východ přes řeku Labe do Křešic a vede směrem dál na východ, kde za Sukohrady opouští Ústecký kraj a vstupuje do kraje Libereckého.

Trasa začíná na hraničním přechodu Brandov - Olbernhau (viz. čl. 3.2) a pokračuje jihovýchodním směrem, kde na 10,99 – 13,18 km u Nové Vsi v horách dochází k částečnému souběhu s trasou č. 23. Cyklotrasa dále pokračuje východním směrem až do Litvínova, kde na 24,07 km se napojuje cyklotrasa IV. třídy č. 3072 a na 28,93 km č. 3073. Trasa je dále vedena směrem na jih a na 56,67 km v Měrunicích se na ní napojuje cyklotrasa č. 232 a na 64,11 – 66,0 km v obci Skalice č. 231, se kterou jde v souběhu. Cyklotrasa vede Českým středohořím až k řece Labe v Malých Žernosekách, kde využívá služeb přívozu do Velkých Žernosek. Ve Velkých Žernosekách na 86,82 km dochází k počátku souběhu s cyklostezkou I. třídy č. 2, který končí až na 100,42 km v Křešicích. Na 86,95 km se na cyklotrasu napojuje trasa č. 3058, v Litoměřicích na 93,61 km trasa č. 204 a na 94,60 km trasa č. 3066.

Při průjezdu touto trasou je možno navštívit Novočeské muzeum v obci Nová Ves v horách a Muzeum v Litvínově, v Litvínově je možno dále navštívit Litvínovský (Valdštejnský) zámek. Při míjení Mostu je možno do města odbočit a zde je Oblastní mostecké muzeum, kamenná rozhledna s restaurací Hněvín a autodrom. Pod autodromem v lesoparku je možno využít síť cyklostezek, které nejsou značeny prostřednictvím Klubu českých turistů. V Košťálově je možno navštívit hrad Košťálov, nebo odbočit na hrad Ostrý. Je zde rovněž možnost navštívit Muzeum českého granátu v Třebenicích, které jsou v těsném sousedství s vedenou trasou. V Opárnu je možno odbočit na stejnojmenný hrad anebo na rozhlednu Lovoš. V Litoměřicích je historické náměstí, rozhledna Mostka a Muzeum a galerie Litoměřické a Oblastní vlastivědné muzeum. V Litoměřicích je možnost odbočit a po veřejných komunikacích dojet do Terezína, kde se nachází Muzeum Ghetta, Malá pevnost a

Magdeburská kasárna. Veškeré jmenované pamětihodnosti jsou blíže specifikovány v čl. 3.1.

Číslo cyklistické trasy: 35

Cyklotrasa začíná v Měděnci napojením na cyklostezku II. třídy č. 23. Na 9,56 – 10,12 km v Klášterci nad Ohří dochází ke křížení s částečným souběhem s cyklotrasou č. 3000 a na 10,68 km na č. 3001. Trasa pokračuje po pravé straně řeky Ohře až do Kadaně, kde se opět potkává na 18,43 km s trasou č. 3000 a poté se stáčí k jihu a za obcí Podbořanský Rohovec opouští území Ústeckého kraje a vstupuje do kraje Karlovarského.

Mezi dominanty Měděnece patří Kaple neposkvrněného početí Panny Marie a barokní kostel narození Panny Marie. Nedaleko Měděnce leží Vzácný skalní útvar nazvaný Sfingy. Můžete zde navštívit podzemní prostory a seznámit se s geologickou stavbou Krušných hor. Sfingy vznikly procesem mrazového zvětrávání ruly a jsou přírodní chráněnou památkou. Je z nich krásný výhled na Krušné a Doupovské hory. V Klášterci nad Ohří je možno navštívit renesanční zámek a v Kadani historické náměstí a hrad typu italského kastelu. Jmenované pamětihodnosti jsou blíže specifikovány v čl. 3.1.

Číslo cyklistické trasy: 36

Cyklotrasa začíná v Měděnci v Krušných horách, kde se napojuje na cyklotrasu č. 36 a č. 25, za Měděncem trasu kříží při krátkém souběhu mezi 2,47 a 2,92 km cyklotrasa IV. třídy č. 3004. Mezi 9,51 až 11,64 km nedaleko Háje dochází k souběhu s cyklotrasou č. 3002 a po té trasa pokračuje směrem do Božího Daru, kde je hraniční přechod a na Klínovci opouští Ústecký kraj a přechází do Karlovarského kraje.

Na trase je možno navštívit památná místa v Měděnci popsané u předcházející cyklotrasy a dále Klínovec, což je nejvyšší hora Krušných hor a kde je veřejnosti přístupná rozhledna, která je blíže popsána v čl. 3.1.

4.4 Cyklotrasy III. třídy

Číslo cyklistické trasy: 202

Trasa zahajuje ve městě Louny, kde se napojuje na cyklotrasy č. 304 a pokračuje východním směrem přes Slavětín do Strakonice, kde na 18,21 km se na trasu napojuje trasa č. 204, a do Peruce, ve kterém dochází k napojení cyklotrasy č. 3035. Trasa dále pokračuje východním směrem a v Mnetěši na 50,04 km se napojuje trasa č. 203 a na 63,23 km se napojuje na cyklostezku č. 2 a kde končí.

Ve městě Louny je možno navštívit Oblastní muzeum a historický střed města, ve Slavětíně je možno shlédnout Kostel svatého Jakuba, kde jsou zachovalé původní malby na stěnách a v blízkosti se nachází i kaple navštívení Panny Marie. V Peruci je zámek s pamětnými kresbami Emila Fily. Cestou v obci Mšené Lázně si můžete

prohlédnout slatinné lázně s architektonickým skvostem a chráněnou kulturní památkou, secesním pavilonem Dvoranou. Cestou je možno ve Ctiněvci odbočit na horu Říp, kde je románská Rotunda sv. Jiří a sv. Vojtěcha. Více informací je v čl. 3.1.

Číslo cyklistické trasy: 211

Trasa počíná od hraničního přechodu Šluknov /Rožany – Sohland (informace v čl. 3.2) a pokračuje jižním směrem, kde na 2,56 – 3,59 km dochází k souběhu s cyklotrasou č. 3043 a pod Rumburkem na 13,58 km se trasa kříží s trasou č. 3014 a na 15,98 km v obci Krásná Lípa s cyklotrasou č. 3013. S trasou č. 3013 se potkává opět na 24,94 km a poté jde mezi 25,00 a 27,75 km v souběhu s trasou 3052. Na 30,66 až 34,11 km v obci Kytlice se při souběhu kříží s cyklotrasou II. třídy č. 21. Jižně od obce Kytlice trasa přechází z kraje Ústeckého do Libereckého.

První část trasy vede po oblasti Česko – Saského Švýcarska, kdy v obci Šluknov je možno navštívit zámek, v obci Krásná Lípa je Muzeum Českého Švýcarska a trasa zde přechází do oblasti CHKO Lužické Hory. Obec Kytlice je známa svými malebnými roubenými chalupami.

Číslo cyklistické trasy: 231

Začátek cyklotrasy je napojení na cyklotrasu II. třídy č. 23 v Novém městě v Krušných Horách a pokračuje jižním směrem, kde v Dlouhé louce na 7,09 km se na trasu napojuje cyklotrasa č. 3072, před Osekem na 18,14 km se napojuje trasa č. 3073. Na 26,45 km v Duchově se na trasu napojuje č. 3083 a na 50,21 – 52,10 km dochází u Skalice k souběhu s cyklostezkou č. 25. V obci Nečichy cyklotrasa č. 231 končí a napojuje se na cyklotrasu č. 232 na 70,06 km.

Před Osekem je trasa vedena přírodní rezervací Vlčí Důl. V Oseku je možno odbočit na stejnojmennou hradní zříceninu. V Duchově je zámek a Muzeum města Duchova v Kostomlatech pod Milešovkou je možno navštívit rozsáhlou zříceninu, případně odbočit na výstup nejvyššího vrcholu Českého Středohoří. V Třebívlicích se nachází Muzeum Ulriky von Levetzow. V muzeu jsou umístěny expozice věnující se J. W. Goethemu a Ulrice von Levetzow např. osobní věci Ulriky, posmrtná maska Goetha a proslulá Ulričina kolekce sedmi empírových šperků z českých granátů. Více informací o popsání pamětihodnostech je v čl. 3.1.

Číslo cyklistické trasy: 232

Cyklotrasa se v Měrunicích napojuje na cyklotrasu II. třídy č. 25 a pokračuje směrem jna jih, kde na 14,39 km v Jerichách se na trasu napojuje trasa č. 231 a v Lounech, kde je konec trasy na 18,06 km se napojuje na cyklotrasy č. 304 a č. 353.

V Lounech je historický střed města obehnaný hradbami a Oblastní muzeum Louny.

Číslo cyklistické trasy: 304

Trasa přichází e Středočeského kraje a pokračuje severním směrem, kde na 2,01 km se na ní v Ročově napojuje cyklotrasa č. 3035 a na 19,52 km trasa č. 202. V Lounech je cyklistický uzel a cyklotrasa č. 304 se zde potkává s trasou č. 232 a č. 353.

Při projíždění trasy chmelařskou oblastí je možno v Ročově odbočit a navštívit zříceninu hradu Pravda. Pamětihodnosti Loun jsou popsány u předchozí trasy.

Číslo cyklistické trasy: 353

Trasa se v Postoloprtech napojuje na trasu č. 3034 a pokračuje východním směrem, kde v Lounech na 9,15 km napojuje na cyklotrasy II. třídy č. 304 a 232.

Za obcí Březno je možno navštívit archeologický skanzen a ve městě Louny je Oblastní muzeum a hradbami obehnaný střed města.

4.5 Cyklotrasy IV. třídy

Číslo cyklistické trasy: 0057

Trasa se v Mošnici na hranici Ústeckého kraje napojuje na trasu č. 25 a pokračuje jižním směrem, kde mezi 13,01 a 13,50 km jde v souběhu s cyklistickou trasou I. třídy č. 2. Na hranicích kraje na 13,50 km končí.

Číslo cyklistické trasy: 3000

Trasa se v Kadani napojuje na cyklotrasu II. třídy č. 35 a pokračuje směrem na západ po levém břehu řeky Ohře, kde se v Lužném napojuje na trasu č. 3004.

Město Kadaň je známo pro své historické centrum a je zde rovněž hrad typu italského kastelu. V Klášterci nad Ohří je renesanční zámek, Muzeum porcelánu a aquapark a v Před obcí Černýš je možno odbočit ke zřícenině hradu Rumburk. Bližší informace jsou v čl. 3.1.

Číslo cyklistické trasy: 3001

Trasa vychází z Klášterce nad Ohří, kde se napojuje na cyklotrasu č. 35 a pokračuje směrem na západ po pravém břehu řeky Ohře a v Okounově na 6,92 km se na ní napojuje trasa č. 3004. Za Okounovým na 8,40 km opouští cyklotrasa Ústecký kraj a přechází do kraje Karlovarského.

Aquapark, Muzeum porcelánu a zámek je možno shlédnout v Klášterci nad Ohří. V čl.3.1. jsou bližší informace k zámku.

Číslo cyklistické trasy: 3002

Cyklotrasa je přivedena z Karlovarského kraje před Loučnou pokračuje severním směrem při státní hranici. V rozmezí mezi 0,38 – 2,51 km dochází k vzájemnému souběhu s cyklotrasou II. třídy č. 36 a ve Vejprtech končí a napojuje se na trasy č. 3003 a č. 3004. Ve Vejprtech je možno odbočit na státní hranici Vejprty – Bärenstejn (více informací v čl. 3.2).

Po vstupu trasy na území Ústeckého kraje je možno v Loučné odbočit a navštívit Klínovec včetně rozhledny.

Číslo cyklistické trasy: 3003

Počátek je ve Vejprtech na státní hranici Vejprty – Bärenstejn (více informací v čl. 3.2), kde se napojuje na trasu č. 3002 a pokračuje směrem na východ v souběhu s trasou č. 3004 až na 4,05 km. Na 10,95 – 12,24 km dochází k souběhu s cyklotrasou č. 23 v prostoru Rusovy samoty a na 22,52 km se v Čelné napojuje cyklotrasa č. 3080 a v Hoře sv. Šebestiána na 22,52 km č. 3079 a č. 3081. Trasa v Hoře svatého Šebestiána končí.

Trasa vede okolo vodní nádrže Písečnice. Ve Výsluní je dominantou kostel sv. Václava. Tento kostel přitahoval pozornost lidí svou výstavností a velikostí i svým nápadným umístěním přímo nad svahem Krušných hor, takže byl viditelný i z dalekého podhůří.

Číslo cyklistické trasy: 3004

Trasa od státní hranice Vejprty – Bärenstejn (více informací v čl. 3.2) jde v souběhu s trasou č. 3003 až do 4,05 km, kde v Černém potoce se stáčí směrem na jih. V Hor. a Dol. Halži mezi 13,63 a 14,08 km dochází k souběhu s trasou č. 36 a mezi 23,94 a 24,13 km s č. 3000. V Okounově se trasa č. 3004 napojuje na trasu č. 3001 na 25,84 km a končí zde.

Na trase je možno v Pernštejně navštívit zříceninu hradu shodného názvu. Více informací o zřícenině hradu je v čl. 3.1.

Číslo cyklistické trasy: 3005

Trasa se napojuje na cyklotrasu č. 3004 v Lužném a pokračuje západním směrem. Ve Smilově přechází do sousedního Karlovarského kraje.

Číslo cyklistické trasy: 3009

Počátek cyklotrasy je v Adolfově, kde se napojuje na trasu Krušnohorské magistrály a je vedena jižním směrem, kde na 4,39 km se na ní napojuje trasa č. 3074 a na 9,64 km v Unčíně trasa č. 3087. V Hlíňanech je trasa křížena trasou č. 3071 na 26,66 km a na konci na 33,70 km se napojuje na trasu č. 3091.

Při průjezdu trasy je možno odbočit na zříceninu hradu Kyšperk a v Chabařovicích Muzeum města Chabařovice a Muzeum kávomlýnků.

Číslo cyklistické trasy: 3010

Trasa zahajuje na státní hranici Fojtovice – Fürstenau (čl. 3.2) a pokračuje západním směrem, kdy na 0,73 – 1,21 km vede v souběhu s trasou č. 23 a na 6,01 km se k ní připojuje trasa č. 3087. Na 10,40 – 13,13 km dochází opět k souběhu s trasou č. 23. Na 24,67 km trasa končí na státní hranici Moldavan – Holzau (informace v čl. 3.2).

Číslo cyklistické trasy: 3013

Cyklotrasa se nedaleko Kytlic napojuje na trasu II. třídy č. 21 a zároveň začíná souběh s trasou č. 3015, který končí na 2,57 km. Trasa pokračuje severním směrem a na 5,73 km se na ní napojuje trasa č. 3062 a na 7,0 km u Simerinku se kříží s trasou č. 21. V Horním Podluží dochází na 10,37 km ke křížení s trasou č. 3062 a v Krásné Lípě na 18,38 km se kříží s č. 211. Na 21,87 km v Kyjově trasa napojením na trasu č. 3029.

Při projíždění trasy se objíždí hora Jedlová, kde je možno odbočit na vrchol, kde je rozhledna a v Krásné Lípě je Muzeum Českého Švýcarska.

Číslo cyklistické trasy: 3014

Trasa zahajuje na hraničním přechodu Dolní Poustevna – Sebnitz (více informací v čl. 3.2) a pokračuje v souběhu s trasou č. 3043 až na 0,6 km, kde se trasa stáčí na jihovýchod a kde se na ní na 8,69 km napojuje trasa č. 3041A a na 9,03 km se kříží s trasou č. 3041. Na trasu se postupně napojují i další lokální cyklotrasy a to na 14,69 km č. 3032, na 16,33 km č. 3033 a na 18,09 km č. 3029. Na 20,44 km se cyklotrasa kříží s trasou III. třídy č. 211 a na 28,87 km trasa na končí na hraničním přechodu Rumburk – Seifhennersdorf (více informací v čl. 3.2).

Na trase je možnost odbočení na rozhlednu Vlčí Hora a po několika kilometrech na rozhlednu Dýmník. V Rumburku je Městské muzeum. Více informací o popsáných rozhlednách je v čl. 3.1.

Číslo cyklistické trasy: 3015

Cyklotrasa se v Kytlicích napojuje na cyklotrasu č. 211 a pokračuje v souběhu s trasou č. 21 až na 2,98 km, kde končí souběh s trasou č. 21 a začíná souběh s trasou č. 3013, který končí na 5,56 km. Trasa končí na hraničním přechodu Varnsdorf - Seifhennersdorf (více informací v čl. 3.2).

Cestou je možno v Jiřetíně pod Jedlovou navštívit Muzejní štolu a ve Varnsdorfu romantickou vyhlídkovou restauraci na Hrádku s vysokou věží.

Číslo cyklistické trasy: 3017

Tato trasa má svůj počátek v Děčíně a pokračuje severozápadním směrem a na 12,7 km mezi Sněžníkem a Tisou se kříží s cyklotrasou č. 23 a u Adolfova jde v souběhu s s cyklotrasou č. 23 mezi 33,24 a 33,69 km.

Ve vesnici Sněžník je možno na silnici odbočit a dojet na rozhlednu Děčínský Sněžník a nebo v Tisé navštívit Skalní město s unikátními pískovcovými útvary. Více jak polovina trasy vede CHKO Labské pískovce. Další informace o rozhlednách jsou v čl. 3.1.

Číslo cyklistické trasy: 3029

Trasa se napojuje na cyklotrasu č. 21 a pokračuje k Ptačím kamenům, kde na 3,47 km se napojuje trasa č. 3030 a na 13,50 km trasa č. 3031. Před Kyjovem se napojuje na tuto trasu č. 3032 na 15,71 km a za Kyjovem na 16,30 km trasa č. 3013. Na 18,28 km trasa končí ve Vlčí Hoře napojením na č.3014.

