

Příloha č.4

Analýza příkladů dobré praxe

ANALÝZA PŘÍKLADŮ DOBRÉ PRAXE

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE DÁLKOVÝCH CYKLOTRAS

ŠVÝCARSKO - SCHWEIZMOBIL

SchweizMobil je integrovaný systém infrastruktury pro bezmotorovou a veřejnou dopravu, značení a marketing turistických tras a produktů ve Švýcarsku:

- je jedním z nejvýznamnějších počínů v organizaci cestovního ruchu ve Švýcarsku za posledních 50 let,
- SchweizMobil vytvořil kvalitativně novou nabídku zejména letních produktů aktivní dovolené (pro cykloturisty, pěší turisty, MTB, in-line bruslaře a vodáky) ve Švýcarsku napojených na systém mezinárodních, národních a regionálních tras pro různé uživatele a na systém veřejné dopravy,
- jednotný marketingový systém a integrované poskytování služeb vedlo k ročním tržbám 90 mil EUR.

a) Oblast: *Nositel projektu a partneři*

Nositelem projektu SchweizMobil je **Nadace SchweizMobil**. V nadaci jsou zastoupeny jak stát, tak kantony a celonárodní organizace z oblasti cestovního ruchu, dopravy a sportu (m.j. SchweizTourismus, švýcarské dráhy SBB a Schweizer Wanderwege). Nadaci založili na jaře 2008 v rámci zakladatelské konference v Bernu společným, rovným 1/3 vkladem v celkové výši 150 000 CHF následující organizace:

1. SchweizTourismus,
2. Touring Club Schweiz TCS (švýcarský auto-motoklub),
3. Schweizer Tourismus-Verband STV (politické zastoupení švýcarského cestovního ruchu).
- 4.

Po operativní stránce je za projekt SchweizMobil zodpovědný projekční tým SchweizMobil. Ten se skládá z pracovního společenství – obchodního ředitele, ředitelství a společnosti Velobüro Olten.

Cílem Nadace SchweizMobil je koordinace stejnojmenného projektu a podpora bezmotorové dopravy, především v její rekreační a turistické podobě po celém Švýcarsku.

Účel Nadace

Nadace SchweizMobil realizuje síť tras pro aktivní turistiku a rekreaci a bezmotorovou dopravu. Nadace podporuje aktivity zakládající se na pohybových aktivitách obyvatel vlastní silou. Nadace je zřízena jako nezisková organizace s obecně-prospěšným charakterem.

Úkoly Nadace

Nadace je nositelkou projektu SchweizMobil, který slouží naplnění poslání nadace a dále spolupráce s partnery projektu z veřejné i privátní sféry, stejně jako s veřejností. K naplňování těchto úkolů využívá prostředků a příspěvků jednotlivých partnerů a podává jim pravidelné zprávy o jejich využívání. Nadace podporuje projekty a realizuje aktivity z oblasti svého působení ve prospěch veřejnosti.

Nadace SchweizMobil měla v době založení v roce 2008 zaměstnance na 1,5 úvazku. V současné době tvoří vedení nadace 3 osoby na částečný úvazek, funkce presidenta a členů správní rady a orgánů nadace je dobročinná.

Na podzim 2004 bylo rozhodnuto vedením nadace Veloland Schweiz (předchůdkyní Nadace SchweizMobil) a jejími partnery založit novou nadaci SchweizMobil. Její založení podpořili všichni partneři jak z veřejné, tak privátní sféry vč. sponzorů a věnovali na rozvoj a realizaci projektu (pro léta 2004-2008 a 2008-2011) dohromady na **11 milionů CHF**.

Na **zakladatelské konferenci** (500 účastníků) na jaře 2008 byl vytvořen **řídící výbor** projektu (scházel se 6x do roka), jenž zastupoval jednotlivé zájmové skupiny a rozhodoval o strategickém obsahu projektu, organizaci, financích, termínech a branding. Členy tohoto výboru byl prezident Nadace SchweizMobil, zástupce státu, krajů, privátních partnerů (jako SBB, SchweizTourismus; Švýcarský olympijský výbor...). Praktickou **realizací projektu** byla pověřena na základě mandátních, jednoletých smluv společnost **Velobüro Olten** (v současnosti 8 zaměstnanců). Na vytvoření **celonárodní nabídky aktivní turistiky** vč. značení se podílela jednotlivá ministerstva a kraje (kantony), stejně jako turistické organizace na národní, krajské i místní úrovni a turistické svazy pro jednotlivé oblasti (např. pěší, in-line a vodácká turistika), celkem na 60 organizací a odborníků.

Druhým krokem v realizaci projektu SchweizMobil bylo **detailní navržení liniového vedení jednotlivých tras** pro cyklisty, pěší, in-line bruslaře, bikery a vodáky v měřítku 1 : 25 000 v GIS formátu a na webu. Součástí této fáze bylo i vytvoření přehledové mapy celého systému ve formátu 1 : 300 000. Po této fázi, která byla konzultována se všemi kraji (kantony) a s 2 000 obcemi, započala samotná fáze **značení, vytvoření jednotného informačního systému** v terénu (tzv. InfoPoints), **vydání průvodců** a vybudování **internetové stránky** www.schweizmobil.ch.

Partneři projektu SchweizMobil

Na **národní úrovni** jsou v Nadaci zastoupeny především:

- **8 ministerstev** (Spolkové ministerstvo komunikací **ASTRA** prostřednictvím **odboru bezmotorové dopravy**. Dále ministerstva energetiky BFE, územního rozvoje ARE, hospodářství SECO, zdravotnictví BAG, sportu BASPO, životního prostředí BAFU, kultury BAK a krajinné topografie SWISSTOPO)

Na **krajské úrovni**:

- **všech 26 kantonů a Knížectví Lichtenštejnsko**

Soukromí partneři (20)

- Poradní místo pro prevenci úrazů
- Zájmové sdružení IG SchweizMobil
- Švýcarská cyklistická asociace Pro Velo Schweiz
- Švýcarský klub alpinismu - Schweizer Alpen-Club
- Švýcarské dráhy SBB
- Švýcarský svaz kanoistiky
- Švýcarská centrála cestovního ruchu (SchweizTourismus)
- Švýcarský svaz cestovního ruchu (Schweizer Tourismus-Verband)
- Sdružení pro pěší trasy Schweizer Wanderwege
- Švýcarský cyklistický svaz - Swiss Cycling
- Švýcarský olympijský výbor
- Švýcarský autoklub (Touring Club Schweiz)
- Švýcarský svaz cyklistiky VeloSuisse
- Švýcarský dopravní klub
- ViaStoria
- Švýcarský dopravní klub - Verkehrs-Club der Schweiz, VCS

Národní sponzoři („rodinné stříbro“):

- Migros (obchodní řetězec),
- Sanitas (zdravotní pojišťovna),
- Media Weiss (mediální partner)

Další spolupracující subjekty: 3 ministerské odbory, 80 kantonálních úřadů, na 1 800 obcí.

Celkem je do projektu SchweizMobil zapojeno na 3 000 partnerů (z toho např. 1 100 certifikovaných objektů jako Cyklisté vítáni, 500 etapových míst, 100 cykloobchodů a cyklopůjčoven Rent & Bike, 50 vodáckých klubů atd.).

Kompetence jednotlivých partnerů projektu SchweizMobil

1. stát:

- koncepční záležitosti spojené s projektem
- koordinace projektu mezi jednotlivými kraji (kantony)
- podpora kvality projektu

2. kraje (kantony)

- koordinace projektu uvnitř kraje (kantonu)
- plánovací práce uvnitř jednotlivých krajských odborů
- kontrola kvality značení tras a infrastruktura
- poradenství v oblasti značení a infrastruktura
- Informace pro veřejnost o nabídce tras (web)

3. soukromí partneři

- Informace pro veřejnost o nabídce tras a produktech (web)
- Marketing

Kromě těchto hlavních úkolů přebírají partneři SchweizMobil i **doplňkové úkoly a náklady** jako:

1. stát

- zpracování metodiky a norem pro oblast bezmotorové dopravy
- kontrola plánu územního rozvoje/dopravní politiky státu a krajů (vč. SchweizMobil)

2. kraje (kantony)

- naplňování plánu územního rozvoje/dopravních generelů (vč. SchweizMobil)
- výstavba infrastruktury (na krajských komunikacích)
- podpora výstavby infrastruktury mimo krajských komunikací (pokud to umožňuje legislativa)
- plánování a realizace značení

3. obce

- výstavba infrastruktury na obecních komunikacích

Marketing SchweizMobil

Pro *zahraniční spolupráci a národní zastřešující marketing* a sponzoring spolupracuje SchweizMobil na základě *dohody o spolupráci* se **SchweizTourismus**. Základním cílem a předmětem spolupráce obou organizací je **propagace oficiální nabídky aktivní turistiky ve Švýcarsku i v zahraničí** v návaznosti na veřejnou dopravu, a motivace domácích i zahraničních návštěvníků pro aktivní rekreaci a dovolenou zaměřenou především na regiony (s akcentem na přírodu, kulturu a krajinu).

Kompetence SchweizMobil:

- řízení projektu a jeho koordinace
- detailní znalosti sítě tras
- provoz a aktualizace webu www.schweizmobil.ch v NJ, FJ, IJ a AJ
- koordinace vydávání map a průvodců k trasám SchweizMobil
- podpora kvality produktu
- posílení a rozšíření sítě partnerů na národní, krajské i místní úrovni
- podpora marketingu SchweizMobil



Kompetence SchweizTourismus:

- Marketing a komunikace s veřejností, celosvětově
- celosvětová platforma pro marketing aktivní turistiky ve Švýcarsku
- spolupráce s turistickými regiony a zájmovými skupinami v cestovním ruchu
- podpora značky SchweizMobil

Sponzoring:

Obě organizace, jak SchweizTourismus tak SchweizMobil jsou zodpovědné za akvizici sponzorů projektu SchweizMobil. Konkrétní sponzorské smlouvy podepisuje s partnery SchweizTourismus.

Fakta o marketingu SchweizMobil

- Celkem bylo vydáno 57 průvodců ve 4 jazycích (NJ, FJ, IJ a AJ) s nákladem více než 200 000 ks,
- distribuováno bylo na 1 mil. přehledových map s hlavními trasami SchweizMobil (zdarma, především na německém trhu),
- ročně je zaznamenáno na 2,3 mil. kliků na web a 1,5 mil. návštěv online map,
- k okamžité rezervaci je na 140 balíčků produktů aktivní turistiky na celé síti SchweizMobil (spolupráce se zájmovým sdružením IG SchweizMobil a cestovní kancelář SwissTrails),
- distribuováno na 125 000 ks katalogů SwissTrails, celkem spolupráce s 35 touroperátory,
- účast na veletrzích a výstavách ve Švýcarsku i v zahraničí,
- 12x ročně e-Newsletter- SchweizMobil.

