

# **Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji**

**schválena Zastupitelstvem Pardubického kraje  
usnesením Z/421/16 dne 21. 4. 2016**

**projednáno podle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění**

**Zadavatel: Pardubický kraj**

Zastoupený: JUDr. Martinem Netolickým, PhD., hejtmanem PK  
Komenského náměstí 125, 532 11 Pardubice  
[www.pardubickykraj.cz](http://www.pardubickykraj.cz)

**Zpracovatel: OHGS s.r.o.**

Zastoupená: RNDr. Renatou Šedovou, jednatelkou  
Tel. +420 465 526 075, e-mail: [ohgs@ohgs.cz](mailto:ohgs@ohgs.cz)  
17. listopadu 1020, Ústí nad Orlicí  
[www.ohgs.cz](http://www.ohgs.cz)

**Řešitelský tým :**

**OHGS s.r.o. - dodavatel**

**RNDr. Renata Šedová** – odpovědný řešitel, řízení projektu  
**Mgr. Jana Fiebigerová, Ing. Rudolf Kalousek** – GIS  
**Pavel Neumeister** – spoluřešitel v technických záležitostech  
**Ing. Vladimír Hofrichter** – grafika a kompletace

**Externí tým :**

**Ing. Jaroslav Martínek** – vedoucí expert a metodik  
**Ing. Alexandr Kárász** – tématický expert pro terénní cyklistiku  
**Jiří Fikejz** – oblastní expert za Ústeckoorlicko  
**Ing. Ivo Macháček** – oblastní expert za Svitavsko  
**Karel Jeníček** – oblastní expert za Chrudimsko  
**Ing. Petr Kvaš** – oblastní expert za Pardubicko

**Datum zpracování: září 2014 – červen 2015**

*Veškeré fotografie pocházejí z archivu OHGS s.r.o. s disponibilními právy ke zveřejnění fotografií nebo z veřejně přístupných zdrojů na internetu.*

Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji byla zpracována v rámci projektu Zlepšení kvality řízení a tvorba zásadních dokumentů v oblasti cestovního ruchu v Pardubickém kraji, reg. č.: CZ.1.04/4.1.01/C4.00014, který je spolufinancovaný Evropským sociálním fondem prostřednictvím OP LZZ a krajským rozpočtem.

## OBSAH:

1	Úvod	8
1.1	Zadání	8
1.2	CÍLE KONCEPCE	8
2	ANALÝZA ŠIRŠÍCH VZTAHŮ, POLITIK A METODIK	9
2.1	Analýza národních a evropských strategií v oblasti cykloturistiky	9
2.1.1	Národní cyklostrategie	9
2.1.2	EuroVelo	10
2.1.3	Česko jede	12
2.1.4	Asociace měst pro cyklisty	13
2.1.5	Vlajkový projekt Koncepce přeshraničního Rozvoje Cykloturoisticky v Česko – polském příhraničí	14
2.1.6	Národní cyklo a in-line průzkum	15
2.1.7	Další DŮLEŽITÉ ORGANIZACE	17
2.1.8	DÍLČÍ SHRUTÍ	18
2.2	Analýza krajských a regionálních strategií v oblasti cykloturistiky	19
2.2.1	Strategie nadregionálního a krajského rozměru	19
2.2.2	Strategie oblastní	19
2.2.3	DÍLČÍ SHRUTÍ	20
2.3	Definice pojmů pro účely této koncepce	20
2.3.1	Cyklotrasy	20
2.3.2	Cyklostezky a in-line stezky	22
2.3.3	MTB trasy, singltrEKY a bike resorty	23
3	ANALÝZA příkladů dobré praxe	25
3.1	Příklady dobré praxe dálkových cyklotras	25
3.2	Příklady dobré praxe in-line stezek	25
3.3	Příklady dobré praxe MTB TRAS a bike resortů	26
4	ANALÝZA stávajícího stavu Infrastruktury pro cykloturistiku, bike a in-line produkt v Pardubickém kraji	27
4.1	Stav sítě cyklotras	27
4.2	Stav dálkových cyklotras	29
4.3	Stav Cyklostezek a in-line stezek	32
4.4	Stav MTB tras A bike resortů	35
5	SWOT ANALÝZA	39
6	VIZE, CÍLE, PRIORITY A OPATŘENÍ	42
6.1	VIZE	42
6.2	STRATEGICKÉ CÍLE A PRIORITY	42
6.3	STRATEGICKÉ CÍLE, PRIORITY A OPATŘENÍ	42
7	NÁVRH INFRASTRUKTURY	44
7.1	POSTUP ZPRACOVÁNÍ NÁVRHU INFRASTRUKTURY	44
7.2	DÁLKOVÉ CYKLOTRASY	45
7.2.1	DÁLKOVÉ CYKLOTRASY – CELKOVÉ POJETÍ	45
7.2.2	SPECIFIKACE VÝHLEDOVÉHO ŘEŠENÍ DÁLKOVÝCH CYKLOTRAS, SPOJEK A PŘIVADĚČŮ	46
7.2.3	SPECIFIKACE NÁKLADŮ NA VYBUDOVÁNÍ DÁLKOVÝCH CYKLOTRAS, SPOJEK A PŘIVADĚČŮ	51
7.2.4	MONITORING DÁLKOVÝCH CYKLOTRAS	53

7.3	CYKLOSTEZKY A IN-LINE STEZKY	54
7.3.1	NÁVRH NOVÝCH CYKLOSTEZEK A IN-LINE STEZEK	54
7.3.2	DOPORUČENÍ PRO KONSTRUKCI CYKLOSTEZEK A IN-LINE STEZEK A JEJICH PROJEDNÁNÍ	57
7.3.3	NÁKLADY NA VYBUDOVÁNÍ CYKLOSTEZEK	58
7.4	MTB TRASY A BIKE RESORTY	59
7.4.1	MTB TRASY A BIKE RESORTY – CELKOVÉ POJETÍ	59
7.4.2	SPECIFIKACE BIKE RESORTŮ A NÁKLADŮ	60
7.4.3	ZNAČENÍ MTB TRAS A SINGLTREKŮ	67
7.5	OPTIMALIZACE SÍTĚ CYKLOTRAS	68
7.6	DOPLŇUJÍCÍ INFRASTRUKTURA	69
8	NÁVRH ORGANIZAČNÍHO ŘEŠENÍ BUDOVÁNÍ, PROVOZU A NÁVRH ÚDRŽBY INFRASTRUKTURY	71
8.1	NÁVRH ROLÍ INVESTOR, PROVOZOVATEL A SPRÁVCE	71
8.1.1	NÁVRH ORGANIZAČNÍHO ŘEŠENÍ – CELKOVÉ POJETÍ	71
8.1.2	DÁLKOVÉ CYKLOTRASY	75
8.1.3	CYKLOSTEZKY A IN-LINE STEZKY	76
8.1.4	LOKÁLNÍ CYKLOTRASY	76
8.1.5	BIKE RESORTY	77
8.2	TECHNICKÝ NÁVRH PROVOZU INFRASTRUKTURY	77
8.2.1	CYKLOSTEZKY A IN-LINE STEZKY	77
8.2.2	DÁLKOVÉ CYKLOTRASY, LOKÁLNÍ CYKLOTRASY	79
8.2.3	BIKE RESORTY	80
9	NÁVRH DOPORUČENÝCH SLUŽEB A MARKETINGU JEDNOTLIVÝCH PRODUKTŮ	81
9.1	SLUŽBY	81
9.1.1	SLUŽBY PRO CYKLOPRODUKTY	81
9.1.2	KOMBINOVANÉ SLUŽBY NA MÍRU	83
9.1.3	ZDROJE FINANCOVÁNÍ SLUŽEB	84
9.2	MARKETING	85
9.2.1	POJEM MARKETING CYKLO, IN-LINE A BIKE PRODUKTŮ	85
9.3.2	SPECIFIKA MARKETINGU JEDNOTLIVÝCH PRODUKTŮ	85
9.3.3	ZDROJE FINANCOVÁNÍ MARKETINGU	89
10	NÁVRH IMPLEMENTACE – STRATEGIE ŘEŠENÍ	89
10.1	ZDROJE FINANCOVÁNÍ	89
10.1.1	ZDROJE FINANCOVÁNÍ INVESTIC	89
10.1.2	ZDROJE FINANCOVÁNÍ SLUŽEB	92
10.1.3	ZDROJE FINANCOVÁNÍ MARKETINGU	93
10.2	ZPŮSOB PRÁCE S KONCEPCÍ	93
11	ZÁVĚREČNÉ SHRNUÍ	95

## PŘÍLOHY:

### Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji

#### ANALÝZA

- Příloha č.1: Síť dálkových cyklotras ČR
- Příloha č.2: Přehledná situace zájmového území Pardubického kraje
- Příloha č.3: Stávající stav cyklostezek, dálkových cyklotras a MTB tras na území Pardubického kraje
- Příloha č.4: Analýza příkladů dobré praxe
- Příloha č.5: Návrh cyklostezek, dálkových cyklotras, a bike resortů (3/2015; mapa 1:150 000)
- Příloha č.6: Návrhy na optimalizaci cyklotras (03/2015; mapa 1 : 200 000)
- Příloha č.7: Specifikace záměrů cyklostezek, bike resortů a cyklotras
- Příloha č.8: Dokumentace projednání v regionech
- Příloha č.9: Dokumentace projednání dálkové cyklotrasy 1 a Eurovelo 4
- Příloha č.10: Ekonomické přínosy cykloturistiky – srovnání zahraničí s ČR

## SEZNAM TABULEK:

(všechny tabulky v textu mají charakter tabulek vlastního zpracování)

Tabulka č.1:	<b><i>Návrh koridorů dálkových cyklotras, spojek a EuroVelo dle republikové strategie</i></b>	30
Tabulka č.2:	<b><i>Seznam stávající cyklostezek v Pardubickém kraji</i></b>	33
Tabulka č.3:	<b><i>Přehled míst a termínů projednání v regionech</i></b>	44
Tabulka č.4:	<b><i>Přehled návrhu dálkových cyklotras, spojek a regionálních přivaděčů</i></b>	52
Tabulka č.5:	<b><i>Orientační náklady na vyznačení nebo přeznačení dálkových cyklotras</i></b>	53
Tabulka č.6:	<b><i>Souhrn údajů o plánovaných cyklostezkách</i></b>	55
Tabulka č.7:	<b><i>Seznam plánovaných cyklostezek, po kterých vedou dálkové cyklotrasy a ostatních s délkou nad 4 km</i></b>	55
Tabulka č.8:	<b><i>Přehled plánovaných bike resortů</i></b>	65
Tabulka č.9:	<b><i>Přehled rozdělení rolí subjektů při budování, provozu a údržbě infrastruktury pro cyklo, bike a in-line turistiky</i></b>	72
Tabulka č.10:	<b><i>Přehled činností údržby in-line stezek</i></b>	78
Tabulka č.11:	<b><i>Přehled rolí subjektů při marketingu cyklo, in-line a bike produktu</i></b>	87
Tabulka č.12:	<b><i>Přehled orientačních disponibilních dotačních zdrojů pro zainvestování infrastruktury pro cyklo, in-line a bike produkt</i></b>	90

## PŘEHLED POUŽÍVANÝCH POJMŮ A ZKRATEK

aktivní cykloturista (pojem z cykloprůzkumu)	<ul style="list-style-type: none"><li>- cykloturista, který jezdí na kole v hlavní sezóně alespoň 1x za 2 týdny, ujede více než 500 km ročně, má přístup k internetu, navštěvuje specializované servery</li><li>- aktivní biker (pojem z cykloprůzkumu)</li><li>- biker (jezdí převážně po nezpevněných cestách v přírodě), který jezdí na kole v hlavní sezóně alespoň 1x za 2 týdny, ujede více než 500 km ročně, má přístup k internetu, navštěvuje specializované servery</li></ul>
aktivní in-line bruslař (pojem z cykloprůzkumu)	<ul style="list-style-type: none"><li>- in-line bruslař, který jezdí na bruslích v hlavní sezóně alespoň 1x za 2 týdny, má přístup k internetu, navštěvuje specializované servery</li></ul>
bike areál	- lokalita s menším rozsahem okruhů singltreků (cca 10 až 20 km)
bikepark	- areál s uměle vytvořenými koncentrovanými překážkami a tratěmi pro zdolávání spíše na speciálních kolech (MTB, BMX, sjezdová)
bike resort	- rozsáhlejší systém okruhů singltreků, vycházejících z jednoho či více nástupních míst o rozsahu několika desítek km
CDV	- Centrum dopravního výzkumu
CLLD	- Cross-Linguistic Linked Data (Komunitně vedený místní rozvoj v operačních programech pro období 2014–2020)
ČEMBA	- Česká mountain biková asociace
DÚR	- dokumentace pro územní rozhodnutí
DSP	- dokumentace pro stavební povolení
DPH	- Daň z přidané hodnoty
ECF	European Cyclists' Federation
EV	- EuroVelo
FM	- Fond mikroprojektů
GIS	- Geografický informační systém
IMBA	- International Mountain Bicycling Association
IRT	- polský partner - Institut rozwoju teritorialnego
JMK	- Jihomoravský kraj
KČT	- Klub českých turistů
MAS	- místní akční skupina
MMR	- Ministerstvo pro místní rozvoj
MTB trasy	- trasy vhodné pro jízdu na horském kole

tis.	- udává tisíce
mil.	- udává milióny
mld.	- udává miliardy
OHGS s.r.o.	- Orlická hydrogeologická společnost s ručením omezeným
OHP	- Orlické hory a Podorlicko
OPPS Č-P	- Operační program příhraniční spolupráce Česko – Polsko
PK	- Pardubický kraj
PUPFL	- pozemky určené k plnění funkcí lesa
RDS	- realizační dokumentace stavby
ROP	- Regionální operační program
singltrek (singltrail)	
- přírodě blízká stezka budovaná z přírodních materiálů (štěrk zemina, kámen, dřevo)	
	většinou v lesních terénech, určená pro jednosměrnou jízdu na horském kole
SFDI	- Státní fond dopravní infrastruktury
SŽDC	- Správa železniční dopravní cesty
SÚ	- stavební úřad
ZPF	- zemědělský půdní fond

# 1 ÚVOD

## 1.1 ZADÁNÍ

**Zadavatelem** Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji (dále jen Koncepce) je **Pardubický kraj**, který je také příjemcem dotace z Operačního programu Lidské zdroje a zaměstnanost na tuto Koncepci, pořizovanou v rámci širšího projektu „Zlepšení kvality řízení a tvorba zásadních dokumentů v oblasti cestovního ruchu v Pardubickém kraji, reg. číslo CZ.1.04/4.1.01/C4.00014.“

**Dodavatel OHGS s.r.o.**, se sídlem v Ústí nad Orlicí, byl vybrán na základě výběrového řízení. Pro vytvoření Koncepce dále zřídil Pardubický kraj honorovaný **expertní tým**, a to **vedoucího experta a metodika, tématického experta pro terénní cyklistiku** a dále 4 místní znalce – **oblastní experty** za jednotlivé čtyři okresy kraje. Pro konzultaci zásadních dílčích výstupů a konečného výstupu dále zřídil kraj 16-ti člennou **pracovní skupinu**, sestávající z regionálních odborníků a znalců prostředí i tématu. Pro administraci projektu z dotačního a obchodního hlediska byl zřízen **úzký realizační tým** pracovníků krajského úřadu. Takto pestré názorové a kontrolní obsazení by mělo zaručit vysokou kvalitu utvářené koncepce.

**Předmět Koncepce** je stanoven v projektové žádosti a smlouvě o dílo s dodavatelem.

**Územní rozsah** zpracování Koncepce je dán vymezením správní jednotky **Pardubického kraje**.

Dokument je zpracován **pro pětileté období** s časovým přesahem výhledových záměrů.

Tento **koncepční dokument ukazuje směry a cíle** pro výhledové pětileté období s časovým přesahem větších investičních záměrů. Navrhovaná opatření jsou s ohledem na situaci Pardubického kraje a zkušenosti z jiných území navržena jako optimální řešení rozvoje cyklo, in-line a bike produktu. K jejich dosažení je třeba odsouhlasení příslušných rozhodovacích úrovní a reálné zajištění finančních zdrojů. Koncepce počítá také s mechanismem její aktualizace dle potřeby a je možné, že některá řešení doznají v budoucnu změn.

## 1.2 CÍLE KONCEPCE

Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji (dále jen Koncepce) bude **ideovým, metodickým, organizačním a strategickým nástrojem** rozvoje cyklo, bike a in-line produktu na území Pardubického kraje zejména za účelem rozvoje cestovního ruchu, současně však i sportu, volnočasových aktivit a cyklodopravy. Koncepce jasně vymezí roli veřejné správy v této oblasti a vyřeší kompetenční překryvy a nejasnosti. Cílem Koncepce je **stanovit priority**, vycházející z **aktuálních trendů, reálných potřeb** a návazností na nadregionální projekty s co nejefektivnějším využitím potenciálu kraje.

Rozvoj cyklo, bike a in-line turistiky povede k oživení a zvýšení návštěvnosti kraje, vč. jeho okrajových a příhraničních částí, k rozvoji služeb, vytvoření nových pracovních míst a příjmů, ke zlepšení cyklodopravní propustnosti a mobility v území, k novým sportovním aktivitám a zdravějšímu stylu života.



Koncepce se má zabývat zejména otázkami:

- vedení a investice na dálkových cyklotrasách, vč. jejich přeznačení
- optimalizace sítě cyklotras z hlediska její udržitelnosti
- zvýšení prostupnosti a dobrého napojení území na sousední kraje a Polsko
- vymezení prioritních cyklostezek dle reálných priorit a potřeb obcí a měst, vč. stanovení cyklostezek vhodných pro in-line turistiky
- vytipování a prověření vhodných lokalit pro bike resorty

Koncepce se nebude zabývat řešením cyklodopravy ve městech.

## 2 ANALÝZA ŠIRŠÍCH VZTAHŮ, POLITIK A METODIK

### 2.1 ANALÝZA NÁRODNÍCH A EVROPSKÝCH STRATEGIÍ V OBLASTI CYKLOTURISTIKY

Navrhovaná řešení Koncepce jsou zasazena do širšího kontextu a reflektují národní a evropské aktivity, kontext a trendy, zejména:

- Národní cyklostrategii
- Eurovelo;
- Česko jede;
- trendy mladé Asociace měst pro cyklisty
- připravovaný vlajkový projekt Koncepce přeshraničního rozvoje cykloturistiky v česko – polském příhraničí
- výsledky Národního cyklo a in-line průzkumu v ČR;
- zásady KČT pro cykloturistické značení
- zásady organizací pro terénní cyklistiku (mezinárodní IMBA a česká ČEMBA)

Níže uvedené přehledy jsou jedním z **podkladů a východisek pro SWOT analýzu** (zejména příležitosti) a **pro návrhovou část**.

#### 2.1.1 NÁRODNÍ CYKLOSTRATEGIE

**Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy pro léta 2013 – 2020** je dokument schválený vládou ČR dne 22.5.2013, který shrnuje nezbytné nástroje pro rozvoj cyklistické dopravy v ČR. Strategický dokument připravilo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., pod vedením národního cyklokoordinátora Jaroslava Martinka a nahradil do té doby platný vládní dokument z roku 2004.

Pro efektivní práci byla etablována **meziresortní pracovní skupina**, v zastoupení stát – kraj – města – neziskový sektor, která úzce spolupracuje na implementaci cyklostrategie.

Národní cyklostrategii 2013 naleznete zde: <http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2013-final/>. Meziresortní dokument zahrnuje tyto specifické cíle:

1. Zajištění financování cyklistické infrastruktury
2. Zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy
3. Realizace projektu cyklistické akademie
4. Realizace národního produktu Česko jede

Národní cyklostrategie také obsahuje právní, ekonomické, organizační a marketingové nástroje a je velmi **dobrým myšlenkovým zázemím a inspirací** pro návrhovou, část a implementaci.

## 2.1.2 EUROVELO



logo značených tras



### Mapa EuroVelo



Web: [www.eurovelo.org](http://www.eurovelo.org) (od dubna 2013 též [www.eurovelo.com](http://www.eurovelo.com))

### Základní informace:

- EuroVelo, evropská síť cyklotras, je projektem Evropské cyklistické federace (ECF). Projekt rozvíjí 12 trans-evropských cyklotras s celkovou délkou na 70 000 km (45 000 km tras je již zrealizovaných).