Na této trase může cykloturista shlédnout lovecký zámek na Tokáni, u Kyjova jeskyni víl a ve Vlčí Hoře je možnost odbočení na rozhlednu shodného názvu. Trasa skoro v celé své délce vede Národním parkem České Švýcarsko.

Číslo cyklistické trasy: 3030

Trasa začíná na Mezní Louce napojením na cyklotrasu II. třídy č. 21 a pokračuje severovýchodním směrem, kde na 4,23 km je odbočka na trasu č. 3030A, která má 1,6 km a vede k hraničnímu přechodu Zadní Jetřichovice – Rabensteine. Původní trasa pokračuje až k Ptačím Kamenům, kde se po 6,55 km napojuje na cyklotrasu č. 3029.

Trasa vedoucí v Národním parku České Švýcarsko prochází okolo skalního útvaru Malá Právnícká brána, který tvarem kopíruje Právníckou bránu.

Číslo cyklistické trasy: 3031

Cyklotrasa č. 3031 tvoří propojení mezi trasou č. 3029 v Doubici a trasou č. 3032 v Zadní Doubici na 8,76 km, kde je hraniční přechod Zadní Doubice - Hinterhermsdorf (více informací v čl. 3.2).

Trasa v celé své délce je vedena Národním parkem České Švýcarsko.

Číslo cyklistické trasy: 3032

Počátek trasy je v Kyjově, kde se napojuje na trasu č. 3029. Na 3,25 km se na trasu napojuje cyklotrasa č. 3033 a na 5,52 km č. 3031. Trasa končí v Brtníkách na 10,42 km napojením na cyklotrasu IV. třídy č. 3014.

Cyklotrasa je vedena panenskou přírodou Českého Švýcarska.

Číslo cyklistické trasy: 3033

Tato nedlouhá cyklotrasa je propojením mezi cyklotrasu č. 3014 u Vlčí Hory a č. 3032 u turistického mostu na 3,37 km.

Při průjezdu trasy je možno odbočit ve Vlčí hoře na rozhlednu nesoucí shodný název, o které více informací je možno nalézt v čl. 3.1.

Číslo cyklistické trasy: 3034

Trasa vede od Postoloprť, kde se přímo napojuje na cyklotrasu č. 353, směrem na severozápad až do Chomutova, kde na 27,28 km se na ní napojuje trasa č. 3077 a na 27,93 km trasa končí napojením na č. 3078.

V Chomutově je možno navštívit Podkrušnohorský zoopark, Oblastní muzeum nebo se vykoupat v kamencovém jezeře.

Číslo cyklistické trasy: 3035

Cyklotrasa se napojuje na trasu č. 304 v Ročově a končí v Peruci, kde se po 26,71 km napojuje na cyklotrasu II. třídy č. 202.

V Panenským Týnci je možno shlédnout zříceninu kláštera a v Peruci je zámek s pamětnými kresbami Emila Fily. Více informací k zámku je v čl. 3.1.

Číslo cyklistické trasy: 3041

Cyklotrasa IV. třídy vychází ze státní hranice Lipová – Sohland a pokračuje směrem na jih, kde mezi 0,25 až 0,42 km vede v souběhu s trasou č. 3043, na 10,47 km se kříží s trasou č. 3014 a zde je možno jet buď po trase č. 3041 k hraničnímu přechodu Mikulášovice – Hinterhermsdorf na 13,36 km, nebo po trase 3041A o délce 3,4 km k hraničnímu přechodu Mikulášovice/Tomášov – Sebnitz (více informací o uvedených hraničních přechodech je v čl. 3.2).

Z části trasy A je možno odbočit na naší nejseverněji položenou rozhlednu Tanečnice, kde více informací lze naléznout v čl. 3.1.

Číslo cyklistické trasy: 3042

Trasa se u Šluknova napojuje na cyklotrasu Iv. třídy č. 3043 a pokračuje jihovýchodním směrem přes Rumburk a na 15,69 až 15,91 km jde v souběhu s trasou č. 3043 až na státní hraniční přechod Jiříkov – Neugersdorf, který je blíže specifikovaný v čl. č. 3.2.

Číslo cyklistické trasy: 3043

Počátek trasy je na hraničním přechodu Jiříkov – Neugersdorf a trasa jde v souběhu s trasou č. 3042 až na 0,22 km. Na 4,33 km je odbočka k hraničnímu přechodu Jiříkov – Ebersbach. Trasa pokračuje severozápadním směrem a na 15,52 km se na ní napojuje trasa č. 3042 a mezi 16,92 až 17,95 km jde v souběhu s trasou č. 211, a mezi 23,69 a 23,86 km jde v souběhu s č. 3041. Na 29,75 km se na trasu napojuje trasa č. 3043B, která vede k hraničnímu přechodu Lobendava /Severní – Steinigtwolmsdorf a na 31,13 km trasa č. 3043A, která vede k hraničnímu přechodu Lobendava – Lagburkersdorf. V Dolní Poustevně trasa sbíhá na 36,05 km s trasou č. 3014, se kterou pokračuje až na hraniční přechod Dolní Poustevna – Sebnitz na 36,64 km. Informace ke všem hraničním přechodům jsou uvedeny v čl. 3.2.

Jedná se o nejsevernější trasu, která opisuje státní hranice.

Číslo cyklistické trasy: 3052

Trasa začíná napojením na cyklotrasu IV. třídy č. 3013 a pokračuje jihozápadním směrem, kde mezi 5,9 až 7,09 km je vedena v souběhu s cyklotrasou č. 3013 a mezi 7,09 až 9,84 km s trasou č. 211. Dále dochází k souběhu mezi 21,69 až 23,92 km s cyklotrasou č. 21. Trasa končí na 42,34 km v Děčíně.

V Jiřetíně pod Jedlovou je možno odbočit na Jedlovou, kde je možno navštívit rozhlednu Jedlová a hrad Tolštejn, v Český kamenici je Zámecký vrch s rozhlednou a v Děčíně je Děčínský zámek, rozhledna Pastýřská stěna, oblastní muzeum a Zoologická zahrada. Více informací k návštěvním místům naleznete v čl. 3.1.

Číslo cyklistické trasy: 3057

V obci Libochovany se trasa napojuje na cyklostezku č. 2 a přes Kamýk a Čeřeniště je vedena k Ploskovic. Na 14,06 km se na trasu napojuje trasa č. 3058 a na 24,25 km trasa končí.

Na Kamýku je k vidění zřícenina středověkého hradu, v Kunraticích je možno navštívit rozhlednu Varhošť a v Ploskovicích zámek. Všechny zde popsané pamětihodnosti jsou více popsány v čl. 3.1.

Číslo cyklistické trasy: 3058

Tato cyklotrasa se v obci Babiny I napojuje na cyklotrasu č. 3057 a pokračuje do Velkých Žernosek, kde se na 12,44 km napojuje na cyklostezku č. 2.

Číslo cyklistické trasy: 3066

Trasa vychází z Nakléřova, kde se napojuje na Krušnohorskou magistrálu č. 23 a pokračuje na jihovýchod, kde se na 9,33 km kříží s cyklotrasou č. 3084 a na 9,59 km začíná souběh s trasou č. 3067, který končí na 11,75 km v Slavojově. Ve Velkém Březně na 23,61 km se kříží s cyklostezkou I. třídy č. 2 a na 39,20 km se na ní napojuje trasa č. 3067. Na 46,88 km trasa končí napojením na cyklostezky č. 2 a č. 25.

Ve Velkém Březně je zámek a je zde možno odbočit a navštívit skanzen v Zubnicích, v Ploskovicích se nachází zámek a v Litoměřicích je historické náměstí, rozhledna Mostka a Muzeum a galerie Litoměřické a Oblastní vlastivědné muzeum. V Litoměřicích je možnost odbočit a po veřejných komunikacích dojet do Terezína, kde se nachází Muzeum Ghetta, Malá pevnost a Magdeburská kasárna. Více informací k návštěvním místům naleznete v čl. 3.1.

Číslo cyklistické trasy: 3067

Trasa vychází z Malšovic, kde se napojuje na trasu č. 3068. Na 6,79 km se na trasu napojuje trasa č. 3068 a začíná souběh s trasou č. 3066, který končí na 8,95 km. Cyklotrasa končí v Kamenci na 14,83 km.

Číslo cyklistické trasy: 3068

Tato trasa se v Malšovicích napojuje na trasu č. 3067 a v Slavošově na 12,74 km končí napojením na trasu č. 3066 na č. 3067.

Číslo cyklistické trasy: 3070

Trasa přichází z Karlovarského kraje v Dolním Záhoří a pokračuje na jih, kde po 9,92 km opouští za Vítkovicemi Ústecký kraj a přechází do kraje Plzeňského

Číslo cyklistické trasy: 3071

Cyklotrasa vede z Trmic a po 6,50 km se kříží s trasou č. 3009. Na 20,49 km cyklotrasa v Teplicích končí napojením na cyklotrasu č. 3083.

V Trmicích je možno navštívit zámek a modelovou železnici, ve Stadicích je pomník Královské pole Přemysla Oráče a v Teplicích je Regionální muzeum, Hvězdárna, zřícenina hradu Doubrava a plavecká hala s tobogánem. Více je v čl. 3.1.

Číslo cyklistické trasy: 3072

V Dlouhé Louce se cyklotrasa č.3072 společně s č. 3089 napojují na cyklotrasu III. třídy a pokračují v souběhu až na 1,62 km. Trasa je vedena k vodní nádrži Fláje a odtud pokračuje jižním směrem až do Litvínova, kde na 19,74 km končí napojením na cyklotrasu II. třídy č. 25.

V Litvínově je možné navštívit Valdštejnský zámek, o kterém se více dozvíte v čl. 3.1.

Číslo cyklistické trasy: 3073

Trasa se v Mariánských Radčicích napojuje na cyklotrasu č. 25, na 4,61 km se kříží s trasou č. 3089 a na 6,32 km končí napojením na trasu č. 231 v Loučné.

Číslo cyklistické trasy: 3074

Trasa vychází z Ústí nad Labem a pokračuje severním směrem a na 20,75 km končí napojením na cyklotrasu č. 3009.

Číslo cyklistické trasy: 3076

Cyklotrasa se u Jetřichovic napojuje na cyklotrasu II. třídy č. 21 a ubíhá směrem na západ a na 13,00 km na Labské stráni končí.

V Růžové je možno odbočit na kopec shodného jména a mezi Růžovou a Arnolticemi je několik bývalých větrných mlýnů.

Číslo cyklistické trasy: 3077

Na cyklotrasu č. 23 se v Kalku napojuje trasa č. 3077, která mezi kilometry 4,27 a 5,35 jde v souběhu s cyklotrasou č. 3081 a mezi 9,59 a 10,64 km s trasou č. 3079. na 19,39 km trasa v Chomutově končí napojením a cyklotrasu č. 3004.

Před Chomutovem je možno odbočit na rozhlednu Strážišť a v Chomutově je Zoopark, kamencové jezero a oblastní muzeum. Více informací k návštěvním místům naleznete v čl. 3.1.

Číslo cyklistické trasy: 3078

Trasa se v Načetíně napojuje na cyklotrasu II. třídy č. 23 tzv. Krušnohorské vánoce a pokračuje jižním směrem, kde na 4,58 km se kříží s trasou č. 3081, na 11,72 až 13,35 km jde trasa v souběhu s cyklotrasou č. 3079. V Chomutově na 19,72 km se na trasu napojuje cyklotrassa č. 3080a a na 20,17 km trasa napojením na cyklotrasu č. 3034 končí.

V Chomutově je přírodní kamencové jezero, Zoopark a oblastní muzeum. Více informací je v čl. 3.1.

Číslo cyklistické trasy: 3079

Z Hory sv. Šebestiána napojením na trasu č. 3003 vychází ve společném souběhu cyklotrasu č. 3081 cyklotrasa č. 3079. Souběh tras končí na 1,56 km a na 8,11 km počíná souběh s trasou č. 3078, který končí na 9,74 km. Mezi 12,24 až 13,29 km jde trasa v souběhu s cyklotrasou č. 3077 a mezi 18,72 až 19,40 km se sbíhá s č. 3082 a mezi 23,79 a 25,54 km s trasou č. 3081. Na 25,54 km se trasa napojuje na Krušnohorskou magistrálu č. 23 a zde končí.

Číslo cyklistické trasy: 3080

Trasa vede z Celný, kde se napojuje na cyklotrasu č. 3003, na 1,10 km se na trasu napojuje č. 3003A a na 14,03 km trasa č. 3080A a na 29,34 km trasa ve Viklicích končí.

V Chomutově je přírodní kamencové jezero, Zoopark a oblastní muzeum. Více informací je v čl. 3.1.

Číslo cyklistické trasy: 3081

Trasa se v Hoře sv. Šebestiána napojuje na cyklotrasu č. 3003 a společně pokračuje s č. 3079 až na 1,56 km, na 8,64 km se protíná s cyklotrasou č. 3078 a mezi 10,66 km a 11,74 km jde v souběhu s trasou č. 3077. Mezi 16,00 až 16,22 km jde trasa v souběhu s č. 3082 a od 18,95 km jde v souběhu s č. 3079 až na 20,70 km, kde končí napojením na Krušnohorskou cyklostezku č. 23 v Rudolicích v horách.

Číslo cyklistické trasy: 3082

Vedení trasy počíná v Kalku napojením na cyklotrasu č. 23 a pokračuje jihovýchodním směrem, kde mezi 4,49 a 4,72 km jde v souběhu s cyklotrasou č. 3081 a mezi 8,02 a 8,70 km jde v souběhu s č. 3079. V Jirkově na 13,76 km trasa končí.

Před Jirkovem je možno odbočit a navštívit původní renesanční zámek Červený hrádek, o kterém detailnější informace naleznete v čl. 3.1.

Číslo cyklistické trasy: 3083

Trasa vychází z Duchova, kde se napojuje na cyklotrasu č. 231 a pokračuje směrem na Teplice, ve kterých se na 13,45 km napojuje na cyklotrasu č. 3071.

V Duchově je Duchcovský zámek a muzeum města a v Teplicích je možno navštívit vodní aquapark, hvězdárnu či regionální muzeum nebo zříceninu hradu Doubrava. Více informací k pamětihodnostem je možno nalézt v čl. 3.1.

Číslo cyklistické trasy: 3084

Napojením na trasu č. 3066 v Mnichově začíná cyklotrasa č. 3084 a pokračuje jižním směrem do středu města Ústí nad Labem, kde na 10,04 km končí.

Cestou je možno odbočit a vystoupat na rozhlednu Erbenova vyhlídka a ve městě Ústí pak navštívit Zoologickou zahradu, Muzeum města (toho času nepřístupné veřejnosti pro celkovou rekonstrukci objektu), hrad Střekov nebo výletní zámček Větruši se zrcadlovým bludištěm nebo stromovým labyrintem. Více informací je možno nalézt v čl. 3.1.

Číslo cyklistické trasy: 3087

Tato trasa začíná v Unčíně napojením na cyklotrasu č. 3009 a končí na 15,60 km napojením na cyklotrasu IV. třídy č. 3010.

Číslo cyklistické trasy: 3089

Trasa se v Horním lomu napojuje na cyklotrasu č. 3073 a pokračuje přes Litvínova na sever, kde mezi 10,33 a 11,94 km jde v souběhu s cyklotrasou č. 3072 a pak se společně napojují na cyklotrasu III. třídy č. 231.

V Litvínově je možné navštívit Valdštejnský zámek, o kterém se více dozvíte v čl. 3.1.

Číslo cyklistické trasy: 3090

Trasa se v Ústí nad Labem napojuje na cyklotrasu č. 3091. Na 9,51 km se na trasu napojuje cyklotrasa č. 3092 a na 12,08 km v Dolních Zálezlech trasa končí napojením na č. 3091.

V Ústí nad Labem je muzeum (v současné době v rekonstrukci), hrad Střekov, Zoologická zahrada, výletní zámček Větruše s přírodním labyrintem a zrcadlovým bludištěm. Bližší informace jsou v čl. 3.1.

Číslo cyklistické trasy: 3091

Napojením na cyklotrasu č. 3090 v Ústí nad Labem počíná trasa č. 3091, která dále pokračuje po levém břehu řeky Labe směrem na jih. Na 9,61 km se na trasu napojuje cyklotrasa č. 3090 a na 12,56 km trasa č. 3092. Na 14,59 km trasa končí napojením na cyklotrasu č. 3009 v Radejčíně.

Pamětihodnosti v Ústí nad Labem jsou popsány u předcházející cyklotrasy a dále je možno shlédnout v Dubicích kostelík, odkud je krásný výhled na údolí s řekou.

Číslo cyklistické trasy: 3092

Trasa je spojnice mezi cyklotrasou č. 3090 nedaleko Stebna a cyklotrasou č. 3091 v Dubicích. Celková délka trasy je 4,63 km.

Od Dubického kostela je možnost krásné vyhlídky.

4.6 Návrhy změn

Stávající síť cyklistických stezek a tratí byla vytvářena postupně a po jednotlivých částech. Při zhodnocení jejího současného uspořádání jako celku jsme provedli některé návrhy na změny trasování a číslování některých tras. Tyto návrhy byly postupně a detailně konzultovány s Klubem českých turistů, který zajišťuje značení cyklotras, a v případě potřeby i se zástupci obcí a měst, kterých se změny přímo dotýkají. Záznamy z těchto jednání jsou přílohou č. 6 kapitoly 11. této studie.

V námi provedených návrzích dochází u některých cyklotras ke:

- změně trasování
- změně číslování
- zrušení stávající cyklotrasy

Změna trasování a číslování

Změna trasování je navržena u tras, kdy byla vyhledána vhodnější trasa pro vedení cyklotrasy oproti stávající.

Navržené změny většího rozsahu se týkají cyklotras v okolí Klášterce nad Ohří. V této oblasti je navrženo provést změnu jak trasování tak číslování u cyklotras č. 35, 204 a 3000.