Spolupráce SchweizMobil se SchweizTourismus:

- Integrace webu www.schweizmobil.ch do www.mySwitzerland.com (SchweizTourismus),
- distribuce více než 3.5 mil. letáků a pěších průvodců ke kampani (TOP 32 pěších tras ve Švýcarsku).

Spolupráce v marketingu s ostatními partnery:

- Web švýcarských drah SBB www.sbb.ch integrován do www.schweizmobil.ch
- Weby mnoha turistických destinací a organizací
- Weby partnerů projektu – např. Schweizer Wanderwege, ViaStoria, Rent a Bike, Biketec (Flyer), Sv. Jakubská stezka
- Swiss Map aplikace pro iPhone od SWISSTOPO (85 000 stažení v 2012)
- GPS nabídky tras od Garmin, Geolives etc.
- Distribuce více než 100 000 přehledových map tras SchweizMobil od Rent a Bike a Flyer (výrobce pedalek).

Financování projektové fáze

Vyznačení a realizace celkové sítě pro aktivní turistiku a bezmotorovou dopravu, jež byla financována z 91 % z veřejných zdrojů (42 % stát, 49 % kraje - kantony) vyšla celkem na **11 milionů CHF** (přebytek 1,6 milionů CHF byl převedeno v roce 2009 ve prospěch dalšího rozvoje projektu). **Roční rozpočet nadace** v současné době se pohybuje okolo **2,2 mil. CHF**, přičemž asi 39 % této sumy pochází rovnoměrně od státu a krajů (především údržba a kontrola značení), zbylých 22 % od soukromých partnerů (především na marketing, tištěné materiály, zpracování prodejních nabídek touroperátorů atd.). Podíl privátních příspěvků se přitom pravidelně zvyšuje.

Financování realizace celého projektu (vč. značení) **SchweizMobil**

příjmy 11,174 mil. CHF

- příspěvky státu 4,636 mil. CHF
- příspěvky krajů 5,521 mil. CHF
- příspěvky soukromých organizací/partnerů 0,916 mil. CHF

výdaje 9,556 mil. CHF

- rozvoj projektu 5,198 mil. CHF
- podpora projektu (Internet, tiskoviny, start) 3,633 mil. CHF
- věcné náklady projektu (plánovací podklady, překlady, materiál) 0,408 mil. CHF
- DPH a další 0,316 mil. CHF

přebytek (použitý na další rozvoj projektu) **1,617 mil. CHF**

Provozní náklady nadace SchweizMobil jsou pokryty z:

- Výnosů ze základního jmění
- Příspěvků státu, krajů, obcí, veřejně-právních a privátních organizací i soukromých a právnických osob "
- Speciálních akcí
- Dalších příspěvků

Řízení projektu SchweizMobil

Celkovou realizací projektu je pověřena společnost Velobüro Olten. Za řízení jednotlivých oblastí projektu jsou odpovědní jednotliví členové projektových týmů.

Specifické úkoly v řízení projektu SchweizMobil:

a) řízení projektu

- strategický rozvoj projektu a plánování
- vypracování rozvojových strategií a koncepcí
- koordinace spolupráce jednotlivých partnerů v oblasti bezmotorové dopravy
- controlling

b) koordinace projektu a jeho další rozvoj

- mezinárodní trasy (např. EuroVelo)
- národní trasy
- regionální trasy
- místní trasy

c) Koordinace značení celé sítě tras

d) Koordinace kvality tras

e) **Propagace SchweizMobil:**

- www.schweizmobil.ch
- kartografické podklady
- mapy a průvodci

f) **Financování projektu**

- pro realizaci projektu v úzké spolupráci s ředitelem nadace SchweizMobil

g) Řízení akcí na propagaci bezmotorové dopravy a rekreace SlowUp

b) oblast: Budování značky



Schweiz**Mobil**

- Projekt SchweizMobil je definován **jednotnou značkou** (brandem)
- Ta je charakterizována **názvem** a 5 formami bezmotorové mobility z celošvýcarského pohledu a platí pro všechny produkty a úlohy (značení, infotabule, internet, tištěné materiály, marketing).

c) oblast: Trasy

- SchweizMobil definoval ve spolupráci s ministerstvy, kantony a obcemi systém tras, pokrývající celé území Švýcarska.
- Tato síť tras se skládá z národních, regionálních a lokálních tras pro všech 5 forem bezmotorové mobility.
- Těchto 5 forem bezmotorové mobility je propojeno prostřednictvím 500 „servisních, etapových míst“, které jsou napojeny na síť veřejné hromadné dopravy a na turistické služby. Každá forma mobility má přiřazenou svoji barvu, která je důležitá pro komunikaci s veřejností.
- Všechny trasy byly naplánovány podle jednotných kritérií a jsou rozříděny dle jednotných stupňů obtížnosti (podle techniky a podmínek).



d) oblast: veřejná doprava

**SchweizMobil –
20 000 km tras pro
cyklisty, pěší, vodáky,
in-line bruslaře a
MTBikery**



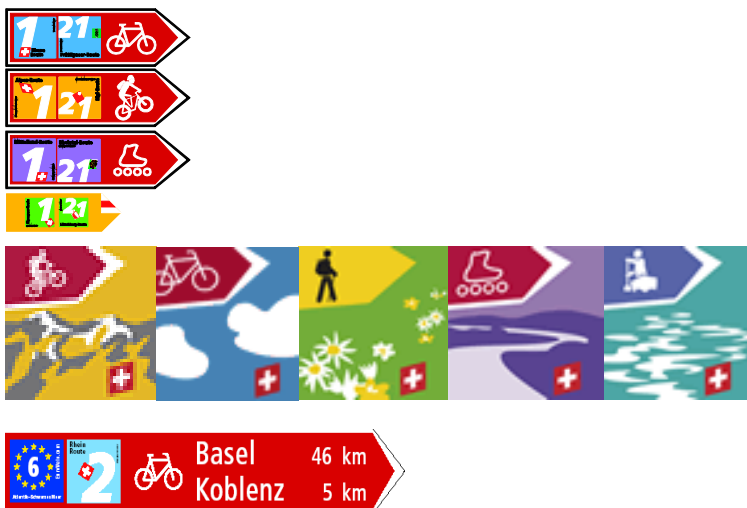
PARDOBICKÝ KRAJ

www.estcr.cz

- Veřejná doprava je nejdůležitějším přepravcem uživatelů navržených tras SchweizMobil, kteří rádi využívají veřejnou dopravu v kombinaci s jednotlivými druhy liniové aktivní turistiky (pěší, cykloturistika, in-line bruslení,..) v různých etapách svých výletů a cest (tzv. „kombinovaná mobilita“).
- SchweizMobil řídí ve spolupráci především se švýcarskými drahami SBB (nejen vlaky, ale i busy, lodní doprava, lanovky a ozubnicové dráhy) propojení tras s veřejnou dopravou.
- Toto propojení tras a veřejné dopravy se děje v uzlových bodech sítě, které rozdělují jednotlivé etapy cestování a fungují jako servisní.
- Kromě fyzického napojení existuje i propojení informací o veřejné dopravě na stránkách www.schweizmobil.ch (ve formě 400 doporučení k použití veřejné dopravy stejně jako zmínka o 20 000 v jízdním řádu uvedených zastávkách a se zastávkami souvisejících linků k jízdnímu řádu) a v tištěné formě.
- Informace o propojení s bezmotorovou dopravou lze nalézt i na každé stránce s jízdními řády na webu www.sbb.ch (linky k zastávkám na mapě tras SchweizMobil) a integraci míst InfoPoint o SchweizMobil na větších nádražích do plánů samotných nádraží.



e) oblast: Značení



- Ministerstvo komunikací (Bundesamt für Strassen ASTRA) je zodpovědné za jednotné značení tras ať mezinárodních, tak národních, regionálních, tak i lokálních. SchweizMobil byl pověřen zpracováním jednotné prováděcí normy ke značení těchto tras.
- Všech 26 švýcarských kantonů spolu s Lichtenštejnskem je zodpovědných za montáž a pravidelnou roční kontrolu značení.

- SchweizMobil kontroluje každé 3 roky stav značení celé sítě (především jeho kvalitu).

f) oblast: Internet

- SchweizMobil je provozovatelem stránek www.schweizmobil.ch.
- SchweizMobil přitom spolupracuje se SchweizTourismus (databáze), SWISSTOPO (mapové podklady pro web) a švýcarskými drahami SBB (informace o veřejné dopravě)
- Web schweizmobil.ch představuje jednotně postavené webové stránky pro všech pět forem bezmotorové mobility se znázorněním všech odpovídajících služeb uživatelům na výkonné, na konečné klienty orientované a dostatečně podrobné webové mapě.

g) oblast: Tištěné materiály



- SchweizMobil vydává pro národní a regionální trasy ve spolupráci se 3 partnerskými vydavatelskými (tato vydavatelství mají exkluzivní smlouvy) tzv. Oficiální průvodce po trasách SchweizMobil v němčině, francouzštině a částečně v angličtině, celkem se jedná o 56 průvodců.
- SchweizMobil motivuje další vydavatelství k vydávání průvodců s trasami SchweizMobil (kartografické firmy, turistické organizace atd.) za využití korporátního designu SchweizMobil.

Ve Švýcarsku se klade na tištěné materiály menší důraz než na webové portály. Proto i projekt Česko jede se bude omezovat na tištěné výstupy spíše v rovině základního informativního charakteru o projektu a spíše bude počítat s tím, že tuto stránku věci budou zastupovat kraje a Agentura CzechTourism.

h) oblast: Konkrétní nabídky k rezervaci



- Je financován partnerskou organizací Zájmové sdružení IG SchweizMobil a jeho koordinátorem SwissTrails, který je zodpovědný za sestavování nabídek a prodej standardizovaných a rezervovatelných vícedenních túr na trasách SchweizMobil. IG SchweizMobil je tvořen turistickými regiony Švýcarska a jednotlivými poskytovateli služeb jako jsou půjčovny kol, vydavatelství. Toto prémiované partnerství zájmového sdružení

IG SchweizMobil/Swisstrails s SchweizMobil se ale nevyznačuje exkluzivitou (tzn. SchweizMobil udržuje i další partnerství se 30 dalšími touroperátory).

- K této problematice existují modely partnerství pro hotelnictví, pronájmy a opravy kol.