- Cyklotrasy EuroVelo probíhají po současných národních trasách v jednotlivých zemích a jsou či budou proznačeny mezinárodním značením na stávajícím cykloznačení s logem, s dokončením celého systému se počítá i s podporou z prostředků EU do roku 2020.
- Přehled o evropském trhu cykloturistiky podává studie „Výzvy a možnosti udržitelné turistiky“ zpracovaná pro Evropský parlament britsko-nizozemskými universitami v roce 2008. Odhad velikosti evropského trhu cykloturistiky (státy EU, Norsko a Švýcarsko) hovoří o 2,795 mld. cykloturistických cest ročně s ekonomickým přínosem kolem 54 mld. EUR (domácí i zahraniční cesty). Počet cykloturistických cest s přenocováním je odhadován na 25,6 mld., což odpovídá 3 % celkového počtu turistických cest populace EU unie, Norska a Švýcarska.
- Nositelem projektu dálkových cyklotras EuroVelo je Evropská cyklistická federace ECF ([www.ecf.com](http://www.ecf.com)), zastoupená v ČR Nadací partnerství, koordinátorem projektu EuroVelo v ČR je konsorcium nadace Partnerství a CDV.

### Názvy a čísla tras EuroVelo

(sudá čísla pro trasy ve směru západ-východ, lichá pro trasy ve směru sever-jih)

#### Severo-jížní trasy:

- 1 – Podél pobřeží Atlantiku (Atlantic Coast Route): Nordkapp – Sagres 8 186 km
- 3 – Trasa poutníků (Pilgrims Route): Trondheim – Santiago de Compostela 5 122 km
- 5 – Via Romea Francigena: Londýn – Řím a Brindisi 3 900 km
- 7 – Sluneční trasa (Sun Route): Nordkapp – Malta 7 409 km
- 9 – Balt – Jadran (Baltic – Adriatic): Gdansk – Pula 1 930 km
- 1 – Trasa Východní Evropou (East Europe Route): Nordkapp – Atény 5 984 km
- 13 – Stezka železné opony (Iron Curtain Trail): Barentsovo moře – Černé moře 9 000 km
- 15 – Rýnská stezka (Rhine Route): Andermatt – Hoek van Holland 1 320 km

#### Západo-východní trasy:

- 2 – Hlavními městy Evropy (Capitals Route): Galway – Moskva 5 500 km
- 4 – Trasa Střední Evropou (Central Europe Route): Roscoff – Kyjev 4 000 km
- 6 – Atlantik – Balt (Atlantic – Black Sea): Nantes – Constanta 4 448 km
- 8 – Středomořská trasa (Mediterranean Route): Cádiz – Atény a Kypr 5 888 km

#### Okružní trasy:

- 10 – Okolo Baltu/Hansovní okruh (Baltic Sea Cycle Route (Hansa circuit): 7 980 km
- 12 – Okolo Severního moře (North Sea Cycle Route): 5 932 km

#### Trasy EuroVelo v ČR:

- Na území ČR vedou celkem 4 trasy EuroVelo v celkové délce 2 100 km:
  - EuroVelo 4:** Trasa střední Evropou: Roscoff – Kyjev (4 000 km)
  - EuroVelo 7:** Sluneční trasa: Nordkapp – Malta (7 409 km)
  - EuroVelo 9:** Balt - Jadran: Gdaňsk – Pula (1 930 km)
  - EuroVelo 13:** Stezka železné opony (cca 9 000 km)
- Marketing projektu koordinuje ECF prostřednictvím webu [www.eurovelo.org](http://www.eurovelo.org) (pro organizace zapojené do realizace) a [www.eurovelo.com](http://www.eurovelo.com) (od dubna 2013) pro veřejnost,

dále prostřednictvím národních stránek projektu (v ČR [www.eurovelo.cz](http://www.eurovelo.cz) od dubna 2013) a prostřednictvím mapy tras EuroVelo (aktualizovaná mapa vyjde v zimě 2013).

### **Trasy EuroVelo v Pardubickém kraji**

Přes území **Pardubického kraje** vede na jeho samotném jihozápadním okraji trasa **Eurovelo 4**, a to v linii dálkové trasy č.1 (Pražské), avšak značení EV 4 není v terénu doposud instalováno.

## **2.1.3 ČESKO JEDE**



Cílem projektu Česko jede, vedeným národním cyklokoordinátorem Jaroslavem Martínkem, je vytvořit v ČR **národní cykloprodukt**, který by byl konkurenceschopný nejen pro tuzemskou, ale i pro zahraniční klientelu. To znamená v takovém standardu, na který jsou cykloturisté zvyklí v nejbližších cykloturistických velmocích v Rakousku, Německu a Francii, přímo jako vzor a příklad dobré praxe pro Česko jede je vzat švýcarský model SchweizMobil (viz [www.schweizmobil.cz](http://www.schweizmobil.cz)).

V současné době se rozvoje produktu chopila **Asociace měst pro cyklisty**, stále pod vedením národního cyklokoordinátora. Projekt Česko jede se podařilo integrovat do kampaní a propagačního plánu **CzechTourismu** a systémových podpor **MMR**, jako národní produkt. Dalším významným partnerem projektu jsou **Česká dráhy**, které jsou díky hlavnímu způsobu přepravy pro produkt dálkových cyklotras po železnici stěžejním partnerem.

Nosným prvkem Česko jede je vytvoření **produktu dálkových cyklotras**, dobře napojených na veřejnou dopravu, služby a kvalitně odpresentovaných a propagovaných zejména na společném webu. Právě v produktu dálkových cyklotras je spatřován velký potenciál, neboť v ČR není dálková cykloturistika dnes tolik tradiční a nejsou pro ni ani vytvořeny podmínky. V zahraničí je naopak dálková cykloturistika intenzivně vyhledávána a je dnes **úspěšným ekonomickým odvětvím**. Například ve studii „Výzvy a možnosti udržitelné turistiky“, zpracované britskými a nizozemskými univerzitami pro Evropský parlament v roce 2008, jsou ekonomické přínosy cykloturistiky v Evropě konkrétně vyčísleny. Hovoří se zde o 2,795 mld. cykloturistických cest ročně s ročními ekonomickými přínosy kolem 54 mld. eur (*D. Mourek, Cykloturistika – současný stav a perspektivy v České republice, 2011*).

V rámci aktivity Česko jede vznikl v letech 2010 až 2011 pod koordinací Jaroslava Martínka v konsensu s regiony (zejména s kraji) návrh **sítě dálkových cyklotras** (viz příloha č.1), který by se v dalším období minimálně pěti let již neměl upravovat a takto by měly být dálkové trasy vyznačeny v terénu a časem s reedicemi i zaneseny do cykloturistických map i na mapové servery a propagovány v rámci projektu Česko jede. Bude záležet na regionech, kdy a jak kvalitně připraví infrastrukturu dálkových cyklotras (mnohde nejsou dořešeny dílčí úseky tras pro komfortní jízdu) a proznačení v terénu. Dobře připravené dálkové cyklotrasy budou intenzivně propagovány a jako první si získají pozornost tuzemských a zahraničních návštěvníků. Vedle dálkových cyklotras Česko jede vytváří prostor pro propagaci národního **in-line a bike produktu** a dále pro **pěší a vodáckou turistiku**.

Česko jede má v současné době vytvořeny webové stránky [www.ceskojede.cz](http://www.ceskojede.cz), které jsou nyní pojaty zejména jako komunikační pro partnery projektu z národní a regionální úrovně, vlastní web cykloproduktu dozná ještě značných změn.



Projekt Česko jede má do budoucna značný potenciál a je třeba **Koncepci s tímto projektem velmi dobře provázat a zkoordinovat**, neboť do budoucna bude nadregionální infrastruktura cyklo, in-line a bike Pardubického kraje nejlépe propagována právě přes systém Česko jede (viz. implementace Koncepce).

## 2.1.4 ASOCIACE MĚST PRO CYKLISTY



**Asociace  
cykloměst**

**Asociace měst pro cyklisty** je celostátní dobrovolnou organizací, která sdružuje více než 50 měst, obcí, svazků a dalších partnerů. Prostřednictvím svých členů tak zastupuje více než 3,4 mil. českých obyvatel. Asociace měst pro cyklisty je partnerem pro vládní i parlamentní politickou reprezentaci. Podílí se na přípravě a tvorbě návrhů legislativních i nelegislativních opatření týkajících se oblasti městské mobility, zejména cyklistické dopravy. Činnost Asociace je založena především na aktivitě starostů, primátorů a členů zastupitelstev obcí a měst, kteří se nad rámec svých povinností věnují i obecným problémům

spojených s cyklistickou dopravou. Kromě podpory mobility ve městech koordinuje také rozvoj značky Česko jede, která podporuje aktivní turistiku a udržitelný cestovní ruch. Více na [www.cyklomesta.cz](http://www.cyklomesta.cz):

## 2.1.5 VLAJKOVÝ PROJEKT KONCEPCE PŘESHRAŇIČNÍHO ROZVOJE CYKLOTUROISTICKY V ČESKO – POLSKÉM PŘÍHRANIČÍ

Jedná se o společný projekt, vedený **polským lead partnerem** Województwo Dolnoslaskie – Institut rozvoje teritorialnego (IRT), dalšími dvěma polskými partnery a čtyřmi českými partnery (Královéhradecký kraj, Region Orlicko – Třebovsko – za zájmy celého Pardubického kraje, Asociace měst pro cyklisty a Nadace Partnerství). Projektová fiche byla

podána v říjnu 2014, do února 2015 se očekává rozhodnutí o výběru projektu, který bude uplatněn buď jako vlajkový nebo individuální v Operačním programu přeshraniční spolupráce Česká republika – Polsko na léta 2014 – 2020.

Cílem projektu je **sjednotit metodické přístupy k budování a marketingu dálkových cyklotras, in-line a bike produktu** s konkrétními návrhy nadregionální infrastruktury a organizačního řešení a s **kvalitním přeshraničním propojením** infrastruktury, značení i marketingu těchto produktů.

## 2.1.6 NÁRODNÍ CYKLO A IN-LINE PRŮZKUM

Národní cyklo a in-line průzkum byl zrealizován **v roce 2011** (nositel zakázky OHGS s.r.o. s týmem národního cyklokoordinátora pro zadavatele Czechtourism). Cílem průzkumu bylo zjistit, jaké potřeby mají aktivní cykloturisté, in-line bruslaři a bikeři u nás z mnoha pohledů: infrastruktura, vybavenost, služby, atraktivita, informační zdroje apod., jaký je současný stav a jaká mají očekávání. Plná verze výsledků průzkumu je zveřejněna na webech [www.ceskojede.cz](http://www.ceskojede.cz) (rubrika cyklo a in-line průzkum) a na webu výzkumů Czechtourismu <http://vyzkumy.czechtourism.cz>.

Zde citujeme a komentujeme jen některé **stěžejní výsledky**, které jsou také východiskem pro příležitosti rozvoje produktů v Pardubickém kraji:

### Charakteristika potenciálu

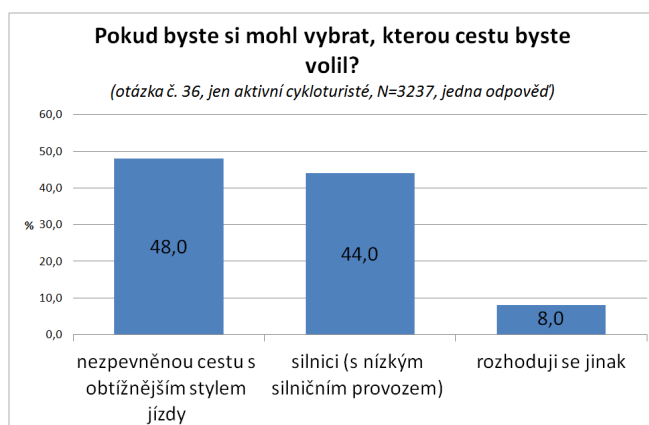
Aktivní **cykloturisté, bikeři a in-linisté tvoří početnou cílovou skupinu**, které má význam se věnovat jak z hlediska marketingu, tak optimalizace infrastruktury a služeb; cykloturistika je v ČR velmi populární (na dovolenou s kolem vyjíždí 590 tis. lidí), vč. trendové terénní cykloturistiky (bikování) a mladého in-line bruslení. V ČR je cca 4,75 mil. osob používajících jízdní kolo, z toho je

- o 1 017 tis. aktivních cykloturistů,
- o 781 tis. aktivních in-line bruslařů a
- o 318 tis. aktivních bikerů,

příčemž významný počet obyvatel aktivně holduje dvěma i všem třem těmto aktivitám.

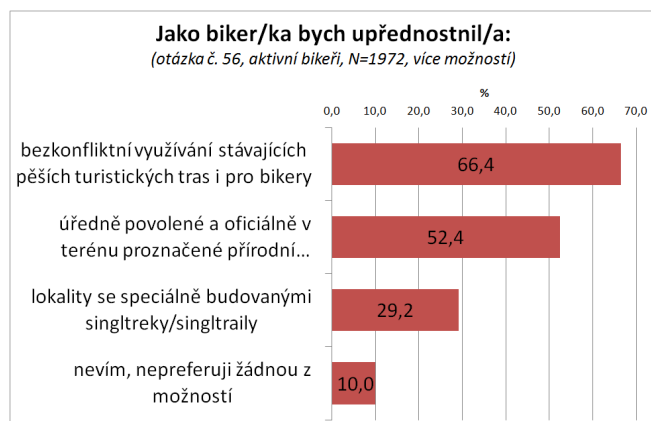
**Velký potenciál** představuje tuzemská i příjezdová cykloturistika - **vícedenní pobyty a jízdy po dálkových trasách**, protože dnes v ČR převažují jednodenní cyklistické výlety nad vícedenními pobyty a putováním po dálkových trasách, které je v zahraničí tolik oblíbené a s výraznými ekonomickými benefity (dokládá více otázek a grafů z průzkumu).

### Žádaná infrastruktura cykloturisty, bikery a in-line bruslaři

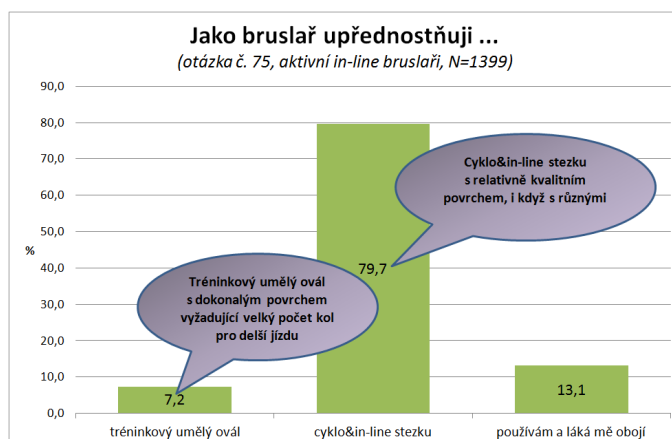


**Infrastruktura pro aktivní cykloturisty neodpovídá jejich požadavkům:** aktivní cykloturisté mají zájem využívat jak zpevněné asfaltové komunikace (44 %), tak nezpevněné (štěrkové aj.) cesty (48 %), což je impulsem k **přehodnocení stávajícího**

**cykloturistického značení** zejména v těch regionech, kde jsou velkým podílem proznačeny jako cyklotrasy silnice 3. třídy:



**Bikeri dnes nemají k dispozici žádnou ucelenou nabídku.** Pro své jízdy by rádi využívali pěší turistické trasy (66 %), oficiálně vyznačené MTB trasy (52 %) i lokality se speciálními singltraily (29 %), přičemž dnes existují v ČR jen 2 takové lokality.



**In-line bruslaři** chtějí jednoznačně jezdit na cyklo a in-line stezkách v přírodě (80 %), nikoliv na umělých tréninkových oválech (7 %) a **největší část z nich považuje za optimální délku výletu 25 až 50 km**, tedy trasy, které v ČR zásadně chybí, neboť většina cyklostezek, vhodných pro in-line bruslení, má kratší délku. OHP je a může být vyhledávanou výjimkou.

**Je třeba zkvalitnit informační a orientační systém v terénu.** Je menší zájem o používání tištěných map, naopak je žádáno zkvalitněné informační značení a tabule v terénu dle přehledných jednotných metodik. Obdobně velký zájem je o **doplňkovou infrastrukturu podél tras**, kterou využijí zejména skupiny přátel a rodiny s dětmi (odpočívadla, prolézačky, hřiště, protahovadla, venkovní fitka, in-linisté žádají WC apod.).

### Požadavky a očekávání cykloturistů, bikerů a in-line bruslařů v oblasti služeb a marketingu

Informace vycházejí z více otázek průzkumu a grafů a vyplývají z nich tato doporučení a závěry:

#### Zkvalitnit služby:

- Propagovat certifikační systém **Cyklisté vítání**, jakožto službu žádanou cykloturisty (při výběru ubytování jej zohledňuje 52 % cyklistů);
- **podporovat v regionech cyklobusy**, jako vyhledávaný způsob přiblížení do místa cyklovýletů a návrat z něj (žádá je 45 % cykloturistů a 39 % bikerů), **kombinovanou dopravu** řešit jako celek například se zapojením oblíbené **vlakové dopravy** (ta je



využívána vysokým počtem cykloturistů a například celý zahraniční systém Schweitzmobil je na ní dokonce postaven);

- **podporovat dostupné servisy kol i bruslí**, jakožto nejžádanější službu pro dovolené a další pobyty (žádá 40 % cykloturistů a i 40 % bikerů, 25 % bruslařů);
- jako doprovodnou aktivitu připravovat nejvíce žádané **relaxační programy na uvolnění unaveného těla** (masáže, wellness,..) – vítá je 26 % cykloturistů, 21 % bikerů a 27 % in-linistů;
- prorazit s nadčasovými službami jako jsou **cykloprůvodci, přeprava zavazadel a zájezdy**, tato oblast je nevyužitou mezerou a potenciálem na českém trhu.

#### Připravit marketingovou nabídku:

- cykloturistické balíčky žádá většina cykloturistů a bikerů (49 %), což je dobrý důvod k tomu pečlivě sestavovat žádané **cykloturistické balíčky pro konkrétní cílové skupiny**, neboť jejich požadavky na délku, náročnost, služby a zajímavosti na trase se dle výsledků průzkumu liší (cykloturista, biker, in-line bruslař, skupina přátel, rodina, individuální jezdec,..);
- speciálně se věnovat přípravě **balíčků (produktu) dálkových cyklotras**, který je na úplném počátku a na trhu ČR bude úplně novou příležitostí (je třeba být mezi prvními);
- doporučené trasy v každém případě uvádět v **GPS souřadnicích** ke stažení, neboť 36 % cykloturistů a 41 % bikerů chce již dnes používat tento způsob orientace a jejich počet roste;
- cykloturistickou nabídku propagovat zejména **přes Internet**, který je hlavním prostředkem získávání informací pro cílovou skupinu.

## 2.1.7 DALŠÍ DŮLEŽITÉ ORGANIZACE

KČT (Klub českých turistů) [www.kct.cz](http://www.kct.cz)



Klub českých turistů je tradiční organizace s historií sahající až do roku 1888. Dnes má 40 tis. členů a značné množství partnerů. Je duchovním otcem a správcem zejména pěših turistického značení, které je považováno za nejlepší v Evropě. KČT se chopila role metodika cykloturistického značení a správce ve smyslu přidělování čísel cyklotras, v mnoha případech i jeho kontroly, údržby pásového značení a dle podmínek v místě i údržby silničního značení.

ČEMBA - Česká mountain biková asociace <http://www.cemba.eu>



„mít kde jezdit“

Byla založena na cyklokonferenci v roce 2007 po vzoru mezinárodní mountain bikové asociace IMBA se sídlem v USA v Kalifornii. Sdružuje na dobrovolné bázi bikery z celé ČR.

Výsledkem spolupráce s orgány státní správy je i podpora budovaných singltreků a trailů. ČEMBA je metodikem značení terénních stezek a názvosloví bike turistiky.

**IMBA** - International Mountain Bicycling Association <http://www.imba.com>



Mezinárodní mountain biková asociace se sídlem v USA v Kalifornii. Byla založena v roce 1988 nejdříve jako klub, následně se statusem školícího střediska. Cílem se stalo poskytování adekvátních informací a postupů při tvorbě trailů a různých typů terénních stezek. Zároveň systémově odstraňovat rozpory spojené s uživateli pozemků, vlastníky a především státní správou užíváním tzv. divokých stezek. Bylo zpracováno množství pracovních materiálů a pomůcek pro výstavbu. Jedním ze zásadních realizačních výstupů je obsáhlá „kuchařka“ pro realizátory „Trail Solutions“ určená k distribuci jen pro členy IMBA. Tento materiál včetně tréninkových a výukových filmů má zpracovatel k dispozici a byl využíván i pro výstavbu trailů ve Walesu.