- Cyklotrasa č. 3000, část Lužný – Klášterec nad Ohří (za vlakové nádraží) se přečísluje na č. 204 – Cyklostezka podél řeky Ohře a dojde ke změně trasy mezi Kláštercem a Kadaní přes Rašovice místo původního vedení přes Mikulovice.
- Cyklotrasa č. 35 ve směru od Měděnce změní vjezd do klášterce nad Ohří a po napojení na cyklotrasu s původním č. 3000 a po přečíslování č. 204 budou pokračovat v souběhu až do Kadaně, kde se rozdělí.

Další navržené změny:

- Cyklotrasa č. 202, část Louny - Stradonice se přeznačí na 204
- Cyklotrasa č. 202, část Stradonice – Peruc se přeznačí na 3035
- Cyklotrasa č. 202, část Peruc – Ctiněves bude přeznačena na č. 3096
- Cyklotrasa č. 353, část Postoloprty – Celnice bude přeznačena na č. 3034
- Cyklotrasa č. 353, část Celnice – Louny bude přečíslována na č. 204

Přeznačení cyklotras vedoucích po vozových komunikacích II. a III. třídy na č. 204, které patří cyklostezce podél řeky Ohře, je pouze dočasné, do doby, než bude zrealizována cyklostezka podél řeky Ohře v samostatné trase. Po jejím dokončení budou trasy vedoucí po komunikacích zrušeny. Jde o dostání se do podvědomí cykloturistů o vedení trati v tomto směru. Po dokončení Cyklostezky podél Ohře bude tato provizorní trasa zrušena a číslem 204 bude označena trasa definitivní.

Zrušení stávající cyklotrasy

Zrušení cyklotrasy je navrženo u těch případů, kdy trasa vede paralelně s jinou trasou, která je vyšší třídy, či má lepší podmínky pro cykloturistiku.

Zrušení bylo navrženo, projednáno a odsouhlaseno u následujících cyklotras:

- Cyklotrasa č. 203 – Mnetěš – Horní Beřkovice – tato trasa měla pouze zpracovaný návrh a doposud nebyla označena v terénu.
- Cyklotrasa č. 3001 – Okounov – Klášterec nad Ohří – vede paralelně s cyklostezkou č. 204 a po silnici III. třídy.

Veškeré výše popsané změny a zrušení stávajících cyklotras jsou patrné z mapového podkladu, kde jsou zakresleny původní trasy s čísly a nově navržené trasy a čísla. Čísla cyklostezek, které jsou ve studii uváděny včetně nových jsou projednány a schváleny Klubem českých turistů.

4.7 Přehled nových tras a doplňků

Prostřednictvím těchto prací a podnětů od jednotlivých obcí nebo sdružení byl proveden návrh nových tras a stezek tak, aby pro veřejnost byla zpřístupněna řada kulturních, historických, přírodních a památkově významných lokalit, kterých je v Ústeckém kraji značné množství. Zdroje, cíle a jejich priority byly na mnoha projednání konzultovány s pořizovatelem a řadou zainteresovaných institucí resp. orgánů státní správy a takto jsou také ve studii dokumentovány.

Nově navržené trasy vychází z celkové koncepce vzniku a rozvoje cyklistické sítě v České republice. Trasy je možno rozdělit dle významu na nadregionální, regionální, významné lokální a ostatní. Návrhy nových tras jsou zpracovány do mapy návrhů, kde jsou zároveň barevně odlišeny pro lepší orientaci, a to zejména návrhů základní sítě cyklistických tras Ústeckého kraje. Návrhy nových tras jsou patrné z map cyklistických tras č. 4 a 5/1-3 přílohy kapitoly 12. Některým novým trasám širšího významu bylo již Klubem českých turistů přiděleno číslo, které je u tras v mapovém podkladu uvedeno. Nově navržené cyklistické trasy jsou v rámci geografických možností co nejvíce přiblíženy k významným historickým a kulturním památkám, případně technickým zajímavostem.

Nadregionální

- Cyklostezka III. třídy č. 204 – Cyklostezka podél řeky Ohře

Cheb Boč – Lužný – Klášterec - Kadaň - Žatec – Postoloprty – Louny – Libochovice – Budyně – Brozany – Litoměřice

Nově navržená trasa propojí pro cykloturisty památky, jako jsou zříceniny hradů Rumburk a Ederberg, povede přes městskou památkovou rezervaci Kadaň a Žatec, přes město Louny. V Křesíně bude možno odbočit buď na zámek v Peruci, nebo na zříceninu hradu Hamburk, v Libochovicích je renesanční zámek a v Budyni nad Ohří Jandovo městské muzeum s atraktivní dochovanou alchymistickou dílnou ze 16. století. V Terezíně, přes který cyklotrasa povede je Muzeum Ghetta a Malá pevnost. Trasa končí v Litoměřicích, kde je historické náměstí, rozhledna Mostka a Muzeum a galerie Litoměřické a Oblastní vlastivědné muzeum.

- Cyklostezka III. třídy č. 251 - po břehu řeky Ploučnice

Děčín – Starý Šáchov – Liberecký kraj

V Děčíně je Děčínský zámek, rozhledna Pastýrskoá stěna, oblastní muzeum, Zoologická zahrada, vedení trasy se dále předpokládá do Benešova nad Ploučnicí, kde je jednak Ploučnická vyhlídka, odkud je krásný výhled a především je zde zámek. Dále je zde zřícenina hradu Ostrý a rozhledna Kohout u Benešova nad Ploučnicí.

Regionální

- Cyklotrasa IV. třídy č. 3080

Tato cyklotrasa je již zprovozněná mezi obcemi Místo - Celná – Málkov – Spořice – Březno - Vikletice a dle našeho návrhu prodloužena na trase Podbořany – Krásný Dvůr – Nepomyšl – Kryry – Petrohrad s ukončením na trase č. 351 u Lubence.

Tato trasa se prodlužuje do míst, kde je možno shlédnout původní panský dům a rozhlednu v Krásném Dvoře, architektonicky zajímavou rozhlednu v Kryrech a v Petrohradě je barokně upraven původně středověký hrad.

- Cyklotrasa IV. třídy č. 3095- Podřipská trasa – Roudnice nad Labem – Lužec nad Vltavou

Takto navržená trasa je především k zpřístupnění jednoho z nejznámějších míst Českých pověstí a to Hory Říp s její kapličkou.

- Cyklotrasa IV. třídy č. 3097 – Křešice - Všemily

Tato navržená cyklotrasa vede Křešice – Lovečkovice – Heřmanov – Benešov nad Ploučnicí – Markvartice – Všemily. Propojuje cyklotrasu č. 2 a č. 21.

Na této trase se předpokládá možnost návštěvy zámku v Ploskovicích a Benešově nad Ploučnicí. Dále je možno odbočit na zříceniny hradu Helfenburk, Levín a Ostrý. V Levíně se dá odbočit ke skanzenu v Zubnicích a v Benešově nad Ploučnicí k Ploučnické vyhlídce a na rozhlednu Kohout.

Významné lokální

- Cyklotrasa IV. třídy č. 3094 – Zbrašín – Podbořany

Tato povede na trase Zbrašína - Tuchořice a Libořice do Podbořan. Trasa propojuje dvě regionální cyklotrasy.

V Líčkově, který leží na cyklotrase se dá navštívit původně barokní, později přestavěný renesanční zámek.

Více informací k památkám uváděných u jednotlivých návrhů tras je možno získat v čl. 3.1.

Ostatní

Do návrhu nových cyklotras byla zahrnuta celá řada lokálních tras, které vznikly po konzultacích se zástupci jednotlivých měst, obcí a mikroregionů. Tyto trasy nejsou ve studii detailně popisovány, ale jsou zaneseny v mapových přílohách. Protože se jedná pouze o cyklotrasy ostatního významu, nebylo jim Klubem českých turistů přiděleno číslo. Toto registrační číslo bude přiděleno při samotné realizaci, pokud se uskuteční.

Veškeré navržené trasy zakreslené v mapách mají informativní charakter a je možné, že skutečné vedení cyklotrasy se od návrhu mírně odchýlí.

5. Základní síť cyklistických tras

Úkolem marketingové studie je rozdělení základní sítě cyklistických tras Ústeckého kraje dle regionálního významu na :

- Nadregionální
- Regionální
- Významné lokální
- Ostatní

5.1 Základní nadregionální

Nadregionální (dálkové) cyklotrasy spojují vzdálené cíle (např. evropská síť cyklistických tras). Plní funkci rekreační. Tomu by mělo odpovídat vedení tras, výběr turistických atraktivních cílů a vybavenost na trase (ubytovny, servisy, mapy).

Jednou z hlavních priorit Ústeckého kraje je podpora rozvoje cyklistické sítě především nadregionálních tras. K dnešnímu dni, tedy k 31.3.2007, jsou Ústeckým krajem podporovány 4 z nadregionálních cyklotras:

- Labská cyklostezka – č. 2
- Krušnohorská magistrála - č. 23
- Cyklostezka Ohře – č. 204
- Cyklostezka Ploučnice – č. 251

Na tyto cyklostezky byly Krajským úřadem postupně vypsány výběrová řízení na zpracování vyhledávací studie a dokumentace k územnímu rozhodnutí včetně zajištění územního rozhodnutí a to buď na celou cyklostezku (Ploučnice) nebo pouze na chybějící úseky (ostatní).

V Ústeckém kraji jsou v současnosti plně průjezdné a využívány následující nadregionální cyklotrasy. Jedná se o:

- **Cyklostezka I. třídy č. 2 – Labská cyklostezka – Dolní Žleb - Praha**

Trasa se na hraničním přechodu Dolní Žleb/ Elbradweg Schöna napojuje na Saskou cyklotrasu a pokračuje ve směru - Dolní Žleb – Děčín - Velké Březno – Ústí nad Labem – Libochovany – Litoměřice – Roudnice nad Labem – Štětí a poté ve Strači opouští Ústecký kraj a pokračuje ve Středočeském kraji ve směru Mělník – Kralupy nad Vltavou – Řež – Praha.

Tato cyklostezka je v některých úsecích již zrealizována, v některých je prozatím pouze provizorní vedení trasy po komunikacích II. a III. třídy, ale je postupně po částech připravována a dokončována.

Celková délka stávající cyklotrasy na území Ústeckého kraje je 94,44 km.

Zrealizované úseky cyklostezky:

Hraniční přechod – Děčín, Čertova voda	5,10 km
Děčín, Tyršův most – Děčín, Polabí	1,28 km
Valtířov - Církvice	19,41 km
Libochovany, obec	0,82 km
Litoměřice, hr. k.ú.- Litoměřice, Močidla	7,00 km
Lounky - Vědomice	4,23 km
Roudnice nad Labem	0,50 km
Dobřín	0,28 km

Nezrealizované úseky cyklostezky:

Děčín, Čertova voda - Děčín, Tyršův most	5,54 km
Děčín, Polabí - Velké Březno	15,63 km
Církvice - Libochovany	2,40 km
Libochovany – Litoměřice, hr. k.ú.	8,96 km
Litoměřice, Močidla - Lounky	7,71 km
Černěves – Roudnice nad Labem	1,19 km
Roudnice - Dobřín	2,09 km
Dobřín – hranice kraje	12,30 km

Na některé z výše uvedených úseků projektová příprava není dosud zpracována, ale k dnešnímu dni, tj. k 31.3.2007, je Ústeckým krajem vypsáno výběrové řízení na zpracovatele dokumentace k územnímu rozhodnutí včetně zajištění územního rozhodnutí. Předpoklad vydání územního rozhodnutí je do konce roku 2008.

Po zrealizování nové cyklostezky v daných úsecích bude provedeno přeznačení cyklostezky a úseky vedeny provizorně po komunikacích II. a III. třídy budou zrušeny. Jedná se o úseky o celkové délce 55,82 km.

- **Cyklotrasa II. třídy č. 23, 36 - Krušnohorská magistrála – Děčín - Všeruby**

Cyklistická magistrála vede po cyklotrase II. třídy č. 23 od Děčína po hřebenu Krušných hor až do Měděnce, kde plynule navazuje na cyklotrasu II. třídy č. 36, která pokračuje přes Karlovarský kraj až do kraje Plzeňského. Trasa č. 23 vede Děčín – Maxičky - Sněžník (st. hranice) – Petrovice– Nakléřov– Adolfov– Cínovec (st. hranice) – Nové město v Kr. Horách– Klíny- Hora Sv. Kateřiny– Kalek- Hora Sv. Šebestiána– Rusová – Měděnec, trasa č. 36 Měděnec – Klínovec, kde trasa přechází do Karlovarského kraje a pokračuje Boží Dar – Horní Blatná – Bublava – Kraslice – Luby – Skalná – Fr. Lázně – Cheb – Stará Voda – Tachov – Hošťka – Rybník – Nemanice – Pod Čechovem – Česká Kubice – Všeruby.

Celková délka trati po Ústeckém kraji je 150,78 km.

Tato cyklostezka je v některých úsecích již zrealizována, v některých je prozatím pouze provizorní vedení trati, ale je postupně po částech připravována a dokončována.

Již hotové úseky trati:

Děčín - Fojtovice	46,15 km
Cínovec - Vitiška	4,20 km
Trafo - Rudolice	35,09 km
Kalek – křižovatka I/7	16,92 km
Jilomová - Loučná	21,97 km

Úseky trasy vedoucí provizorně po silnicích, na které k dnešnímu dni, tj. k 31.3.2007, je Ústeckým krajem vypsáno výběrové řízení na zpracovatele dokumentace k územnímu rozhodnutí včetně zajištění územního rozhodnutí. Předpoklad vydání územního rozhodnutí je do poloviny roku 2008.

Odbočka na hraniční přechod Sněžník	1,28 km
Fojtovice - Cínovec - úprava	2,24 km
Vitiška - trafo - úprava	8,79 km
Rudolice - Kalek	7,65 km
Křižovatka I/7 - Jilomová	2,49 km
Loučná - hranice kraje	4,00 km

Po provedení nových úseků cyklostezky bude provedeno přeznačení a úseky vedeny provizorně po komunikacích II. a III. třídy budou zrušeny. Jedná se o úseky o celkové délce 26,45 km.

- **Cyklotrasa II. třídy č. 25 – Chemnitz - Most – Doksy**

Trasa vede od státní hranice Brandov/Olbernhau – Hora Sv. Kateřiny – Litvínov – Most – Měrunice – Vlastislav – Boreč – Malé Žernoseky – Velké Žernoseky - Křešice – Drahobuz – v Sukohradech přechází do Libereckého kraje a pokračuje ve směru Doksy – Ralsko – Osečná – Rynoltice – Hrádek nad Nisou – státní hranice.

Celková délka trati po Ústeckém kraji je 127,11 km.

Tato cyklostezka je v některých úsecích již zrealizována, v některých je prozatím pouze provizorní vedení trati. Práce na přípravě této cyklostezky jsou v současné době zastaveny.

- **Cyklotrasa II. třídy č. 35 – Doupovská trasa - Měděnec - Plzeň**

Trasa vede od Měděnece přes Klášterec nad Ohří – Kadaň – Radonice – Podbořanský Rohozec, kde opouští Ústecký kraj a pokračuje dále po Karlovarském kraji do Plzeňského ve směru Valeč – Žlutice – Manětín – Plzeň

Celková délka trati po Ústeckém kraji je 49,57 km.

Tato cyklotrasa je po území Ústeckého kraje vedena po silnicích II. a III. třídy.

- **Cyklotrasa III. třídy č. 21 – Hřensko - Chrastava**

Tato cyklotrasa II. třídy vede přes Hřensko – Vysoká Lípa – Jetřichovice – Česká Kamenice – Kytlice, za kterými přechází do Libereckého kraje a pokračuje Nová huť – Mařenice – Jablonné v Podještědí – Kryštofovo údolí – Andělská Hora - Chrastava

Celková délka trati po Ústeckém kraji je 39,18 km.

Tato cyklotrasa je po území Ústeckého kraje vedena místních komunikacích a po lesních šterkových a živičných komunikacích z velké většiny bez závad.

Další informace k výše uvedeným trasám je možno získat v čl. 2.2, kde jsou popsány průzkumy na jednotlivých trasách, v čl. 4., kde je popsáno vedení, křížení, napojení tras a možnosti návštěv okolních zajímavostí a v čl. 7.3, kde je určena finanční náročnost cyklostezek.

Dále jsou projektově připravovány a koordinovány se sousedními kraji další dvě cyklostezky nadregionálního významu. Mezi připravované trasy patří:

- **Cyklostezka III. třídy č. 204 - podél Ohře – Cheb - Litoměřice**

Trasa je vedena podél řeky Ohře a vede od hraničního přechodu v Karlovarském kraji a pokračuje východním směrem k Ústeckému kraji, kde je připravována projektová dokumentace pro její pokračování až k cyklostezce č. 2 v Litoměřicích. Její předpokládaná trasa je Boč – Lužný – Klášterec - Kadaň - Žatec – Postoloprty – Louny – Libochovice – Budyně – Brozany – Litoměřice.

Některé úseky trasy jsou již sjízdné, ale dle stávajícího značení mají odlišné číslování. Dle čl. 4.6 je patrné, kterým úsekům je po změně číslování přiděleno č. 204

Předpokládaná délka trasy v Ústeckém kraji je 143,5 km.

K dnešnímu dni, tj. k 31.3.2007, je Ústeckým krajem vypsáno výběrové řízení na zpracovatele dokumentace k územnímu rozhodnutí včetně zajištění územního rozhodnutí. Předpoklad vydání územního rozhodnutí je dopilovaný roku 2009.

- **Cyklostezka III. třídy č. 251 - po břehu řeky Ploučnice – Děčín – Starý Šachov**

Vedení trasy se předpokládá podél řeky Ploučnice od Děčína jihovýchodním směrem, kde za Starým Šachovem přejde do Libereckého kraje, který rovněž připravuje realizaci cyklostezky Ploučnice.