Nabídky itinerářů k rezervaci

V období duben-říjen nabízí cestovní kancelář SwissTrails na základě objednávky IG SchweizMobil rezervovatelné itineráře na všech národních a regionálních trasách. Tato nabídka zahrnuje:

- Příjezd vlakem či busem s 20 % slevou na jízdenky 1. a 2. třídy (i pro vlastníky poloviční slevy).
- Centrální rezervace 500 ubytovacích zařízení ve třech jednotných variantách: Budget, Hotel a Top Class
- Převoz zavazadel na všech trasách a do všech zapojených ubytovacích zařízení.
- Na požádání pronájem trekkingových, MTB a silničních kol.
- Dokumentaci z cesty včetně oficiálních tištěných průvodců po trase.
- Tel. Helpline mezi 8-20 hod po 7 dnů v týdnu.
- Rezervační centrála na telefonu, e-mailu nebo webu www.swisstrails.ch.
- kompetentní poradenství odborného týmu spolupracovníků v NJ, FJ, AJ.

IG SchweizMobil je zájmovým sdružením turistických regionů a poskytovatelů služeb ve Švýcarsku, které vytváří konkrétní nabídky k rezervaci. IG SchweizMobil spolupracuje úzce s nadací SchweizMobil.

i) oblast: zastřešující marketing

- SchweizMobil uzavřel pro společný marketing spolupráci se SchweizTourismus jak pro národní, tak i mezinárodní propagaci projektu SchweizMobil.

Akce SchweizMobil - SlowUp

Jedná se o akce na podporu bezmotorové dopravy (pro každodenní i rekreační dopravu) pro široké spektrum lidí a propagace systému SchweizMobil. Akce typu **SlowUp** organizuje Nadace SchweizMobil ve spolupráci s **regionálními partnery**. Tito partneři jsou zodpovědní za realizaci těchto akcí (18 ročně) a jejich financování.

Nejviditelnější akce pro veřejnost SlowUp

Podnět: Projekt HPM/Expo.02

Neděle bez aut (CH, D, Night skates, Freipass, ETM)

Rok	Počet akcí	Účastníci
2002	2	90 000
2004	6	220 000
2005	10	310 000
2006	12	390 000

2007	14	460 000
2008	14	405 000
2009	15	450 000
celkem 73 akcí ≈ 2,5 mil. účastníků		

Jak se lidé na akci dostávají:

- Na kole/inlinech/pěšky 48 %
- Železnice/bus 24 %
- Auto 28 %
- Výdaje na osobu 17 EUR

(Polyquest AG, slowUp-Evaluation 2007)

Cíle akcí SlowUp

Cíle Nadace SchweizMobil

Zažít jízdu na kole jako prožitek

→ vyšší využívání kola ve všedním dnu i za rekreací

Cíle pro posílení zdraví

Motivace k častějšímu pohybu

→ příspěvek k udržení zdravé tělesné hmotnosti

Cíle SchweizTourism

Podpora cyklistiky/inline bruslení v turistice

→ posílení pozic regionů coby destinací pro cykloturistiku

Značka SlowUp

- Jednotné označení všech akcí SlowUp
- Značka je chráněna



Logo a jeho funkce:

- Jednotný poznávací prvek
- Snadnější identifikace s akcí
- Atraktivní pro sponzory (tištěné materiály, TV a rádio spoty, web a stánky na akcích)

Organizace akcí SlowUp

Národní úroveň – nositelé projektu:

- Gesundheitsförderung Schweiz
- Nadace SchweizMobil
- SchweizTourismus

Odpovědnosti na národní úrovni:

Strategie a další rozvoj akce, corporate design, manuál pro organizátory, stanovení minimálních požadavků na kvalitu akcí, vydávání licencí, brand management, koordinace s regiony (např. datum akce), národní propagace (slowUp.ch), vyhodnocení akcí, finanční příspěvky regionům dle možností.

Národní partneři projektu:

- Sponzoři-partneři
- Mediální partneři
- Servisní partneři

Regionální nositelé projektu – regionální partneři:

- Sponzoři-partneři
- Mediální partneři
- Servisní partneři

Odpovědnosti: plánování, organizace a realizace akcí, financování, sponzoring, regionální propagace, vyhodnocení

Propagace akcí SlowUp

- Tištěné materiály: brožury, letáky
- Elektronická media: internet, TV a rádio spoty
- Veřejný prostor: plakáty, bannery, tabule s uzavírkami silnic
- Na akcích: Stánky, branding, sampling, ústní propagace

Sponzoring akcí

Užitek pro SlowUp: financování organizátorů a akcí, důležití v propagaci
Rozšíření programu

Užitek pro sponzory: spojení a atraktivní akcí, celostátně rozšířenou značkou,
Atraktivní propagační platformy, přímé kontakty na klienty, cílové skupiny

Financování akcí SlowUp

- žádné vstupné!
- projektové financování přes partnerské organizace a sponzoring
 - k tomu na národní úrovni: věcné příspěvky úřadů a dobrovolná práce organizačního výboru, spolků
 - národní a regionální úroveň – regiony odpovědné v plném rozsahu za realizaci a financování jednotlivých akcí SlowUp.

Produkt SlowUp

To vezmete ...

- cca 30 km silnice
 - v turisticky atraktivní krajině
 - uzavřete ji ve vybranou neděli pro auta a pustíte sem kola, in-line bruslaře a pěšáky
 - připravíte zajímavý a pestrý program
- ...a dostanete festival:*
- s dobrou náladou v prostředí bez automobilů

- vhodnou pro mladé i seniory, skupiny i rodiny s dětmi, požitkáře i aktivní jedince, zamilované páry a osamělá srdce
- s účastí 10-80 000 lidí.

SlowUp – silnice bez aut, akce zdarma, uvolněnou atmosféru v krajině regionálního či celorepublikového charakteru

Více na www.slowUp.ch

NĚMECKO – SYSTÉM D-NETZ

Síť dálkových cyklotras D-Netz



Web: www.radnetz-deutschland.de

Mapa systému dálkových cyklotras v Německu:



Základní informace:

Projekt D-Netz nabízí **12 TOP dálkových cyklotras** v Německu s celkovou délkou 11 700 km (trasy 1-7 směřující



OPERAČNÍ PROGRAM
LIDSKÉ ZDROJE
A ZAMĚSTNANOST



ST

ze západu na východ a trasy 8-12 směřující ze severu na jih jsou součástí dálkových evropských tras EuroVelo, www.eurovelo.org) a poskytuje marketing pro cykloturistické produkty, průvodce a mapy, online mapy s popisy itinerářů, informace o projektu certifikovaných služeb pro cykloturisty Bett und Bike (www.bettundbike.de). Německý stát se hodlá v budoucnosti více angažovat při implementaci a propagaci nadregionálních tras národní a mezinárodní úrovně.

- Nositel projektu je DTV (Deutscher Tourismusverband) – Německý svaz cestovního ruchu ve spolupráci s Německým všeobecným cykloklubem ADFC, Německou centrálou cestovního ruchu DTZ a Spolkovým ministerstvem hospodářství a technologií a ministerstvem dopravy spolu s dotčenými spolkovými zeměmi.
- D-Netz je součástí Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy (<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de>), který je obdobou české Cyklostrategie a stejně jako ta česká se i německá cyklostrategie letos aktualizovala pro nadcházející období 2013-2020.
- Marketing dálkových tras v Německu má v Evropě nejdelší tradici, v současné době nabízí Německo na 200 dálkových tras v partnerství DZT a ADFC a jednotlivých organizací propagujících konkrétní dálkové stezky ve formě katalogu „Deutschland per Rad entdecken“ a přehledové mapy s hlavními trasami (0,5 mil. výtisků ročně v různých jazycích). Na marketing přispívají jednotlivá koordináční centra dálkových tras (např. Labská stezka, www.elberadweg.de).
- Fakta o německé cykloturistice: roční obrát v cykloturistice - více než 9 mld. EUR (4 miliardy přidané hodnoty), 22 mil. přenocování, v nabídce 75 000 km tras, pilotní projekty typu D-3 trasa (investice 1,3 mil. EUR ze strany státu). Nejpopulárnější německou cyklotrasou je již po několika let Labská stezka, oblíbené jsou také Dunajská stezka, stezka kolem řeky Wesery, Rýnská stezka, stezka podél Baltského moře, stezka Odra-Nisa a další.

Financování infrastruktury a cykloturistického značení

- Financování investic do sítě cyklotras má určitý systém, kompetence jsou jasně rozdělené. Stezky podél silnic I. tříd financuje a udržuje stát, u silnic II. tříd jsou to spolkové země, v ostatních případech jsou investorem a provozovatelem obce.
- Cykloturistické značení udržují obce a spolkové země, na údržbu sítě D-Netz přispívá především stát.

Marketing cykloturistiky, cyklotras a MTB tras

- Marketingová kampaň je společným dílem DZT, cykloklubu ADFC a dalších partnerů – cykloturistický produkt musí splňovat stanovená kritéria na kvalitu. Do celkového hodnocení kvality se zahrnuje nejen infrastruktura, ale i kvalita nabízených služeb. Propagují se pouze certifikovaná zařízení pro cykloturisty (tj. s certifikátem Bett und Bike), trasy musí být napojeny na MHD, dobře proznačeny a vybaveny doplňkovou infrastrukturou (půjčovny kol a servisy apod).
- Hlavním nástrojem propagace je jednotná mapa dálkových tras a katalog „Deutschland per Rad entdecken“. Německo také propaguje možnosti cykloturistiky na hlavních veletrzích a výstavách.
- Nejznámější dálkové trasy v Německu mají svůj marketing (své propagační či servisní organizace, svoji propagační kampaň). Jako příklad je možné uvést s Českem intenzivně kooperující Labskou stezku, o jejíž propagaci se starají tři koordináční místa v Německu (sever, střed a jih) a jedno koordináční místo v ČR – Nadace Partnerství. Propagace Labské stezky v rámci Německa probíhá prostřednictvím DZT webu

www.germany.travel a katalogu „Deutschland per Rad entdecken“ na komerční bázi (strana katalogu stojí 5 000 EUR).

- Formou podpory dálkové cykloturistiky je také certifikace dálkových tras z řad ADFC formou hodnocení hvězdiček (v rozsahu jedno - až pěti hvězdičkové hodnocení).

Návazné služby pro cykloturisty

- Hlavním aktérem v cykloturistice je německý cykloklub **ADFC**, který certifikuje cykloturistická zařízení, vydává mapy a průvodce, katalog Radreisen, organizuje zájezdy či jednodenní vyjíždky s průvodcem. Kromě toho v Německu fungují stovky touroperatorů a cestovních kanceláří specializovaných na německou cykloturistiku. Obvyklé je kromě služeb cykloprůvodce nabízet také převoz zavazadel.
- Rezervační systém ADFC Tourenportal nabízí možnost rezervace a kromě něj funguje několik dalších komerčních rezervačních systémů.