Výsledkem celého procesu je, že členská základna je tvořena všemi státy USA a dalšími státy celého světa (North America, parts of South America, Europe, Australia and several Asian nations), celkem více než 100 států, členy jsou všechny státy EU.

**Nadace Partnerství** ( [www.nadacepartnerstvi.cz](http://www.nadacepartnerstvi.cz) )



nadace

**partnerství**

LIDÉ A PŘÍRODA

Nadace Partnerství byla založena již v roce 1991 a patří mezi jednu z nejvýznamnější celostátně uznávanou environmentální organizaci. Kromě řady jiných aktivit má velmi blízko cykloturistiky a spolu s Asociací měst pro cyklisty a národním cyklokoordinátorem je hlavní hnací silou v tvorbě produktu dálkových cyklotras a projektu Česko jede.

## 2.1.8 DÍLČÍ SHRNUÍ

Mezi **nejvýznamnější** je třeba považovat **provázání** na trendy dle **Národní cyklostrategie** (kap. 2.1.1.) a provázanost s projektem **Česko jede** (kapitola 2.1.3) s využitím a zapojením do politické podpory **Asociace měst pro cyklisty**. SWOT analýza a návrh by pak měl reflektovat potřeby cílové skupiny, které jsou nastíněny v hlavních závěrech Národního cyklo a in-line průzkumu (kap. 2.1.5). Od vlajkového projektu společné česko-polské koncepce lze zejména očekávat **propojení produktů na česko-polské hranici**, které dnes chybí.

## 2.2 ANALÝZA KRAJSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STRATEGIÍ V OBLASTI CYKLOTURISTIKY

### 2.2.1 STRATEGIE NADREGIONÁLNÍHO A KRAJSKÉHO ROZMĚRU

V roce 2002 byl zpracován Strategický plán rozvoje cyklotras Euroregionu Glacensis, který řešil celé území české části Euroregionu Glacensis (okresy Jeseník, Šumperk, Ústí nad Orlicí, Rychnov nad Kněžnou, Náchod a Trutnov, tedy zahrnoval i území OHP), zpracovatelem bylo Centrum dopravního výzkumu v.v.i. Brno. Strategie byla zaměřena na tyto prioritní osy:

1. Realizace komplexního terénního informačního systému (TIS);
2. Budování (obnova) potřebné infrastruktury;
3. Poskytování kvalitních služeb;
4. Vytváření a nabízení komplexních programů a produktů, propagace.

Strategie se zabývá přednostně systémovými a marketingovými opatřeními, co se týká infrastruktury zabývá se zejména vedením a proznačením cyklotras, a to k datu pořízení 2002. Strategie je k dispozici pouze v listinné podobě v sídle euroregionu.

Od doby jejího pořízení se spousta věcí vyvinula dopředu a strategie, která ve své době byla dobrým základem, je dnes již překonána.

Pardubický kraj pořídil Generel cyklo dopravy Pardubického kraje (viz <http://www.pardubickykraj.cz/uzemni-studie/31496/generel-cyklo dopravy-pardubickeho-kraje>, datum zveřejnění červenec 2004). Generel obsahuje analýzu základního systému cyklotras a cyklostezek a návrh opatření na dobudování sítě cyklostezek a cyklotras (organizační a finanční opatření v oblasti investic a návrh priorit návrhů) s neurčeným časovým horizontem. Generel je vzhledem k datu pořízení zastaralý. Reálné navrhované investice byly buď již pořízeny nebo čas ukázal, že nejsou reálné nebo jsou nepotřebné. Generel je dopravním nástrojem a neřeší infrastrukturu pro rozvoj cestovního ruchu, zejména pro bike a in-line produkty.

### 2.2.2 STRATEGIE OBLASTNÍ



Koncepce cyklo & in-line království Orlických hor a Podorlicka byla pořízena destinační společností Orlické hory a Podorlicko v roce 2012. Pro území destinace, tedy část Pardubického a Královéhradeckého kraje (Orlické hory a podhůří) a pro část Klodska (zrcadlový projekt Powiatu

Klodskiego) obsahuje tato aktuální koncepce východiska, metodiky a návrhy pro rozvoj produktů dálkových cyklotras, in-line a bike produktu. Tato koncepce již obsáhla aktuální trendy projektu Česko jede a stala se inspirací pro záměr Pardubického kraje pořídit takovou koncepci pro celé své území. Pojetím, rozsahem a metodikou má tato cyklokoncepce proto velmi blízko ke zpracovávané krajské Koncepci a **navrhované infrastrukturní prvky** pardubické části z ní **budou** po drobné aktualizaci **zahrnuty do krajské Koncepce**.

### **Studie cyklokoridoru Svitava**

Studii pořídilo město Svitavy v roce 2012 za příspěvku Pardubického kraje a dalších měst destinace Českomoravské pomezí. Studie vyřešila **přesné vedení dálkové cyklotrasy č. 24** na území Pardubického kraje, tedy z České Třebové přes Svitavy do Skrchova (hranice kraje). Cyklotrasa dále pokračuje do Jihomoravského kraje přes Letovice do Blanska. Dále studie řešila **vhodné „cyklořivaděče“ na blízka města** s významnými památkami, vč. UNESCO), a to na města Litomyšl, Polička a Moravská Třebová. Některé navrhované úseky ze studie již byly od té doby realizovány. V současné době dochází k dílčí aktualizaci studie, vzhledem k novým skutečnostem (opravená cesta u Hradce n. Svitavou, studie vedení cyklotras uvnitř města Svitavy). Řešení je koordinováno s Jihomoravským krajem. Uskutečnila se již dvě zásadní koordináční jednání (poslední 4.3.2014 v Blansku) za účelem upřesnění vedení trasy na území obou krajů, zejména v obtížném úzkém místě okolo Letovic, definice a zajištění nezbytných investic a dohodnuta byla organizace získání jednotného loga trasy (s názorovým příspěvím všech partnerů na trase logo zadá Jihomoravský kraj). Vyznačení trasy na území Pardubického kraje je plánováno v roce 2015. Cyklotrasa č. 24 ve znění této studie, po drobné aktualizaci, bude **převzata do návrhu Koncepce**.

Město Pardubice má zpracovaný „**Plán rozvoje infrastruktury pro cyklisty v Pardubicích (cyklogenerel)**“. Navrhovaná opatření budou promítnuta v intencích zadání do návrhové části Koncepce.

Případné další oblastní studie budou doplněny v lednu až březnu 2015 v souvislosti s jednáními s pověřenými úřady.

## **2.2.3 DÍLČÍ SHRUTÍ**

Pro **Koncepci** jsou starší nadregionální strategie Cyklo Glacensis z roku 2002 i Cyklogenerel Pardubického kraje z roku 2004 **překonány dokumenty a pro návrhovou část Koncepce již význam nemají**, jsou i jedním z důvodů, proč je třeba vytvořit novou krajskou koncepci.

Návrhy **aktuálních oblastních koncepcí** - Koncepce cyklo & in-line království Orlických hor a Podorlicka i Studie cyklokoridoru Svitava budou po drobné aktualizaci plně **využity a zahrnuty do návrhu Koncepce**.

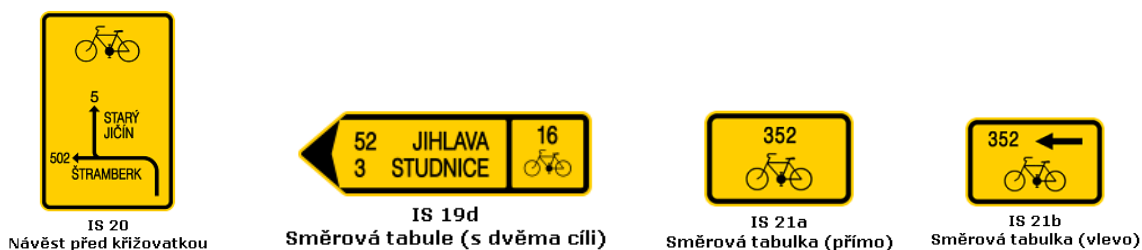
## **2.3 DEFINICE POJMŮ PRO ÚČELY TÉTO KONCEPCE**

### **2.3.1 CYKLOTRASY**

**Cyklotrasy** jsou všechny **systémově značené trasy dle metodiky KČT**, které mají v **datábázi spravované KČT** přidělené své číslo, a to jednomístné až čtyřmístné.

Cyklotrasy jsou vyznačovány dle metodiky KČT dvojím způsobem:

- a) **silniční značení**, které navíc plně podléhá dopravní legislativě (je využíváno v regionech, kde jsou cyklotrasy vedeny převážně po zpevněných komunikacích a v rovinatějších terénech). Toto značení se řídí zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a prováděcí vyhláškou č. 30/2001 Sb., o řízení provozu.



b) **cykloturistické pásové značení** (je využíváno v regionech, kde jsou cyklotrasy vedeny také po nezpevněných cestách a v horských terénech)



Silniční značení u nás převažuje, v některých regionech se setkáváme s obojím značením.

Vedle popsaného systémového značení existují některá **nesystémová** značení konkrétních lokalit. Jedná se o různé místní okruhy a trasy s originálním značením, které doplňují základní systémovou síť. Pro některé uživatele je takové značení matoucí, na druhou stranu zvyšuje místní originální nabídku. Specifické místní značení většinou není zahrnuto v oficiálních databázích, mapách či serverech.

**Cyklotrasy** rozdělujeme na dvě základní skupiny, na **dálkové** a **lokální**.

#### Dálkové cyklotrasy

Dálkové cyklotrasy jsou vedeny terénem **s nepříliš velkým převýšením, s dobře sjezdným povrchem a pokud možno mimo silniční provoz**. Vítané je vedení podél větších vodních toků. Dálkové cyklotrasy mají vyhovovat jízdě dálkových cykloturistů putujících více dní s brašňami a rodinám s dětmi.

V letech 2010 až 2012 vznikla ve spolupráci s kraji pod koordinací národního cyklokoordinátora nová síť dálkových cyklotras (viz příloha č. 1), často s nově přiděleným jedno a dvojciferným číslem. V současné době probíhá v regionech postupně proces zpřesňování tras a jejich přeznačování s hledáním logotypů tras, které ještě svoji marketingovou značku nemají.

**Dálkové cyklotrasy** se dělí na:

- EuroVelo (mezinárodní evropské)
- dálkové cyklotrasy (trasy, zahrnuté do sítě dle přílohy č. 1)

Trasy Eurovelo vedou v linii vybraných dálkových cyklotras, na území Pardubického kraje např. EV 4 v linii dálkové cyklotrasy č. 1.

**Metodiku značení dálkových cyklotras** vydala ve spolupráci s týmem národního cyklokoordinátora Nadace Partnerství v břenu 2013 („Dálkové cyklotrasy v ČR. Tvorba, propagace a značení.“), ke stažení zde: <http://www.cyklodoprava.cz/pro-media/novinky/nova-metodika-cykloturistického-znaceni-usnadni-orientaci-cyklistum/> ).

*Příklad značení Eurovelo:*

*Příklad souběhu dálkové cyklotrasy a Eurovelo:*



Dálkové cyklotrasy (vč. Eurovelo) budou nabízeny jako speciální národní marketingový produkt v rámci projektu Česko jede.

### **Spojky dálkových cyklotras**

Spojky dálkových cyklotras představují logická a významná spojení mezi dálkovými cyklotrasami. Vědou po lokálních cyklotrasách a v terénu nebudou speciálně vyznačeny, případně lze uvažovat o přeznačení trojmístnými čísly. Budou marketingově nabízeny v souvislosti s dálkovými cyklotrasami.

### **Regionální přivaděče**

Regionální přivaděče jsou trasy, které napojují významná místa na dálkové cyklotrasy, byť tato místa přímo na trase neleží. Nebudou v terénu značeny speciálním značením, v rámci aktualizace sítě je možné doporučit přeznačení trojmístnými čísly. Budou marketingově nabízeny v souvislosti s dálkovými cyklotrasami.

### **Lokální cyklotrasy**

Jedná se o **ostatní systémově značené cyklotrasy** s trojčiferným až čtyřčiferným číslem, případně i dvojciferným číslem (pokud nejsou zahrnuty do aktuálního návrhu sítě dálkových cyklotras dle přílohy č. 1).

## **2.3.2 CYKLOSTEZKY A IN-LINE STEZKY**

### **Cyklostezky**

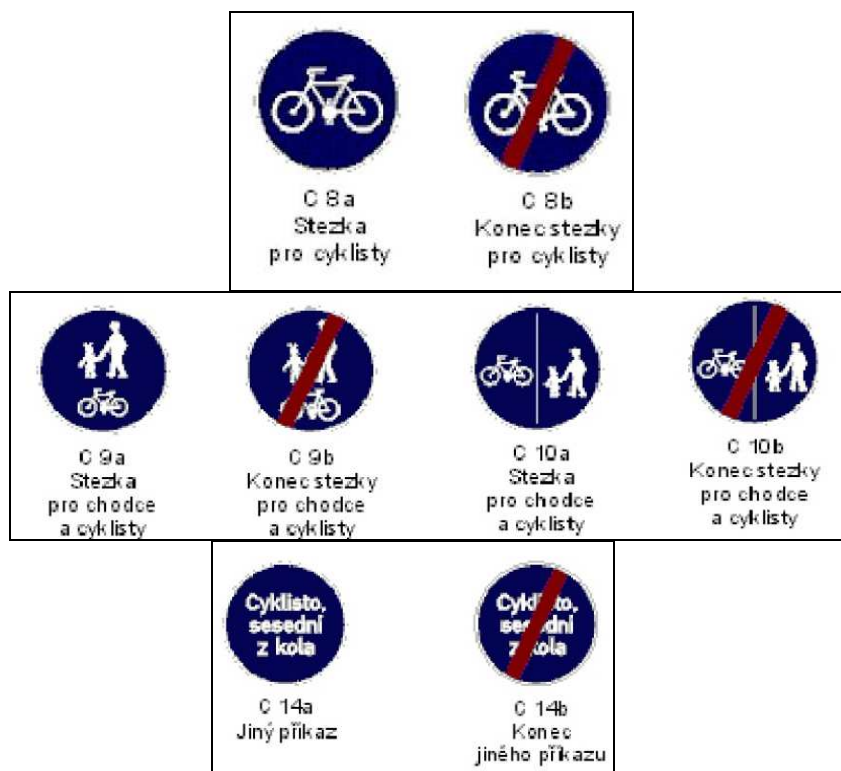
Cyklostezkami pro účely této koncepce rozumíme zejména cyklostezky značené ve smyslu silničního zákona a jeho prováděcích předpisů značkami, které umožňují pohyb cyklistů a chodců se zákazem vjezdu motorových vozidel s případnou výjimkou povolení vjezdu dopravní obsluhy. Tyto cyklostezky jsou dopravně značeny takto (podle Vyhlášky č.30/2001 Sb.) – dopravní značky svslé.

Po cyklostezkách, určených pro pěší a cyklisty, se mohou pohybovat in-line bruslaři, které jsou z pohledu zákona považováni za chodce.

V ojedinělých případech cyklostezkou v této koncepci označujeme i trasu s převažujícími úseky cyklostezek značených dle silničního zákona, avšak s dílčími spojovacími úseky vedenými po účelových či místních komunikacích s minimálním provozem (případ cyklostezky údolím Tiché Orlice Letohrad – Ústí n.O. – Choceň).

Cyklostezky jsou vedeny v terénu s malým převýšením, v naprosté většině případů s asfaltovým povrchem, s nebo bez dělicí či okrajové čáry, o šíři 2 až 3 m. Jsou určeny pro bezpečnou, pohodlnou a nenáročnou jízdu všech věkových a výkonnostních kategorií cyklistů.

Cyklostezky nemusí být značeny jako cyklotrasy, pokud jejich zcela převažující účel je cyklo dopravní. Předpokládáme však, že většinou cyklostezky jsou nebo budou součástí značené cyklotrasy, v řadě případů dálkové cyklotrasy, pro kterou představují ideální typ infrastruktury.



### **In-line stezky** (nebo také cyklo & in-line stezky, cyklo a in-line stezky)

In-line stezky jsou užším pojmem, podmnožinou cyklostezek, tzv. in-line stezky jsou vedeny po vhodných cyklostezkách.

Jedná se o cyklostezky, které mají kvalitní asfaltový povrch, dostatečnou šířku (minimálně 2,5 m), nízký sklon a jsou udržované (zametané listí, klacky a jiné nečistoty). Jedná se o celé cyklostezky nebo jejich úseky.

## **2.3.3 MTB TRASY, SINGLTREKY A BIKE RESORTY**

Názvosloví v oblasti terénní cyklistiky metodicky vede ČEMBA. V minulých letech probíhal soudní spor, vedený o název singltreky, v současné době je tento název již volně k použití. Existuje spousta výrazů, které se v Česku a okolních zemích používají různě. Pro účely této Koncepce je zvolena následující terminologie.

### **MTB trasy**

MTB trasy jsou v nejširším slova smyslu trasy vhodné pro jízdu na horském kole. V této Koncepci jsou používány ve smyslu přírodních uměle neupravených tras.

### **Singltreky**

Singltreky jsou přírodě blízké stezky uměle budované z přírodních materiálů (štěrk, zemina, kámen, dřevo) většinou v lesních terénech, určené pro jednosměrnou jízdu na

horském kole. Výjimečně se budují obousměrné spojovací nebo nástupní dvoustopé treky (duotrek). Singltreky mají různou obtížnost, tvoří okruhy (nebo dílčí pospojované okruhy), na které se vyjíždí z jednoho nástupního místa. Tratě mohou mít své názvy, loga a značení.

### **Bike resort**

Nástupní místo je vybaveno parkovištěm a vhodnými službami pro bikery a jejich spolunávštěvníky (informační tabule a služby, občerstvení, toalety, sprchy, myčka kol, případně i ubytování a další služby a atraktivity pro rodiny a doprovod bikerů – hřiště apod.). Celý takový areál s více singltreky a okruhy desítek km dlouhými se nazývá bike resort.

Lokality s menšími rozsahy singltreků lze označit jako **bike areály**.

### **Bike parky**

Bike parky jsou areály s uměle vytvořenými koncentrovanými překážkami a tratěmi pro zdolávání spíše na speciálních kolech (MTB, BMX, sjezdová). Jedná se o venkovní i kryté areály zahrnující podmínky pro různé styly: freestyle, slopestyle, freeride, down hill, dirtparky, pump tracky, bikrosové tratě, skateparky apod. Někdy jsou parky vázané na provoz lanové dráhy (např. Peklák Česká Třebová) a mohou zahrnovat i menší rozsah singltreků.



## 3 ANALÝZA PŘÍKLADŮ DOBRÉ PRAXE

Analýza příkladů dobré praxe tvoří přílohu č.4 této Koncepce. Zde uvádíme pouze dílčí shrnutí.

### 3.1 PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE DÁLKOVÝCH CYKLOTRAS

Z příkladů dobré praxe dálkových cyklotras 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.**

### 3.2 PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE IN-LINE STEZEK

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 ambici 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).

### 3.3 PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE MTB TRAS A BIKE RESORTŮ

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**.

## 4 ANALÝZA STÁVAJÍCÍHO STAVU INFRASTRUKTURY PRO CYKLOTURISTIKU, BIKE A IN-LINE PRODUKT V PARDUBICKÉM KRAJI

### 4.1 STAV SÍTĚ CYKLOTRAS

Území Pardubického kraje odráží, co do **vzniku cykloturistické sítě**, realitu poplatnou pro celou ČR, kde cca od roku 2000 začaly být vyznačovány po celých mikroregionech cyklotrasy dle metodiky KČT. Bývalé okresní úřady před r. 2000 vyznačily v území regionální cyklotrasy (2-ciferná čísla tras), celé mikroregiony (většinou svazky obcí, někdy obce, výjimečně jiné subjekty) následně vyprojektovaly a proznačily lokální cyklotrasy (3 a 4-ciferná čísla tras). Součástí proznačení v terénu často bylo i pořízení doplňující infrastruktury (odpočívadla, stojany, odpadkové koše, mapy, dětské prolézačky, altány apod.). Dnes výjimečně nějaký subjekt požádá KČT o přidělení čísla nové trasy, častěji jde o změnu a přeložení značení např. na novou cyklostezku.

#### **Stav cykloturistické sítě v Pardubickém kraji**

Cykloturistická síť v Pardubickém kraji je **kompletní, systémová a pravidelná**, odpovídá metodickým zásadám značení KČT. Dle informace předsedy značení KČT Mgr. Karla Markvarta je na území Pardubického kraje evidováno k 1.1.2014 celkem **3 407 km** cykloturistického značení (z toho 2 889 km silničního a 518 km pásového cykloturistického značení), přičemž celková délka značených cyklotras na území ČR činí okolo **36 119 km**, což činí průměrně cca 2 778 km na jeden kraj (nepočítaje kraj Hlavní město Praha). V Pardubickém kraji je tedy **cykloturistická síť mírně hustší oproti celorepublikovému průměru** (dle CDV druhá nejhustší v ČR).