Předpokládaná délka nové cyklostezky v Ústeckém kraji je 16,2 km.

K dnešnímu dni, tj. k 31.3.2007, je Ústeckým krajem vypsáno výběrové řízení na zpracovatele dokumentace k územnímu rozhodnutí včetně zajištění územního rozhodnutí. Předpoklad vydání územního rozhodnutí je do poloviny roku 2008.

Více informací k navrhovaným cyklostezkám je možno najít v čl. 4.7 a v čl. 7.3, kde jsou popsány jednotlivé nově navržené trasy a jejich finanční náročnost.

Vedení jednotlivých nadregionálních tras jak stávajících tak připravovaných je patrné z mapového podkladu, která je přílohou č. 4 kapitoly 12, kde nadregionálním trasám je přidělena červená barva.

5.2 Regionální

Regionální cyklotrasy spojují významné cíle v regionu. Pro jejich správné fungování je důležitá návaznost na síť místních cyklistických tras. Plní obvykle funkci rekreační a dopravní.

Mezi takovéto trasy můžeme v Ústeckém kraji zahrnout trasy vedoucí mezi nadregionálními trasami nebo od nadregionální trasy do sousedního kraje. Mezi regionální trasy byly na základě jednání zařazeny následující cyklotrasy:

- **Cyklotrasa III. třídy č. 211 – Šluknovská trasa - Rožany – Dubá**

Trasa vede Rožany – Šluknov – Krásná Lípa, kde pod Kytlicemi končí vedení po Ústeckém kraji a přechází do kraje Libereckého po trase Kamenický Šenov – Stružnice – Dubá. Jedná se o stávající cyklotrasu.

- **Cyklotrasy III. třídy č. 231 a č. 304 – Duchcovská spojka - Nové Město – Louny - Ročov**

Cyklotrasa je již značená a vede na trase Nové Město – Dlouhá Louka – Osek - Duchcov – Zábrušany – Kostomlaty – Třebívlice – Trtěno – Nečichy, kde se napojí na cyklotrasu č. 232, která vede až do Loun, kde se napojí na budoucí cyklotrasu č. 204 a dále pokračuje jižním směrem do Ročova, kde opouští Ústecký kraj, pod č. 304

Tato trasa propojuje tři významné nadregionální cyklostezky kraje a to Krušnohorskou magistrálu č. 23, Cyklotrasu č. 25 a Cyklostezku podél Ohře č. 204.

- **Cyklotrasy III. a IV. třídy č. 335, 3034 a 3078 – Chomutovská spojka – Celnice - Postoloprty - Chomutov - Načetín**

Z Celnice od cyklostezky podél řeky Ohře č. 204 vede stávající cyklotrasa, přes Postoloprty - Velemýšleves - Chomutov – První Mlýn do Načetína na Krušnohorskou magistrálu (č. 23 a č. 36) – cyklotrasa již je značená po celé své délce č. 353 Celnice - Postoloprty, č. 3034 Postoloprty – Chomutov a č. 3078 Chomutov – Načetín. Toto značení zůstane po dohodě s Klubem českých turistů zachováno.

- **Cyklotrasa IV. třídy č. 3080 – Podbořanská trasa – Chomutov - Lubenec**

Tato cyklotrasa je již z části Chomutov - Vikletice hotova a značená a dle studie se doporučuje prodloužit dále v trase Podbořany – Krásný Dvůr – Nepomyšl – Kryry – Petrohrad s ukončením na trase č. 351 u Lubence.

- **Cyklotrasa IV. třídy č. 3095- Podřipská trasa – Roudnice nad Labem – Lužec nad Vltavou**

Tato cyklotrasa je nově navržená a vede od cyklostezky č. 2 z Roudnice nad Labem přes Ctiněves do Lužce nad Vltavou a poté se ve Středočeském kraji opět napojuje na cyklostezku č. 2.

- **Cyklotrasa IV. třídy č. 3097 – Úštěcká trasa - Křešice - Všemily**

Od Labské cyklostezky (č. 2) přes Ploskovicko, Úštěcko k cyklostezce č. 21. Tato cyklotrasa je v návrhu a její vedení se předpokládá Křešice – Lovečkovice – Heřmanov – Benešov nad Ploučnicí – Markvartice – Všemily. Tato cyklotrasa je pouze v návrhu.

Vedení jednotlivých regionálních tras je patrné z přiloženého mapového podkladu, ze kterého rovněž vyplývá, které části jsou funkční a které v návrhu. Cyklotrasy regionálního významu jsou značeny zelenou barvou. Viz. příloha č. 4 kapitoly 12.

5.3 Významné lokální

Jako významné lokální cyklotrasy byly vybrány takové trasy, které propojují regionální a nadregionální trasy. Plní funkci rekreační a dopravní a mají návaznost na lokální cyklistickou síť.

Jako významné lokální byly po pečlivém uvážení vybrány následující trasy:

- **Cyklotrasa IV. třídy č. 3029 – Doubická spojka – Ptačí kameny – Vlčí Hora**

Cyklotrasa se napojuje u Vysoké Lípy na nadregionální cyklotrasu II. třídy č. 21 a vede ve směru Na Tokáni – Kyjov – Vlčí Hora, kde se napojuje na cyklotrasu č. 3014, která je rovněž zařazena mezi významné lokální. Trasa je již značená.

- **Cyklotrasa IV. třídy č. 3014 – Mikulášovická trasa – Dolní Poustevba – Horní Jiřetín**

Cyklotrasa vede od hraničního přechodu a vede přes Mikulášovice a Rumburk na hraniční přechod v Horním Jiřetíně. Za Vlčí Horou se kříží s regionální cyklotrasou č. 211. Trasa je již značená.

- **Cyklotrasa IV. třídy č. 3009 a č. 3074 – Ústecká spojka – Ústí nad Labem – Liboňov - Adolfovo**

Cyklotrasa vede z města Ústí nad Labem pod č. 3074 a vede severozápadním směrem přes Habrovice a Liboňov, kde se napojuje na č. 3009 a pokračuje do Adolfova. Trasa je již značená.

- **Cyklotrasa IV. třídy č. 3094 – Žatecká trasa - Zbrašín – Podbořany**

Tato nově navržená cyklotrasa povede ze Zbrašína přes Tuchořice a Libořice do Podbořan. Trasa propojuje dvě regionální cyklotrasy.

- **Cyklotrasa IV. třídy č. 3010 a 3087 – Teplická spojka - Cínovec - Děčín**

Cyklotrasa vede od hraničního přechodu Cínovec a vede přes Krupku a Libouchec do Děčína. Trasa je již v úseku Cínovec – Pod sedmi štíty značená pod č. 3010, v úseku Pod sedmi štíty – Dubí pod č. 3087 a poslední úsek, tj. Dubí – Děčín je pouze výhledová varianta, která by vedla po trase stávající

železnice. Tato varianta přichází v úvahu pouze po zrušení trati Českých drah, o kterém je v současnosti jednáno.

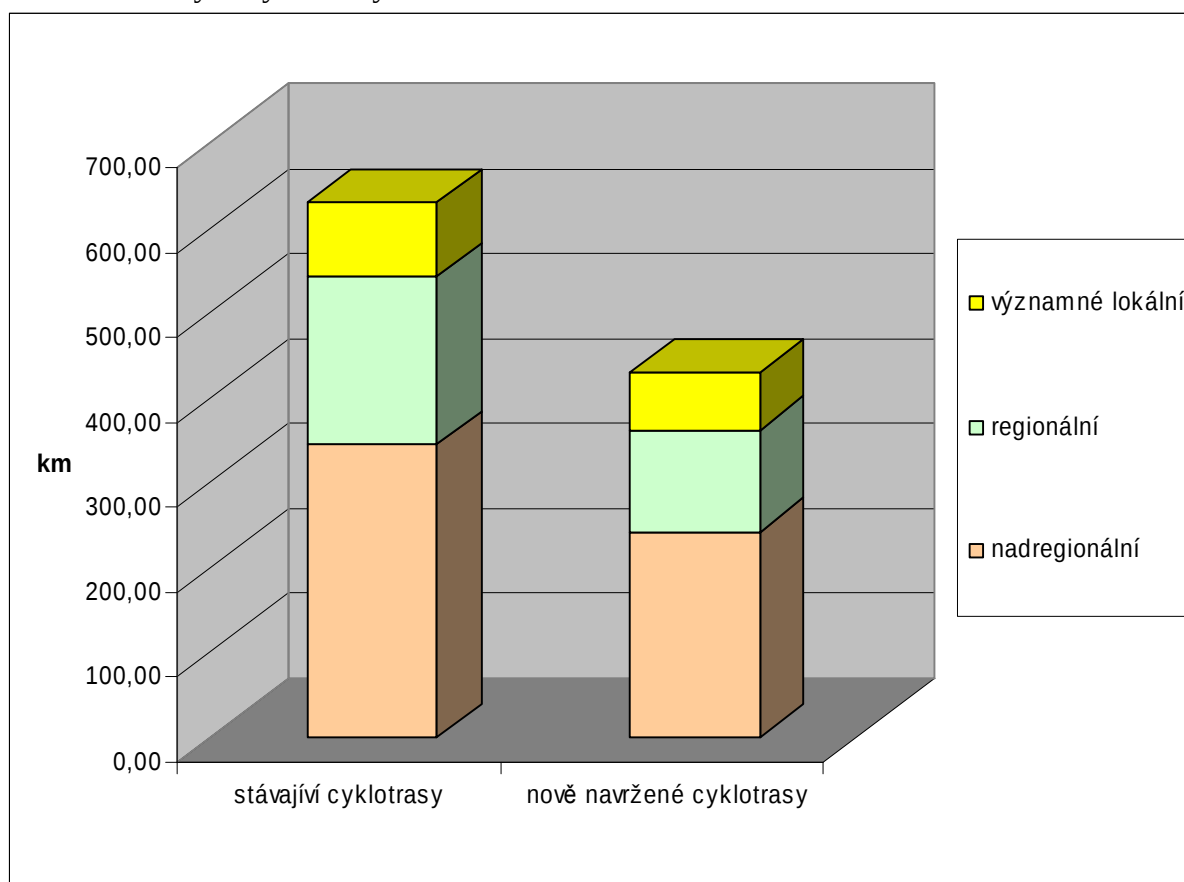
S ohledem na časovou náročnost tohoto nového úseku není u této části trasy provedena specifikace ceny.

Vedení jednotlivých významně lokálních tras je patrné z přiloženého mapového podkladu, ze kterého rovněž vyplývá, které části jsou funkční a které v návrhu. Významné lokální cyklotrasy mají v mapovém podkladu žlutou barvu.

Základní síť cyklistických tras Ústeckého kraje je shrnuta v následující tabulce, kde je dána kilometráž, rozdělení dle regionálního významu a dále je zde uvedeno, zda se jedná o stávající nebo nově navrženou cyklotrasu. Podbarvení tabulky je shodné s barevným označením v mapovém podkladu.

č. trasy	Název cyklotrasy, trasa	Délka cyklotras v km		
		Stávající	Nové	Celkem
Nadregionální cyklotrasy				
2	Labská cyklostezka	38,62	55,82	94,44
21	Hřensko - Chrastava	39,18	0,00	39,18
23,36	Krušnohorská magistrála	124,33	26,45	150,78
25	Chemnitz - Most - Doksy	127,11	0,00	127,11
35	Doupovská trasa	14,27	0,00	14,27
204	Cyklostezka podél řeky Ohře	0,00	143,50	143,50
251	Cyklo. po břehu řeky Ploučnice	0,00	16,20	16,20
Nadregionální cyklotrasy celkem		343,51	241,97	585,48
Regionální cyklotrasy				
211	Šluknovská trasa	36,83	0,00	36,83
231, 232, 304	Duchcovská spojka	93,23	0,00	93,23
353, 3034, 3078	Chomutovská spojka	49,83	0,00	49,83
3080	Podbořanská trasa	18,00	62,20	80,20
3095	Podřipská trasa	0,00	11,45	11,45
3097	Úštěcká trasa	0,00	45,70	45,70
Regionální cyklotrasy celkem		197,89	119,35	317,24
Významné lokální cyklotrasy				
3014	Mikulášovická trasa	28,87	0,00	28,87
3029	Doubická spojka	18,28	0,00	18,28
3074, 3009	Ústecká spojka	25,14	0,00	25,14
3010,3087	Teplická a Podkrušnohorská spojka	15,60	34,59	50,19
3094	Žatecká jižní trasa	0,00	34,20	34,20
Významné lokální cyklotrasy celkem		87,89	68,79	156,68
Celkem		629,29	430,11	1059,40

V následujícím grafu je znázorněno délkové rozdělení dle regionálního významu u stávajících a nově navržených cyklistických tras.



5.4 Požadavky a možnosti na alternativní dopravu

S rozšířením cykloturistiky především jako volnočasové aktivity je potřeba nejen budovat nové trasy, ale zároveň zajišťovat určité doplňkové služby. Mezi takovéto služby patří i alternativní doprava pro cykloturisty. Pro vysoké převýšení, nevhodné propojení nebo pro potřebu vyžadovanou cykloturisty je projet i vzdálenější trasy od místa bydliště, což vyžaduje alternativní dopravu s možností přepravy kol. Tato potřeba vzniká převážně ve velkých městech, kdy cyklisté chtějí vyjet do přírody a ne jezdit v městské aglomeraci. V Ústeckém kraji je v tomto směru nevýhodné, že většina velkých měst je situována v nadmořských výškách od 132 m.n.m. (Děčín) po 350 m.n.m. (Most), zatímco Krušnohorská magistrála, cyklotrasa č. 23, a na ní navazující cyklotrasy jsou v nadmořské výšce okolo 800 m. n.m., přičemž toto velké převýšení je na poměrně krátké vzdálenosti. V důsledku této skutečnosti vznikla idea autobusů pro cyklisty, která se postupně rozšířila do všech větších měst v Ústeckém kraji.

V některých městech jsou autobusy pro překonání značného výškového rozdílu, avšak mezi městy Mostem a Litvínovem je zřízena tzv. cyklotramvaj a to především z důvodu nevhodného cyklistického propojení těchto dvou měst. Absence cyklistické trasy je způsobena především povrchovými doly.

Druhy alternativní dopravy, která umožňuje přesun cyklisty zároveň s kolem:

- osobní automobil
- autobus uzpůsobený pro přepravu bicyklů = cyklobus
- tramvaj uzpůsobená pro přepravu bicyklů
- železniční doprava



- lanovka



Z výše uvedených alternativních druhů je možno v Ústeckém kraji využít všech.

Provoz cyklobusů je dnes zajišťován hned v několika městech kraje. Tyto buď speciálně upravené nebo doplněné přívěsem autobusy jsou provozovány společnostmi, které v tom daném městě zajišťují městskou hromadnou dopravu. Provoz těchto autobusů je sezónní záležitost a jízdní řády včetně ceníků jsou přístupné na internetových stránkách každého provozovatele. Vytíženost těchto cyklobusů, které jezdí o sobotách, nedělích, státních svátcích a v některých městech i ve všední dny o prázdninách je závislá především od aktuálního stavu počasí.

V minulé cyklistické sezoně byly provozovány cyklobusy na níže uvedených trasách, kdy čísla v závorkách je nadmořská výška:

- Chomutov (330 m.n.m.) – Jirkov (305 m.n.m.) – Rudolice v horách (850 m.n.m.)
- Jirkov (305 m.n.m.)– Chomutov (330 m.n.m.) – Hora sv. Šebestiána (830 m.n.m.)
- Jirkov (305 m.n.m.)– Chomutov (330 m.n.m.) – Boží Dar (1 020 m.n.m.)
- Chomutov (330 m.n.m.) – Jirkov (305 m.n.m.)
- Chomutov (330 m.n.m.) – Jirkov (305 m.n.m.)– Tis u Blatna (605 m.n.m.)
- Teplice (230 m.n.m.) – Dubí (389 m.n.m.) – Cínovec (820 m.n.m.) – České pomezí
- Ústí nad Labem (138 m.n.m.) – Adolfovo (750 m.n.m.)
- Děčín (132 m.n.m.) – Sněžník (723 m.n.m.)
- Děčín (132 m.n.m.) – Mezní Louka (274 m.n.m.)
- Děčín (132 m.n.m.) – Maxičky (450 m.n.m.)

Autobusy vždy vyjíždějí v dopoledních hodinách a v odpoledních se vrací zpět.

Nová služba pro cyklistickou veřejnost je zřízení cyklotramvaje, což je speciálně upravené tramvajové vozidlo, v jehož zadní části jsou nainstalovány speciální držáky na upnutí kol a v ostatních prostorách jsou místa k sezení pro cestující. Tato cyklotramvaj jezdí mezi Mostem a Litvínovem vždy o víkendech a svátcích od května do října.

Pro alternativní dopravu rovněž slouží, a má relativně nejvyšší pokrytí, železniční doprava. Mezi pro cykloturisty zajímavé patří bezesporu spojení Chomutov – Vejprty, nebo Most – Moldava.

Pro překonání převýšení je jako zdroj dopravy možno využít i lanovou dráhu uzpůsobenou na přepravu kol. Mezi takovéto v Ústeckém kraji patří sedačková lanovka z Krupky na Komáří vížku, která je nejstarší a nejdelší bez mezizastávky v naší republice, a vyveze turisty na hřebeny Krušných hor. Tato lanovka za 15 minut překoná převýšení 482 m na 2.348 m. V Jáchymově, který je v Karlovarském kraji lze rovněž využít lanovku i pro přepravu jízdních kol s výstupní stanicí na Klínovci (část je v Ústeckém kraji).

Po prověření stávající alternativní dopravy a jejího vytížení doporučujeme tuto hustotu a zachovat a monitorovat její vytížení, které doporučujeme v případě zvýšené poptávky rozšířit a to buď zvýšit četnost, nebo zajišťovat dopravu i v další dny, dle potřeby cyklistů. Dále doporučujeme s ohledem na stále se rozšiřující cyklodopravu zajistit alternativní druh

dopravy (pravděpodobně cyklobusy) rovněž z Klášterce nad Ohří směrem na Měděnec případně na Vejprty.