Problémy a jejich řešení

- Největší úskalí a rizika – i v Německu chybí centrální organizace typu SchweizMobil a jednotné značení cyklotras, protože země je federací, značení se ale postupně sjednocuje a značení tematických tras je tvořeno přídavnými lištami pro loga. Přetrvávají ale problémy v organizaci tras, chybí jednotný systém značení typu SchweizMobil pro různé formy bezmotorové dopravy a aktivní turistiky. Propagaci cykloturistiky provozuje především ADFC (vč. MTB), ve spolupráci se spolkovými zeměmi, marketingovými pooly na stezkách (turistické svazy) a směrem do zahraničí i ve spolupráci s DZT.

FRANCIE - FRANCE VÉLO TOURISME

France Vélo Tourisme

Logo:



Web: <http://www.francevelotourisme.com>
www.af3v.org

Základní informace:

- Pátevní dálkové trasy ve Francii tvoří z 1/3 Greenways a 2/3 cyklotrasy s celkovou délkou 10 000 km



- nositelem projektu France Vélo Tourisme je stejnojmenná asociace skládající se z profesních skupin ve Francii:
 - o Fédération Nationale des Comités Régionaux du Tourisme (FNCRT)
 - o Réseau national des destinations départementales (RN2D)
 - o Offices de Tourisme de France (FNOTSI).
- Hlavním cílem asociace je propagovat cykloturistiku v zemi.
- France Vélo Tourisme (FVT) nejdříve sjednotila značku certifikovaných služeb pro cykloturisty, která byla regionálně roztržštěná pod jednou národní značkou **Accuel Velo** (obdoba k českému Cyklisté vítáni).



Financování infrastruktury a cykloturistického značení

- Investorem a provozovatelem infrastruktury cyklostezek, cyklotras, MTB tras jsou regiony a departementy za koordinace státu (národního cyklokoordinátora).
- Investiční náklady a jejich financování: např. v Burgundsku byla návratnost investic do infrastruktury 1 rok, v letech 1996-2007 investovali do produktu Tour de Bourgogne (800 km cyklotras a Greenways) celkem 12 mil. EUR, do Loirské stezky do roku 2009 na 50 mil. EUR (dlouhá 650 km).
- Přínos z cykloturistiky ve Francii v roce 2007 – 7,2 mil. přenocování cykloturistů (z toho 5,5 mil. domácí) a 1,9 mld. EUR přímých a nepřímých výdajů.

Marketing cykloturistiky

- Francie má od roku 2006 velice progresivní procyklistickou politiku. Původně zahrnovala úvodní marketingovou kampaň na cyklodopravu, na cykloturistiku byly zaměřeny především regionální nabídky (Burgundsko) a známé dálkové trasy jako např. Loirská stezka.
- Dnes je Francie nabízena jako ucelená cykloturistická destinace prostřednictvím dálkových tras, jednotné sítě cyklotras a Greenways a evropských tras EuroVelo, doplněné o nabídku jednotlivých cykloturistických regionů
- FVT nabízí služby cykloprůvodců a služby převozu zavazadel, tištěné průvodce vydává např. Francouzská Asociace Greenways (www.af3v.fr).

- Cykloturistický produkt prodává od 2011 stejnojmenná CK, produkt je založen na nabídkách pro cykloturisty v jednotlivých turistických destinacích a je propagován především na webu a v katalogu „France La Destination Vélo“
- FVT propaguje dálkové trasy ve Francii a spolupracuje s národní turistickou organizací a Ministerstvem průmyslu a obchodu. Hlavním kanálem marketingu je web, kde jsou na interaktivní mapě znázorněny dálkové trasy a itineráře s možností zakoupit konkrétní zájezdy.
- Nabídky jsou cílené na konkrétní cílové skupiny – např. rodiny, pro příjezdy vlakem, dálkové trasy nebo nabídky zaměřené na cykloregiony či na konkrétní Greenways.
- Pravidelně se koná sčítání cyklistů a dotazování cykloturistů podél důležitých stezek.

Problémy a jejich řešení

- Nejtěžší bylo ve Francii spojit pod jednu hlavičku relativně roztříštěné značky destinací a také spojit původně oddělenou propagaci dálkových cyklotras a Greenways (zodpovědná Francouzská Asociace Greenways www.af3v.org).

RAKOUSKO - RADTOUREN



Web: www.radtouren.at

Základní informace:

- Rakousko se prezentuje jako cykloturistická destinace prostřednictvím vybraných TOP 14 dálkových tras na celém území spolkové země (s výjimkou Vorarlbersko specializujícím se na MTB).
- Nositelem projektu RadTouren v Rakousku je Hornorakouská centrála cestovního ruchu (OÖ Werbung) v rámci pracovní skupiny Cykloturistika ve spolupráci s rakouskou centrálou cestovního ruchu Österreich Werbung a podnikatelskou sférou.

Financování infrastruktury a cykloturistického značení

- Realizace cyklotras a jejich značení je v Rakousku především záležitostí spolkových zemí a obcí, propagaci cykloturistické nabídky převzala s podporou státu platforma www.radtouren.at.
- V současnosti zavádí Rakousko jednotný systém certifikace služeb pro cykloturisty Bett und Bike, který by měl od roku 2014 nahradit dosavadní regionální systémy fungující např. v Dolním a Horním Rakousku (Radfreundliche Betriebe a Radstopps).
- V roce 2009 byla podle Ministerstva pro životní prostředí na rakouských cyklotrasách vytvořena přidaná hodnota ve výši více než 319 mil. EUR, na nejnavštěvovanější Dunajskou stezku připadá 12 % celkového obratu, ročně ji navštíví v úseku Pasov-Linz-Vídeň na 160 000 cykloturistů.

Marketing cykloturistiky



OPERAČNÍ PROGRAM
LIDSKÉ ZDROJE
A ZAMĚSTNANOST



PARDUBICKÝ KRAJ

PO
VA
ww



- Marketing produktu RadTouren probíhá především prostřednictvím webu www.radtouren.at a stejnojmenného nabídkového katalogu.
- Na webu je možné koupit konkrétní nabídky touroperatorů pro hlavní dálkové cyklotrasy v Rakousku. K nejpopulárnějším cyklotrasám v Rakousku patří kromě již zmíněné Dunajské stezky např. Traisentalradweg, stezka kolem Neziderského jezera či podél řeky Inn nebo Enns.

SLOVENSKO

Na Slovensku je značení normalizované podle normy STN 01 8028 - Cykloturistické značení. Skládá se z **malovaných cykloznaček, cyklosměrovek a cyklotabulek**:

Malované cykloznačky:



- červená

Výlučně cyklomagistrály – dálkové trasy,

které vedou po více okresech či krajích. Nejčastěji vedou údolími řek nebo přechody hor s aspektem převedení cyklisty najzajímavějšími místy krajiny, přičemž se klade důraz na nenáročnost těchto tras.



- modrá

Paralelní trasy k dálkovým cyklomagistrálám

Delší trasy mimo magistrály, resp. náročnější trasy mimo magistrály.



- zelená

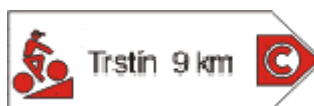
Střední a nenáročné trasy, okruhy zdraví a rodinné trasy



- žlutá

Spojky mezi cyklotrasami nebo krátké **odbočky** k různým přírodním, historickým a technickým zajímavostem.

cyklosměrovky:



velká cyklosměrovka



malá cyklosměrovka

cyklotabulky:



Cyklotabulka s logem

Kromě regionálních a komerčních portálů **neexistuje jednotný portál**, který by se zabýval propagací cykloturistiky a dálkových cyklotras na Slovensku jako celku. Dále není vyřešeno propojení dálkových cyklotras mezi Českou republikou a Slovenskem.

EVROPA

Uvádíme ještě příklady dalších systémů z Evropy:

Dánsko

Dánská cyklistická federace (Danish Cycling Federation), www.dcf.dk, <http://www.cycling-embassy.dk>

Holandsko

Nadace pro cykloturistiku (Fietsplatform), <http://www.fietsplatform.nl/>

Španělsko

Nadace španělských železnic (RENFE), www.viasverdes.com

Belgie

20

RAVEL Walooone region, <http://ravel.wallonie.be>



DÍLČÍ SHRNUÍ

Z uvedených příkladů dobré praxe je patrné, že sousední a blízké evropské země mají oproti ČR **vyspělý systém investování, financování, provozu a marketingu produktu dálkových cyklotras** a že jim tento **produkt přináší vysoké ekonomické benefity**.

Lídři cykloturistiky v ČR, Nadace Partnerství, Centrum dopravního výzkumu s národním cyklokoordinátorem a nově Asociace měst pro cyklisty svůj zájem již léta upínají na **švýcarský model SweizMobil**, na kterém postavili českou obdobu Česko jede (viz výše kap. 2.1.3). Projekt je v počátcích utváření partnerské struktury pro jeho realizaci, vytvořeny jsou první metodiky, komunikační web Česko jede s příklady produktů. Následovat bude dobudování infrastruktury a přeznačení dálkových cyklotras (role krajů) a **jednotný marketing** (hlavní role Česko jede v koordinaci s regionálními partnery).

Doporučujeme Pardubickému kraji v oblasti dálkové cykloturistiky maximálně spolupracovat a koordinovat kroky s projektem Česko jede po vzoru švýcarského modelu SchweizMobil, spolupracovat s výše zmíněnými organizacemi a zapojit se do procesu vytvoření produktu dálkové cykloturistiky, který představuje do budoucna významný potenciální zdroj ekonomických příjmů z cestovního ruchu.

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE IN-LINE STEZEK

FLAEMING V NĚMECKU

<http://www.flaeming-skate.de/cs/hlavni-stranka.php>



Základní technické parametry

Systém se nachází jižně od Berlína. Jedná se pravděpodobně o **nejvyspělejší systém pro komfortní in-line bruslení v Evropě, představující nejvyšší třídu a vzor in-line terénů**. Trasy nabízejí 8 okruhů různých délek, celková kilometráž tratí činí **230 km** na tom nejjemnějším asfaltovém povrchu o šířce **2 až 3 m**. Trasy vedou zemědělskou krajinou, lesy i poli, komfortně jsou vyřešeny průjezdy nebo objezdy obcí a měst. To je na těchto trasách v porovnání s ČR nejceněnější a zajištěné in-line pruhy a bezbariérové řešení křižovatek umožní komfortní průjezd a jízdu stovky km. Právě díky tomuto značnému rozsahu systému stezky **nejsou nikdy kapacitně přeplněny**, jako tomu bývá u řádově kratších a vzácných in-line stezek v ČR.