Cyklotrasy v Pardubickém kraji z převážné části vedou po komunikacích 3. třídy a po místních a účelových komunikacích, podstatně menší část je vedena po lesních a nezpevněných cestách terénem. V naprosté **většině je použito cyklistické dopravní značení** (žlutými tabulkami), méně pak terénní pásové cykloturistické značení (na Orlicku a na Chrudimsku v oblasti Toulovcových maštálí).

Od doby pořízení cykloturistické sítě v letech 2000 až 2004 vznikly v terénu **nové vhodné upravené cesty**, většinou účelové nebo místní komunikace rekonstruované nebo opravené v rámci komplexních pozemkových úprav nebo vlastníky – zemědělskými a lesními organizacemi.

Oblastní experti, zapojení do tvorby Koncepce, **nedoporučují síť redukovat**, pouze doporučují **některé úseky přeložit** na vhodnější nové cesty mimo provoz motorových vozidel nebo ještě doplnit **nové atraktivní propojky**. V ojedinělých případech bylo zaznamenáno **zmatečné značení** v terénu (zmatek v číslování tras).

#### **Evidence cyklotras**

**Pardubický kraj** eviduje ve svém Geografickém informačním systému (GIS) **zastaralou síť** cyklotras. Pardubický kraj oficiálně požádal správce Klub českých turistů o předání aktualizované sítě v digitálním formátu (dopis p. radního René Živného ze dne 17.10.2014).

Z odpovědi KČT (e-mail Mgr. Karla Markvarta ze dne 23.10.2014) vyplývá, že v současné době není k dispozici, ale KČT na digitalizaci tras postupně pracuje. K dispozici může být v dubnu až květnu 2015, kdy je KČT ochoten tento podklad pro vnitřní potřeby kraje předat za cenu kolem 30 000 Kč.

**Aktuální vedení cyklotras** na území Pardubického kraje je nejméně pravděpodobněji uvedeno na webu [www.cykloserver.cz](http://www.cykloserver.cz), který vlastní a spravující firma Scocart průběžně aktualizuje. Aktualizuje jak změny a doplněné značené trasy, tak zde uvádí doporučené v terénu neznačené trasy a speciální značkou uvádí cyklostezky.

### Údržba sítě cyklotras.

KČT v rámci účelového příspěvku ze státního rozpočtu a většinou i příspěvku kraje provádí kontrolu cykloturistického značení dle vlastní evidence a pravidelnou obnovu pásového značení, obnovu dopravního (žluté značky) však nikoliv. Ta leží na zřizovatelích tohoto značení (svazky, obce,...), avšak jen některé z nich značení a doplňující infrastrukturu udržují. Místy se stává, že značení není udržováno. Stav doplňující infrastruktury je celkem dobrý, jen výjimečně nemá svého správce a udržovatele.

**Pardubický kraj přispěl** na údržbu pěšího a cykloturistického značení na svém území v posledních letech takto:

2010	480 tis. Kč
2011	480 tis. Kč
2012	480 tis. Kč
2013	480 tis. Kč (+ 20 tis. Kč na vyznačení dálkové trasy č. 2)
2014	330 tis. Kč (+ 214,5 tis. Kč na přeznačení dálkové trasy č. 18)

Tímto příspěvkem patří Pardubický kraj mezi první tři kraje, které přispívají nejvyšší částkou na 1 km<sup>2</sup> svého území (konkrétně 111 Kč/km<sup>2</sup>). Dle komentáře Mgr. Karla Markvarta, předsedy značení, je minimální částka potřebná na údržbu značení členitého Pardubického kraje **480 tis. Kč** (z toho 200 tis. Kč na údržbu pěšího značení a pásového cykloturistického značení a 280 tis. Kč na údržbu silničního cykloturistického značení). V částce na údržbu silničního značení je pouhých cca 30 tis. Kč na kontrolu 1x za rok, zbytek částky je třeba na výměnu poškozeného nebo doplnění chybějícího značení (materiál a jeho instalace).

### Napojení cyklotras do Polska

Česko – polská hranice je na území Pardubického kraje opatřena několika přechody. Uvedeny jsou přechody, označené jako hraniční přechody na [www.cykloserver.cz](http://www.cykloserver.cz) (situace viz příloha č. 3):

- **Petrovičky/Kamienczyk** (přechod pro pěší a cyklisty, na hranici ústí dálková cyklotrasa č. 18, v Polsku je možné pokračovat po místní komunikaci, která dnes není značena, ale v koncepci z roku 2012 plánována jako tzv. nadregionální trasa v návaznosti na ČR)
- **Dolní Lipka/Boboszów** (silniční přechod, po silnici na české ani polské straně není vedena cyklotrasa)
- **Horní Morava** (přechod pro pěší a cyklisty, křižovatka pěších česko – polských tras, na hranici nevede značená cyklotrasa, blíží se česká cyklotrasa č. 6269, na kole průjezdný přechod)
- **Sedlo Puchača** (přechod pro pěší a cyklisty, křižovatka pěších česko – polských tras, na hranici vede česká značená cyklotrasa č.6269, do Polska pokračuje obtížně sjízdnu pěší trasou, která není cyklotrasou).

Kromě takto značených přechodů lze hranici na kole snadno překonat v **Heřmanicích**, kde přes hranici vede neoficiální a neznačená cesta z Heřmanic do Potoczku. Zdatní bikeři dále přejíždějí hranici po pěších trasách na **Kralickém Sněžníku**.

Vzhledem k tomu, že je oblast hraničních Orlických a Bystřických hor a Kralického Sněžníku cykloturisticky velmi atraktivní, **doporučujeme zajistit v koncepci lepší prostupnost území mezi oběma státy a propojení cyklotrasami**. Například v oblasti vrcholových partií Kralického Sněžníku by bylo možné pro bikery oficiálně zřídit přechod jižně pod polským schroniskem Sněžník, západně od vrcholu Kralického Sněžníku, kde se k sobě blíží polská modrá a zelená pěší trasa a česká červená. Rovněž přechod v Horních Heřmanicích by bylo vhodné legalizovat a proznačit.

## DÍLČÍ SHRNU TÍ

**Sít' cyklotras** je na území Pardubického kraje **kompletní a systematická** a o celkové kilometrácii **3 407 km** má mírně **nadprůměrnou hustotu** v rámci České republiky. **Není třeba ji redukovat, ale optimalizovat** ve smyslu **přeložení některých tras na nové vhodné atraktivnější** komunikace mimo provoz motorových vozidel, někde bude vhodné **doplnit propojky** a výjimečně opravit zmatečné značení.

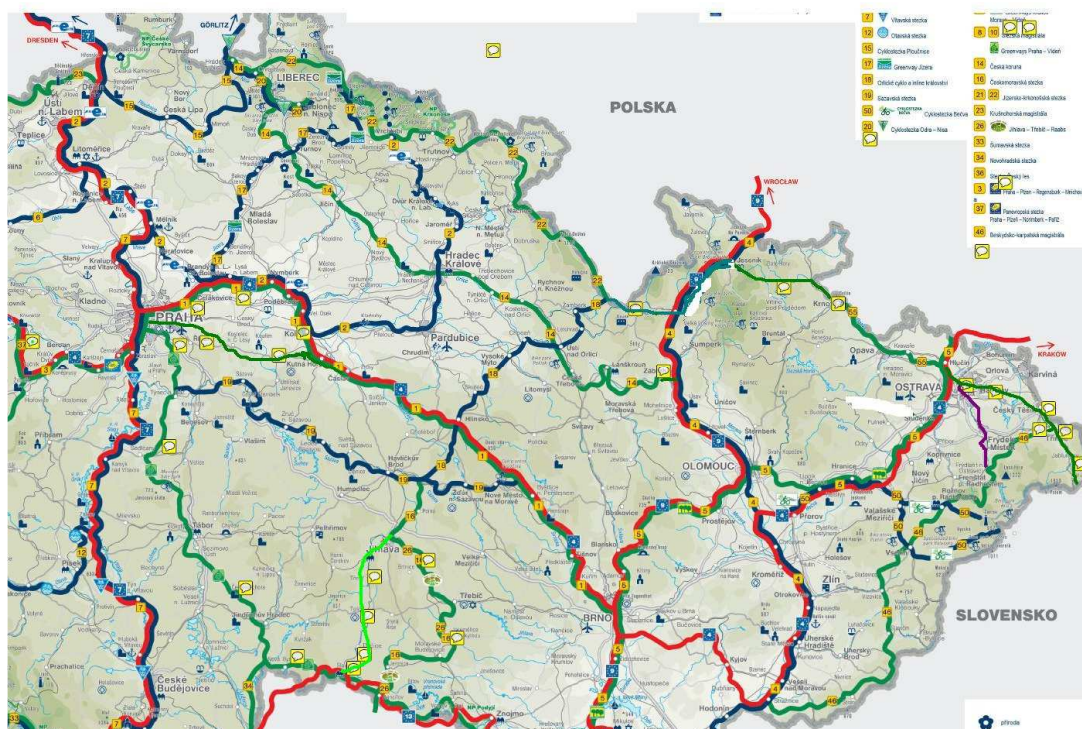
Převažuje silniční značení nad pásovým cykloturistickým. Oboje značení za přispění kraje **udržuje KČT**, minimální částka na údržbu pěšího a cyklistického značení, vč. obnovy značek, činí **480 tis. Kč ročně**.

Pardubický kraj **nevlastní aktuální digitální obraz cyklotras**. Na jaře bude takový podklad k dispozici od KČT, ovšem brzy zastará. Pro kraj není efektivní pro své potřeby takový obraz na svém území nákladně udržovat, pro veřejnost je stále k dispozici na internetových serverech ([www.cykloserver.cz](http://www.cykloserver.cz)). Trvale aktuální pasport bude potřeba, pokud bude údržba značení na krajských komunikacích předána SÚS.

Bude vhodné **lépe propojit trasy na česko-polské hranici** a **doplnit** (legalizovat) **hraniční přechody**, neboť cykloturistický potenciál česko-polského příhraničí není plně využit.

## 4.2 STAV DÁLKOVÝCH CYKLOTRAS

**Koridory nové sítě dálkových cyklotras byly stanoveny v letech 2010 – 2011 konsensem** národního cyklokoordinátora, krajů, KČT a aktérů, kteří se přihlásili k této diskusi. Podoba koridorů celé ČR je uvedena v příloze č.1, obraz ve výřezu přílehlé části republiky je zde:



Nyní dochází ke **zpřesňování tras těchto koridorů a k přeznačování/vyznačování** dálkových cyklotras v ČR.

Územím Pardubického kraje dle tohoto **návrhu koridorů** procházejí **tyto dálkové cyklotrasy** a jedna **EuroVelo** (některé názvy jsou pracovní a nejsou definitivně potvrzeny dotčenými regiony):

**Tabulka č. 1: Návrh koridorů dálkových cyklotras, spojek a EuroVelo dle republikové strategie**

číslo	název	komentář
č.1 EV 4	Pražská (pracovní)	<p>Praha – Kutná Hora – Hlinsko – Bystřice nad Pernštejnem – Tišnov - Brno</p> <p>Trasa zasahuje okraj kraje na JZ, vede přes Ronov nad Doubravou, Třeboň a Hlinsko a je v terénu značena jako trasa 1. V její linii současně vede mezinárodní trasa EV 4, která však v terénu není vyznačena. O definitivním vedení trasy č.1 (EV 4) proběhne diskuse mezi dotčenými kraji. Trasa nemá logo, k roli koordinátora se nově přihlásil V.Vecheta (Město Bystřice nad Pernštejnem).</p>
č.2	<p>Labská</p>	<p>Vrchlabí – Dvůr Králové n.L. – Jaroměř – Hradec Králové – Pardubice – Přelouč – Kolín – Poděbrady – Nymburk – Brandýs n.L. - Mělník – Litoměřice – Ústí n.L. – Děčín – Hřensko (dále do Německa)</p> <p>Trasa vede sz. částí kraje podél řeky Labe přes Opatovice n. L., Pardubice a Přelouč a je v terénu vyznačena. V plánu je dobudování dnes nevhodných úseků a následné přeložení trasy. Koordinátorem marketingových aktivit trasy je Nadace Partnerství, trasa má své logo a patří mezi první špičku připravených a propagovaných dálkových cyklotras v ČR.</p>

<p><b>č.14</b></p>	<p><b>Česká koruna (pracovní)</b></p>	<p><i>Hrádek n.N. (CZ/PL) - Liberec — Turnov – Jičín – Hradec Králové – Třebechovice p.Oreběm – Týniště n.Orl. - Kostelec nad Orlicí – Potštejn - Ústí nad Orlicí – Česká Třebová – Lanškroun – Zábřeh na Moravě/Leswnice(CZ/PL)</i></p> <p>Trasa prochází východní částí kraje od Sopotnice přes Ústí n.O. do České Třebové, Lanškrouna a Horních Heřmanic směrem na Štítý. Trasa č.14 propojuje marketingově silné stezky Labskou Eurovelo č.2 a Moravskou č.4. Trasa není v terénu vyznačena a nemá určeného koordinátora. Úsek, vedoucí přes destinaci Orlické hory a Podorlicko je podrobně rozpracován, co do potřebných investičních nákladů a značení v cyklokonceptu destinace z roku 2012. Nejužším místem je vedení trasy přes Sopotnici, kde je nutně navržena nová cyklostezka, která by trasu odvedla ze silnice I. třídy č.14. Trasa nemá logo ani svého koordinátora.</p>
<p><b>č.18</b></p>	<p><b>Orlické cyklo &amp; in-line království (pracovní)</b></p>	<p><i>Hlinsko – Skuteč – Vysoké Mýto - Choceň – Ústí nad Orlicí – Letohrad - Žamberk – České Petrovice/Kamienczyk (CZ/PL)</i></p> <p>Celá cyklotrasa vede územím Pardubického kraje, dnes je v terénu vyznačena, ale částečně v jiné linii, než je aktuální návrh koridorů dálkových cyklotras. Trasa bude přeložena do své nejatraktivnější a podstatné části, podle které by při souhlasu regionů mohla nést i název, a to jsou stezky Orlického cyklo &amp; in-line království (Choceň – Ústí n.O. – Letohrad). Pardubický kraj již zadal přeznačení této dálkové cyklotrasy. Na polské straně pokračuje v návrhu nadregionální polskou trasou ER-10, v Hlinsku se napojuje na dálkovou trasu č.1. Trasa nemá schválené logo ani koordinátora, pravděpodobně však tuto roli zastane svazek obcí Region Orlicko – Třebovsko. Trasa má ambici se dostat mezi první špičku připravených a propagovaných dálkových cyklotras v Česku.</p>
<p><b>č.22</b></p>	<p><b>Sudetská (pracovní)</b></p>	<p><i>Chrastava - Rokytnice n.J. – Vrchlabí - Trutnov - Hronov - Náchod - Olešnice v O.h. – Deštné v O.h. - České Petrovice – Mladkov - Králíky – Hanušovice</i></p> <p>Cyklotrasa kopíruje hranici Č-P a Č-N přes hraniční pásma hor. Souběžně s hranicí po polské straně vede nadregionální polská trasa ER-2. Jako č.22 je trasa vyznačena do Mladkova. Z Mladkova na východ má v terénu trasa dnes značení č.52 a bude třeba ji přeznačit. Trasa nemá logo ani svého koordinátora, je však možné, že bude oživena v souvislosti s vlajkovým projektem operačního programu česko - polské spolupráce.</p>
<p><b>č.24</b></p>	<p><b>Svitava</b></p>	<p><i>Česká Třebová – Svitavy – Letovice - Blansko</i></p> <p>Cyklotrasa vede značnou částí Pardubickým krajem z České Třebové na jih přes Svitavy na okraj kraje (Skrchov) a dále na Letovice. Trasa č.24 představuje spojkou mezi Východními Čechami (trasa č.14) a Jižní Moravou a Brnem (trasa č.5). Proběhla již 2 koordinační jednání ohledně trasování, přijat byl název Svitava a aktuálně JMK zadává logo. PK zadá příští rok vyznačení trasy na území kraje. Trasa nemá svého koordinátora. Trasa má ambici se dostat mezi první špičku připravených a propagovaných dálkových cyklotras v Česku.</p>
<p><b>Spojka</b></p>	<p><b>Spojka</b></p>	<p><i>Spojka Potštejn – Litice – Záchlumí- Žamberk</i></p>

14-18	Potštejn - Žamberk	Je logickým pokračování jízdy údolím Divoké Orlice ze směru od trasy č.14 a zkracuje cestu ze Žamberka - jedné z bran Orlických hor – na údolní systém stezek směrem na Hradec Králové. Představuje alternativu jízdy přírodním atraktivním terénem, když úsek trasy č.14 Potštejn – Ústí n.O. vede více urbanizovanou krajinou mimo údolí řeky
Spojka 18-2	Spojka Choceň – Hradec Kr.	Spojka Choceň – Újezd u Chocně – Horní Jelení – Veliny – Vysoké Chvojno  Představuje přírodní alternativu jízdy cykloturistů převážně v klidných lesích na písku z Chocně do Hradce Králové na Labskou stezku. Vede téměř souběžně se severněji položenou dálkovou cyklotrasou č.14, která umožňuje kvalitní in-line bruslení, nabízí více pamětihodností a disponuje výrazně lepším zázemím služeb, vede však více urbanizovaným územím, včetně částečného souběhu se silnicí I/14 (v úseku Třebechovice p.O. – Týniště n.O.).

V příloze č.3 (aktuální stav) jsou uvedeny jen dálkové cyklotrasy, které jsou v terénu vyznačeny, a to trasa č.1, 2 a trasa č.22 (od Mladkova jako 52). Trasy č.14 a 18, které nejsou vyznačeny, resp. trasa 18 bude teprve přeznačena, uvedeny nejsou.

Trasa **Eurovelo 4** prochází **Střední Evropou (Central Europe Route)** Roscoff – Kijev o délce 4 000 km a je jedinou trasou Eurovelo, která vede přes území kraje, byť jeho okrajem.

## DÍLČÍ SHRNUÍ

Kvalitně provedené a marketingově zvládnuté **dálkové cyklotrasy** představují dle zahraničních analýz **zdroj významných ekonomických příjmů**, celý produkt je v ČR v počátcích, k dispozici jsou skvělé vzory ze zahraničí. ČR se vydává prostřednictvím projektu Česko jede cestou SchweizMobil.

V Pardubickém kraji povede dle aktuálního plánu **6 dálkových cyklotras**, z nichž minimálně **tři mají ambici se zařadit do první vlny připravených** a jako národní produkt propagovaných cyklotras: trasa č. **2** (Labská), trasa č. **18** (Orlické cyklo&in-line království) a trasa č.**24** (Svitava).

V koordinaci s národním projektem **Česko jede** a s dotační příležitostí období 2014-2020 bude vhodné dobudovat síť dálkových cyklotras, projednat jejich vedení, názvy, loga a organizace marketingu s partnery na trase a plně využít tohoto potenciálu.