6. Značení a mobiliář

6.1 Značení cyklotras - orientační dopravní značení

Zásady pro orientační značení na cyklistických trasách stanovují základní podmínky pro užití, umístění a provedení prvků (značek) orientačního značení na pozemních komunikacích i na cestách, které jsou z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu i sjízdnosti určeny pro provoz cyklistů.

Prvky orientačního značení na cyklistických trasách jsou návěstí v zájmu veřejné bezpečnosti a podle stavebního zákona se povolení terénních úprav, prací a zařízení od stavebního úřadu nevyžaduje.

Dálkové, blízké a doplňkové cíle na jednotlivých cyklistických trasách budou stanoveny před jejich označením. Cíle se pro každý směr řadí podle vzdálenosti – od nejvzdálenějšího cíle k nejbližšímu. Při volbě cíle platí základní zásada opakování cíle až do dosažení příslušného místa.

Pro užití a umístění směrové tabule pro cyklisty platí „Systém značení cyklistických tras v ČR“ schválený Ministerstvem vnitra ČR.

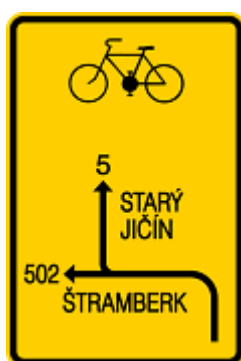
Cyklistické trasy dělíme na **cyklotrasy** a **cykloturistické trasy**. Všechny prvky cyklistického značení mají žlutou podkladovou barvu.

Cyklotrasy jsou ty, které vedou po silnicích, dobrých místních a účelových komunikacích. Jejich značení je podobné jako u silničního značení pro motorová vozidla. Používají se tři základní cykloznačky: Návěst před křižovatkou, Směrová tabule a Směrová tabulka. Na všech najdete symbol kola, číslo dané trasy a na směrových tabulích i kilometrové vzdálenosti k dalším cílům na trase. Umisťují se stejně jako dopravní značky před každou křižovatkou nebo odbočkou cyklotrasy.

Směrové tabule pro cyklisty se užívá v místech křížení s dalšími cyklotrasami nebo na křižovatkách, kde cyklotrasa probíhá jiným směrem než je uveden cíl na dopravní značce „Směrová tabule“ a je třeba zvýraznit odlišný průběh cyklotrasy. V ostatních místech křížení se užívá přednostně „Směrová tabulka“. Směrové tabule pro cyklisty jsou umístěny na zvláštním sloupku a řadí se pod sebe tak, že nejvýše je umístěna tabule pro přímý směr, pod ní pro směr vlevo a nejnižší pro směr vpravo.

Návěst před křižovatkou informuje o směru k vyznačeným cílům. Na značce je schématicky vyjádřen tvar křižovatky a před šipkou je zpravidla uvedeno číslo cyklotrasy. Značky se užívají zejména v obci, zpravidla samostatně před křižovatkou významnějších cyklotras nebo k vyznačení vedení trasy nebo více tras v nepřehledné oblasti.

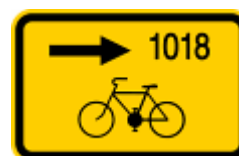
Směrová tabulka informuje o čísle a směru cyklotrasy. Užívá se k upřesnění nebo potvrzení vedení trasy v případě, kdy není účelné užití směrové tabule pro cyklisty. Změna směru trasy je vyjádřena umístěním šipky nad symbolem jízdního kola.



Návěst před křižovatkou



Směrová tabule (se dvěma cíli)



Směrová tabulka - přímo

Směrová tabulka - vlevo

Směrová tabulka - vpravo

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

Směrovka informuje o cílech, směru a vzdálenosti k vyznačeným cílům.

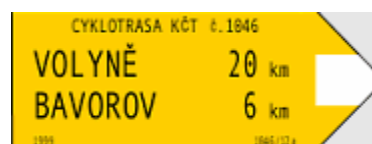
Pásová značka informuje o průběhu cykloturistické trasy.



Cykloturistická značka



Cykloturistická šipka



Cykloturistická směrovka

V případě souběhu cykloturistické trasy s pěší trasou se pásová značka umísťuje odděleně před pěší pásovou značkou, ve stísněných podmínkách 20 cm nad pěší pásovou značkou.

V případě souběhu cyklotrasy s cykloturistickou trasou se cykloznačky a cykloturistické značky umísťují zpravidla odděleně.

6.2 Občanská zařízení související s cyklistickou dopravou

Při zřizování cyklistických tras by zároveň měla být realizována občanská zařízení pro cyklistickou dopravu, která poskytují veřejnosti komplexní služby, a provozně dispoziční, urbanistické a architektonické požadavky, spojené s jejich výstavbou.

Zařízení pro poskytování služeb cyklistům lze rozdělit

na standardní

- Odpočívkové altány
- Lavičky
- Odstavná zařízení pro jízdní kola
- Mapy území se zákresem cyklistické trati

a na nadstandardní (komerční):

- Prodejna kol a doplňků a opravna (pro generální a záruční opravy)
- Půjčovna jízdních kol
- Rychlé občerstvení
- Úschovna jízdních kol, která je vybavena hygienickým zařízením pro návštěvníky, dále vybavena pohotovostní opravnou, určenou pro seřízení kol a jejich havarijní opravy, prodej nejnnutnějších náhradních dílů, občerstvení a šatny
- Ubytovny

Odpočívkové altány jsou místa k posezení případně i se stolem v provedení odolném proti povětrnostním vlivům a vandalismu. Tyto mají být umístěny na přehledném místě nejlépe poblíž pro cyklisty zajímavé lokality. Je vhodné ji zastřešit, vybavit mapou, stojanem na kola a případně i košem na odpadky, pokud je zajištěn odvoz odpadků.

Lavičky nemají přesně určená pravidla pro své umístění, většinou jsou umísťovány na místa s atraktivním výhledem a musí být situovány tak, aby při jejich používání nebyl omezován provoz na cyklostezce.

Odstavná zařízení pro jízdní kola se budují zejména v místech, kde je poptávka po odstavení jízdních kol očekávána. Jedná se především o lokality, které jsou zdrojem a cílem cyklistické dopravy. Při navrhování počtu odstavných zařízení pro jízdní kola jsou rozhodující sezónní nároky v letních měsících. Odstavná zařízení se dělí na:

- Stojany
- Odstavné plochy
- Úschovné prostory
- Boxy pro jízdní kola

Stojany mají být umístěny na viditelném místě na veřejném prostranství, pokud možno v zorném poli cyklisty, např. v blízkosti vchodu do objektu.



Mapy území se zákresem cyklistických tras, případně i s upoutávkou na přírodní zajímavosti, sportoviště a rekreační zařízení. Zakreslené cyklistické trasy je možné rozdělit podle obtížnosti, uvést jejich vhodnost pro méně zdatné cyklisty (děti), kilometrůž jednotlivých úseků, výškový profil apod.

Půjčovny a opravy je vhodné zřídit zejména v místech s napojením na regionální cyklistické trasy, u nádraží, sportovních ploch a u tras rekreačního charakteru

Kapacity nadstandardních zařízení se vypočítají dle místních požadavků. K určení optimální skladby a kapacity těchto zařízení v konkrétním území slouží tato kritéria:

- Velikost a funkce uvažované oblasti
- Počet a skladba obyvatel
- Dopravní a klimatické podmínky
- Stávajícími vybavení zařízeními pro cyklistickou dopravu
- Technické možnosti výstavby těchto zařízení

Zřízení nadstandardních zařízení je plně v rukou podnikatelských subjektů za podpory samosprávy. Jejich hustota je dána podnikatelskou aktivitou a atraktivitou místa.

7. Ekonomická část

7.1 Podklady pro ekonomickou náročnost

Vytvoření kvalitní cyklistické dopravní sítě s sebou nese potřebu zajištění nemálo finančních prostředků. Aby mohla vzniknout cyklostezka nebo cyklotrasa a být kvalitně provozována, je potřeba zajistit finanční prostředky na:

- Projektovou přípravu včetně potřebných povolení (stavební, kácení apod.)
- Zpracování žádosti o dotaci (v adekvátním případě)
- Majetkoprávní vypořádání
- Realizaci stavby
- Pravidelnou údržbu (čištění a opravy)
- Propagaci

V níže popsaných článcích jsou jednotlivé finanční kroky podrobněji popsány a rozebrány. Při stanovení finanční náročnosti oprav stávajících a realizace nových cyklotras a cyklostezek bylo vycházeno z uvedených hodnot. Některé ocenění je možno určit s větší přesností, jako např. ceny za stavební práce, jiné jsou pouze odhady vyplývající z dlouhodobých zkušeností zpracovatele této studie, např. ceny za majetkoprávní vypořádání ap.

7.2 Stanovení jednotkových cen

Pro návrhy finanční náročnosti oprav, rekonstrukcí a budování nových úseků cyklostezek bylo nutné vytvořit základní systém jednotkových cen pro daný předmět typický a nejrozšířenější.

Jako podklad pro ocenění byly použity následující podklady:

- stávající technický stav vyplývající z průzkumů (dle čl. 2.2 a 2.3)
- jednotkové ceny ÚRS – 2006/I
- průměrné ceny zjištěné na realizovaných cyklostezkách v posledních třech letech.
- zkušenosti zpracovatelského týmu a rozpočtářů spolupracujících na marketingové studii
- ČSN 736110 Projektování místních komunikací
- Mapové podklady

Výběr vzorů neobsahuje různé varianty níže uvedených integrovaných položek, jako například ohumusování, typy opěrných zdí, trubních propustků, přesunů hmot, bouracích prací apod.

Do systému oceňování nebyly použity některé typy vozovek (betonové, lomový kámen, panelové apod.) pro malou frekvenci při realizaci.

Typy vozovek cyklistických tras

Pro jednotlivé typy vozovek bylo uvažováno se standardní šířkou 3 m.

Typ 1 – živičná vozovka pro cyklisty a veřejný provoz

Náklady cca 530,- Kč/m² + podíl na obruby oboustranné cca 95,- Kč/m² + podíl zemních prací 120,- Kč/m² = celkem 745,- Kč/m²

Možné složení vozovky:

<i>Asfaltový beton střednězrnný tř. III (ČSN 736121)</i>	<i>ABSIII</i>	<i>40 mm</i>
<i>Penetrační makadam jemnozrnný (ČSN 736127)</i>	<i>PMJ</i>	<i>40 mm</i>
<i>Mechanicky zpevněné kamenivo (ČSN 736126)</i>	<i>MZK</i>	<i>160 mm</i>
<i>Štěrkopísek tř.B (ČSN 736126, ČSN 721512)</i>	<i>ŠP</i>	<i>min. 150 mm</i>
<i>Celkem</i>		<i>min. 390 mm</i>

Celkem 2 235,- Kč/mb

Ohumusování v rovině s osetím (mb)

Úprava pláň bez zhutnění	4,55
Rozprostření ornice 15 cm do 500 m ²	27,50
Založení trávníku lučního v rovině	4,65
Ošetření trávníku	2,85
Chemické odplevelení postřikem před	1,50
Obdělání půdy frézováním	1,30
Směs travní luční (0,04 kg/m ² , 1,08; 88,00/kg)	3,80
Zalití trávníku vodou (100 l/m ² ; 62,50/m ³)	6,25
Dovoz vody (494/m ³)	49,40
Celkem	101,80 *2 =cca 205,-Kč/mb
Příplatek na 30 % ve svahu	23,- Kč/mb
Převozy v trase do 500 m	48,00

Celkem 2 511,- Kč/mb

Typ 2 – zámková dlažba, velmi lehká dlážděná vozovka pro cyklisty a chodce

Náklady cca 750,- Kč/m² + podíl na obruby oboustranné cca 95,- Kč/m² + podíl zemních prací 120,- Kč/m² + příplatek na barvu dlažby (je-li navrhována) asi 50,- Kč/m² = celkem 1 015,- Kč/m²

Možné složení vozovky:

Zásyp spar pískem, event. výsivkami

<i>Betonové zámkové dlaždice tř.I (ČSN 736131-1)</i>	<i>DL I</i>	<i>60 mm</i>
<i>Lože z drobného kameniva fr. 4-8</i>	<i>L</i>	<i>30 mm</i>
<i>Vibrovaný štěrk (ČSN 736126)</i>	<i>ŠV</i>	<i>150 mm</i>
<i>Štěrkopísek tř.B (ČSN 736126, ČSN 721512)</i>	<i>ŠP</i>	<i>min. 120 mm</i>
<i>Celkem</i>		<i>min. 360 mm</i>

Celkem 3 045,- Kč/mb

Ohumusování v rovině s osetím (mb)

Úprava pláň bez zhutnění	4,55
Rozprostření ornice 15 cm do 500 m ²	27,50
Založení trávníku lučního v rovině	4,65
Ošetření trávníku	2,85
Chemické odplevelení postřikem před	1,50
Obdělání půdy frézováním	1,30
Směs travní luční (0,04 kg/m ² , 1,08; 88,00/kg)	3,80
Zalití trávníku vodou (100 l/m ² ; 62,50/m ³)	6,25
Dovoz vody (494/m ³)	49,40
Celkem	101,80 *2 = cca 205,-Kč/mb

Převozy v trase do 500 m 48,00

Celkem 3 298,- Kč/mb

Typ 3 – zámková dlažba – vozovka pro cyklisty a veřejný provoz

Náklady cca 850,- Kč/m² + podíl na obruby oboustranné cca 95,- Kč/m² + podíl zemních prací 180,- Kč/m² + příplatek na barvu dlažby (je-li navrhována) asi 50,- Kč/m² = celkem 1 175,- Kč/m²

Možné složení vozovky:

Zásyp spar pískem, event. výsivkami

<i>Betonové zámkové dlaždice tř.I (ČSN 736131-1)</i>	<i>DL I</i>	<i>80 mm</i>
<i>Lože z drobného kameniva fr. 4-8</i>	<i>L</i>	<i>30 mm</i>
<i>Vibrovaný štěrk (ČSN 736126)</i>	<i>ŠV</i>	<i>200 mm</i>
<i>Štěrkopísek tř.B (ČSN 736126, ČSN 721512)</i>	<i>ŠP</i>	<i>min. 200 mm</i>
<i>Celkem</i>		<i>min. 510 mm</i>

Celkem 3 525,- Kč/mb

Ohumusování v rovině s osetím (mb)

Úprava pláň bez zhutnění	4,55
Rozprostření ornice 15 cm do 500 m ²	27,50
Založení trávníku lučního v rovině	4,65
Ošetření trávníku	2,85
Chemické odplevelení postřikem před	1,50
Obdělání půdy frézováním	1,30
Směs travní luční (0,04 kg/m ² , 1,08; 88,00/kg)	3,80
Zaliti trávníku vodou (100 l/m ² ; 62,50/m ³)	6,25
Dovoz vody (494/m ³)	49,40
Celkem	101,80 * 2 = cca 205,-Kč/mb

Převozy v trase do 500 m 48,00

Celkem 3 788,- Kč/mb

Typ 4 - kalená štěrková vozovka

Náklady cca 450,- Kč/m² + podíl zemních prací 150,- Kč/m²

Možné složení vozovky:**Pro cyklisty a chodce**

Posyp krytu ostrohranným pískem 10-15 kg/m²

Kalený štěrk (ČSN 736127)	KŠ	80 mm
Vibrovaný štěrk (ČSN 736126)	ŠV	150 mm
Štěrkopísek tř.B (ČSN 736126, ČSN 721512)	ŠP	min. 100 mm
Celkem		min. 330 mm

Celkem 1 800,- Kč/mb

Náklady cca 485,- Kč/m² + podíl zemních prací 165,- Kč/m²

Pro veřejný provoz

Posyp krytu ostrohranným pískem 10-15 kg/m²

Kalený štěrk (ČSN 736127)	KŠ	120 mm
Mechanicky zpevněné kamenivo (ČSN 736126)	MZK	160 mm
Štěrkodráž (ČSN 736126)	ŠD	min. 120 mm
Celkem		min. 400 mm

Celkem 1 950,- Kč/mb

Převozy v trase do 500 m 48,- Kč

Celkem pro cyklisty a chodce 1 848,- Kč/mb

Celkem pro veřejný provoz 1 998,- Kč/mb

Typ 5 – výtluky v živičné vozovce

Vyspravování výtluků kamenivem:

Kamenivo	520,- Kč/m ³
Přesun hmot	87,- Kč/m ³
Zálivka + posyp	55,- Kč/m ²
<u>Celkem (20 cm kameniva)</u>	<u>82,- Kč/m²</u>
Celkem	246,- Kč/mb

Vybourání živice do 5 cm (m²)

Odstranění krytů živičných do 5 cm	21,50
Odvoz suti do 1 km	3,97
<u>Dtto dalších 11 km</u>	<u>9,70</u>
Celkem	35,17
Převozy v trase do 500 m	48,-
<u>Celkem</u>	<u>cca 330,- Kč/mb</u>

Typ 6 – výtluky ve šterkové vozovce

Vyspravení výtluků ve šterkové vozovce je uvažován jako podíl z nově realizované šterkové kalené vozovky pro veřejný provoz dle typu 4.