Značení, doplňující infrastruktura a bezpečnostní prvky

Trasy jsou v terénu perfektně **orientačně značeny**, na každé křižovatce je **mapka** s uvedením místa, kde se nacházíte. Trasy jsou doplněny častými **odpočívadly**, většinou s prvky atraktivními pro děti, v jednotném nezaměnitelném hravém designu.

Perfektní je také **bezpečnostní značení** všech obtížnějších úseků s vyšším sklonem a rozdělení pruhů v zatáčkách pro bezpečný obousměrný průjezd bruslařů a cyklistů. Křížení se silnicemi je opatřeno bezpečnostním zpomalovacím prvkem, bránící nekontrolovaného vjezdu bruslaře/cyklisty na vozovku.

Zajímavosti a služby, propagace

Na trase se nacházejí zajímavosti jako je **skate aréna v Jutěrborgu** v centru systému nebo **větrné mlýny**. V blízkosti je množství písčinych **jezer**, vhodných ke koupání. Přímou na tratích naleznete několik venkovních **koupališť**, ve kterých je v létě nanejvýš příjemné zchladit rozpálená chodidla z bruslí. Podél tratí se nachází řada restaurací se zahrádkami, bufetů a míst k ubytování, vč. specializovaných skate penzionů přímo na trati. Řada cestovních kancelářů, vč. českých, úspěšně nabízejí vícedenní **zájezdy** do Flaemingu.

Každoročně je vydávána a aktualizována jednoduchá **brožura**, znázorňující trasy, zajímavosti a služby. Brožura je distribuována zdarma ve všech místech a službách oblasti. Brožura a veškeré informace jsou umístěny na **webu** s mnoha jazykovými mutacemi.

IN-LINE STEZKY ÚDOLÍM TICHÉ ORLICE A TŘEBOVKY (ORLICKÉ CYKLO & IN-LINE KRÁLOVSTVÍ)

<http://www.orlicko-trebovsko.cz/cycle-&-in-line/>



Technické parametry

Cyklostezky **Letohrad – Ústí n. Orli. – Brandýs n. Orli. – Choceň a Ústí n. Orli. – Česká Třebová** jsou dlouhé celkem **40 km** o šířce **2,5 až 3 m** s kvalitním a udržovaným asfaltovým povrchem, dílčí spojky využívají nefrekventované komunikace.



Stezky jsou doplněny **odpočívadly** s posezením, vybraná odpočívadla mají altány (2 ks) a dětská hřiště s prolézačkami v přírodě blízkém provedení (3 ks) a unikátem – stolními labyrinty v kraji autora Labyrint světa a ráj srdce, J. A. Komenského. S ohledem na potřeby návštěvníků byla v provozu dobudována dvě významná **nástupní parkoviště**, v Letohradě na začátku stezky a uprostřed v obci Černovír na Tiché Orlici. Cyklostezky jsou vedeny údolím s minimálním převýšením, krátké úseky se stoupáním a klesáním (Valdštejn, Černovír) jsou opatřeny varujícím značením a zábradlím. První úsek cyklostezek byl otevřen v roce **2007**, poslední **2010**. Stezky byly postupně zdokonalovány a jsou udržovány jako nejvyšší třída terénů vhodných a atraktivních **pro in-line bruslení** v ČR, lokální a označené úseky jsou obtížněji sjízdné pro in-line.

Návštěvnost cyklostezek byla lidskými sčítači měřena v letech 2007 – 2011. Výsledky průzkumu ukázaly, že o letních nedeštivých víkendech se na stezkách pohybuje okolo **7 tis. návštěvníků denně**. Návštěvnost kulminuje mezi 14. až 17. hodinou odpolední, kdy se na stezku vydávají nejvděčnější uživatelé, rodiny s malými dětmi a důchodci. V tu dobu je třeba velké ohleduplnosti návštěvníků navzájem. Oproti nefrekventovanějším stezkám u nás

(např. Vltavská z Prahy) se však jedná o poloviční vytiženost. Sportovci se naučili vyhledávat jiné hodiny nebo stezky v době kulminace jen projíždějí z delších cest.

Dopravně jsou cyklostezky výborně dostupné po silnici na mnoho nástupních míst s parkovišti nebo po železnici, zejména na terminál v České Třebové nebo na nádraží v Ústí nad Orlicí, které se nacházejí na hlavním železničním koridoru Praha – Brno. Uzel stezek v Ústí nad Orlicí a propojení na železnici prochází v současné době náročnou rekonstrukcí železničního uzlu v Ústí nad Orlicí se zprovozněním ve vyšší kvalitativní úrovni v roce 2015.

Na tento systém **navazují ještě další stezky** jiných investorů a provozovatelů, které díky širším poměrům, vyšším sklonům a necílené údržbě již nejsou zcela komfortní pro in-line bruslení, ale pro cykloturisty a zdatné bruslaře nabídku rozšiřují. Jedná se o cyklostezku **Letohrad – Žamberk** o délce **5 km** a po přejezdu parku navazující krátkou, ale pro in-line udržovanou a širokou cyklostezku **Žamberk – Líšnice** o délce **1,3 km**. Z **Chocně** to je pak starší cyklostezka o délce **4,8 km** do **Vysokého Mýta**. Její význam v budoucnu bude velký, propojí stezky Tiché Orlice na právě postupně budované cyklostezky podél Loučné z Vysokého Mýta do Litomyšle. Pokud se tento systém dobře propojí městy a bude udržovaný, bude představovat nepřekonatelnou jedničku v rámci ČR a nejvyšší evropskou kategorii.



Zajímavosti a služby

Cyklostezky vedou **nádherným údolím řeky Tiché Orlice** s přírodními meandry a jezy, nad kterým se tyčí vysoké svahy se skalami a pestrými smíšenými lesy. Území je vyhlášeným **přírodním parkem**. Stezka na Českou Třebovou vede více osídleným údolím Třebovky. Města a místa na trase nabízejí **pestrou nabídku zajímavostí**, například zříceniny hradů Lanšperk a Brandýs n. Orl., přírodní rezervaci Peliny v Chocni, bludiště J. A. Komenského v Brandýse nad Orlicí, pověstné a celostátně oceněné Muzeum řemesel v Letohradě, vodácké tábořiště v Cakli Ústí nad Orlicí s horolezeckou stěnou a půjčovnou lodí, kol a bruslí, nejstarší rotundu Sv. Kateřiny a free ride s lanovým parkem Peklák v České Třebové a mnohé další.

Co se týká **služeb**, ty se s životem stezek nejvíce vyvíjely a lze na nich demonstrovat, kde je příležitost, trh se postará. Podnikatelé cca do tří let reagovali vynikajícím způsobem na rostoucí návštěvnost. Na stezce vznikly **3 nové bufety**, další spojený s novým tábořištěm se chystá. Rozšířený byl provoz několika restaurací v okolí cyklostezek a nově byl vybudován a **otevřen hotel** Tichá Orlice v Ústí nad Orlicí, další penziony si na stezce založily svůj marketing. Vznikla zde **in-line školička** a **letní in-line tábory** a služby osobních trenérů in-line bruslení. Zvýšenou poptávkou po speciálním vybavení zaznamenaly sportovní obchody a servisy v okolí. Stezku využívají pro **trénink a závody** sportovní kluby v regionu. Stezka se stává vítaným místem pro reklamu a místem sdílení a pozvánek na **sportovní akce** regionu.

Na těchto aktivitách lze nejlépe demonstrovat **celospolečenský ekonomický přínos cyklostezek**.

Investor, provozovatel, partneři a organizační systém

Investorem a provozovatelem je svazek obcí Region Orlicko – Třebovsko. Ten pro účely tohoto projektu uzavřel s dalšími deseti městy a obcemi svazku (jedno město není členem svazku) v roce 2006 **partnerskou smlouvu** podle tehdy platného občanského zákoníku, ve které jsou vymezena práva a povinnosti účastníků smlouvy pro fázi přípravy, realizace a provozu. Smlouva také stanovuje principy financování na základě stanoveného procentuálního podílu na vlastních zdrojích, vynaložených nad rámec dotací do projektu. Svazek obcí má ve smlouvě povinnost vše zajišťovat a organizovat a finančně přispívat, partneři mají poskytovat součinnost při prosazování zájmů stezky (výkup pozemků apod.), poskytovat ručení pro úvěry a spolufinancovat stanoveným procentuálním podílem účelové náklady na pořízení, údržbu a provoz stezky. Statutární zástupci smlouvy tvoří **řídící tým**, který se schází zpravidla 2x ročně za účelem sdílení informací od najatého manažera stezky a za účelem projednání rozpočtu na další rok. Skutečnosti schválené Řídícím týmem jsou následně svým způsobem formálně zakomponovány do struktur svazku, do jeho rozpočtu a procesu schvalování plánu činnosti, rozpočtu a rozpočtových změn na úrovni orgánů svazku, Správní rady a Valné hromady. Formálně z toho důvodu, že se jedná o účelové mimořádné finanční prostředky, získané do rozpočtu svazku mimo stanovené řádné příspěvky členů svazku, tzv. rozhodují ti, co platí. Partnerům je každoročně předkládáno vyúčtování za minulý finanční/kalendářní rok.

Technická údržba

Pravidelná údržba zahrnuje: povinnou revizi mostních konstrukcí, odpočívadel a dětských hřišť, jejich nátěr, zametání před a po sezóně s odvozem smetků, odmetání cca 1 x za 14 dní v sezóně, sečení trávy na krajnicích a odpočívadlech, odvoz odpadků, prohlídky odvodňovacích systémů a dopravního značení, průběžnou agendu vedenou s vlastníky pozemků (nájem) a třetími stranami (stavební zásahy investorů, dotýkající se stezek), řízení placené inzerce na stezce (pronájem billboardů pro placenou reklamu, pronájem cyklostezky pro psanou reklamu), jednání o nezpлатněné propagaci (vývěs letáků o sportovních akcích apod.), management okolo zmíněné agendy a spolufinancujících partnerů.

Mimořádná údržba. Od doby zprovoznění byly cyklostezky několikrát mírně poškozeny živelnými událostmi (přívalové deště, povodně) a doprovodná architektura poničena vandaly. Stezky jsou pro větší události škod nad 50 tis. Kč pojištěny, pojištění zatím bylo čerpáno v jednom případě. Dodavatel odstranil na základě reklamace nedostatky (bezbariérové nájezdy na mostky, stabilizaci sunoucího se svahu pod stezkou s prasklinami v konstrukci stezky).

Náklady na pořízení a provoz

Přípravná fáze (studie, DÚR, DSP, dotační management), pořízená před uzavřením partnerské smlouvy s obcemi, byla výrazně dotačně podpořena ze strany Pardubického kraje a MMR. Její náklady v letech 2004 – 2007 činily **4,5 mil. Kč**.