## 4.3 STAV CYKLOSTEZEK A IN-LINE STEZEK

K termínu zpracování analýzy Koncepce 11/2014 bylo na území Pardubického kraje zaznamenáno **46 cyklostezek (úseků cyklostezek) o celkové délce 116,4 km**. Jedná se o cyklostezky, vyznačené dopravními značkami s povoleným vjezdem pro pěší a cyklisty, případně dopravní obsluze vjezd povolen, případně s krátkými spojkami po jiných komunikacích (definice viz kapitola č. 2.3.2). Předpokládáme, že v souvislosti s jednáními v místech pověřených úřadů v průběhu ledna až února 2015 bude tento seznam i vhodnost



pro in-line bruslení (z hlediska údržby apod.) zpřesněn. Předmětem Koncepce není evidence cyklostezek a cyklistických pruhů uvnitř měst. Situace evidovaných cyklostezek je patrna z přílohy č.3, zde je jejich seznam:

**Tabulka č. 2: Seznam stávající cyklostezek v Pardubickém kraji**

Ozn.	Název	Délka (km)	Vhodnost pro in-line ANO/NE
1	Chvaletice - Chvaletice elektrárna	1,6	NE
2	Chvaletice - Chvaletice Hornická čtvrť	1,0	NE
3	Přelouč nadjezd silnice č. 333	0,6	NE
4	Bohdaneč - Živanice	2,3	ANO
5	Lázně Bohdaneč - Boudy	3,8	ANO
6	Pardubice Trnová - Lázně Bohdaneč	6,0	ANO
7	Brozany - Ráby	1,8	ANO
8	Pardubice Cihelna - Brozany	2,8	ANO
9	Sezemice - Choteč odb.	1,6	NE
10	Pardubice Bílé Předměstí - Sezemice	5,4	ANO
11	Svítkov - Srnojedy	1,4	NE
12	Pardubice - Pardubice Jesenčany	1,8	ANO
13	Pardubice Pardubičky - Nemošice	2,2	ANO
14	Pardubice Pardubičky - Černá za Bory	2,0	ANO
15	Černá za Bory - Mnětice	0,7	ANO
16	Chrudim - Medlešice	1,8	ANO
17	Chrudim - Slatinany	2,6	NE
18	Holice - Ostřetín	2,8	ANO
19	Borohrádek - Veliny	2,8	ANO
20	Choceň - Vysoké Mýto	4,8	NE
21	Ústí nad Orlicí - Choceň	17,6	ANO
22	Habřinka - Paseky	0,6	ANO
23	Ústí nad Orlicí - nová žst	0,4	ANO
24	Ústí nad Orlicí, Mendrik	0,5	ANO
25	Ústí nad Orlicí - Oldřichovice	0,3	ANO
26	Letohrad - Ústí nad Orlicí	13,4	ANO
27	Letohrad - Žamberk	5,0	NE
28	Žamberk - Líšnice	1,3	ANO
29	Králíky - Červená Voda	4,2	ANO
30	Litomyšl Nedošín - Tržek	1,2	ANO
31	Litomyšl Záhradí - Suchá	1,9	ANO
32	Dlouhá Třebová	0,9	ANO
33	Lhotka (Česká Třebová)	1,3	ANO
34	Lanškroun – Rudoltice v Čechách	2,0	NE
35	Lanškroun - Albrechtice	1,9	NE
36	Polička - K Přehradám	2,7	ANO
37	Polička - K Přehradám prodloužení	0,9	ANO
38	Svitavy - inline okruh	1,1	ANO
39	Hradec nad Svitavou - sever	1,8	NE
40	Hradec nad Svitavou - jih	1,7	NE
41	Moravská Třebová - Boršov	0,7	NE
42	Moravská Třebová - Knížecí louka	0,7	ANO

43	Moravská Třebová - ulice Jevíčská	0,4	NE
44	Březová nad Svitavou	2,2	ANO
45	Půlpecen - Rozhraní	0,5	NE
46	Hlinsko – Čertovina	1,4	ANO
47	Žamberk - Líšnice	1,3	ANO
48	Letohrad – Žamberk	5,0	NE
49	Králíky - Červená Voda	4,2	ANO
50	Ústí nad Orlicí - Česká Třebová I	0,9	ANO
51	Ústí nad Orlicí - Česká Třebová II	1,3	ANO
52	Litomyšl Nedošín - Tržek	1,3	NE
53	Litomyšl Záhradí – Suchá	1,9	NE
54	Lanškroun – Rudoltice	2,0	NE
55	Lanškroun – Albrechtice	1,9	NE
56	Svitavy – Javorník	1,7	ANO
57	Svitavy - inline okruh	1,2	ANO
58	Svitavy – Vendolí	1,3	NE
59	Polička - K přehradám I.	2,7	NE
60	Polička - K přehradám prodloužení	0,9	NE
61	Hradec nad Svitavou Sever	1,8	NE
62	Moravská Třebová - ulice Jevíčská	0,4	NE
63	Moravská Třebová - Knížecí louka	0,7	NE
64	Moravská Třebová – Boršov	0,7	NE
65	Hradec nad Svitavou Jih	1,8	NE
66	Březová nad Svitavou	0,7	ANO
67	Březová nad Svitavou I. b	0,3	ANO
68	Březová nad Svitavou II.	1,6	ANO
69	Půlpecen – Rozhraní	0,6	NE
70	Brožany – Ráby	0,3	ANO
71	Dašice – Kostěnice	1,0	ANO
72	Dříteč – cyklookruh	4,0	ANO
<b>CELKEM</b>		<b>141,9</b>	

**Vhodnost cyklostezek pro in-line bruslení** (také viz definice pojmů v kap. 2.3.2) byla stanovována kombinací více faktorů: kvalitní asfaltový povrch, šířka většinou více než 2,5 m, malý sklon, délka (případně v návaznosti více cyklostezek) alespoň 1 km, udržovaný povrch. V některých případech bylo přihlédnuto k praxi a také stezky, které přesně nevyhovují těmto parametrům, ale vyskytují se na nich velkou měrou bruslaři, byly označeny za vhodné pro in-line. Takto bylo z celkového počtu 72 stezek o délce 141,9 km označeno **43 stezek o délce 86,1 km (61 %)** jako **vhodných pro in-line bruslení**, 29 stezek o délce 55,8 km (39 %) bylo označeno jako nevhodných pro in-line bruslení.

Je však jisté, že mezi vlastní úrovní uvedených stezek z hlediska vhodnosti pro in-line bruslení je značný rozdíl. Mezi nejlepší terény patří úseky, které dohromady tvoří in-line stezku údolím Tiché Orlice **Choceň – Ústí n.Orl. – Letohrad**.

## DÍLČÍ SHRNU TÍ

V Pardubickém kraji je evidováno celkem **72 cyklostezek** (ve smyslu dopravní legislativy mimo intravilány měst a mimo cyklopruhů) o celkové kilometrácii **142 km**, z toho **43**

**cyklostezek** o souhrnné délce **86 km (61 %)** je vhodných, případně užívaných, pro **in-line bruslení**, i když ne vždy ideálně. In-line bruslení je totiž natolik populární, že jeho vyznavači bruslí téměř všude, kde se dá.

Přesto jsou trasy, kde **cyklostezky markantně chybějí**, jsou v různé fázi projektové přípravy a většinou je zdržuje agenda ve vypořádání vlastnických vztahů a zajištění zdrojů na jejich financování. Příklady dobré praxe hovoří o tom, že **správně situované a konstruované cyklostezky jsou nejlepšími a nejužívanějšími veřejnými investicemi vůbec** a proto je třeba tyto cyklostezky v území dobudovat.

Je třeba pečlivě zvážit, které z nich budou mít oblíbený statut **in-line stezek**, který vyžaduje vyšší náklady na údržbu, ale přináší značnou užitnou hodnotu pro veřejnost a při správném marketingu i podstatné ekonomické příjmy. Na území kraje se nachází **nejvyšší úroveň in-line stezek** v ČR na **Orlicko – Třebovsku**. Na tomto systému, v jeho propojení na další trasy (např. podél Loučné) je třeba stavět a blížit se evropské jedničce Flaemingu.

## 4.4 STAV MTB TRAS A BIKE RESORTŮ

V oblasti podmínek pro **terénní bikování** je na tom Pardubický kraj **obdobně jako většina ČR – nemá připravenu až na několik málo případů téměř žádnou oficiální nabídku**. Bikeři jezdí po cestách a pěších turistických trasách či ve volném terénu dle vlastní volby a tipy si mezi sebou ústně předávají. V okolí větších sídel pak bývají vyjety neoficiální tratě v lese, někdy i s amatérsky vyrobenými překážkami.

Oficiální nabídku pro bikování představují v Pardubickém kraji tyto různorodé **lokality** (situace viz příloha č.3):

### Toulovcovy Maštale – terénní stezky

<http://www.mastale.cz/cs/stranka/cyklistika-turistika>

Jedná se o dosti rozsáhlou lokalitu, ve které jsou speciálním značením proznačeny **vhodné přírodní MTB trasy** (viz definice dle kap. 2.3.3). Jedná se o rozsáhlou zalesněnou oblast pískovcových skal, přírodně nesmírně cenné a nádherné území statutu přírodní rezervace ve své centrální části. Je zde hustá síť vyznačených **obousměrných tras v celkové délce okolo 150 km na rozloze téměř 10 ha, po lesních cestách a místních účelových komunikacích**.

Správcem systému je **Sdružení obcí Toulovcovy Maštale** se sídlem v Proseči, které je také investorem a provozovatelem tří atraktivních rozhleden v území. V lokalitě je dobře rozvinut systém ubytovacích a stravovacích služeb a dalšího servisu pro cyklisty (půjčovna, opravna), fungují zde cyklobusy. Naleznete zde speciality jako je muzeum dýmek, planetární stezka, pískovcové sklepy, Nový zámek a další. Jedná se o vyhlášené terény pro bikování.



### **Dolní Morava – skalní trail**

<http://www.dolnimorava.cz/single-trails-dolni-morava/>

Areál Dolní Morava, stejně jako Peklák, je primárně vybudován jako lyžařský areál, avšak svoji nabídku rozšířil o velmi atraktivní letní aktivity. Jmenovaný areál je soukromou investicí vlastníka a provozovatele Wellness hotelu Vista a přilehlého sjezdového areálu.

První již zrealizovaná trasa je nazvaná "**Skalní trail**" a se svým profilem se řadí k enduro trailům, svojí šířkou je však přístupná všem bikerům a milovníkům jízdy na horském kole. Součástí trailu jsou dřevěné lávky, klopené zatáčky, terénní vlny apod. Spodní část trati začínající u horní stanice lanovky U Slona je uzpůsobena i pro nejmenší bikery od 10 let. Nahoru se pohodlně dostanete lanovkou a start je hned u horní stanice u horské chaty Slaměnka, kde funguje restaurace a občerstvení. Mezi znalci patří trasa mezi vysoce hodnocené MTB terény.

#### **Parametry trasy Skalní trail :**

délka trasy: 4 km  
počáteční a maximální nadmořská výška: 1099 m  
koncová a minimální nadmořská výška: 752 m  
klesání 449 m

Resort skýtá řadu **doprovodných adrenalinových i relaxačních aktivit** na úrovni, jako je adrenalinový park, bobová dráha, dětský fun park, půjčovna seg way, ale také wellness a veškerý servis (ubytování, stravování, půjčovna, instruktorské služby,..).

Na protější straně se nachází areál **Větrný vrch** se starším a dnes již nefunkčním singltraillem.



### Česká Třebová – freeride Peklák

[http://www.peklak.cz/?page\\_id=3068](http://www.peklak.cz/?page_id=3068)

Peclák je sjezdovka s lanovou dráhou, která v zimě funguje jako lyžařský areál, v létě poskytuje služby a nabídku **sjezdů na speciálních sjezdových kolech po upravených sjezdových tratích s překážkami** různé obtížnosti (free ride), které méně zkušení sjezdaři mohou objet. Trasy jsou ve třech stupních obtížnosti – modrá, červená a černá. Peclák je vybaven půjčovnou speciálních kol, instruktorskými službami a občerstvením. Jako doprovodnou atraktivitu můžete navštívit zdejší **lanový park** nebo sjíždět sjezdovku na **kárách**. Areál je dobře dostupný a vyhledávaný, se stálou rostoucí klientelou. Propracovaný je systém bonusů a slev, napojený na další sportovní a relaxační příležitosti ve městě. Připravuje se na zásadní rozšíření služeb v souvislosti s plánovaným projektem Orlicko – Třebovského bike resortu.



### **Chrudim – singltrek Podhůra**

<http://lesychrudim.cz/rekreacni-lesy-podhura/cyklopark-podhura/>

Singltrek Podhůra (cyklo park) je **1,7 km dlouhý okruh**. Byl otevřen na jaře 2014. Je to úzká přírodní stezka pro cyklisty, jednosměrná, určená především pro horská kola. Připraveno je rozšíření na trať o délce 10 km.

Singltrek je součástí komplexního projektu **rekreační lesy Podhůra**, který skýtá komplexní relaxační a sportovní vyžití. V nabídce je například lanový park, venkovní tělocvična, kryté ohniště, lesní stezka, nouzové nocoviště, rozhledna nebo lezecká stěna.

Investorem je město Chrudim, provozovatelem Městské lesy s.r.o.



### **Suchý vrch – Buková hora**

Jde o atraktivní lokalitu, pro kterou je Sdružením obcí Orlicko zpracována projektová dokumentace singltreků o rozsahu cca 20 km, a to ve fázi uzavření veřejnoprávní smlouvy. Investor hledá způsob financování realizace.

## **DÍLČÍ SHRNU TÍ**

Pardubický kraj dnes nabízí jen **4 lokality pro oficiální bikování** (jízdu na horských nebo specializovaných kolech). Tyto lokality jsou co do druhu naprosto odlišné. Přírodě nejbližší jsou terénní MTB trasy v Toulouvcových maštalích, hodně speciální disciplínu free ride nabízí Česká Třebová – Peklák (vázanou na lanovku). Na lanovku je také vázána nabídka skalního trailu na Dolní Moravě, který je však sjízdný pro širší spektrum uživatelů. Relaxační a sportovní areál Lesy Podhůra skýtají zatím jen krátký singltrek. Uvedené lokality jsou na počátku svého rozvoje, každá z nich chystá další etapy, vyprojektován je nový areál Suchý vrch – Buková hora.

MTB trasy a bike areály jsou dle příkladů dobré praxe z Anglie a prvních dvou areálů v ČR díky své unikátnosti a nevšednosti **významným potenciálem pro rozvoj cestovního ruchu a zdrojem ekonomických příjmů**. Členité části Pardubického kraje skýtají vhodné a navíc dobře dostupné terény pro využití této příležitosti, za kterou značnou měrou stojí navazující **podnikatelské investice** a zaměstnanost.

Na území Pardubického kraje se připravuje několik projektů, které mají ambici se zařadit mezi špičky v republice. Každý z nich je unikátní, má své specifikum a navzájem si nekonkurují. Představují velký potenciál pro rozvoj cestovního ruchu Pardubického kraje, který je třeba podpořit a využít.

## 5 SWOT ANALÝZA

SWOT analýza odpovídá na otázku: **Jaké jsou silné a slabé stránky a jaké příležitosti a hrozby pro rozvoj produktu cykloturistiky, in-line a bike produktu na území Pardubického kraje?**

### SILNÉ STRÁNKY

- vysoká pestrost Pardubického kraje, který zahrnuje jak horské, podhorské i rovinaté terény, z nichž každý je vhodný pro určitý typ cyklo, bike a in-line produktu
- hustá cestní síť v převážné části kraje, krásná příroda a dostatek zajímavostí a pamětihodností (rys celé ČR)
- historicky dobře založená, hustá a systematická síť cykloturistických tras
- výhodná poloha Pardubického kraje na hlavním železničním koridoru Praha – Pardubice - Česká Třebová - Brno
- existence jedné z in-line špiček ČR - Orlického cyklo & in-line království (cyklostezky údolím Tiché Orlice a Třebovky)
- relativně dobrá připravenost studií a projektových dokumentací pro nové cyklostezky, dálkové cyklotrasy a bike produkty
- dobrý základ pro rozvoj bike produktu ve 4 lokalitách: přírodní Toulouvcovy Maštale, Skalní trail Dolní Morava (s podnikatelským zázemím), Peklák Česká Třebová a Lesy Podhůra; připravované projekty pro pokračování
- minimálně 3 dálkové cyklotrasy (č.2, 18 a 24), za kterými stojí konkrétní subjekty a zájmy pro jejich prosazení a rozvoj
- propojení produktu dálkových cyklotras s další atraktivní nabídkou (rekreační plavba na Labi, vodáctví, hippoturistika)
- kvalitní lidské zdroje a organizace, které jsou schopnými nositeli rozvoje produktů
- existence Klubu českých turistů s místní sítí značkařů, kteří se umí velice efektivně starat o obnovu značení (rys celé ČR)
- existence oblastních a regionální destinační společnosti, které vykonávají základní propagaci stávajících produktů

### SLABÉ STRÁNKY

- horší dopravní dostupnost kraje po silnicích, chybí dálniční napojení
- obtížnost přípravy a realizace projektů, které téměř vždy vedou přes správní obvody a zájmy více obcí a více subjektů, naleznout shodu a společný model financování a organizace projektu
- nedostatečné a nekvalitní služby (s výjimkou některých lokalit)
- nedostatečný marketing stávajících produktů
- četná území s chráněným režimem ochrany přírody limitující možnosti pro budování infrastruktury
- lokálně neprůchodná krajina v důsledku období kolektivizace i současných zásahů do krajiny (Polabí)
- neudržitelný systém správy a údržby značení cyklotras
- chybějící monitoring počtu a spokojenosti cykloturistů, in-line bruslařů a bikerů na území kraje

### PŘÍLEŽITOSTI

- finanční zdroje nového programovacího období

- lidské síly a finanční zdroje soukromých subjektů, zejména pro budování některých lokalit bike areálů
- využití nadšení lidských zdrojů regionu, bikerských a in-line komunit
- spolupráce s Polskem a národními organizacemi, které jsou zkušenými lídry produktů
- příprava společné koncepce cyklo, in-line a bike produktů v česko – polském příhraničí (vlajkový nebo individuální projekt) s vizí propojení infrastruktury, značení a marketingu a využití potenciálu polských návštěvníků
- využití příkladů dobré praxe a know-how dobře fungujících produktů u nás i v zahraničí s možností vybrat ty nejlepší modely
- dobudování, vyznačení a marketing životaschopných dálkových cyklotras na území kraje ve spolupráci s dalšími subjekty na trasách a v koordinaci s Česko jede, Asociací měst pro cyklisty a Nadací Partnerství
- optimalizace cykloturistické sítě a nastavení efektivních pravidel její údržby, vč. dálkových cyklotras
- realizace/legalizace dalších hraničních přechodů pro pěší a cyklisty, zvýšení prostupnosti hranice a navázání našich cyklotras a dálkových tras na polské
- zdokonalení infrastruktury a marketingu české špičky in-line produktu Orlického cyklo & in-line království a dobudování systému podél Loučné povýšení na evropský produkt
- vybudování nových cyklostezek v trasách, kde je pro to jasný důvod dopravní a rekreační
- upřesnění, úprava, údržba a propagace cyklostezek vhodných k nabídce jako in-line produkt, kvalitní a bezbarierové napojení a průjezdy stezek přes intravilány
- rozšíření stávajících bike areálů, vybudování nových bike resortů (Orlicko – Třebovský bike resort, Buková hora – Suchý vrch) a případně dalších ve vhodných terénech jiných částí kraje (Železné hory)
- zlepšení vybavení frekventovaných tras mobiliářem
- možnost řízeného vyvlastnění pozemku při byť zdlouhavém procesu zanesení veřejně prospěšných staveb do územních plánů
- využití nově opravených cest v rámci komplexních pozemkových úprav aj. pro optimalizaci cyklotras
- využití projektové připravenosti nové infrastruktury pro produkty
- rozvoj služeb, nové ekonomické příjmy a zaměstnanost při realizaci nových produktů (ubytování, stravování, prodej, servis, pořádání akcí, instruktáží, průvodcovské a přepravní služby, služby agentur a cestovních kanceláří,..)
- nastavení skutečně účinného a moderního marketingu produktů s prvky motivačního systému a s vhodnou dělbou činností a kompetencí mezi oblastní a regionální destinační management, privátní sféru a národní organizace a projekty, a to specifický model pro dálkové cyklotrasy, in-line produkt a bike produkt
- využití propagace produktů národními portály a aktivitami (Česko jede, Eurovelo, Kudy z nudy,..)

## HROZBY

- neochota vlastníků, správců a dotčených subjektů souhlasit s novou infrastrukturou pro cyklo, bike a in-line produkty
- vysoké náklady na vynětí ze ZPF v běžném režimu, extrémně vysoké v územích s chráněným režimem přírody
- nedostatek veřejných finančních prostředků do rozvoje infrastruktury a cyklo, bike a in-line produktů ve světle priorit krajské a místní samosprávy



- problematická udržitelnost produktů v provozní fázi, zejména infrastruktury, vyžadující veřejné zdroje (provozní mandatorní výdaje)
- psychické i technické bariéry při změnách – optimalizaci sítě cyklotras a přeznačení dálkových cyklotras

## 6 VIZE, CÍLE, PRIORITY A OPATŘENÍ

### 6.1 VIZE

Pardubický kraj bude v roce 2025 patřit mezi nejvyspělejší cyklodestinace České republiky díky atraktivním dálkovým i místním cyklotrasám, unikátním podmínkám pro in-line bruslení a dále díky špičkovým bike resortům. Pardubický kraj bude vynikat v komplexnosti marketingu a služeb těchto produktů a v nabídce zajímavé příhraniční česko – polské oblasti. Cyklostezky a další infrastruktura budou vybudovány velmi efektivně při respektování zájmů ochrany přírody a krajiny, jak pro rekreační, tak pro cyklo dopravní účely a budou mít nastavený optimální režim provozu a údržby. Cykloprodukty se zapojením atraktivit a služeb se stanou výrazným příspěvkem pro ekonomiku, příjmy a zaměstnanost v Pardubickém kraji.