<u>a) malé výtluky - 10% z ceny nové vozovky</u>	<u>200,- Kč/mb</u>
<u>b) výtluky – 15% z ceny nové vozovky</u>	<u>300,- Kč/mb</u>
<u>c) velké výtluky – 20% z ceny nové vozovky</u>	<u>400,- Kč/mb</u>

Typ 7 – cesta s původním pevným šterkovým podkladem, koleje, příp. zelený střed

Strhnout střed, očištění krajnice do šířky 1 m, dosypat kamenivo a asfaltový spojovací postřík, drobné kamenivo, zaválcovat

<u>Celkem</u>	<u>800,- Kč/mb</u>
Převozy v trase do 500 m	48,- Kč
<u>Celkem</u>	<u>848,- Kč/mb</u>

Typ 8 – vyjeté koleje v trávě, výmoly, výtluky

Očištění podkladu (na původní pevnou štetovou případně utaženou šterkovou vozovku), případně strhnout střed, kamenivo, asfaltový spojovací postřík, drobné kamenivo, zaválcovat

Celkem 950,- Kč/mb

Převozy v trase do 500 m 48,- Kč

Celkem 998,- Kč/mb

Typ 9 – v trase původní zcela zarostlé cesty s nálety a trávou

Kácení porostů, křovin, úplné vybrání podkladu přesahující 40 cm (je-li dříve šterková cesta nepoužívaná, proroste a je narušená – nutné podklad vybrat), šterkopísek, šterk (vibrovaný), asfaltový spojovací postřík, asfaltový beton střednězrný

Celkem 750,- Kč/m²

Celkem 2 250,- Kč/mb

Převozy v trase do 500 m 48,- Kč

Celkem 2 298,- Kč/mb

Typ 10 – oprava panelové vozovky

Nově vybudovaná betonová vozovka místo panelové obnáší rozebrání ploch z panelů a vybudování nové betonové vozovky do podkladu ze šterkodrti

Rozebrání panelů 35,- Kč/m²

Odvoz 295,- Kč/m²

Betonová deska CB II 240 825,- Kč/m²

Podklad ze šterkodrti 153,- Kč/m²

Celkem 1 308,- Kč/m²

Celkem 3 924,- Kč/mb

Převozy v trase do 500 m 48,- Kč

Celkem 3 972,- Kč/mb

Na opravy panelových vozovek se předpokládá 10% z ceny nové betonové vozovky

Celkem 397,- Kč/mb

Typ 11 - štětovaná cesta – rekonstrukce (živičná úprava)*Asfaltová vozovka:*

Asfaltový beton střednězrnný tř. III (ČSN 736121)	ABSIII	40 mm
Obalované kamenivo na vyrovnání	OK	50 mm
Celkem		90 mm

Asfaltová vozovka:

Asfaltový beton střednězrnný tř. III (ČSN 736121)	200,- Kč/m ²
Obalované kamenivo na vyrovnání	200,- Kč/m ²
+ podíl na zemní práce odhad např. také očistění krajnice do šířky 1 m)	100,- Kč/m ²
Celkem	500,- Kč/m ²
Celkem	1 500,- Kč/mb

Převozy v trase do 500 m 48,- Kč

Celkem 1 548,- Kč/mb

Typ 12 – oprava zámkové dlažby

Oprava zámkové dlažby je uvažována jako podíl z nově realizované zámkové dlažby pro cyklisty a veřejný provoz dle typu 3.

Opravy - 10% z ceny nové vozovky 379,-Kč/bm

Typ 13 – oprava dlažby z lomového kamene

Výměna dlažby z lomového kamene obsahuje cenu za rozebrání stávajících poškozených dlažeb a položení dlažby nové do betonového lože o tl. 150 mm.

Rozebrání dlažby	78,- Kč/m ²
Očistění a třídění	88,- Kč/m ²
Odvoz	22,- Kč/m ²
Dlažba	960,- Kč/m ²
<u>Podkladní beton</u>	480,- Kč/m ²
Celkem	1 628,- Kč/m ²
Celkem	4 884,- Kč/mb

Převozy v trase do 500 m 48,- Kč

Celkem 4 932,- Kč/mb

Na opravy porušené dlažby se předpokládá 10% z ceny nové dlažby z lomového kamene

Celkem 493,- Kč/mb

K jednotlivým typům vozovek cyklistických tras jsou dále dle zkušeností empiricky připočítávány následující položky:

1. **Příplatek za ohumusování** ve svahu 70,- Kč/m².
Uvažováno pouze pro vozovky typu 1 – 3 v 25% plochy pro ohumusování.
2. **Provedení zárubních zdí**
 - výkopy pro zárubní zdi 485,- Kč/m³
 - provedení gabionů 3.680,- Kč/m³
 - výplň za zdmi 253,- Kč/m³

Položka 2. je uvažována u typů vozovek 1, 2, 3, 4 a to v rozsahu 0,8 m³/mb tj.
3.534,- Kč/mb.

Na úseku 1 km uvažováno s 40 mb 140.136,- Kč/km

3. **Trubní propust DN 600**

Montáž trub DN 600	1 250,00
Obsyp potrubí z kameniva (1,495 m ³ /m)	97,18
Trouba Pecor Optima 600	1 690,00
Kamenivo fr. 0-32	581,26
Mezisoučet	3 618,44
Přesun hmot	179,36
Celkem	3 798,00 x 4 mb = 15 192,- Kč

Celkem uvažováno 2 x propustek	30 384,- Kč/kmb
4x čela propustků	4 x 16 400 = 65 600,- Kč

Náklady na 1 km celkem 95 984,- Kč/kmb

Položka 3 je uvažována u typů vozovek 1, 2, 3 a 4.

4. **Svislé dopravní značení**

Svislé dopravní značky (ks)	
Osazení značky vč. sloupků	330,00
Dodávka značky	1 840,00
Dodávka sloupku (v. 3,5 m)	871,00
Mezisoučet	3 041,00
Přesun hmot	12,00
Celkem	3 053,00 Kč

Celkem uvažováno 2,5 ks/km.

Celkem 7 633,- Kč/km

Položka 4 je uvažována u všech typů vozovek.

5. **Vodorovné dopravní značení**

barva	371,- Kč/m ²
plast	690,- Kč/m ²
3 m²/km plast	2 070,- Kč/kmb

Rozsah značení se uvažuje pouze u páteřních tras.

6. **Odpočívka**

Bude tvořena přístřeškem proti dešti s možností sezení a stolování (2x lavice pro čtyři osoby a stůl) v antivandalském provedení, zpevněná plocha, betonové stojany pro 6 kol.

Samotný altán	165 000,- Kč
Lavice se stolem včetně osazení	26 000,- Kč
Stojan na kola včetně osazení	6 000,- Kč
Celkem	197 000,- Kč

Odpočívka je uvažována pouze u páteřních tras a to každých 20 kmb. Umístění se předpokládá u vhodných vyhlídek.

Celkem 9 850,- Kč/km

7. **Lavičky**

Pro 3 – 4 osoby se stojanem na kola pro 4 jízdní kola.

Lavička včetně osazení	5 000,- Kč
Stojany na 4 kola včetně osazení	3 400,- Kč
Celkem	8 400,- Kč

Sezení je uvažováno každých 5 km na všech trasách.

Celkem 1 680,- Kč/km

8. **Orientační tabule (mapy)**

Bude umístěna u významnějších míst nebo křižovatek u páteřních a jinak významných cyklistických komunikacích.

Orientační velkoplošná mapa v rámu včetně sloupků 38 250,- Kč

Pro studii je uvažováno 1x každých 15 km.

Celkem 2 550,- Kč/km

7.3 Výpočet ekonomické náročnosti

Ekonomická náročnost na cyklotrasy závisí na druhu a povaze prováděných úkonů. Cena je dána buď za výstavbu nové cyklotrasy, nebo za výstavbu části nové a části rekonstrukce stávající cyklotrasy a nebo za rekonstrukci cyklotrasy stávající.

7.3.1 Ekonomická náročnost rekonstrukce a oprav stávajících cyklotras

Cena za rekonstrukce cyklistických tras se sestává ze dvou částí, kdy jedna část tvoří finance potřebné na opravy poškozených povrchů (pouze konkrétních úseků) a druhá část je finanční potřeba pro opravu a doplnění stávajícího značení po celé trase. Cena za opravy je uvedena v předchozím článku. Uvedené ceny jsou bez DPH, která je uvedena až u konečných finančních částek. Detailní rozbor ceny po jednotlivých trasách a úsecích je proveden v tabulkách, které tvoří přílohu č. 2 kapitoly 11 této studie.

V tabulce jsou kompletní ceny za opravy jednotlivých cyklistických tras dle tříd.

I. třída

Číslo cyklotrasy	Délka v km	Trasa - koncové místa	Cena za opravu cyklotrasy
2	94,44	Děčín - Štětí - Praha	38 620,00 Kč
Cena za opravy I. třídy celkem			38 620,00 Kč

II. třída

Číslo cyklotrasy	Délka v km	Trasa - koncové místa	Cena za opravu cyklotrasy
21	39,18	Hřensko - Kytlice - Chrastava	758 680,00 Kč
23	136,51	Děčín - Měděnec	543 060,00 Kč
25	127,11	Brandov - Sukohrady - Hrádek n.N.	2 891 710,00 Kč
35	49,57	Měděnec - Podbořanský Rohozec - Plzeň	49 570,00 Kč
36	14,27	Měděnec - Klínovec - Všeruby	10 270,00 Kč
Cena za opravy II. třídy celkem			4 253 290,00 Kč

III. třída

Číslo cyklotrasy	Délka v km	Trasa - koncové místa	Cena za opravu cyklotrasy
202	63,23	Louny - Dobřín	1 856 190,00 Kč
211	36,83	Rožany - Kytlice - Dubá	1 767 260,00 Kč
231	70,06	Nové Město - Nečichy	1 747 560,00 Kč
232	18,06	Měrunice - Louny	18 060,00 Kč
304	20,00	Ročov - Louny	818 000,00 Kč
353	9,15	Postoloprty - Louny	602 050,00 Kč
Cena za opravy III. třídy celkem			6 809 120,00 Kč

IV. třída

Číslo cyklotrasy	Délka v km	Trasa - koncové místa	Cena za opravu cyklotrasy
0057	13,50	Lhota - Mošnice - Štětí	2 698 340,00 Kč
3000	14,94	Kadaň - Lužný	3 624 310,00 Kč
3001	8,40	Kláštorec n. O. - Okounov - Velichov	8 400,00 Kč
3002	14,85	Krásný les - Loučná - Vejprty	14 850,00 Kč
3003	29,61	Vejprty - Hora sv. Šebestiána	719 610,00 Kč
3004	25,84	Vejprty - Okounov	25 840,00 Kč
3005	0,50	Lužný - Smilov - Kupa	500,00 Kč
3009	33,70	Adolfov - Radejčín	2 659 600,00 Kč
3010	24,67	Fojtovice - Moldava	14 792 590,00 Kč
3013	21,87	Kytlice - Kyjov	7 836 130,00 Kč
3014	28,87	Dolní Poustevna - Horní Jinřichov	1 342 050,00 Kč
3015	19,14	Děčín - Adolfov	1 266 840,00 Kč
3017	33,59	Kytlice - Varnsdorf	12 845 690,00 Kč
3029	18,28	Vysoká Lípa - Vlčí Hora	902 680,00 Kč
3030	6,55	Mezní Louka – Zadní Jetřichovice	635 150,00 Kč
3031	8,76	Doubice – Zadní Doubice	461 760,00 Kč
3032	10,42	Kyjov - Brtníky	10 420,00 Kč
3033	3,37	Vlčí Hora – Turistický most	3 370,00 Kč
3034	27,93	Postoloprty - Chomutov	27 930,00 Kč
3035	26,71	Ročov – Peruc	92 710,00 Kč
3041	16,76	Lipová – Mikulášovice	253 760,00 Kč
3042	15,91	Šluknov – Filipov	2 864 350,00 Kč
3043	36,64	Filipov – Dolní Poustevna	800 600,00 Kč

3052	42,34	Horní Podluží – Děčín	2 025 280,00 Kč
3057	24,25	Libochovany – Ploskovice	6 605 090,00 Kč
3058	12,44	Babiny – Velké Žernoseky	748 640,00 Kč
3066	46,88	Nakléřov – Litoměřice	1 566 980,00 Kč
3067	14,83	Mašovice – Kamenec	14 830,00 Kč
3068	12,74	Mašovice – Slavošov	1 359 140,00 Kč
3070	9,92	Dolní Záhoří - Vítkovice	9 920,00 Kč
3071	20,49	Trmice – Teplice	2 638 750,00 Kč
3072	19,74	Dlouhá Louka – Litvínov	19 740,00 Kč
3073	6,32	Mariánské Radčice - Loučná	6 320,00 Kč
3074	20,75	Ústí nad Labem - Liboňov	3 653 970,00 Kč
3076	13,00	Jetřichovice – Labská Stráň	893 180,00 Kč
3077	19,39	Kalek – Chomutov (ZOO)	349 390,00 Kč
3078	20,17	Načetín – Chomutov	20 170,00 Kč
3079	25,54	Hora Sv. Šebestiána – Rudolfce v Horách	2 565 540,00 Kč
3080	29,34	Místo - Celná – Vikletice	1 490 940,00 Kč
3081	20,70	Hora Sv. Šebestiána – Rudolfce v Horách	3 751 300,00 Kč
3082	13,76	Kalek – Jirkov	13 760,00 Kč
3083	13,45	Duchcov – Teplice	13 450,00 Kč
3084	10,04	Mnichov – Ústí nad Labem	1 828 220,00 Kč
3087	15,60	Dubí – Pod sedmi štíty	1 093 440,00 Kč
3089	11,94	Horní Lom – Dlouhá Louka	11 940,00 Kč
3090	12,08	Ústí nad Labem – Dolní Zálezly (žst)	803 880,00 Kč
3091	14,59	Ústí nad Labem – Radejčín (žst)	753 990,00 Kč
3092	4,63	Chvalov - Dubice	4 630,00 Kč
Cena za opravy IV. třídy celkem			86 129 970,00 Kč

Celkem za opravy I. - IV. třída

Cena za opravy I. třídy celkem	38 620,00 Kč
Cena za opravy II. třídy celkem	4 253 290,00 Kč
Cena za opravy III. třídy celkem	6 809 120,00 Kč
Cena za opravy IV. třídy celkem	86 129 970,00 Kč
Cena za opravy I. - IV. třídy celkem	97 231 000,00 Kč
DPH 19%	18 473 890,00 Kč
Celková cena za opravy I. - IV. třídy včetně DPH	115 704 890,00 Kč

7.3.2 Ekonomická náročnost nových cyklotras

Cena za realizaci nových cyklistických tras se skládá z ceny následujících položek:

- zemní práce
- samotná vozovka včetně nosného podloží
- vodorovné a svislé dopravní značení
- doplňky – odpočívky, lavičky apod.
- vyřešení majetkoprávních vztahů
- rezervy
- DPH

S ohledem na odlišnost jednotlivých cyklistických tras byly i ceny řešeny individuálně ke každé nově navržené trase. Ceny k jednotlivým trasám jsou uvedeny v tabulkách, které jsou přílohou č. 4 kapitoly 11. V následující tabulce je pouze souhrn jednotlivých cen.

č.	Název cyklotrasy	Délka v km	Cena v Kč bez DPH	Cena v Kč vč. 19% DPH
2	Labská cyklostezka	55,82	247 592 593,58	294 635 186,36
23,36	Krušnohorská magistrála	26,45	108 085 939,93	128 622 268,51
204	Cyklostezka podél řeky Ohře	143,50	599 222 772,58	713 075 099,36
251	Cyklostezka po břehu řeky Ploučnice	16,20	70 443 066,69	83 827 249,36
3080	Podbořanská spojka	62,20	167 717 120,61	199 583 373,52
3094	Žatecká trasa	34,20	565 683,39	673 163,23
3095	Podřipská trasa	11,45	50 852 792,83	60 514 823,46
3097	Úštěcko - Šluknovská trasa	45,70	889 913,82	1 058 997,44
Celková cena za nově navržené cyklotrasy		395,52	1 245 369 883,41	1 481 990 161,26

K cenám za realizaci je nutno ještě připočíst finanční částku na přípravu akce. Jedná se o finance potřebné na zajištění jednotlivých stupňů projektové dokumentace a k zajištění veškerých legislativních podkladů. Tato částka vychází z celkových stavebních nákladů.

Cena za projektovou a inženýrskou činnost je odlišná u cyklistických tras vedených v nové trase a u cyklistických tras vedených po stávajících komunikacích. Činnosti zajišťující přípravu staveb rozdělujeme následovně:

- Mapové podklady, zaměření, geologie
 - prověření souladu s územními plány a limitujícími faktory
 - zajištění mapových podkladů včetně zaměření výškopisu a polohopisu chybějících úseků pro potřeby tohoto stupně dokumentace
 - předběžné projednání s vlastníky pozemků a jednotlivými obcemi na trase
 - předběžný geologický průzkum

- Projektová příprava
 - vyhledávací studie se zákresem do pozemkových map
 - dokumentace k územnímu rozhodnutí
 - zajištění územního rozhodnutí
 - dokumentace ke stavebnímu povolení
 - zajištění stavebního povolení
 - dokumentace pro zadání stavby
 - zajištění veřejné zakázky
- Inženýrská činnost
 - technický dozor investora
 - práce po dokončení stavby -kolaudace

	Druh činnosti	Cena v Kč bez DPH	Cena v Kč vč. 19% DPH
1.	Mapové podklady, zaměření, geologie		
a)	vedoucí mimo silnice	7 303 100,00	8 690 689,00
b)	vedoucí po silnicích	0,00	0,00
2	Projektová příprava		
a)	vedoucí mimo silnice	28 088 890,00	33 425 779,10
b)	vedoucí po silnicích	58 000,00	69 020,00
3	Inženýrská činnost		
a)	vedoucí mimo silnice	9 362 950,00	11 141 910,50
b)	vedoucí po silnicích	27 000,00	32 130,00
Celková cena za projektovou a inženýrskou činnost		44 839 940,00	53 359 528,60

V následující tabulce je uveden souhrn veškerých finančních prostředků potřebných k realizaci nových cyklotras.