Výstavba 40 km cyklostezek základní sítě, z toho 24 km novostavby, 5 km rekonstrukce a 11 km oprav, pořízených v letech 2007 – 2010 stála **140 mil. Kč**. V této ceně jsou stavební náklady, vynětí ze ZPF a technický a dotační management. Z toho **dotace** SROP, ROP NUTS II Severovýchod a SFDI činila **106 mil. Kč**. Podíl **vlastních zdrojů** spolufinancujících 10-ti obcí a svazku Regionu Orlicko – Třebovsko činil **34 mil. Kč**. Po zprovoznění

cyklostezek a geometrickém zaměření následovaly výkupy pozemků (z prostředků partnerů), dosud ve výši 5,4 mil. Kč a dokončení výkupů si vyžádá ještě náklad cca 2,3 mil. Kč.

Provozní náklady se ustálily na průměrných **1,3 mil. Kč ročně**, což zahrnuje náklady na povinné revize mostů, hřišť, pravidelné zametání v sezóně, sečení trávy na krajnicích, odvoz odpadků, údržbu značení a management. **Mimořádně** se pak vynakládají prostředky na řešení poškození stezek živelnými pohromami, vandaly nebo přírodními úkazy (prorůstání kořenů), a to ve výši průměrně **100 tis. Kč/rok**.

Značka

Značka Orlické cyklo & in-line království vznikla v souvislosti s in-line stezkami Tiché Orlice a Třebovky v roce 2009. V té době byla také založena destinační společnost Orlické hory a Podorlicko. Autorka značky Renata Šedová uspěla s návrhem použít dříve úzce vnímanou značku na celou cykloturistickou a in-line nabídku Orlických hor a Podorlicka, tak je dnes značka prezentována. Pocitově je však stále dosti spojována s cyklostezkami na Orlicko – Třebovsku, kde je její domácí půda. Třetího významu získala značka v souvislosti s hledáním názvů a logotypů dálkových cyklotras. Je navrhovaná jako ideální název a logo pro dálkovou cyklotrasu č.18 Hlinsko – Choceň – Ústí nad Orlicí – Letohrad – Žamberk – České Petrovice/Kamienczyk (Č – P hranice), kde zahrnuje podstatnou část délky této trasy a představuje největší cyklo a in-line atraktivitu v celé délce trasy. Značka má tak dle historického vývoje **trojí rozměr**: 1. značka cyklo & in-line stezek údolím Tiché Orlice a Třebovky, 2. značka cykloturistické a in-line nabídky Orlických hor a Podorlicka, 3. značka dálkové cyklotrasy č. 18.

Propagace a marketing

Dle průzkumu je pro návštěvníky stezek na Orlicko – Třebovsku velmi atraktivní spojení cykloturistiky v širším okolí, unikátního in-line bruslení a dalších nabídek jako je vodáctví na Tiché Orlici s veškerým servisem na místě (půjčení a přeprava lodí), ale i celá řada doplňujících vyžití (aquapark, kryté bazény, lanový park, skatepark,...). Svoji roli hraje také dopravní dostupnost lokality. Většinou dle odpovědí vícedenní návštěvníci kombinují výlety v Orlických horách, pobyt na Pastvinské přehradě apod. s in-line stezkami na Orlicko – Třebovsku. V destinaci pak stráví aktivně a zážitkově více dní, bez ohledu na to, kde jsou ubytováni. In-line stezka se tak postupně zařazuje mezi místa, která se při návštěvě této destinace nevynechává.

Základní propagaci zajišťuje Region Orlicko – Třebovsko, který vydává a po informačních centrech v okolí distribuuje základní propagační materiál. Svazek obcí také na svých stránkách provozuje podstránku, která je kompletně věnována technickému popisu stezek, vč. přístupu a parkování a popisu nebezpečných míst, zajímavostem a službám. O širší propagaci a zařazení do produktů cestovního ruchu destinace se pak stará oblastní destinační společnost Orlické hory a Podorlicko (ROT je zakládajícím členem společnosti), která má značku i stezky zahrnuté na předních místech nabídky na webu destinace a nabízí ji v rámci vhodných marketingových aktivit (presstripy, veletrhy, služby regionu v systému Karty hosta apod.). Propagace dálkové cyklotrasy č. 18 je ještě v úplných počátcích a bude probíhat v rámci projektu Česko jede.

LIPNO, STOŽEC

<http://www.lipno.cz/volny-cas/in-line-brusleni/>



Jezerní in-line stezka vede z **Frymburku** do **Lipna nad Vltavou** a patří k ideálním místům pro in-line bruslaře v krásné přírodě s možností dalších atraktivit a vyžití. Téměř **12 km dlouhá trasa** kopírující levý břeh Lipna nabízí nádherné výhledy na vodní hladinu. Díky častému zvlnění, mírným zatáčkám a drobným stoupáním působí stezka velmi rozmanitě. Při průjezdu městečkem Frymburk lze využít občerstvení na jedné z místních restauračních zahrádek na náměstí. V sezonně, zejména o víkendech, bývá stezka kapacitně přetížena.

Úsek z Frymburku do Lipna nad Vltavou je **v noci osvětlen**. Trasa je vhodná i pro začátečníky a děti, úsek u kempu Modřín je obtížnější.

Do konce roku se plánuje prodloužit in-line stezku až k převozu na **Frýdavě**, odkud se bude moci přejet převozem zpátky do Frymburku. Vznikne tak unikátní přibližně 20 km dlouhá in-line stezka.

In-line stezka Nová Pec - Stožec

Nádherná in-line stezka o délce **16 km** vede Národním parkem Šumava a kopíruje řeku Vltavu a železniční trať. Trasa je vhodná i pro začátečníky. Je považována za jednu z nejkrásnějších v ČR.

Zimní bruslařská dráha na Lipně

Na Lipně se v zimních měsících upravuje nejdelší **zimní bruslařská dráha o délce 11 km**. Bruslení na zamrzlé hladině je opravdovým unikátním zážitkem. Dráha vede z Lipna nad Vltavou do Frymburku. Při pěkném počasí se na dráze pohybuje okolo 3 000 lidí denně, dráha je 6-8 metrů široká. Občerstvení je k dispozici v místních stáncích, které nabízí teplé nápoje a speciality na grilu. Vstup na dráhu je zdarma.



Služby a marketing

Lipno má vysoce vyvinutý marketing s přenesením řady prvků ze zahraničí z Rakouska. Jedná se o vyspělý systém, obsahující know-how z Rakouska. Na Lipně perfektně funguje informační systém, služby všeho druhu (ubytování, stravování, půjčovny), slevová karta hosta a atraktivita po celý rok. Mezi nejatraktivnější trháky patří právě letní in-line bruslení, zimní bruslení na Lipně a pověstná stezka v korunách stromů. Marketingové aktivity a kartu hosta (www.infocard.cz) organizuje Informační centrum Lipno, které je smluvně napojeno na podnikatele regionu. Karta je sezónní a opravňuje k čerpání zapojených služeb zdarma či se slevou.

DÍLČÍ SHRNU TÍ

Pro dokonalý in-line produkt je **vzorem německý Fleaming**, zejména s dokonale zvládnutou infrastrukturou, vč. bezpečnostních prvků, značení a průjezdů obcemi, s jednoduchým, ale účinným marketingem (jasná brožura tras) a s přirozeně dobře fungujícími službami.

Orlické cyklo & in-line království je dobrým příkladem u nás nebývale dlouhých tratí a reálných investičních a provozních nákladů udržovaného systému, který má však oproti zahraničnímu Flaemingu své technické nedostatky (jako všechny v ČR), protože prvoplánově byl budován pro cyklisty, až druhotně upravován pro bruslaře. **Lipno** má navíc velmi **propracovaný a úspěšný marketing**.

Kvalitní nabídka **in-line bruslení je turisticky vysoce atraktivní záležitostí** a zdrojem ekonomických příjmů regionů. Doporučujeme **zdokonalit stávající a rozšířit nabídku Pardubického kraje o nové perfektní in-line terény** a **zohlednit zkušenosti všech tří uvedených příkladů**. Zejména je však třeba cyklostezky, které mají ambice díky převýšení a délce být in-line stezkami, **od prvopočátku takto bezbariérově projektovat** a konstruovat, vč. průjezdů obcemi a bezpečnostních prvků.

Marketing in-line terénů je vhodné po vzoru Lipna provádět jako **destinační nabídku**, současně však in-line terény národní úrovně propagovat jako **součást národního in-line produktu Česko jede** (obdobně jako dálkové cyklotrasy).

PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE MTB TRAS A BIKE RESORTŮ

ANGLIE – WALES

První bikové trasy začaly vznikat spontánně v USA v Kalifornii a v Kanadě. Byly to lokality kde tvůrci horských kol, zejména Garry Fischer a jeho přátelé, začali jezdit po okolních kopcích. Vymýšleli vhodné konstrukce kol a rámu. Na to samozřejmě navazovaly i terénní stezky. Vzápětí se začalo ukazovat, že je dobré, aby byly jednosměrné. Tak začaly vznikat různé typy stezek trailů, singltreků s různými názvy.

Bike resorty jako turistická a sportovní centra - co to je, význam, světový trend:

- jedná se o obdobu lyžařských areálů s tím, že bike areály zahrnují okruhy jednosměrných terénních cyklostezek ve vhodných kombinacích s různým přesně definovaným stupněm obtížnosti (stejně jako sjezdové lyžařské tratě) pro určené skupiny cyklistů, s jednoznačně vymezeným vstupem na jednotlivé okruhy;
- využít lze i různých přírodních, historických mysliveckých stezek a geologických stezek s tvorbou geologických parků a prvků vzácné flory;
- vhodná je kombinace s dalšími aktivitami ve volné přírodě dle místních podmínek, jako je návštěva místních přírodních a kulturních památek, rybaření, jezdeckví, agroturistika;
- součástí bývá zázemí a navazující aktivity, takže celek vytváří něco jako „turistická a sportovní centra“, kde je parkoviště, občerstvení, dětské hřiště, případně i ubytovací zařízení a další atrakce pro návazné sportovní a společenské vyžití, např. lanový park, cvičná horolezecká stěna, skatepark aj;
- centrum je vhodným výchozím místem pro cyklotrasy a pěší turistické trasy, případně s propojením na cyklo & in-line stezky;
- v zahraničí jsou návštěvníci ochotni zaplatit parkové, sloužící na rozvoj parku.

vstupní brána - jen pro cyklisty



nové středisko bikeareálu i pro turisty ve Walesu otevřené v 5/2008



Evropské pojetí

Vše začalo nejdříve ve Walesu, později ve Skotsku, a nakonec vlna terénní cyklistiky zaplavila celou Velkou Británii. Aktuální stav z roku 2012 je zřejmý z mapky, kde je uvedeno neuvěřitelných 82 certifikovaných - uznaných středisek již oproti roku 2008, kdy jich bylo registrovaných cca 5 - 8.