### 6.2 STRATEGICKÉ CÍLE A PRIORITY

1. Dobudovat v koordinaci s ostatními regiony a nadnárodními organizacemi infrastrukturu dálkových cyklotras (koridorů) na území kraje.
2. Dobudovat cyklotrasy, cyklostezky a in-line stezky s cyklo dopravním, sportovním nebo rekreačním účelem, vytvořit alespoň jeden in-line produkt národního významu
3. Vybudovat bike resorty, z nichž minimálně jeden bude atraktivitou tras, zázemím, službami a marketingem patřit mezi špičku v České republice, udržet a vytvořit další MTB trasy a související atraktivitu ve vhodných lokalitách kraje.
4. Optimalizovat síť cyklotras Pardubického kraje včetně dořešení návazností na sousední kraje a Polsko
5. Vytvořit kvalitní marketing všech cyklo a in-line produktů, podpořit kvalitní služby a rozvoj lidských zdrojů pro cykloprodukty.
6. Nastavit dlouhodobý efektivní systém investování, údržby a provozu cyklostezek, in-line stezek, cyklotras a bike resortů.

### 6.3 STRATEGICKÉ CÍLE, PRIORITY A OPATŘENÍ

#### Strategický cíl a priorita č.1:

**Dobudovat v koordinaci s ostatními regiony a nadnárodními organizacemi infrastrukturu dálkových cyklotras (koridorů) na území kraje**

#### **Opatření:**

- 1.1 V koordinaci s ostatními regiony nalézt leadery jednotlivých dálkových cyklotras vedoucích přes území kraje, vytvořit loga a shodnout se na názvech těchto tras

- 1.2 Dobudovat infrastrukturu pro dálkové cyklotrasy, jejich spojky a přivaděče, zejména chybějící úseky cyklostezek, rekonstruovat potřebné úseky
- 1.3 Dobudovat podle jednotné národní metodiky doplňkovou infrastrukturu a značení dálkových cyklotras
- 1.4 Vytvořit monitorovací systém dálkových cyklotras

#### **Strategický cíl a priorita č.2:**

**Dobudovat cyklotrasy, cyklostezky a in-line stezky s cyklodopravním, sportovním nebo rekreačním účelem, vytvořit alespoň jeden in-line produkt národního významu.**

##### **Opatření:**

- 2.1 Dobudovat cyklostezky pro cyklodopravní, volnočasové, sportovní a rekreační účely v krajině i v příměstských oblastech
- 2.2 Dobudovat infrastrukturu pro in-line produkt národního významu

#### **Strategický cíl a priorita č.3:**

**Vybudovat bike resorty, z nichž minimálně jeden bude atraktivitou tras, zázemím, službami a marketingem patřit mezi špičku v České republice, udržet a vytvořit další MTB trasy a související atraktivity ve vhodných lokalitách kraje**

##### **Opatření:**

- 3.1 Vybudovat komplexní infrastrukturu pro bike resorty, z nichž minimálně jeden bude svým rozsahem, kvalitou a zázemím služeb patřit mezi špičku v České republice
- 3.2 Rozvíjet a budovat příměstské bike areály a související aktivity
- 3.3 Udržet stávající MTB trasy v souladu s metodikou ČEMBA vytvářet další trasy; využít potenciálu česko-polského příhraničí

#### **Strategický cíl a priorita č.4:**

**Optimalizovat síť cyklotras Pardubického kraje včetně dořešení návazností na sousední kraje a Polsko, nastavit dlouhodobý efektivní systém údržby a provozu cyklostezek a cyklotras.**

##### **Opatření:**

- 4.1 Optimalizovat síť cyklotras
- 4.2 Zvýšit prostupnost hranice pro pěší a cyklisty a propojit české a polské cyklotrasy na hranici

#### **Strategický cíl a priorita č.5:**

**Vytvořit kvalitní marketing všech cyklo a in-line produktů, podpořit kvalitní služby a rozvoj lidských zdrojů pro cykloprodukty.**

##### **Opatření:**

- 5.1 Nastavení systému marketingu, rozdělení rolí a kompetencí
- 5.2 V koordinaci s národními organizacemi (Asociace měst pro cyklisty, Nadace Partnerství, Czechtourism) vytvořit komplexní marketingový produkt dálkových cyklotras
- 5.3 Podpora tvorby marketingu cyklo, in-line a MTB produktů
- 5.4 Podpora cyklo, in-line a bike sportovních aktivit a akcí

### **Strategický cíl a priorita č.6:**

**Nastavit dlouhodobý efektivní systém investování, údržby a provozu cyklostezek, in-line stezek, cyklotras a bike resortů.**

#### **Opatření:**

6.1 Zavedení organizačního a finančního systému údržby a provozu cyklostezek, in-line stezek, cyklotras a bike resortů

## **7 NÁVRH INFRASTRUKTURY**

### **7.1 POSTUP ZPRACOVÁNÍ NÁVRHU INFRASTRUKTURY**

Zpracovatel studie spolu s expertním týmem zvolil postup sběru všech informací k infrastruktuře a cyklo a in-line produktům ze všech regionů Pardubického kraje. Uspořádal hnízdotivě celkem 5 seminářů na území kraje a oslovil všechny obce, svazky obcí a místní akční skupiny (MAS) k účasti a ke sdělování jejich záměrů a projektů. Osloveno tak bylo všech **451 obcí, 31 svazků obcí a 13 MAS** na území Pardubického kraje. Posléze byly osloveny také některé projekční firmy a subjekty mimo Pardubický kraj, které však na cyklostezkách a cyklotrasách Pardubického kraje participují. Co se týká bike areálů, osloveny byly i soukromé subjekty zainteresované v této věci.

**Tabulka č.3: Přehled míst a termínů projednání v regionech**

<i>Území správních obvodů pověřených úřadů</i>	<i>Místo jednání</i>	<i>Datum</i>
Ústí nad Orlicí, Česká Třebová, Vysoké Mýto	Ústí nad Orlicí	27.1.2015
Žamberk, Králíky, Lanškroun	Žamberk	29.1.2015
Pardubice, Holice	Pardubice	3.2.2015
Svitavy, Litomyšl, Moravská Třebová, Polička	Svitavy	10.2.2015
Chrudim, Hlinsko	Chrudim	17.2.2015

Dokumentace projednání s regiony je uvedena v příloze č.8: pozvánka, komentář k průběhu jednání, presenční listiny, záznam námětů z regionů, vznesených na jednáních či doručených zpracovateli jinou cestou – většinou e-mailem.

## 7.2 DÁLKOVÉ CYKLOTRASY

### 7.2.1 DÁLKOVÉ CYKLOTRASY – CELKOVÉ POJETÍ

#### Dálkové cyklotrasy

**Dálkové cyklotrasy** slouží k dálkovým vícedenním cestám putujících cykloturistů, kteří vezou nezbytné vybavení s sebou a chtějí poznat krajinu a její zvláštnosti a pamětihodnosti. Stejně tak představují trasy páteř jakési „dálniční“ cyklo dopravní sítě cyklistů, kteří využívají trasy k běžné dopravě do práce, škol, za službami apod. Z hlediska obou těchto funkcí je navrženo **optimální trasování, úpravy a budování infrastruktury** pro dálkové cyklotrasy za účelem zajistit:

- o **vysoký komfort jízdy** (mimo provoz motorových vozidel, menší převýšení, kvalitní povrch apod.)
- o **vedení trasy atraktivním prostředím** (pěkná krajina a současně zajímavosti, pamětihodnosti a zázemí služeb na trase).

#### **Značení**

Každá dálková cyklotrasa má své přidělené jedno nebo dvoumístné číslo (ne všechny takto značené trasy patří do dálkové sítě), toto značení však ve většině případů dnes není v terénu instalováno a je třeba jej zrealizovat a podle toho upravit i značení navazující lokální sítě cyklotras. Vyznačení a přeznačení je třeba provést v souladu s **národní metodikou značení dálkových cyklotras** (vydala Nadace Partnerství, 2013). Vyznačení je ideální provést již nad sjednaným názvem a logem trasy. Značení musí být provedeno profesionálně, tj. s centrální registrací správce KČT, je třeba připravit projekt přeznačení jak **dálkové, tak přilehlé sítě lokálních cyklotras**, aby síť dobře navazovala a byla propojená. Projekt je třeba **projednat s vlastníky a místně příslušnými dopravními inspektoráty** a případně jej podle jejich požadavků upravit a teprve následně projekt zrealizovat a trasy vyznačit.

#### **Marketing**

Pro naplnění a efektivitu funkce dálkové cykloturistiky jsou nezbytné kvalitní služby a kvalitní marketing. Každá trasa by měla mít svůj jasný název, logo a svého marketingového leadera, který se o její marketing systematicky stará. Službám a marketingu je věnována kapitola 9. V této kapitole jsou uvedeny konkrétní poznámky ke stavu marketingu jednotlivých dálkových cyklotras.

#### Spojky dálkových cyklotras, regionální přivaděče

Kromě **dálkových cyklotras**, které vyplývají z celorepublikově projednané sítě z roku 2012 (viz příloha č.1 - analýza), řadíme v regionu Pardubického kraje do této nadregionální sítě ještě další dva úzce související typy tras:

- **spojky dálkových cyklotras** (regionálně významné spojky mezi dálkovými cyklotrasami)
- **regionální přivaděče** (logické příjezdové trasy na dálkové cyklotrasy z významných míst a regionů).

Obdobně jako dálkové cyklotrasy i spojky a přivaděče mají kromě cykloturistického významu účel cyklo dopravní pro místní obyvatele.

**Značení a marketing spojek a přivaděčů.** Spojky a přivaděče nebudou mít dvoumístné značení jako dálkové cyklotrasy, ani nepřepokládáme (ale nevylučujeme), že by měly své logo. Předpokládáme, že budou propagovány v souvislosti s dálkovými cyklotrasami, které spojují, nebo na které přivadějí. Pro zvýraznění jejich významu je možné v terénu v rámci přeznačení sítě použít trojmístné číselné označení.

### **Celková situace sítě dálkových cyklotras, spojek a přivaděčů na území Pardubického kraje**

Na území Pardubického kraje dle aktuálního návrhu sítě dálkových cyklotras České republiky vede celkem **7 dálkových cyklotras a 1 trasa EuroVelo**. Je to celá trasa č.18, podstatná část trasy č.24 Svitava, trasa č.14, podél hranice trasa č.22, podél Labe trasa č.2 Labská, jihozápadním okrajem trasa č.1 a Eurovelo 4 (Central Europe) a dále začátek trasy č.16. Trasy jsou dnes v terénu vyznačeny jen částečně a někdy v odchylných koridorech od návrhu Koncepce a bez loga. Informace o dálkových cyklotrasách Pardubického kraje je uvedena v kapitole 4.2 analýzy Koncepce. Přehledná síť je uvedena v příloze č. 1. V příloze č. 5 je uveden konkrétní návrh výhledového vedení dálkových cyklotras, včetně spojek dálkových cyklotras a regionálních přivaděčů. V kapitole 7.2.2 uvádíme jejich bližší popis, včetně navrhovaných investic a oprav/rekonstrukcí.

## **7.2.2 SPECIFIKACE VÝHLEDOVÉHO ŘEŠENÍ DÁLKOVÝCH CYKLOTRAS, SPOJEK A PŘIVADĚČŮ**

### **DÁLKOVÉ CYKLOTRASY**

#### **Dálková cyklotrasa č.1**

K pojetí dálkové cyklotrasy č.1 a Eurovelo 4, které probíhají téměř ve stejném koridoru, vyvolal zpracovatel studie jednání 4.12.2014 za široké účasti všech aktérů na trase (dokumentace jednání je uvedena v příloze č. 9).

#### **Stav a plán investic do infrastruktury:**

Na území Pardubického kraje je dnes trasa č.1 vyznačena, vede přes Ronov nad Doubravou, Třemošnici, okolo Sečské přehrady, přes Horní Bradlo, Trhovou Kamenici (zde několikrát přechází do kraje Vysočina a zpět do Pardubického kraje), dále vede do Hlinska, do Seče a za Vortovou před Herálcem opouští hranici kraje. Trasa je na území Pardubického kraje ustálená, vedena atraktivním územím, mimo frekventované silnice, uspokojivě, není důvod ji měnit.

#### **Stav a plán značení:**

Dle aktuálního názoru nebude trasa přeložena a nebude třeba ji přeznačit. Po sjednocení loga a názvu bude ke značení doplněno logo.

#### **K marketingu:**

Na jednání 4.12.2014 bylo dohodnuto, že roli marketingového leadera nad trasou na sebe vezme Vysočina, a to zástupce Bystřice nad Pernštejnem ve spolupráci s cyklokoordinátorem Kraje Vysočina. Ostatní regiony s tím projevily souhlas.

**Název :** nad názvem proběhla obsáhlá diskuse, která není ukončena. Mezi většinový názor patří název Česko – slovenská, neboť se uvažuje s prodloužením trasy do Bratislavy. Dokončení diskuse nad názvem a pořízení loga bude věcí následující činnosti marketingového leadera.

#### **Eurovelo č.4 Central Europe**

Na území Pardubického kraje není vyznačena. Její trasování bude výsledkem konsensu aktérů jednání 4.12.2014 v Bystřici nad Pernštejnem. Na jednání se objevily různé názory na shodu tras EV č.4 a tras č.1:

- a) synergie, efektivita a ekonomika vést dálkovou cyklotrasu č.1 a EV č.4 v jedné linii (společné značení, údržba, prolínkováná propagace)
- b) vést trasy odděleně, neboť záměrem dálkových cyklotras ČR je zdržet uživatele v krajině a jeho krásách, zatímco záměrem EuroVelo tras je projet rychleji a efektivně značně dlouhé evropské trasy.

Dle posledního vyjádření cyklokoordinátora kraje Vysočina, vyplývajícího z následujících jednání, bude trasa EV č.4 od Hlinska vedena odlišně od trasy č.1, a to více na jih na Studnici ve směru na Vojnův Městec, souběžně s linií dílkové cyklotrasy č.16.

#### **Dálková cyklotrasa č.2 Labská**

##### **Stav a plán investic do infrastruktury:**

Pro konečné řešení dálkové cyklotrasy č.2 je na území Pardubického kraje třeba dobudovat kromě dnes již provozovaného úseku Ráby - Pardubice všechny ostatní úseky. Pro přehled uvádíme současný stav dálkové cyklotrasy č. 2 „Labská“ až od Hradce Králové:

##### **a) Hradec Králové - Pardubice**

Hradec Králové – Vysoká nad Labem

vydáno ÚR, pracuje se na DSP

Vysoká n. Lab. – Opatovice n. Lab. – Dřítěč

je v pozemkové přípravě + DÚR

Dřítěč – Němčice

vydáno ÚR

Němčice – Kunětice

před vydáním ÚR

Kunětice (dvě varianty)

vlastnický problém

Ráby – Brozany – Pardubice (koupaliště)

hotovo, v provozu

##### **b) Pardubice – Týnec nad Labem**

Pardubice – Kojice (Týnec n. Lab.), 7 úseků

studie proveditelnosti

Stav jednotlivých úseků je technicky a někdy i nákladově popsán v příslušných dokumentacích.

##### **Stav a plán značení:**

Dálková cyklotrasa č.2 je dnes vyznačena po nevyhovujících komunikacích. Bude přeložena do linií nových cyklostezek, z nichž některé jsou reálně připravené.

##### **K marketingu:**

Trasa č.2 Labská má svého marketingového leadera, Nadaci Partnerství o.p.s., který provozuje webové stránky trasy a má ustálený název a logo. Po té, co se dobudují chybějící úseky, bude trasa plně marketingově nabízena.

#### **Dálková cyklotrasa č.14**

##### **Stav a plán investic do infrastruktury:**

Trasa č.14 vede z trojzemí Česko – Polsko – Německo přes celé Čechy na Moravu. Na území Pardubického kraje trasa vstupuje na území kraje za Potštejnem a vede přes Sopotnici – Libchavy – Ústí nad Orlicí – Českou Třebovou – Rybník – Třebovici – a

Lanškroun směrem do Zábřehu na Moravě. Vedení trasy má několik kritických míst, která je třeba dobudovat, aby ji bylo možné zprovoznit:

- Sopotnice (dva úseky nových cyklostezek, které vyvedou cyklisty ze silnice 1.třídy č.14)
- Česká Třebová – Rybník (nová cyklostezka, která vyvede cyklisty ze silnice 1.tř. č.14)
- Cyklostezky v meandru řeky v Rybníku (pro překonání výrazného převýšení v obci Rybník)
- Třebovice (společný chodník pro pěší a cyklisty)
- Třebovice – Rudoltice (nová cyklostezka v linii drážního tělesa)
- rekonstrukce rozbité cesty ve dvou úsecích mezi Žichlínkem a Krasíkovem

#### **Stav a plán značení:**

Trasa č.14 dnes není v terénu vůbec vyznačena, její trasa vede po několika vícečíselně označených různorodých trasách. Trasu č.14 bude možné vyznačit, až se dořeší chybějící úseky.

#### **K marketingu:**

Trasa 14 nemá svého marketingového leadera, ani prodiskutovaný název a logo. Mezi náměty zní název Česká koruna. Trasa patří mezi jednu z nejméně technicky i marketingově připravených.

### **Dálková cyklotrasa č.16**

#### **Stav a plán investic do infrastruktury:**

Trasa č.16 vede z Hlinska směrem na jih na Vysočinu na Přibyslav, Jihlavu a Telč do Slavonic k rakousko - české hranici. Na území kraje vede trasa po silnici 3. třídy a nevyžaduje žádnou investici.

#### **Stav a plán značení:**

Trasa č.16 je v terénu vyznačena. Pokud bude přijata myšlenka jejího připojení k trase č. 18, bude přeznačena.

#### **K marketingu:**

Trasa č.16 nemá své logo, ani svůj název a marketingového leadera. Pokud se připojí k trase č.18, ponese konsensuálně projednaný název, logo a marketingového leadera.

### **Dálková cyklotrasa č.18**

#### **Stav a plán investic do infrastruktury:**

Celá trasa vede celá na území Pardubického kraje, v linii Hlinsko – Skuteč – Vysoké Mýto – Choceň - Ústí nad Orlicí – Letohrad - Žamberk – České Petrovice/Kamienczyk (CZ/PL). Záměrem je úsek z Chocně do Letohradu připravit jako kvalitní in-line produkt. Z toho důvodu je navrženo:

- Perná – Brandýs (vybudování nového úseku cyklostezky v oblasti Perné, kde je dnes trasa vedena po úzké a rozbité komunikaci 3.třídy.
- průjezd městem Letohrad (zajištění bezpečného a bezbariérového průjezdu městem)
- úsek cyklostezky po nové protipovodňové hrázi v Žamberku (využití plánované investice Povodí Labe pro kvalitní vedení in-line stezky po hrázi podél řeky).

K dálkové cyklotrase č.18 patří regionální přivaděč Valdštejn – Šusek (viz dále).



### **Stav a plán značení:**

Trasa č.18 bude v roce 2015 na objednávku Pardubického kraje přeznačena z původní linie Choceň – České Libchavy Žamberk do linie cyklostezek Choceň Ustí nad Orlicí – Letohrad – Žamberk. Použito bude pouze číselné označení, neboť nebude ještě k dispozici logo a název trasy.

### **K marketingu:**

Trasa nemá svůj projednaný název ani logo. Z projednání v regionech vyloučily tyto skutečnosti:

- na jednání v Žamberku byl souhlas s názvem, jehož základem by byl název Orlické cyklo&in-line království po jeho marketingové optimalizaci (zkrácení)
- na jednání v Hlinsku s tímto názvem místní aktéři nesouhlasili a navrhli, aby byla dálková cyklotrasa č.16 z Hlinska do Slavonic spojena v jednu dálkovou cyklotrasu č.18 s případným názvem Česko – polská (tento název však současně patří mezi možné názvy trasy 22).

Na obou jednáních byl za případného leadera akceptován svazek obcí Region Orlicko – Třebovsko. Pokud by se však trasa spojovala s č. 16, bylo by třeba znovu tuto otázku otevřít.

### **Dálková cyklotrasa č.22**

#### **Stav a plán investic do infrastruktury:**

Cyklotrasa kopíruje hranici Č–N a Č–P přes hraniční pásma hor z Chrastavy přes Rokytnici nad Jizerou, Vrchlabí, Trutnov, Hronov, Náchod, Olešnici v O.h., Deštné v O.h. do Českých Petrovic, Mladkova, Králík a Hanušovic. Trasa je převážně vedena po málo frekventovaných komunikacích 3. třídy a vzhledem k výškovým převýšením a požadavkům na komfort dálkových tras není vhodné trasu vyvádět na extrémnější horské cesty. Úsek z Mladkova do Králík bude výhledově po vybudování cyklostezky údolím Tiché Orlice (Letohrad – Jablonné n.O. – Králíky) veden po této cyklostezce.