Druh činnosti	Cena v Kč bez DPH	Cena v Kč vč. 19% DPH
Celková cena za nově navržené cyklotrasy	1 245 369 883,41	1 481 990 161,26
Celková cena za projektovou a inženýrskou činnost	44 839 940,00	53 359 528,60
Celkem za přípravu a realizaci nových cyklotras	1 290 209 823,41	1 535 349 689,86

7.4 Údržba

Činnost údržby není možno podceňovat. Při pravidelném užívání jízdního kola není až tak velká závislost cyklisty na klimatických podmínkách, což vyvolává větší nároky na údržbu. Péče o cyklistické komunikace, plochy a zařízení pro jízdní kola z hlediska údržby a oprav, čištění a zimní údržby, řídí se tato péče zákonem o pozemních komunikacích a jeho prováděcí vyhláškou.

Údržba a oprava všeobecně spočívá v čištění a zimní údržbě vozovek cyklistických komunikací, tj. v zametání, omývání, odstraňování bláta a prachu (kropením), sněhu, náledí a jiných nečistot. Čistí se pravidelně, do čehož spadá i pravidelné jarní čištění, ale i podle potřeby, což závisí od místních podmínek nebo mimořádných událostí. Čistí se pravidelně v jednodenních až šedesátidenních intervalech podle druhu a charakteru lokality nebo v případě náhlého nadměrného znečištění ihned podle potřeby.

Za čistotu cyklistických komunikací a jejich sjízdnost odpovídá majetkový správce příslušné pozemní komunikace. Způsob a druhy čištění v obcích odpovídají zásadám a ustanovením pro čištění a údržbu místních komunikací.

Na cyklistických komunikacích je nutné provádět rovněž údržbu, kterou lze rozdělit následovně:

- **Běžná stavební údržba** – trvá po celý rok a je tvořena souborem relativně drobných prací jako je čištění a údržba ploch cyklistických komunikací, údržba svislých a vodorovných dopravních značek, ošetřování přilehlé vegetace nebo odstranění překážek na cyklistických komunikacích.

Cena za běžnou stavební údržbu cyklostezky je
dle druhu povrchů a průměrně činí

20 000,- Kč/km/rok

- **Souvislá stavební údržba** – zahrnuje vyspravení nerovností a výtluků krytu vozovky, doplnění dlažby a dlaždic, obnovu silniční zeleně, směrové a výškové vyrovnaní a obnovu poškozeného či zničeného značení.

Souvislá stavební údržba se bude provádět
cca 1x za 3 roky a průměrná přepočtená
cena se předpokládá

40 000,- Kč/km/rok

- **Opravy** – jsou souhrnem stavebních prací, kterými se odstraňují vady, opotřebení nebo poškození různých částí komunikací, případně se vylepšují jejich parametry. Do oprav se zahrnuje např. zvýšení nivelety plochy, rozšíření vozovky a krajnic, odstranění sesuvů půdy včetně zpevnění hornin v zářezech, rozsáhlé předláždění nebo obnova objektů.

Opravy se předpokládá, že budou
prováděny cca 1x za 15 let a průměrná
přepočtená cena je

44 000,- Kč/km/rok

7.5 Majetkové vztahy

Majetkové vypořádání cyklotras a cyklostezek se týká pouze nově realizovaných akcí. Každá stavba musí mít již ve fázi územního řízení vypořádány majetkoprávní vztahy, které jsou odvislé od jednotlivých vlastníků. Vypořádání majetkových vztahů může být provedeno:

- odkupem pozemků
- zřízením věcného břemene
- nájemními smlouvami s vlastníkem či organizací pověřenou správou nemovitostí (České dráhy a.s., Povodí Labe a.s. apod.)

Z projektové dokumentace, které budou na jednotlivé cyklostezky vypracovány, bude možno určit přesné vedení vozovky a zásahy do jednotlivých pozemků. Nejvýhodnější je, pokud trasa vede po pozemcích městských a obecních. V opačném případě je třeba smluvně a finančně vyřešit vlastnictví k dotčeným pozemkům.

Protože není k dnešnímu dni dáno umístění nových stezek, je možno finanční částku na majetkoprávní vztahy pouze odhadnout a to na základě zkušeností zpracovatele studie. Náklady na vypořádání majetkoprávních vztahů jsou uvedeny v tabulce výpočtu ceny na jednotlivé cyklostezky.

7.6 Závěry ekonomické části s návrhem dalšího postupu

Pro kvalitní a dostatečný rozvoj cykloturistiky v České republice je bezpodmínečně nutné zajistit kvalitní cyklistickou síť, která bude postačující jak po stránce kvantitativní, tak po stránce kvalitativní. V této studii je zpracován rozbor stávajících a návrh nových cyklistických tras tak, aby byla cyklistická síť kompletní a provázaná.

Při provedení detailního finančního rozboru byly vyčísleny finanční částky na opravu a realizaci včetně projektové a inženýrské činnosti. Celkové cenové náklady na tyto činnosti činí cca 1 650 mil. Kč. Časový harmonogram čerpání financí je popsán v následující kapitole a vyplývá z možnosti čerpání finančních prostředků z fondů Evropské unie.

Rozbor čerpání financí v letech 2007 až 2014 je zpracován ve finančních harmonogramech, které jsou přílohou č.5 kapitoly 11 této studie. Harmonogramy jsou zpracovány jednotlivě po činnostech:

- realizace nových cyklistických tras
- projektová a inženýrská činnost
- opravy stávajících cyklistických tras

Poslední finanční harmonogram shrnuje veškeré výše popsané harmonogramy a uvádí celkové potřebné finance v jednotlivých letech. Ceny uváděné v harmonogramech jsou uváděny včetně DPH.

8. Návrhy časového průběhu a návrhy zdrojů financování

8.1 Alternativy časového postupu (návrh období 2007 – 2015)

Po provedení vyčíslení nákladů na realizaci nových a rekonstrukci stávajících cyklotras byl zpracován následný harmonogram časového postupu.

Jako prioritní jsou řešeny čtyři již dříve popsané nadregionální cyklotrasy, na které již existuje, či je zpracovávána projektová dokumentace. Na realizaci základní sítě cyklistických tras Ústeckého kraje se předpokládá využití finančních prostředků z programů Evropské unie. S ohledem na programové období operačních programů je zpracován časový harmonogram přípravy a realizace cyklistických tras.

8.2 Zdroje financování

Rozvoj cyklistiky je závislý rovněž na budování nových a údržbě stávajících cyklistických tras. Vzhledem k relativně vyšším finančním nákladům na realizaci stezek bylo v předešlých letech využíváno finančních prostředků ze státního rozpočtu i ze zdrojů Evropské unie. Využití těchto zdrojů se předpokládá i v příštích letech. Rozbor dotačních titulů je uveden dále.

8.2.1 Předchozí a stávající období

Předchozí období

Budování cyklostezek nemá v naší zemi hlubokou historii. Rozvoj cyklistické dopravy, která má mnoho kladných vlastností, byl od počátku podporován z různých fondů, především z fondů Evropské unie. Mezi takové, který podporoval rozvoj cykloturistiky a s tím zároveň i bezpečnost dopravy a rozvoj cestovního ruchu patřily v nedaleké minulosti především fondy PHARE a Společný regionální operační program České republiky na léta 2004 – 2006 (dále SROP).

Program PHARE - byl předvstupní program, který byl hlavním nástrojem finanční a technické pomoci zemím střední a východní Evropy a v ČR byl využíván od roku 1990. Programy Phare lze rozdělit do těchto čtyř základních kategorií:

- Národní programy Phare
- Programy Přeshraniční spolupráce
- Mnohonárodní programy
- Mnohonárodní programy implementované Evropskou komisí

Z programu Phare bylo celkem přiděleno 993,5 mil. EUR. Tento předvstupní program byl již zrušen a nahrazen strukturálními fondy.

Program SROP 2003 - 2006

Program SROP podporoval především aktivity, jejichž realizace spadá do působnosti krajů a obcí. Program byl rozdělen do jednotlivých priorit a opatření, pro které byly alokovány určité finance. Priority u SROP byly následující:

- 1) Regionální podpora podnikání
- 2) Rozvoj infrastruktury v regionech
- 3) Rozvoj lidských zdrojů v regionech
- 4) Rozvoj cestovního ruchu
- 5) Technická pomoc

Priorita č. 4) Rozvoj cestovního ruchu se dále dělila na opatření Rozvoj služeb pro cestovní ruch a Rozvoj infrastruktury pro cestovní ruch. V rámci druhého opatření byly podporovány projekty na budování dálkových cyklotras a cyklostezek včetně doplňkové infrastruktury.

Stávající období

Rozvoj cyklostezek není podporován pouze z fondů evropské unie, ale i ze státního rozpočtu a z rozpočtu kraje.

Ze státního rozpočtu je možno pravidelně již několikátý rok požádat o podporu ze Státního fondu dopravní infrastruktury nebo z Ministerstva pro místní rozvoj.

Státní fond dopravní infrastruktury poskytuje příspěvek buď na výstavbu cyklistické stezky, nebo na její údržbu. Finanční prostředky z tohoto fondu jsou určeny pro kalendářní rok, ve kterém se o dotaci žádá. Výše finančního prostředku bývá okolo 60%. Zbývající finanční část hradí investor

Ministerstvo pro místní rozvoj na vybudování nebo rekonstrukci cyklostezek v rámci sportovně – rekreačních aktivit poskytuje finanční dotace prostřednictvím programu „Podpora rozvoje severozápadních Čech a Moravskoslezského regionu. Výše dotace z programu může být až 70%.

Z rozpočtu kraje je v současnosti pro menší projekty vyhlášen program Obnovy venkova, který je rovněž zaměřen na **Chodníky a místní komunikace**

Cílem této oblasti je zlepšení stavu dopravních komunikací všeho druhu a zvýšení bezpečnosti provozu na nich. Součástí zaměření je také zlepšení stavu veřejných prostranství pro pohodlné a příjemné užívání všemi obyvateli a návštěvníky obce. V rámci této oblasti podpory budou podporovány:

- opravy i výstavba chodníků a místních komunikací v současně zastavěném území obce
- zřizování přechodů přes komunikace I. a II. třídy, vč. osvětlení
- zpracování projektové dokumentace, výstavba či značení cyklotras a cyklostezek
- úprava veřejných prostranství
- veřejné osvětlení

8.2.2 Návrhy financování z EU na léta 2007 – 2013

Financování v příštím období se předpokládá jednak z obdobných programů národního charakteru, které jsou popsány v předchozím článku (SFDI, MMR apod.) a jednak z fondů Evropské unie prostřednictvím Regionálního operačního programu (dále jen ROP) a „Programu Cíle 3 / Ziel 3 na podporu přeshraniční spolupráce mezi Českou republikou a Svobodným státem Sasko v rámci Cíle „Evropská územní spolupráce“

Národní strategický a referenční rámec pro období 2007–2013 stanovuje jako globální cíl přeměnu socioekonomického prostředí ČR v souladu s principy udržitelného rozvoje tak, aby ČR byla přitažlivým místem pro realizaci investic, práci a život obyvatel. Prostřednictvím trvalého posilování konkurenceschopnosti bude dosahováno udržitelného růstu, jehož tempo bude vyšší než průměrný růst EU 25. ČR bude usilovat o růst zaměstnanosti a o vyvážený a harmonický rozvoj regionů, který povede ke zvyšování úrovně kvality života obyvatelstva.

K dosažení stanoveného globálního cíle se předpokládá směřování intervencí zejména na:

- zlepšování atraktivity státu a jeho regionů prostřednictvím rozvoje a zkvalitňování infrastruktury;
- podporu podnikání, inovací a znalostní ekonomiky posilováním výzkumných kapacit, technologického rozvoje, vzdělávacích aktivit, infrastruktury po podnikání a inovačních sítí včetně využívání nových informačních technologií;
- tvorbu a zkvalitňování pracovních míst prostřednictvím investic do vzniku nových aktivit a rozvoje lidských zdrojů;
- dlouhodobě udržitelný rozvoj všech tří dimenzí, tj. environmentální, ekonomické a sociální;
- zvýšení ekonomické výkonnosti cestovního ruchu využitím a dalším rozvojem dostupného potenciálu.

Dále byly definovány následující specifické cíle programu:

- | | |
|--------------------|---|
| Specifický cíl I | – Moderní a atraktivní města, představující hlavní hybnou sílu ekonomického rozvoje regionu |
| Specifický cíl II | – Venkovské oblasti, využívající místní i regionální potenciál pro zajištění plnohodnotného života obyvatel |
| Specifický cíl III | – Dostupný region umožňující efektivní mobilitu svých obyvatel |

ROP bude rozdělen dle regionálního umístění a Ústecký kraj společně s Karlovarským spadají do regionu soudržnosti NUTS II Severozápad a je určen pro programové období na léta 2007 – 2013. Protože v současnosti probíhá schvalovací řízení tohoto programu, je veškeré níže uvedené nutno uvažovat jako předpoklad, který vychází z doposud neschválených dokumentů uveřejněných v listopadu 2006. Operační program se bude skládat z jednotlivých priorit, kterým jsou přiděleny konkrétní finanční prostředky na celé období v rámci ROP NUTS II Severozápad a které jsou uvedeny v závorkách:

- | | |
|--|----------------------|
| • Regenerace a rozvoj měst | (305 006 916,- EUR) |
| • Integrovaná podpora místního rozvoje | (63 378 060,- EUR) |
| • Dostupnost a dopravní obslužnost | (317 195 006,- EUR) |
| • Udržitelný rozvoj cestovního ruchu | (168 195 625,- EUR) |

- Technická asistence (23 766 772,- EUR)

Uvedené finanční částky jsou souhrn příspěvku společenství a národních zdrojů.

Priorita Regenerace a rozvoj měst zahrnuje intervenční oblast Revitalizace a regenerace městských aglomerací, kde v rámci úpravy jednotlivých aglomerací, či regeneraci určitého celku bude dopracována i infrastruktura včetně cyklistických tras.

V prioritě Integrovaná podpora místního rozvoje je oblast intervencí Investice pro zlepšení fyzické infrastruktury, která zahrnuje Revitalizaci, regeneraci a rozvoj obcí a jejich částí a to i pásy pro cyklisty pokud jsou součástí komplexního řešení.

Také priorita Dostupnost a dopravní obslužnost zahrnuje rozvoj a budování cyklostezek regionálního významu, důležitých pro zajištění plnohodnotné dopravní obslužnosti regionu v oblasti intervencí Rozvoj dopravní obslužnosti regionu.

Jednou z hlavních oblastí a intervencí priority Udržitelný rozvoj cestovního ruchu je Budování a rozvoj atraktivit a infrastruktury ČR, která je zaměřena i na obnovu, rozvoj, rekonstrukci a úpravu základní a doprovodné infrastruktury pro turistiku (cyklostezky).

V rámci priority Technická asistence oblasti intervencí Podpora ve formě malých grantů na zpracování různých studií spojených se strategií a také zpracováním a realizací projektů lze využít na poskytnutí malého grantu na zpracování různých studií potřebných pro přípravu projektů.

Přímá nevratná dotace z ROP se předpokládá do výše 85% z uznatelných nákladů.

ROP je koordinován také s Programem rozvoje venkova a také s Operačním programem České republiky. Intervence těchto programů jsou primárně zaměřeny na aktivity ve sféře cestovního ruchu, volného času a rekreace přispívající k rozvoji přeshraniční spolupráce, zřizování a zkvalitňování přeshraniční infrastruktury.

Společná rozvojová strategie zvolená pro INTEREG, Program Cíl 3 / Ziel 3, klade zvláštní důraz především na nadřazený cíl, kterým je vytvořit a realizovat pro česko – saské dotační území přeshraniční hospodářské, kulturní, sociální a ekologické aktivity prostřednictvím společné strategie pro udržitelný rozvoj území. Tím má dojít k trvalému zvýšení konkurenceschopnosti regionu v evropském kontextu. Zohledněním územního aspektu má být dosaženo toho, aby nerovný regionální rozvoj neměl negativní vliv na obecný růstový potenciál. Z analýzy silných a slabých stránek, šancí (příležitostí) a rizik (ohrožení) vyplynulo, že pohraničí vykazuje ve zkoumaných oblastech významné rozvojové možnosti. Většina slabých stránek vyplývá z nevyužití existujících potenciálů. Strategie je proto zacílena na systematické využití identifikovaných potenciálů prostřednictvím efektivní přeshraniční spolupráce.

Tento nadřazený cíl přeshraniční spolupráce se člení do tří strategických cílů. Každý z těchto strategických cílů je podložen stanovenými prioritními osami.

Rozvoj společenských výchozích podmínek v dotačním území prostřednictvím společného působení

Prioritní osa 1: Rozvoj rámcových společenských podmínek v dotačním území

- Kooperativní zlepšení a rozvoj a výstavba potřebné infrastruktury a spolupráce v oblasti regionálního plánování a rozvoje
- Kooperace v oblasti lidských zdrojů, sociokulturního rozvoje a partnerské spolupráce

- Kooperace v oblasti bezpečnosti, záchranných služeb, ochrany před katastrofami a protipožární ochrany
- Společný fond malých projektů

Vytvoření trvalých kooperačních struktur s přímým hospodářským zaměřením

Prioritní osa 2: Rozvoj hospodářství a cestovního ruchu

- Hospodářská kooperace a rozvoj přeshraničních hospodářských struktur
- Kooperace a rozvoj přeshraničních struktur v cestovním ruchu

Vytvoření trvalých kooperačních struktur s nepřímým hospodářským zaměřením

Prioritní osa 3: Zlepšení situace přírody a životního prostředí

- Kooperace v oblasti ochrany klimatu, ochrany přírody, péče o krajinu a odpadového hospodářství
- Kooperace v oblasti protipovodňové ochrany, vodního hospodářství a vodních staveb

Alokace finančních prostředků na jednotlivé prioritní osy byla provedena dle zjištěné potřeby a předpokládané finanční absorpční schopnosti. Prioritní osa 1 přitom vykazuje z důvodů svého zásadního charakteru nejvíce oblastí podpory a aktivit. Tato prioritní osa zahrnuje infrastrukturní oblasti, které z důvodu svého charakteru na sebe váží velký finanční objem. V této prioritní ose se tedy se 47% předpokládá největší potřeba finančních prostředků. Rovněž v Prioritní ose 2 se nacházejí oblasti podpory mající vysokou potřebu finančních prostředků. Z důvodu omezení rozsahu této prioritní osy na oblasti hospodářství a cestovního ruchu není absorpční schopnost odhadována v takové výši, jako v Prioritní ose 1, a proto je vyvážena 30%.