První singltrek vznikl ve Walesu v lokalitě Coed y Brenin, kde pracoval Dafydd Davis ve společnosti Forestry Commission Wales, což je obdoba naší organizace Lesy ČR. Místo dlouhého popisování si dovoluji uvést zde názor **Dafydda Davise**, jednoho z prvních projektantů singltreků. Za svoje dílo byl v roce 2004 vyznamenán britskou královnou.

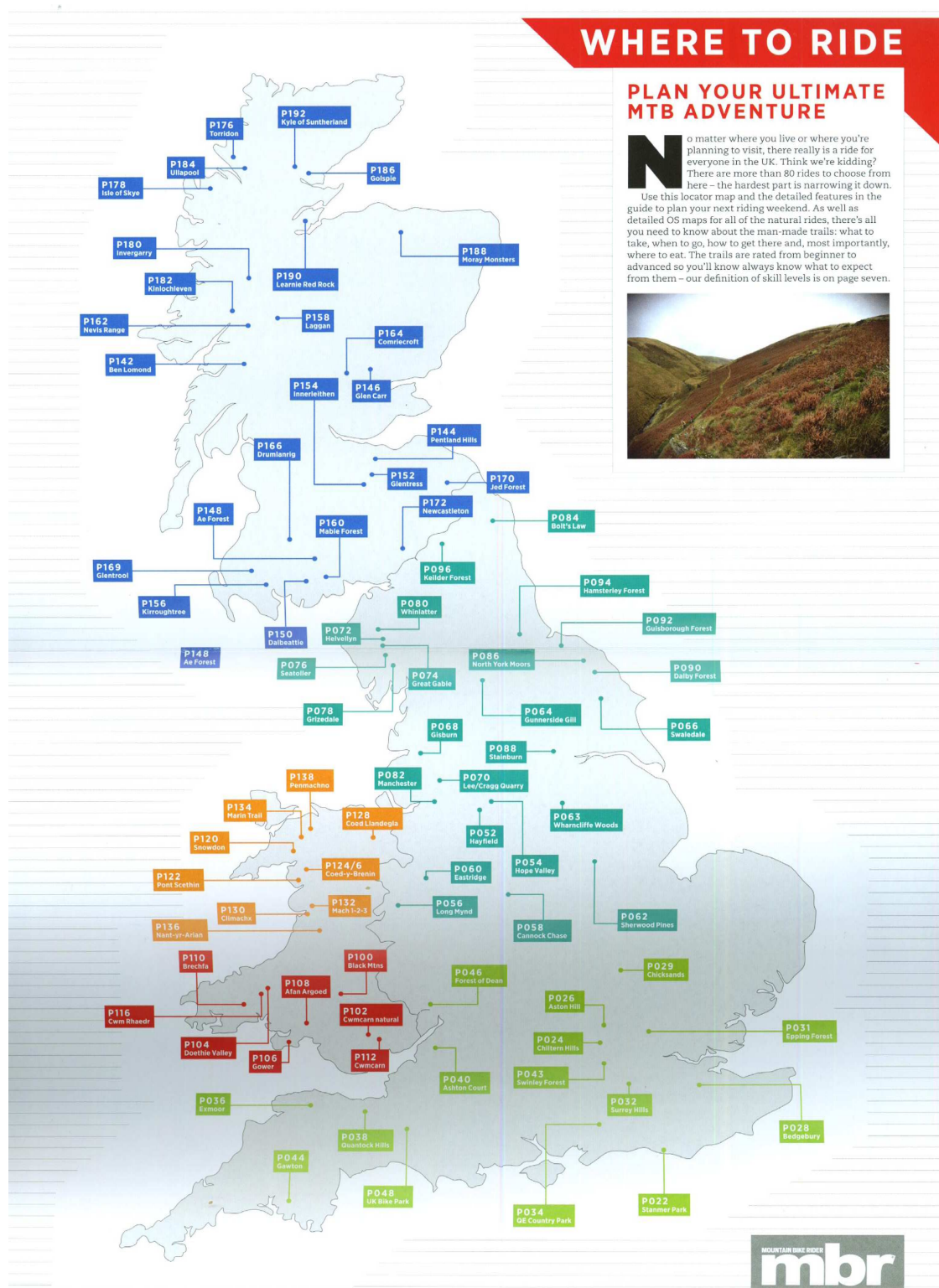
Co singltreky změnil ve Walesu?

„Bajkování ve Walesu v 90. letech bylo velmi podobné tomu, jak vypadá v České republice dnes. Jako bajker jste byl buď závodník nebo zdatný outdoorový nadšenec, který se vyzná v mapách a sám si plánuje své trasy po stávající síti cest. Poté se mi však díky singltrekům podařilo vytvořit příležitost pro zábavné, vysoce kvalitní a dostupné bajkování. To vedlo k explozi poptávky po těchto stezkách a také k obrovskému nárůstu počtu lidí, kteří začali jezdit na kole. Terénní cyklistika ve Walesu se proměnila tak, že závodníci, „core“ bajkeři a skupina freeriderů a sjezdařů nyní tvoří menšinu. Nárůst počtu přístupných stezek vedl také k masivnímu zvýšení počtu žen, které začaly bajkovat a k nárůstu prodeje celoodpružených kol. Domnívám se, že podstata spočívá v tom, že se bajkování stalo mnohem přístupnější. Zkrátka výsledkem rozvoje singltreků ve Walesu je, že na horském kole tu začalo jezdit mnohem víc lidí. Nejvýznamnější věcí však je, že rozvoj terénní cyklistiky ve Walesu měl opravdu významný ekonomický dopad. Do Walesu nyní přijíždí ročně bajkovat přibližně 600 000 návštěvníků, což znamená přínos odhadem 14 milionů liber ročně do zdejší ekonomiky. A to je pro naši malou zemi opravdu významný ekonomický impuls. Obzvláště obce blízko bajkových center zaznamenávají obrovské přínosy z růstu turismu a zvýšení zaměstnanosti, což velmi pozitivně ovlivňuje život místních lidí.“

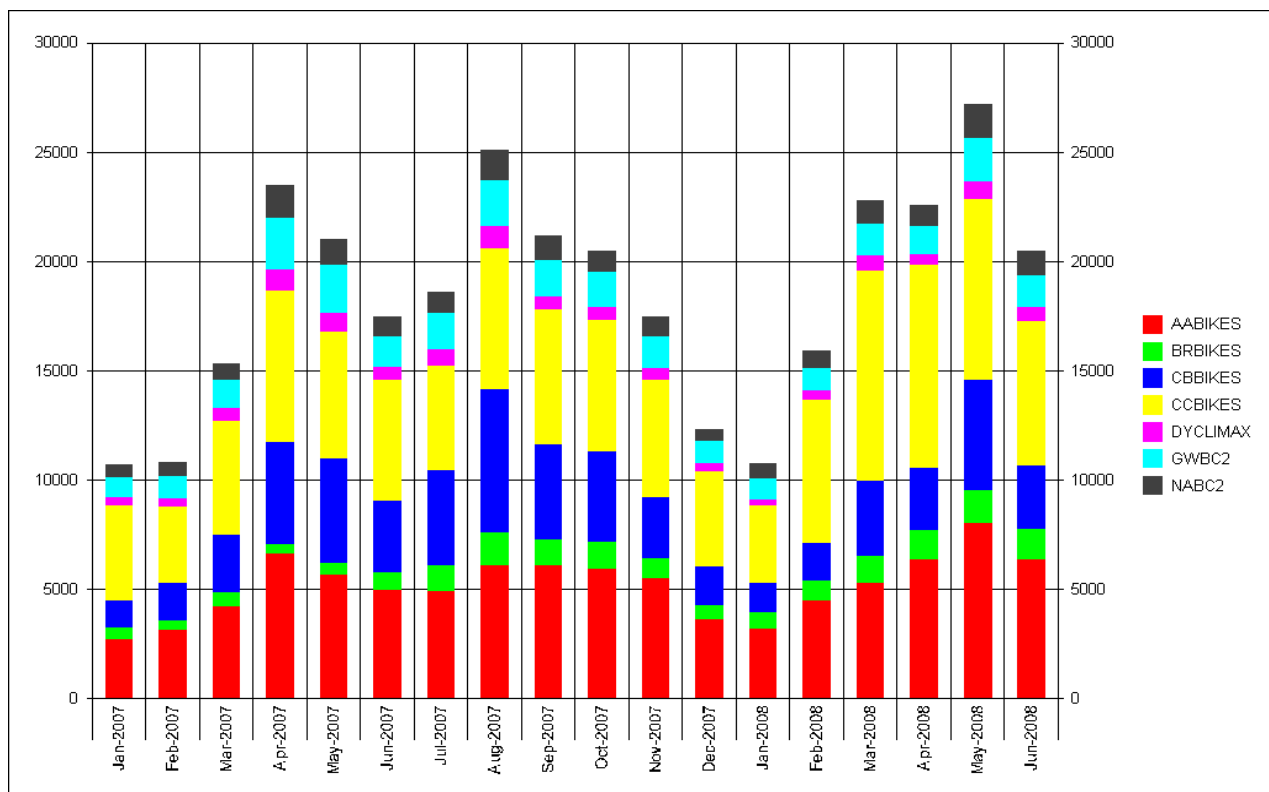


ukázka jednoduchého treku s umělými překážkami (dusítky) pro zpomalení rychlosti

Mapa Velké Británie s jednotlivými významnějšími středisky



Graf návštěvnosti nově vybudovaných 7 středisek ve Walesu, kde jsou provozovány různé typy terénních stezek, v jednotlivých měsících 2007 – 2008



Jména středisek a zkratky :

červená - Afan forest park - AA BIKES

zelená - Brechfa - BRBIKES

modrá - Coed y Brenin - CBIKES

žlutá - Cwmcarn - Forest Drive – CCBIKES

fialová - DYFI - DYCLIMAX

tyrkysová - GWYDR - GWBC2

černá N.ARIAN - NABC2

Přehled dle středisek- **Mountain Bikes a celková návštěvnost 2004-2007**

SITE	AFAN	BRECHFA	BRENIN	MCARN	DYFI	GWYDYR	N.ARIAN	TOTAL
CODE	AABIKES	BRBIKES	CBBIKES	CCBIKES	DYCLIMAX	GWBC2	NABC2	
I.08	3231	761	1333	3558	272	952	627	10734
II.08	4513	929	1703	6552	419	1020	756	15892
III.08	5308	1249	3459	9591	684	1488	980	22759
IV.08	6390	1324	2865	9294	506	1276	902	22557
V.08	8082	1481	5041	8310	786	1961	1540	27201
VI.08	6398	1388	2902	6598	640	1474	1057	20457
VII.08								0
XII.08								0
Y2008	33922	7132	17303	43903	3307	8171	5862	119600
TOTALS	AFAN	BRECHFA	BRENIN	MCARN	DYFI	GWYDYR	N.ARIAN	TOTAL
Y2007	59857	10036	42289	64415	7649	18745	10839	213830
Y2006	60960	5012	40289	54544	4530	20367	9781	195483
Y2005	52437	n/a	38901	41003	n/a	23861	10388	166590
Y2004	42847	n/a	33633	21293	n/a	24815	11160	133753