### **Stav a plán značení:**

Trasa je v terénu vyznačena číslem 22 (bez loga), z Mladkova na východ do Hanušovic má v terénu trasa dnes značení č.52 a bude třeba ji přeznačit.

### **K marketingu:**

Trasa nemá logo ani svého marketingového leadera, je však možné, že bude oživena v souvislosti s vlajkovým projektem operačního programu česko - polské spolupráce. Na jednání v Žamberku byla otevřena diskuse k názvu trasy. Původně navrhovaný název Sudetská nebyl přijat. Tipovány byly možné názvy jako Hraniční nebo Česko – polská, jejich přijetí by však vyžadovalo širší projednání s regiony na trase.

### **Dálková cyklotrasa č.24 Svitava**

#### **Stav a plán investic do infrastruktury:**

Cyklotrasa vede značnou částí Pardubickým krajem z České Třebové na jih přes Svitavy na okraj kraje (Skrchov) a dále na Letovice a Blansko. Na území Pardubického kraje byly v letech 2013 – 2014 provedeny nové úseky cyklostezek, které vyřešily slabá místa na trase. Jihomoravský kraj intenzivně řeší úzké místo Skrchov – Letovice.

K dálkové cyklotrase č.24 patří regionální přivaděče Svitavy – Moravská Třebová, Svitavy – Litomyšl a Svitavy – Polička (viz dále).

### **Stav a plán značení:**

Na posledním koordinačním jednání dotčených subjektů z obou krajů Pardubického i Jihomoravského bylo dohodnuto, že s ohledem na skutečnost, že na území Pardubického kraje je cyklotrasa infrastrukturně připravena, bude trasa vyznačena v roce 2015 a začne být marketingově nabízena. Po dokončení jižní části do Blanska bude tato část připojena.

### **K marketingu:**

Název trasy je již druhým rokem dotčenými regiony konsensuálně odsouhlasen - Svitava. Na základě jednání ve Svitavách a následující konsultace s Jihomoravským krajem bylo za marketingového leadera dálkové cyklotrasy 24 přijato Město Svitavy se zázemím svého Informačního centra. V současné době probíhá soutěž na výběr loga trasy (organizuje Jihomoravský kraj, proběhne společný výběr). Nové logo bude použito již k vyznačení trasy č.24.

## **SPOJKY DÁLKOVÝCH CYKLOTRAS**

Spojky dálkových cyklotras považujeme za součást nadregionální sítě dálkových cyklotras. Na území Pardubického kraje navrhujeme následující spojky:

### **Spojka mezi trasami 1 a 2 Valy - Seč**

Spojka Valy – Choltice – Heřmanův Městec – Vápenný Podol - Seč propojuje severojižním směrem dálkovou cyklotrasu č.1 a č.2 Labskou. Jedná se o logické propojení, byť s vyšší obtížností co se týká vertikálního profilu trasy, zejména v jižní části území.

Spojka je ve stádiu idey, kdy není zpracován ani záměr či jiný stupeň projektové dokumentace. V Koncepci je zatím celé trasy o délce 25,3 km zahrnuta odhadovanou délkou nových konstrukcí cyklostezky 12 km a trasováním po stávajících komunikacích v délce 13,3 km.

### **Spojka mezi trasami 14 a 18 Poštejnsko – Žamberk**

Spojka Poštejnsko – Litice – Záchlumí - Žamberk je logickým pokračováním jízdy údolím Divoké Orlice ze směru od trasy č.14 a zkracuje cestu do Žamberka (na trasu 18) – do jedné z bran Orlických hor. Spojuje podhůří s rovinatými stezkami hradecka. Představuje alternativu jízdy přírodním atraktivním terénem, když úsek trasy č.14 Poštejnsko – Ústí n.O. (křižovatka tras 14 a 18) vede více urbanizovanou krajinou mimo údolí řeky.

V úseku Poštejnsko – Litice je třeba zrealizovat rekonstrukci stávající cesty podél Divoké Orlice, která je dnes obtížně sjízdná a ideálně zbudovat i novou lávku v pověstné trampské osadě Kamarád v Liticích. Tradiční a dnes zničená lávka představuje velmi významné propojení této turisticky atraktivní lokality se zříceninou hradu a tzv. Litickým říčním obloukem. Pro oboje je zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí a vydáno územní rozhodnutí.

### **Spojka mezi trasami 18 a 2 Choceň – Hradec Králové**

Spojka Choceň – Újezd u Chocně – Horní Jelení – Veliny – Vysoké Chvojno představuje přírodní alternativu jízdy cykloturistů převážně v klidných lesích na písku z Chocně do Hradce Králové na Labskou stezku č.2. Vede téměř souběžně se severněji položenou dálkovou cyklotrasou č.14, která umožňuje in-line bruslení, nabízí více pamětihodností a disponuje výrazně lepším zázemím služeb, vede však více urbanizovaným územím, včetně částečného souběhu se silnicí I/14.

## **REGIONÁLNÍ PŘIVADĚČE**

### **Přivaděč k cyklotrase č.18 Valdštejn - Šušek**

Přivaděč na dálkovou cyklotrasu č.18 od Písečné, Žampachu a Žamberka.

Je potřeba vybudovat novou cyklostezku o délce 1,3 km, která propojí široké území a podstatně zvýší cykloturistickou prostupnost územím.

### **Regionální přivaděče k cyklotrase č.24 Svitava**

K dálkové cyklotrase č.24 patří tyto regionální přivaděče:

- **Svitavy – Moravská Třebová**
- **Svitavy – Litomyšl**
- **Svitavy – Polička.**

Tyto přivaděče o celkové délce **61,2 km** jsou převážně vedeny po stávajících cyklotrasách. Některé úseky vyžadují investice do nových úseků cyklostezek (celkem 11,1 km).

## **7.2.3 SPECIFIKACE NÁKLADŮ NA VYBUDOVÁNÍ DÁLKOVÝCH CYKLOTRAS, SPOJEK A PŘIVADĚČŮ**

### **Náklady na investice, opravy a rekonstrukce**

V této kapitole jsou uvedeny náklady na investice, související s výhledovým vybudováním sítě dálkových cyklotras. Jedná se o náklady na zbudování nových cyklostezek a do oprav/rekonstrukcí stávajících cest, po kterých vedou dálkové cyklotrasy, spojky a přivaděče. Nové cyklostezky jsou rovněž zahrnuty v kapitole č.7.3 s poznámkou, že jsou součástí dálkové sítě cyklotras.

**Náklady na nové konstrukce cyklostezek**, po kterých vedou ve výhledovém řešení dálkové cyklotrasy dle této Koncepce, se míní **pouze realizační náklady na stavbu bez DPH**, bez doprovodných objektů (zdi, lávky, inženýrské sítě), dále bez projekčních a inženýrských prací a bez nákladů na vynětí ze ZPF, PUPFL a bez nákladů na výkupy pozemků, nájmy a podobné související vedlejší náklady. Jednotková cena na prosté stavební náklady vychází ze zveřejněné informace na webových stránkách SFDI ([www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklo-balicek](http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklo-balicek)) a je stanovena váženým průměrem z velkého množství již realizovaných cyklostezek, spolufinancovaných SFDI za několik let. Tato jednotková cena činí pro cyklostezku s asfaltovým povrchem 1900 (rovina) až 2185 (hory) Kč/m<sup>2</sup>, nebo-li při uvažované šířce včetně krajnic 3,0 m je to 5.700 až 6.550 Kč/km délky, průměrně **6.125 Kč/km délky**. Vzhledem k náročnosti projekční přípravy a inženýringu (viz níže) a vzhledem ke značným nákladům na vynětí ze ZPF a výkupy pozemků a případnou terénní náročnost některých lokalit (velké množství lávek apod.) může tak být **reálný náklad na výstavbu až dvojnásobný**.

**Náklady na opravu a rekonstrukci cest** (pouze 2 případy) jsou stanoveny na základě projektové dokumentace.

**Délky tras** jsou odečteny z GIS.

**Tabulka č. 4: Přehled návrhu dálkových cyklotras, spojek a regionálních přivaděčů**

Trasa č.	Název <sup>1)</sup>	Délka na území PK (km)	Nové cyklostezky (km)	Oprava, rekonstrukce (km)	Náklady (mil. Kč)
<b>DÁLKOVÉ CYKLOTRASY</b>					
Č.1	(Česko – slovenská)	54,5	0	0	0,0
Č.2	Labská	54,2	35,5	0	217,4
Č.14	(Česká koruna)	67,7	11,6	2,5	76,1
Č.16		7,9	0,8	0	4,9
Č.18		101,8	6,1	0	37,4
Č.22		26,1	9,4	0	57,6
Č.24	Svitava	45,9	0,7	0	4,3
<b>Celkem (dálk. cyklotrasy)</b>		<b>358,1</b>	<b>64,1</b>	<b>2,5</b>	<b>397,7</b>
<b>SPOJKY DÁLKOVÝCH CYKLOTRAS</b>					
1 - 2	Valy - Seč	25,3	12,0	13,3	73,5
14-18	Potštejn – Žamberk	18,5	2,2	4,3	22,3
18-2	Choceň – Hradec Kr.	35,3	0,8	0	4,9
<b>Celkem (spojky)</b>		<b>79,1</b>	<b>15,0</b>	<b>17,6</b>	<b>100,7</b>
<b>REGIONÁLNÍ PŘIVADĚČE</b>					
na 18	Valdštejn – Sušek	1,3	1,3	0	8,0
na 24	Svitavy – Moravská Třebová	20,4	3,2	0	19,6
na 24	Svitavy – Litomyšl	21,0	0	0	0,0
na 24	Svitavy – Polička	19,8	7,9	0	48,4
<b>Celkem (přivaděče)</b>		<b>62,5</b>	<b>12,4</b>	<b>0</b>	<b>76,0</b>
<b>CELKEM</b>		<b>499,7</b>	<b>91,5</b>	<b>20,1</b>	<b>574,4</b>

<sup>1)</sup> název, který je v závorce, je pracovní, není oficiálně projednán a schválen

Orientační náklady na projekční přípravu a inženýring nových cyklostezek jsou uvedeny v kapitola 7.3.

### Orientační náklady na přeznačení dálkových cyklotras

Ze zkušenosti s vyznačením a přeznačením dálkových cyklotras v jiných regionech (Ohře, délka 150 km, zapojení KČT na některé činnosti) je třeba uvažovat s těmito **jednotkovými cenami přeznačení** (pouze technická část bez koordinace loga):

projekční a inženýrská činnost	2 000,- Kč/km
realizace (nákup značek a instalace)	2 000,- Kč/km
-----	
celkem	<b>4 000,- Kč/km</b>

Na území Pardubického kraje je třeba vyznačit/přeznačit tyto dálkové cyklotrasy:

**Tabulka č. 5: Orientační náklady na vyznačení nebo přeznačení dálkových cyklotras**

Dálková cyklotrasa/ EuroVelo	Celková délka na území PK (km)	Z toho délka k přeznačení (km)	Specifikace úseku k vyznačení nebo přeznačení	Orientační náklady (Kč bez DPH)
č.1	54,5	0,0	V terénu vyznačena, trasa se nemění	218 000
č.2	54,2	54,2	celá délka na území PK (s ohledem na rozsah změna zahrnuta celá délka)	216 800
č.14	67,7	67,7	celá délka na území PK, není vyznačena	270 800
č.16	7,9	7,9	celá délka na území PK, pokud by se přeznačila na č.18	31 600
č.18	102,0	39,7	úsek z Chocně do Žamberka	158 800
č.22	26,1	16,5	úsek z Mladkova po konec PK ve směru na Hanušovice	66 000
č.24	45,9	45,9	celá délka na území PK, není vyznačena	183 600
EV č.4	64,5	64,5	celá délka na území PK, není vyznačena	258 000
<b>CELKEM</b>	<b>422,8</b>	<b>350,9</b>		<b>1 430 600</b>

Orientační náklady byly stanoveny vynásobením délky úseku určeného k vyznačení/přeznačení jednotkovou cenou **4 000,- Kč/km bez DPH**.

## 7.2.4 MONITORING DÁLKOVÝCH CYKLOTRAS

Navrhujeme provádět systematický kvantitativní a kvalitativní monitoring uživatelů cyklotras za účelem posouzení efektivity investic do cyklistické infrastruktury a vyhodnocování ekonomických přínosů dálkových cyklotras. Monitoring bude probíhat v souladu s jednotnou metodikou monitoringu uživatelů dálkových cyklotras a vyhodnocování jejich ekonomických přínosů, kterou zpracovává koordinátor dálkových cyklotras v ČR - Nadace Partnerství.

### Kvantitativní monitoring

**Kvantitativní monitoring** představuje celoroční sčítání uživatelů dálkových cyklotras s optimálním rozlišením na pěší a cyklisty (příp. in-line bruslaře a další uživatele) a rozlišením směru pohybu. Doporučujeme využít kombinaci stacionárních (dlouhodobých) sčítacích bodů na nejvíce exponovaných profilech dálkových cyklotras a krátkodobých sčítacích bodů za účelem získání co největšího počtu relevantních dat. Při kvantitativním monitoringu se předpokládá využití automatických sčítačů cyklistů a pěších. Jejich umístění a instalaci je vhodné **zahrnout již do projektů budování** a úprav cyklostezek v rámci dálkových cyklotras.

#### **Jednorázové náklady na vybudování systému – výhledový cílový stav:**

- 10 stacionárních sčítačů v Pardubickém kraji (rozlišení cyklisté/pěší + směry), vč. instalace a softwaru (10 ks po 160 000 Kč) **1 600 000 Kč**

#### **Provozní náklady – výhledový stav:**

- roční provozní náklady 10 ks sčítačů s GSM přenosem 230 000 Kč/rok

Alternativně:

- roční provozní náklady 10 ks sčítačů bez GSM přenosu **130 000 Kč/rok**

Za **minimální variantu** považujeme pořízení 2 ks stálých sčítačů (tzv. referenčních) a 2 ks mobilních sčítačů a pro instalaci přenosných připravit celkem 8 profilů. Informace z dočasných mobilních sčítačů lze pak aproximovat podle referenčních. Při tomto režimu se dostáváme na :

- |   |                      |
|---|----------------------|
| - vstupní náklady (4 ks po 160 tis. Kč)               | <b>640 000 Kč</b>    |
| - provozní náklady (minimalizované 4 ks po 15 000 Kč) | <b>60 000 Kč/rok</b> |

Provozní náklady zahrnují:

- 5x ročně kontrolu sčítačů, servis a odečet dat
- 5x ročně zpracování dat – stručný report
- 1x ročně zpracování dat – výroční zpráva
- 1 x ročně kalibrační manuální sčítání

### **Kvalitativní monitoring**

Kvalitativní monitoring zahrnuje **provádění dotazníkového šetření** za účelem zjištění struktury, potřeb a výdajů uživatelů dálkových cyklotras. Doporučujeme každoroční provádění dotazníkového šetření v lokalitách stacionárních sčítacích bodů. Při realizaci dotazníkového šetření je vhodné spolupracovat se středními a vysokými školami.

Doporučujeme výběr **minimálně 5 lokalit**, z každé získat 100 dotazníků v sezóně:

- |                                   |                      |
|-----------------------------------|----------------------|
| - 500 dotazníků po 70 Kč/dotazník | <b>35 000 Kč/rok</b> |
|-----------------------------------|----------------------|

**Vyhodnocení výsledků** kvantitativního a kvalitativního monitoringu bude provedeno souhrnně ve formě roční zprávy. Tyto výsledky přinesou cenné údaje o ekonomické návratnosti pro investory a provozovatele a cenné informace pro poskytovatele služeb.

## **7.3 CYKLOSTEZKY A IN-LINE STEZKY**

### **7.3.1 NÁVRH NOVÝCH CYKLOSTEZEK A IN-LINE STEZEK**

Z jednání v regionech vzešlo velké množství tipů na vybudování nových cyklostezek (cyklostezek ve smyslu dopravní legislativy – definice viz kapitola 2.3), celkem **162 námětů o celkové kilometrů 517,5 km**. To svědčí o **značném veřejném zájmu o tyto investice**.

Všechny tyto cyklostezky mají současně **účel rozvoje cestovního ruchu**, současně mají **významný účel cyklo dopravní, sportovní a rekreační** pro místní obyvatele. Do Koncepce jsou zařazeny všechny záměry, které vzešly z projednání v regionech. Jejich bližší specifikace je uvedena v příloze č. 7.a, jejich lokalizace je patrna z přílohy č. 5. V mnoha případech se jedná o krátké cyklostezky o délce od necelého 1 km do 3 km, které však mají v území své opodstatnění. I jeden km cyklostezky může význam lokality z hlediska cestovního ruchu i z hlediska místních obyvatel zásadně změnit. Všechny, i ty nejkratší cyklostezky, mají svůj význam. Jedná se o typy, které mají obce a svazky obcí dobře promyšlené a v řadě případů s nimi počítají ve svých územních plánech, strategiích a rozpočtech.

Důležitými atributy u plánovaných cyklostezek jsou:

- zda jsou **součástí dálkové sítě cyklotras** (tzv. vedou po nich dálkové cyklotrasy, spojky nebo regionální přivaděče, tyto cyklostezky budou mít specifický režim podpory – viz kapitola 8)
- jejich **potenciální vhodnost pro in – line** bruslení (důležitá přidaná užitná hodnota cyklostezek, zohledňuje zejména vhodnost z hlediska příznivé konfigurace terénu, reálné využití pro in-line bruslení rozhodne investor zvolenou konstrukcí a údržbou – zametáním).

**Z kompletního výčtu záměrů cyklostezek (příloha č.7.a ) vyplývají tyto závěry:**

**Tabulka č.6: Souhrn údajů o plánovaných cyklostezkách**

	Délka (km)	Novostavba (km)	Po stávající komunikaci (km)	Náklady ( tis. Kč)
<b>Cyklostezky celkem (162 cyklostezek)</b>	<b>517,5</b>	<b>410,3</b>	<b>107,2</b>	<b>2 513 087,5</b>
- z toho potenciálně vhodné pro in-line	211,8	184,3	27,5	1 128 837,5
- z toho součást sítě dálkových cyklotras <sup>1)</sup>	129,0	96,3	32,7	589 837,5

<sup>1)</sup> Některé cyklostezky jsou zahrnuty pouze částí, tento údaj je přibližný, zahrnuje délku všech dotčených cyklostezek, přesná kilometráž cyklostezek nové konstrukce je uvedena v tabulce kapitoly 7.2.3.

V tabulce níže uvádíme **výpis cyklostezek o délce nad 4 km** a všech cyklostezek, po kterých jsou vedeny **dálkové cyklotrasy**.