V Prioritní ose 3 jsou podporovány také projekty bez investičních částí. S opatřeními, které váží odpovídající finanční objem, je nutno počítat zejména v oblasti podpory „Voda / povodně“. Přitom je třeba současně zohlednit, že z důvodu nutného přeshraničního charakteru těchto opatření lze podpořit pouze omezený počet takovýchto opatření. Z tohoto důvodu je Prioritní osa 3 vyvážena 17%. Pro Technickou pomoc byla dle čl. 48 odst. 1 písm. b) nařízení (ES) 1083/2006 zvolena nejvyšší možná finanční sazba 6%. Technická pomoc v této výši je nutná pro financování struktur a monitoring programu Cíl 3 / Ziel 3.

K dnešnímu dni zůstává nedořešená otázka příjemce podpory, zda příjemce bude Ústecký kraj, sdružení obcí, zřízená instituce apod. O formě žadatele rozhodne Ústecký kraj s ohledem na celkovou strategii kraje a výhodnost pro všechny zúčastněné.

9. Propagace cykloturistiky a cyklodopravy

9.1 Náplň propagačních materiálů

Součástí činností prováděných pro rozvoj cyklistiky není pouze budování a údržba cyklostezek, ale pro rozvoj cykloturistiky je bezpodmínečně nutný rozvoj a doplňování propagačních materiálů.

Dnes dostupné propagační materiály mají velmi široký rozsah informací a je jen na daném cyklistovi, který si pro získávání informací vybere. Některé informace a materiály lze získat v informačních centrech, které jsou situovány ve všech městech kraje a v mnoha obcích, jiné lze získat v knihkupectví, či prodejnách map, v prodejnách s jízdními koly. Informace k cyklistice lze rovněž získat na vybraných ministerstvech (dopravy, životního prostředí apod.), nebo v institucích jako je Centrum dopravního vývoje. Nemálo informací je dnes dostupných na internetu, k němuž má dnes přístup většina obyvatel.

V **informačním centru** jsou dostupné materiály, kdy některé mohou být odlišné v závislosti na umístění infocentra.

- soubor cykloturistických map Ústeckého kraje
- mapa mikroregionu Labské Pískovce
- cykloturistické mapy daného města a okolí
- turistické trasy, tipy na cyklistické výlety rozdělené podle jednotlivých tras v českém a německém jazyce
- Turistická mapa Ústeckého kraje s popisem památek M 1:150 000
- Ústecký kraj, mapa kempů M 1: 175 000
- Informace Českých drah o možnostech přepravy jízdního kola
- Informační brožura o možnosti využití půjčoven Českých drah
- Informace k lokálním pamětihodnostem a pořádaných akcích.

Soubor cykloturistických map Ústeckého kraje

Tento soubor se pro lepší manipulaci skládá ze tří částí, západní, střední a východní a má měřítko 1:100 000. V této mapě jsou zaneseny značené cyklotrasy včetně čísla přiděleného Klubem českých turistů. Jsou zde označeny zajímavá místa a památky, chráněné krajinné oblasti, národní park a hraniční přechody. V textové části jsou návrhy na výlety a popis nejatraktivnějších lokalit. Dále je na mapě uveden seznam Turistických informačních center včetně spojení.

Zpracované mapy, které jsou součástí této studie, mohou sloužit zároveň jako podklad pro aktualizaci těchto výše popsaných map.

V **knihkupectví** jsou dostupné

- cykloturistické mapy a atlasy
- naučné knihy o cyklistice
- výpravné knihy o cyklistice

Cykloturistické mapy a atlasy

Nejrozšířenější jsou mapy od společnosti Shocart, které jsou v měřítkách 1:75 000 a 1:60 000. Tyto mapy jsou rozděleny na část mapovou, kde jsou zaneseny cyklotrasy včetně čísla přiděleného Klubem českých turistů, a část textovou, kde jsou popisy jednotlivých atraktivních míst a informace k vytypovaným výletním trasám. Pro vybrané trasy je zde podélný profil, délka, maximální převýšení, obtížnost trasy, určení vhodného typu kola a odkazy na zajímavé návštěvní místa.

V maloobchodní síti jsou také velmi rozšířené turistické mapy vydávané Klubem českých turistů v měřítku 1:50 000, kde mimo turistické trasy jsou označeny i cyklotrasy. Tyto mapy jsou obzvláště výhodné při kombinované turistice. Na mapě nechybí popis zajímavostí a významných lokalit.

Naučné knihy o cyklistice

V těchto knihách je možnost dočíst se mnohé rady a ponaučení jak na co, např. jak učit děti nebo rekreační cyklistika. V obchodní síti jsou dnes k dostání následující tituly:

- Rekreační cyklistika – Pavel Landa a Jitka Lišková
- Horské kolo ad A do Z – Ivo Hrubíšek
- Kolo a děti – Jitka Lišková
- Cykloturistika pro všechny – Michal Skeřil a Petr Čegan
- Cyklistika – Pavel Landa
- Jezdíme na horském kole – Urs Ferit a Thomas Frischknecht
- a další

Výpravné knihy o cyklistice

Těchto knih je na pultech knihkupectví celá řada. Pojednávají např. o zrealizovaných výletech napříč kontinentem, nebo o velkých cyklistických závodech a podobně. Mezi takové můžeme zahrnout např.:

- Na kole křížem krážem po Čechách
- Tour de Franc 2005 na vysokém kole – Jarmila Liasová a Josef Zimovčák
- Život v jednom kole – Jan Králík
- a mnoho dalších

V **prodejnách jízdních kol a cyklistických potřeb** je možno získat řadu informací od prodávačů, z reklamních letáků na zboží, informačních letáčích o různých cyklistických akcích a některé cyklistické časopisy (např. Cykloturistika, Peloton, Velo). Je zde možno získat i katalogy kol a doplňků.

Mnohé informace lze získat i na sportovních výstavách, které mohou být lokální, nebo celonárodní jako například Sport Prague.

Řada studií a brožur o cyklistice je dostupná prostřednictvím Centra dopravního výzkumu (CDV), které rovněž organizuje nespočet akcí pro rozvoj cyklistiky u nás a zajištění bezpečnosti cyklistů. CDV dále pořádá cyklokonference, což je největší akce v ČR zaměřená na širokou problematiku cyklistiky a cykloturistiky a akcí pokrývajících nabídku produktů a služeb (od jízdních kol, přes cykloturistické zájezdy až po literaturu) v oblasti cyklistické dopravy a rekreace na silnici i v terénu. Konference se koná s dvouroční periodou. Minulých ročníků se zúčastnili odborníci z rozhodujících společností, zejména z veřejné správy, z výzkumných a projektových ústavů, řešitelé nejrůznějších projektů tras, cyklostezek pro jízdní kola ve městech, mikroregionech a obcích.

Na letošním ročníku Cyklokonference (tj. roku 2007) byly zástupci Ústeckého kraje a zpracovatele této studie prezentovány předběžné výstupy studie.



Na Ministerstvu dopravy České republiky byl zpracován dokument s názvem Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR, který popisuje řadu skutečností a řeší některé problémy týkající se cyklistické dopravy. Více informací o Cyklostrategii je uvedeno v čl. 1.3 této studie.

9.2 Propagace Kraje, měst, mikroregionů a obcí

Z výše popsaného vyplývá, že v dnešní době je informací týkající se cyklistiky celá řada a nemá smysl vytvářet elaboráty se shodným obsahem informací ať už ze strany kraje či jednotlivých měst. Stávající propagační materiály by měly být s ohledem na relativně velký nárůst nových tras aktualizovány a doplňovány.

Veškerý propagační materiál by měl být koncipován tak, aby se daly fyzicky oddělit informace určené k prostudování před jízdou (vybavení kola, povinnosti v silničním provozu apod.) a informace určené pro samotnou cykloturistiku (mapa, atraktivita místa aj.). Informace určené pro samotnou jízdu by měly být tomuto účelu přizpůsobeny i velikostí letáku, velikostí písma, přehledností apod.

Ústecký kraj

Propagace nejen Ústeckého kraje, ale v rámci celé republiky, by se měla zaměřit především na podporu bezpečnosti a zajistit pro cyklistickou veřejnost dostatečné informace z této oblasti. Jedná se například o následující informace:

- pravidla silničního provozu, výběr potřebný pro cyklisty
- povinnosti cyklisty v silničním provozu
- povinné vybavení jízdních kol
- doporučené vybavení jízdních kol
- zásady první pomoci při úrazech
- tísňové telefonní čísla

Kraj by měl dále evidovat a zajišťovat dostatečně aktuální informace o:

- cyklotrasách I. - IV. třídy, základní informace, jejich změnách a doplnění
- schématech nadregionálních, regionálních a významných lokálních cyklistických tras
- o uzavírkách komunikací II. a III. třídy v případě vedení cyklotrasy po silnici
- o nově realizovaných trasách
- odkazech na možnosti získání dalších informací – např. na internetové stránky
- pravidelných aktualizacích cyklomap ústeckého kraje

Města, mikroregiony a obce

Propagační materiály měst, mikroregionů a obcí musí mít především lokální charakter. Měly by poskytovat informace o cyklotrasách v místě včetně detailního vedení cyklotras IV. třídy, o možnosti ubytování, o pamětihodnostech a přírodních zajímavostech, o kulturních a zábavních zařízeních. Propagační materiály by měly obsahovat informace o:

- přesném vedení cyklotras v lokalitě a jejich sjízdnosti
- uzavírkách tras
- délkách a převýšení jednotlivých cyklotras, případně jednotlivých úseků
- atraktivitě území
- možnosti alternativní dopravy včetně jízdních řádů

Součástí propagačních materiálů měst, mikroregionů a obcí by měly být rovněž materiály, které kladou důraz na bezpečnost cyklistů a které jsou uvedeny v propagačních materiálech kraje.

9.3 Využití výstupů ze studie pro propagaci

Tato zpracovávaná studie má široký rozsah informací, z nichž některé bude možno využít pro zpracování propagačních materiálů, nebo pro doplnění materiálů stávajících.

Jako podklad vhodný pro propagaci jsou informace o stavu, délkách, profilu trasy, površích a skutečné průjezdnosti stávajících cyklostezek. Informace o připravovaných cyklotrasách a cyklostezkách a jejich časový horizont jsou rovněž informace, které budou zajímat dnes už širokou cyklistickou veřejnost. Zpracované informace by měli sloužit i jako vstupní materiál pro zpracovaný digitální cykloportál, který byl v nedávné době zpracován společností T- mapy.

Na základě této studie je možné zpracovat nové cykloturistické mapy, kde budou doloženy profily cyklistických tras a budou zde odkazy a odbočky k jednotlivým pamětihodnostem kraje.

Výstupy ze studie budou využity především:

- k aktualizaci map
- k doplnění o zajímavé cíle
- k doplnění o profily cyklistických tras
- pro propagační brožury kraje, regionů a obcí
- pro plánování finančních prostředků na výstavbu a údržbu
- jako podklady pro rozhodování obcí
- jako podklady pro další projektovou přípravu
- pro zvýšení atraktivity Ústeckého kraje
- ke zvýšení a zkvalitnění informovanosti návštěvníku Ústeckého kraje o možnostech cykloturistiky
- ke koordinaci aktivit směřujících k rozvoji cykloturistiky na území kraje.

10. Shrnutí

10.1 Celkový přehled

Ústecký kraj je pokryt sítí cyklistických tras, jejíž hustota se mění s atraktivitou území a propustností území (povrchové doly jsou pro cyklistickou dopravu nepropustné). K dnešnímu dni je na území kraje 1.571,86 km značených cyklistických tras, z čehož 1 035,53 km je vedeno po komunikacích II. a III. třídy a 536,33 km vede mimo hlavní komunikace.

Značené cyklistické trasy se dle regionálního významu dělí do tříd, kdy v Ústeckém kraji je rozdělení následující:

Rozdělení dle tříd	Délka	Počet cyklotras
Celková délka a počet tras I. třídy v Ústeckém kraji	94,44 km	1
Celková délka a počet tras II. třídy v Ústeckém kraji	364,22 km	5
Celková délka a počet tras III. třídy v Ústeckém kraji	217,33 km	6
Celková délka a počet tras IV. třídy v Ústeckém kraji	895,87 km	48
Celková délka a počet tras I. – IV. třídy v Ústeckém kraji	1 571,86 km	60

Po provedení průzkumu v terénu byly zjištěny mnohé nedostatky na stávajících cyklotrasách. Mezi nejzávažnější nedostatky patří poškození povrchu, které je v některých případech značné, a nedostatečné nebo žádné cyklistické značení.

Ze stávajících cca 540 km vedoucích mimo komunikace II. a III. třídy je 227,67 km poškozeno výtluky, vyjetými kolejiemi, chybějící dlažbou, poničenými panely apod. Cyklistické trasy vedoucí po komunikacích II. a III. třídy byly doplněny pouze o cyklistické značení, opravy povrchů spadá do cizí kompetence jak je uvedeno v čl. 2.3.

10.2 Efektivita změn

Po provedení průzkumu a rozboru stávajících cyklistických tras bylo provedeno rozčlenění cyklistických tras podle regionálního významu na nadregionální, regionální, významné lokální a ostatní bez ohledu na zařazení do tříd. První tři typy cyklostezek vytvořily tzv. základní regionální síť cyklistických tras Ústeckého kraje, která byla po odborných konzultacích doplněna a upravena tak, aby splňovala komplexní propojenou síť s logickými návaznostmi. Stávající síť byla doplněna o některé nové trasy, některé byly prodlouženy a některé části cyklistických tras byly přečíslovány či pro zdvojení zrušena. V následující tabulce je přehled kilometráže stávajících a nově navržených cyklistických tras základní sítě rozdělený podle regionálního významu.

Druh cyklotrasy	Délka cyklotras v km		
	Stávající	Nové	Celkem
Nadregionální cyklotrasy celkem	343,51	241,97	585,48
Regionální cyklotrasy celkem	197,89	119,35	317,24
Významné lokální cyklotrasy celkem	87,89	68,79	156,68
Celkem	629,29	430,11	1059,40

10.3 Ekonomická náročnost

Finanční potřeby na cyklistické trasy můžeme rozdělit na finance vynaložené na opravy a rekonstrukce stávajících cyklistických tras a finance potřebné na realizaci nových cyklistických tras.

Finanční prostředky vynaložené na opravy a rekonstrukce stávajících cyklotras jsou vypočteny z cen za opravy poškozených povrchů cyklistických tras vedoucí mimo komunikace II. a III. třídy a za doplnění chybějícího a oprav stávajícího cyklistického značení.

V cenách za realizaci nových cyklotras je zahrnuta cena za projektovou a inženýrskou činnost, za realizaci a za vypořádání majetkoprávních vztahů. V ceně za realizaci je rovněž zahrnuta rezerva ve výši 15 % ze stavebních nákladů.

Druh činnosti	Cena v Kč bez DPH	Cena v Kč vč. 19% DPH
Celková cena za opravy I. - IV. třídy	97 231 000,00	115 704 890,00
Celkem za realizaci nových cyklotras	1 290 209 823,41	1 535 349 689,86
Celkové vynaložené finance	1 387 440 823,41	1 651 054 579,86

10.4 Časový předpoklad

Časový a finanční harmonogram oprav a realizace nových cyklistických tras byl vyhotoven s ohledem na objem celkových financí a na programové období Regionálních operačních programů, ze kterých se uvažuje spolufinancování.

Realizace oprav, rekonstrukcí a nových cyklistických tras se předpokládá v letech 2007 až 2014. Finanční částky na jednotlivé roky jsou následující:

Rok	Realizace nových cyklotras	Opravy stávajících cyklotras	Celkem na opravy a nové cyklotrasy
2007	6 260 000,00	0,00	6 260 000,00
2008	27 859 000,00	38 000 000,00	65 859 000,00
2009	227 528 997,44	26 000 000,00	253 528 997,44
2010	399 512 967,87	25 000 000,00	424 512 967,87
2011	349 941 186,36	26 704 890,00	376 646 076,36
2012	339 143 000,00	0,00	339 143 000,00
2013	158 275 086,06	0,00	158 275 086,06
2014	26 829 452,12	0,00	26 829 452,12
Celkem	1 535 349 689,85	115 704 890,00	1 651 054 579,85

10.5 Celkové efekty

Marketingová studie má několik celkových efektů, z nichž nejvýznamnější jsou:

- Zmapování kvality povrchu a trasování stávajících cyklistických tras
- Odlišný pohled na využitelnost cyklistických tras s umožněním dostupnosti pamětihodností
- Stanovení koncepce
- Stanovení finanční náročnosti
- Časová představa o provedení oprav a nových cyklistických tras
- Využitelnost pro komerční účely (cyklomapy, průvodce apod.)

10.6 Podklady pro prezentaci a vydání nových map

Výsledky zpracované marketingové studie jsou dvojího charakteru. Jedním z výsledků jsou mapy, ve kterých jsou uvedeny aktuální údaje a ze kterých lze vyjít při přípravě vydání nových map s cyklistickými trasami včetně potřebných odkazů na pamětihodnosti a technické památky a podélných profilů tras. Druhým výsledkem jsou finanční a časové údaje o opravách, doplnění a realizaci nových cyklistických tras. Tyto údaje jsou vhodným zdrojem pro investory jednotlivých částí.

Z mapových i textových výstupů marketingové studie se vycházelo při zpracování závěrečné prezentace.

11. Přílohová část – textová

Tyto přílohy jsou v samostatné složce.

12. Přílohová část - mapová

Tyto přílohy jsou v samostatné složce.