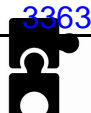
32



evropský
sociální
fond v ČR



EVROPSKÁ UNIE



OPERAČNÍ PROGRAM
LIDSKÉ ZDROJE
A ZAMĚSTNANOST



PARDUBICKÝ KRAJ

PODPORUJEME

VAŠI BUDOUCNOST
www.esfcr.cz

V r. 2004 byla celková sledovaná návštěvnost 133 tisíc bikerů
V r. 2005 byla celková sledovaná návštěvnost 166 tisíc bikerů
V r. 2006 byla celková sledovaná návštěvnost 195 tisíc bikerů
V r. 2007 byla celková sledovaná návštěvnost 213 tisíc bikerů

Jak je zřejmé z tabulky návštěvnosti z jednotlivých středisek stoupají a z toho důvodu i ostatní vhodné lokality resp. municipální oblasti přistoupily na základě analýzy - Strategic Aktion Plan for Mountain Biking k výstavbě dalších středisek v celé Velké Británii. Ze 7 středisek v roce 2007 se jejich počet **zvýšil na 82 v roce 2012**. Z přehledu je patrná dokonce **celoroční návštěvnost i v zimních měsících**, které jen zvyšují adrenalinové vyžití.

Obrovský **nárůst bikových areálů** v celé Velké Británii a trvalý **růst jejich návštěvnosti** je více než výmluvný argument o **úspěšnosti rozvoje bikování** v přírodních podmínkách na stezkách bezpečně k tomu uzpůsobených.

BIKE RESORTY V ČESKÉ REPUBLICE

Metodika budování singltreků a bike resortů byla do ČR přenesena z Anglie, z Walesu, odkud experti poskytli zkušenosti a know-how zatím jen velmi omezenému počtu osob, schopných na konkurenceschopné úrovni navrhnout a řídit výstavbu singltreků u nás.

V České republice v posledních 3 letech vzniklo několik bikových areálů. Většinou vznikly jako doplněk lyžařských areálů v místě lanovky např. Harrachov, Špindlerův Mlýn, Ještěd, Železná Ruda, Lipno apod. Tyto areály s vleky jsou určeny pro novou cílovou skupinu **sjezdařů na speciálních kolech**. Obdobně je již dnes využívána sjezdovka Peklák v České Třebové. Ostatní cyklisté - bikeri lanovku využívají pouze omezeně pro **vyvezení do vyšších poloh pro cykloturistiku** a pro své vyjíždky. Areály tak rozšiřují své využití ze zimních měsíců na **celoroční**.

Významné lokality, kde jsou systematicky vybudované singltreky (jako příklady uváděné z Walesu), jsou **v ČR dlouhodobě provozované zatím dvě**. Jedna je v **Jizerských horách**, druhá lokalita v **Rychlebských horách**. Na podzim 2014 **přibyla nová lokalita Cyklo Aréna Vysočina** v Novém Městě na Moravě.

SINGLTREK POD SMRKEM

<http://www.singltrekpodsmrkem.cz> - zde je zaznamenán i videozáznam průjezdu po singltreku zároveň i bližší informace o využití jako rekreačního a sportovního produktu cestovních ruchu.

Počátky Singltreku pod Smrkem spadají do roku 2008. Byl původně budován dobrovolníky z organizace ČEMBA, která byla založena po vzoru mezinárodní mountainbikové asociace IMBA se sídlem v USA v Kalifornii. Tato organizace jako občanské sdružení sdružuje na dobrovolné bázi příznivce terénní cyklistiky.

V další fázi došlo k přehodnocení stanoviska Lesů ČR a v rámci svého programu „mimo produkční funkce lesa“ a „rozvoj cestovního ruchu a turistiky“ se přiklonili i k novému systému budovaných terénních stezek pro cyklisty ve spojení se stávající sítí lesních cest na svých pozemcích. Tento zlomový okamžik byl partnersky podpořen okolními obcemi a městy i Libereckým krajem. V další etapě při vyhlášení programu Cíl 3 v rámci přeshraniční spolupráce byl realizován projekt „Česko-polský singltrek“ v ceně 790 000 EUR (cca 19 750 tis. Kč) viz. foto.

Informační cedule výstavby projektu Česko-polský singltrek



Konkrétní ukázka průjezdného dokončeného úseku a navazující Polské části v 8/2012 ještě ve výstavbě (Zajecznik a Rapický okruh)



Klady a záporny z pozice uživatele: Singlterk pod Smrkem má výbornou infrastrukturu, i když na starších trasách je vidět nedostatečné odvodnění stezek a trvalá tvorba kaluží. Má výborné značení a skvěle volené trasy v nádherné přírodě. Nedostatkem je horší dostupnost a nedostatečné služby na trasách, zejména v polské části, kde zcela chybí možnost občerstvení a úniku před nepřízní počasí.

RYCHLEBSKÉ STEZKY

<http://www.rychlebskestezky.cz/>

Rychlebské stezky jsou stezky pro horská kola v okolí Černé Vody. Jsou to trailly, které chtějí nabídnout terénním cyklistům co největší zážitek z jízdy na horském kole. Vznikly zrekonstruováním a adaptací starých loveckých chodníků. Je to několik propojených okruhů, které začínají i končí v Černé Vodě. Smyslem, stejně jako u Singltreku pod Smrkem, není dojet co nejdál, ale spíš si užívat jízdu. Jsou to pěšiny, které vás zavedou do hlubin lesů. Kličkují mezi stromy a obrovskými žulovými balvany, přejíždějí suťová pole, klikatí se kolem kaskád horského potoka. Povedou vás kolem dávno opuštěných lomů a nabídnou vám odpočinek s výhledem do kraje. Někde vedou jen jemným zářezem v hlinité půdě, jindy jsou umně vyskládány z opracovaných kamenů. Jsou to trasy pro zkušené cyklisty - bikery, kteří si chtějí užívat technickou jízdu. Žulové plotny, lávky, brody, i to jsou Rychlebské stezky. Ve srovnání se Singltrekem pod Smrkem se jedná o stezky, kde jsou úseky, které jsou technicky více náročné.

V roce 2009 bylo otevřeno prvních **24 km** tras. V roce 2010 - 2011 bylo pokračováno s druhou fází, kdy vzniklo dalších přibližně **50 km** nových tras.

V lokalitě Černá Voda je další množství terénních lesních cest, které jsou využívány bikery pro terénní turistiku. Dle slov starosty Černé Vody došlo díky terénním trailům k razantnímu zvýšení návštěvnosti obce a okolí. Užití si příležitosti a jedinečný zážitek jezdit po legálních stezkách si získává stále více a více příznivců

Ukázky trailů z Rychlebských stezek.

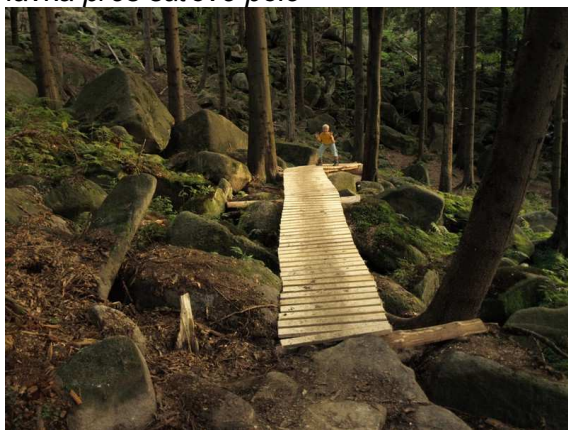
obnovený starý myslivecký chodník



nově štěrkem vysypaný úsek



lávka přes suťové pole



Klady a zápory z pozice uživatele: Rychlebské stezky byly pořízeny velice úsporným způsobem s velkým nadšením bikerů. Značná délka trasy je stavěna jako vysoce obtížná pro zkušené bikery, které představují jen malé procento cyklistické populace, tím jsou však svým způsobem výjimečné. Nedostatečné je značení a obtížnější dostupnost na okraji republiky.

CYKLO ARÉNA VYSOČINA

<http://www.vysocina.bike/>

Nová aréna byla **otevřena 1.9.2014**. Novoměstské stezky pro horská kola navazují na tradici MTB závodění v Novém Městě na Moravě. Autory projektu jsou členové organizačního výboru Světového poháru horských kol Lukáš Vlach a Jan Skřička, kteří stezky koncipovali tak, aby prožitky ze závodního pojetí horské cyklistiky přinesly co nejširší skupině cyklistů. Podle úrovně trénovanosti a technických schopností si ze stezek v Novém Městě na Moravě vybere každý. Najdete zde technicky nenáročné, zábavné a bezpečné stezky pro děti, přírodní stezky pro handicapované cyklisty sjížděné na kolečkovém křesle nebo handbiku, ale současně i skutečně náročné traily pro zkušené bikery, které svojí obtížností vycházejí z aktuálních trendů stavby tratí ve Světovém poháru horských kol.

Rozsah sítě stezek. Cyklo Aréna Vysočina v současné době nabízí stezky o celkové délce přes **30 km** v **pěti stupních obtížnosti**:

- Černá (pro zkušené bikery s extrémními pasážemi)
- Červená a oranžová (pro zkušené bikery)
- Modrá (pro začínající bikery)
- Zelená (stezka vhodná i pro handicapované cyklisty, sjížděná na vozičku nebo handbiku)
- Fialová (stezka pro nejmenší cyklisty a cyklistky)

DÍLČÍ SHRnutí

S ohledem na vynikající výsledky ve vývoji návštěvnosti a **ekonomické přínosy** z provozu bike resortů z Anglie, které začínají být potvrzeny i prvními dvěma českými bike areály a začínajícím třetím, doporučujeme v Koncepci počítat s **vybudováním bike resortů ve vhodných lokalitách v Pardubickém kraji, a to areálů vysoké úrovně**, které budou mít všechny potřebné silné stránky a podle zkušenosti z provozu českých bike areálů budou eliminovat slabé stránky a nedostatky.

Marketing těchto produktů bude vhodné provádět jak **individuálně u daných resortů**, tak u resortů národní úrovně v rámci propagace národního bike produktu v rámci projektu **Česko jede**.