**Tabulka č. 7: Seznam plánovaných cyklostezek, po kterých vedou dálkové cyklotrasy a ostatních s délkou nad 4 km**

Číslo v mapě	Název plánované cyklostezky	Úsek	Délka (km)	Součást dálkových cyklotras	Potenc. hodná pro in-line	Náklady (tis. Kč)
1	Pardubická Labská	Chvaletice - Týnec nad Labem	5,7	Ano	Ano	34 912,5
3	Pardubická Labská	Přelouč - Trnávka	10,2	Ano	Ano	62 475,0
7	Přelouč - Valy - Mělice	Přelouč - Valy	2	Ano	Ano	12 250,0
8	Přelouč -Valy - Mělice	Valy – Mělice	1,1	Ano	Ano	6 737,5
9	Pardubická Labská	Pardubice - Přelouč	12,5	Ano	Ano	76 562,5
13	Rohovládova Bělá - Lázně Bohdaneč	přes Bukovku	4,7	Ne	Ano	23 887,5
33	Pardubice - Březhrad	Srch - Stěblová	2,3	Ano	Ano	12 250,0
37	Cyklostezka Mechu a Perníku (Hradubická Labská)	Pardubice, lávka přes Labe	0,1	Ano	Ano	612,5
38	Pardubická Labská	Pardubice, nábřeží u stadionu	0,7	Ano	Ano	4 287,5
41	Heřmanův Městec - Chrudim	Heřmanův Městec - Bylany – Markovice	8,3	Ne	Ne	50 837,5
45	Cyklostezka Mechu a Perníku (Hradubická Labská)	Opatovice n. Labem, k Železnému mostu	1,1	Ano	Ano	6 737,5

46	Cyklostezka Mechu a Perníku (Hradubická Labská)	odbočka Hrobice - Čeperka	0,8	Ano	Ano	4 900,0
47	Dříteč - Sezemice	Dříteč - Dražkov - Lukovna – Sezemice	5,3	Ne	Ano	17 150,0
48	Cyklostezka Mechu a Perníku (Hradubická Labská)	Bukovina n. L - Dříteč - Němčice	6,4	Ano	Ano	25 112,5
50	Cyklostezka Mechu a Perníku (Hradubická Labská)	Němčice - Hrobice	2	Ano	Ano	12 250,0
52	Cyklostezka Mechu a Perníku (Hradubická Labská)	okolo Kunětické hory a napojení na Ráby	1,3	Ano	Ano	4 900,0
74	Chrudimka (Pardubice - Slatiňany)	Štětín - Tuněchody	4,3	Ne	Ano	26 337,5
79	Holice - Chvojenec		4,9	Ne	Ano	28 175,0
82	Holice - Dolní Roveň		4,6	Ne	Ano	28 175,0
84	Skuteč - Hroubovice	Skuteč - Skutíčko - Hroubovice	5,3	Ne	Ne	29 400,0
85	Skuteč - Předhradí	Skuteč - Lažany - Předhradí	2,5	Ano	Ne	10 412,5
86	Hlinsko - Veselý kopec	Hlinsko - Rváčov - Veselý kopec	4,7	Ne	Ne	18 375,0
92	Litomyšl - Proseč		20,3	Ne	Ne	77 175,0
93	Vysoké Mýto - Cerekvice n. Loučnou	Vysoké Mýto - Hrušová	6,9	Ne	Ano	42 262,5
94	Litomyšl - Cerekvice nad Loučnou	Tržek - Cerekvice nad Loučnou	4,5	Ne	Ano	27 562,5
98	Svitavy - Polička	Vendolí - Pomezí	7,2	Ano	Ne	37 975,0
99	Sopotnice	průjezd Sopotnicí	0,8	Ano	Ne	4 900,0
100	České Libchavy - Sopotnice		1,4	Ano	Ne	8 575,0
101	Brandýs nad Orlicí	přeložka kolem Perné	1,6	Ano	Ne	9 800,0
104	Žamberk - průjezd		2,2	Ano	Ano	11 025,0
105	Žamberk - Nekoř	Žamberk - hráz Pastvinské přehrady	7,1	Ne	Ne	30 012,5
108	Letohrad - Králíky	Letohrad - Jablonné n. Orlicí – Králíky	29,8	Ano	Ano	102 900,0
109	Dolní Morava – Horní Morava	Dolní Morava - Horní Morava	4,1	Ne	Ne	15 312,5
110	Česká Třebová - Lanškroun	Česká Třebová - Rybník	0,9	Ano	Ano	5 512,5
111	Česká Třebová - Lanškroun	Rybník - meandr Třebovky	1,5	Ano	Ne	9 187,5
112	Česká Třebová - Lanškroun	Třebovice - Rudoltice	4,1	Ano	Ne	25 112,5
116	Lanškroun - Žichlínek		1,1	Ano	Ano	6 737,5
117	Tatenice - Hoštejn	Tatenice - Popelák	1,8	Ano	Ne	11 025,0
118	Svitavy - Opatov	Svitavy - Valdek	4,4	Ne	Ne	26 950,0
119	Svitavy I.	připojení na cyklostezku Svítavy – Vendolí	0,7	Ano	Ano	4 287,5
134	Letohrad	průjezd městem	1,9	Ano	Ano	4 900,0
139	Hrádek – Litomyšl		21,8	Ne	Ne	67 375,0
141	Rosice – Hrochův Týnec		4,5	Ne	Ne	27 562,5
142	Nové Hrady – hrochův Týnec		25,8	Ne	Ne	49 000,0
143	Choteč – Horní Ředice		7,2	Ne	Ne	12 250,0
144	Valy – Seč		25,3	Ano	Ne	73 500,0



145	Přelouč – Ronov nad Dobravou		18,3	Ne	Ne	55 125,0
146	Chvojenec – Choteč	Chvojenec – Rokytno – Choteč	6,5	Ne	Ne	39 812,5
148	Chvojenec – Velké Koloděje		9,6	Ne	Ne	49 000,0
149	Sezemice – Býšť	Sezemice – Rokytno	6,9	Ne	Ne	18 375,0
151	Pardubice – Dašice	Dašice – Hostovice – Žižín	6,0	Ne	Ne	36 750,0
154	Městečko Trnávka – Vranová Lhota	Městečko Trnávka - Pěčíkov	4,6	Ne	Ne	28 175,0
<b>CELKEM ( CYKLOSTEZKY)</b>			<b>329,6</b>			<b>1 414 875,0</b>

Většina cyklostezek je logicky soustředěna **v rovinatém terénu a v okolí měst**, zejména v oblasti Pardubic, Chrudimi, Holic, Hlinska, Svitav, Moravské Třebové, Jevíčka a Lanškrouna (výrazné **cyklodopravní** účely) a na **Orlicku** (s výrazným **rekreačním efektem**).

Nejvýznamnějšími **spojkami mezi městy údolím řek** jsou navržené

- cyklostezky podél **Labe** mezi Pardubicemi, Přeloučí a Týncem nad Labem a mezi Pardubicemi a Opatovicemi,
- cyklostezky údolím **Loučné** mezi Vysokým Mýtem, Litomyšlí a údolím **Desné** na Proseč, pokračování
- pokračování cyklostezky údolím **Tiché Orlice** Letohrad – Jablonné n.O. - Králíky
- cyklostezka podél **Jevíčky** mezi Městečkem Trnávkou a Jevíčkem.

### 7.3.2 DOPORUČENÍ PRO KONSTRUKCI CYKLOSTEZEK A IN-LINE STEZEK A JEJICH PROJEDNÁNÍ

Doporučujeme investorům pečlivě zvážit **šířku** budovaných cyklostezek, druh jejich **povrchu** a další **úpravy**. Z praxe vyplývá, že **minimální šířka** cyklostezek z hlediska komfortu jejich uživatelů je **2,5 m**, in-line stezky se smíšeným provozem cyklistů a bruslařů by však měly mít alespoň **3 m**. Příměstské stezky u velkých měst, kde se očekává vysoká frekvence uživatelů, by měly být dokonce 3,5 až 4 m široké. Praxe ukázala, že na stezkách užších než 2,5 m se uživatelé cítí výrazně nekomfortně (obtížné potkávání, předjíždění, nevhodné pro bruslení, pocit nebezpečí apod.).

Povrch doporučujeme zejména u stezek potenciálně vhodných pro in-line bruslení konstruovat jako **hladký asfaltový povrch**.

Nedoporučujeme vodorovné značení na stezce – střední dělicí pruh a pruhy po okrajích cyklostezek, které je velmi diskutované. Názory většiny uživatelů stezek a prakticky všech sportovců a cykloturistů se přiklání k tomu **nevyznačovat na stezkách žádné vodorovné značení**, neboť pro bruslaře při současných technologiích konstrukce pruhů představuje nepříjemnou bariéru a nerovnosti, poloviční dráha stejně bruslařům pro jejich jízdu nestačí a opticky působí pruhy rušivě (stezka pak připomíná silnici). Účastníky, kteří dojíždějí do práce za ranných hodin a z práce za pozdních hodin jsou alespoň okrajové pruhy vítány. Bezpečnost při snížené viditelnosti však dostatečně nahradí kvalitní světlo na kole a podle disponibilních monitoringů je významně vyšší využitelnost stezek v době za plného denního

světla. Vodorovné značení navíc zvyšuje náklady na stezku. Proto se většinou stezky konstruují bez vodorovného značení.

Potenciální **vhodnost pro in-line bruslení** zohledňuje zejména terénní dispozici. Zda bude stezka skutečně vhodná a využívaná pro in-line bruslení záleží na jejím investorovi a provozovateli, zda stezku provede **dostatečně bezbariérově** a bude **udržovat v čistotě** její povrch zametáním (viz kapitola 8.2 provozu). V každém případě doporučujeme všechny stezky, kde to konfigurace terénu umožní (tj. příznivý malý sklon terénu), konstruovat a provozovat tak, aby byly **využitelné pro in-line bruslení**. Současně jsou tyto stezky využitelné **pro handicapované**, což je jejich další přidanou hodnotou.

Co se týká **projednání nových cyklostezek** v krajině, je situace stále obtížnější. Pro nejvýznamnější cyklostezky doporučujeme využití institutu **veřejně prospěšných staveb** v územních plánech jednotlivých obcí. Například v územním plánu Pardubic se uvažuje o zařazení Labské cyklostezky do veřejně prospěšných staveb. Další významnou překážkou pro prosazení a profinancování cyklostezek je vysoký poplatek za **vynětí ze ZPF**. Zde můžeme pouze podpořit požadavek na politiky, řešit změny v legislativě týkající se vyjímání pozemků pod plánovanými cyklostezkami ze ZPF.

### 7.3.3 NÁKLADY NA VYBUDOVÁNÍ CYKLOSTEZEK

#### Stavební náklady

**Odhadované stavební náklady** jsou stanoveny jako prosté náklady na stavbu bez doplňujících staveb, bez projekčních prací a bez nákladů na vynětí ze ZPF, PUPFL a nákladů získání vlastnických práv k pozemkům na základě informace zveřejněné SFDI (podrobněji viz kapitola č.7.2), tedy s využitím průměrné jednotkové sazby **6 125 Kč/km délky bez DPH**. Vlastní reálné náklady pak v některých složitých lokalitách mohou být i dvojnásobné (mosty, opěrné zdi, vysoký režim ochrany přírody zdražující vynětí ze ZPF,...).

Při použití uvedené jednotkové sazby činí **prosté stavební náklady** na všech **134 záměrů** cyklostezek o délce 351,3 km (z toho **302,4 km je novostavba**) náklad **1 852 mil. Kč**.

#### Orientační náklady na přípravu a inženýring cyklostezek

Cyklostezky patří mezi nejnáročnější stavby na projektovou přípravu, která je většinou komplikována složitým projednáním s velkým množstvím vlastníků na trase, které způsobuje potřebu obtížného hledání průchodné trasy s řadou jejích změn. Značný náklad představuje také vynětí ze ZPF a PUPFL a vlastní výkup pozemků.

1. **technická dokumentace** ve všech stupních (přípravná, DÚR, DSP, RDS) představuje výdaj v rozmezí cca **5 – 10 % z realizačních nákladů**;
2. **investorsko-inženýrská činnost** včetně účetnictví, technický dozor investora, autorský dozor, pozemková agenda (bez vlastní ceny za pozemky a vynětí ze ZPF a PUPFL a bez dotačního managementu) a zadávací řízení představují výdaj v rozmezí cca **5 – 12 % realizačních nákladů**;
3. **cena za vynětí ze ZPF a PUPFL** je u novostaveb v extravilánu podle aktuální legislativy značnou finanční zátěží, konkrétní výpočet je závislý na více faktorech, ale může činit v extrému **několik set až několik tisíc Kč/m<sup>2</sup>**; z tohoto odvodu za vynětí ze ZPF a PUPFL se část ceny dostává zpět do rozpočtu obcí podle správního území;

4. **cena za výkup pozemků** může představovat rovněž významnou položku, podle cenové mapy ČR je pro Pardubický kraj za obvyklou cenu v extravilánu považováno **20 Kč/m<sup>2</sup>**, v intravilánech a v jednotlivých extrémních případech **se může jednat o jeden i dva řády vyšší výkupní cenu;**

## 7.4 MTB TRASY A BIKE RESORTY

### 7.4.1 MTB TRASY A BIKE RESORTY – CELKOVÉ POJETÍ

Členité území Pardubického kraje protkané řadou cest skýtá **vhodný terén pro rozvoj bike produktu**. **Bikování**, tedy jízda na horských nebo specializovaných kolech po přírodních nebo uměle budovaných stezkách z přírodních materiálů, patří mezi **vysoce trendové a žádané** a takřka **celoroční** disciplíny a při kvalitním marketingu i **celospolečensky ekonomicky přínosné** činnosti. To dokládají příklady dobré praxe ze zahraničí (Wales) i z největších bike areálů České republiky.

**Pardubický kraj dnes nabízí** rozsáhlý systém přírodních MTB tras Toulouvcovy maštale. Významné ski areály kraje provozují sezónní cykloprodukty, vázané na lanovky: Peklák Česká Třebová free ride, Ski Bukovka down hill a Dolní Morava singltrek Skalní trail. Příměstský Relaxační a sportovní areál Lesy Podhůra nabízí zatím jen krátký singltrek. Investoři ve všech těchto lokalitách plánují další rozvoj svých produktů.

**Z rešerše záměrů** v regionech vyplynulo celkem **9 záměrů** rozvoje stávajících lokalit a vybudování nových lokalit pro bike produkt. Vyprojektován je Singltrek Buková hora – Suchý vrch, rozpracována je studie rozsáhlého Orlicko – Třebovského bike resortu, zahrnující I. a II. etapu celkem 4 lokalit v oblasti hřbetu mezi ústeckou a vysokomýtskou synklinálou. Velkou budoucnost má také areál Dolní Morava, který je vázán na soukromého investora a také systém Hlinsko. Výborné uplatnění budou mít i příměstské areály Podhůra, Choceň, Svitavy a Moravská Třebová i venkovský areál Voděřady – Džbánov.

U řady měst existují více či méně legální **přirozeně vyjeté terény** pro jízdu na horských nebo specializovaných kolech. Cílem koncepce je alespoň u větších sídel tyto aktivity podpořit, rozvíjet, legalizovat a plně nabídnout tuto sportovní a volnočasovou atraktivitu obyvatelům i návštěvníkům.

**Metodiku výstavby a značení MTB tras a singltreků** v České republice zastřešuje a koordinuje ČEMBA v souladu s metodikami mezinárodní organizace IMBA. Všechny bike produkty Pardubického kraje by měly být v souladu s těmito metodikami.

#### **Přehled navrhovaných lokalit pro rozvoj bike produktu na území Pardubického kraje :**

1. **Dolní Morava**
  1. a Slaměnka
  1. b Větrný vrch
2. **Suchý vrch – Buková hora**
3. **Voděřady Džbánov**

- 4. Bike resort Orlicko - Třebovsko**
  4. a. Sloupnice
  4. b. Řetová
  4. c. Kozlov
  4. d. Rybník
  4. e. Ústí nad Orlicí – Andrlův Chlum, Česká Třebová - Peklák
- 5. Choceň**
  - 5.a. Choceň – bike aréna – bike park
  - 5.b. Choceň – lesní okruhy
- 6. Svitavy - Javorník**
- 7. Podhůra – Chrudim rekreační lesy**
- 8. Hlinsko**
  8. a. Skiareál
  8. b. Hamřík
  8. c. Rataje
  8. d. Hlinsko - Ctětín - Včelákov - Trhová kamenice
- 9. Moravská Třebová**

Umístění navrhovaných lokalit je uvedeno v příloze č.5.

## 7.4.2 SPECIFIKACE BIKE RESORTŮ A NÁKLADŮ

Označení bike resortů a jejich dílčích částí v této kapitole koresponduje s jejich označením v příloze č.5 (mapa) a v příloze č.7b (specifikace bike resortů).

### 1. Dolní Morava

1. a Slaměnka
1. b Větrný vrch

Dolní Morava - Cyklotrasy & Single Trails (zde používán tento termín pod ochrannou známkou), Slaměnka, Větrný vrch - větrák

Zpracována jednoduchá studie.

Cílem je využití stávajícího lyžařského areálu s rozšířením na celoroční aktivní využití vleků i pro bikery.

#### **1.a Slaměnka**

Slaměnka - značení tras pro horská, treková kola i silniční kola. Budování singltreků pro horská kola. Singltreky s různou obtížností od dětských až po velkou obtížnost. Pořádání závodů v kategoriích: XC, Enduro, dětské závody.

Stávající stav: Počet cyklotras: 8, počet singltreků: 4 (8,2km)

Nový stav - plán: singltreky 5, délka 16 - 20 km (2015 – 2016) a další rozšiřování **20-30 km** (2016 – 2020).

Předpokládané náklady: **15 mil. Kč**

#### **1.b Větrný vrch**

Větrný vrch (větrák) – lokalita na protější straně svahu než jsou singltreky. V minulosti zde byl skupinou místních vybudován jednoduchý bike park aréna na ploše cca 300 x 500 m. Pro tento záměr je možné využít místní vlek. Tento typ produktu je specializovaný, ale zároveň vysoce navštěvovaný a svým způsobem velmi atraktivní pro diváky. Lokalita je velmi vhodná.

Předpokládané náklady: **2,5 mil. Kč**

## **2. Suchý vrch – Buková hora**

Marketingový název lokality je **Singltreky Orlicka**. Plánované singltreky se nacházejí převážně v k.ú. Těchonín, dále v k.ú. Červená Voda, Orličky, Dolní Boříkovice a Jamné nad Orlicí, tj. ve správním obvodu obcí Těchonín, Červená Voda, Orličky, Králíky a Jamné nad Orlicí.

Celý projekt počítá s celkem 12 dílčími úseky ve třech okruzích o celkové délce 20 km. Trasy jsou v charakteristice lehké až středně obtížné.

Hlavní nástupní místo je na Červenovodském sedle na silnici I/11, které již dnes disponuje parkovištěm (80 míst), informačním centrem, základním bufetem a sociálním zázemím.

Služby budou doplněny o šatny a mytí kol. Provozovatelem je potenciální investor, Sdružení obcí Orlicko.

Předpokládaná délka: **20 km**

Předpokládané náklady: **10 mil. Kč.**

## **3. Voděradý- Džbánov**

Zpracován jednoduchý záměr.

k.ú. Obec Voděradý a Džbánov, okres Ústí nad Orlicí

Celkové tratě v délce 30 km pro cyklisty i turisty.

Záměrem obce Voděradý je vybudovat singltrek v obecních lesích a okolních lesích soukromých majitelů v obcích Voděradý a Džbánov. Dále využití již vybudovaných multifunkčních sportovních zařízení a obnova stávající přilehlé budovy na funkční zařízení ve prospěch obyvatel a návštěvníků jako centrum poskytování služeb.

Tento projekt navazuje na současné cyklostezky a cyklotrasy vedoucí v tomto katastrálním území nebo v jeho blízkém okolí (4048, 4218, 4052, 4049, 4061, 182) – cca 30 km.

Projekt propojuje okolní obce nově navrženými cyklotrasami, Jehnědí, Svaté Jiří, Sloupnice, Řetovou, Hrádek, Chotěšiny a dále na města s kulturní tradicí (Litomyšl, Polička, Vysoké Mýto, Brandýs nad Orlicí, Choceň, Ústí nad Orlicí, Česká Třebová, Letohrad).

Shrnutí záměru:

Vybudování singltreku, cyklotras, lehčích turistických terénů, lukostřeleckého areálu.

Naučné tabule, odpočinková místa, rozhledna.

Zrekonstruování budovy ve Voděradech a vybudování tábořiště s chatkami.

Předpokládané náklady:

singltreky <b>20 km</b>	<b>8 mil Kč</b>
rekonstrukce budovy	6 mil. Kč
rozhledna a vyhlídka	3 mil Kč
informační systém	1 mil Kč

-----  
celkem 18 mil. Kč

## **4. Bike resort Orlicko - Třebovsko**

4. a. Sloupnice

4. b. Řetová

4. c. Kozlov

4. d. Rybník

4. e. Ústí nad Orlicí – Andrlův Chlum, Česká Třebová - Peklák

### **Bike resort Orlicko – Třebovsko – I.etapa**

V návrhu studie Bike resort Orlicko – Třebovsko – I. etapa je uvedeno celkem **150 km** stezek různých typů a 355 dotčených pozemků z toho je 176 pozemků v soukromém vlastnictví. Situaci při projednávání komplikuje i fakt, že některý pozemek má např. i 18 vlastníků. Z naznačeného počtu vlastníků a aktuálního stavu 2/2015 je zřejmé, že ne všichni budou souhlasit resp. mnozí chtějí předložit projektovou dokumentaci s podrobným zaměřením a projektem terénních stezek, vlastní projektová dokumentace dozná jistých redukčních změn. V další etapě přípravy může dojít ke zvláštní situaci, kdy vlastník odmítne až po předložení projektové dokumentace.

Na druhou stranu se objevují další možnosti zájemců vlastníků pozemků, kteří nebyli součástí prvotního záměru jako podkladu pro studii. Tito noví zájemci např. obec Sloupnice nebo Město Litomyšl, kdy zastupitelé byli zdrženliví, ale i obec Řetová nabízí lokality, kde je možné připravit v II. etapě studie cca 80 km singltreků a jejich kombinaci s MTB trasami (bude připravováno jako II. etapa).

Uvedená studie je zatím největší a nejpodrobnější studie, která byla dosud v ČR zpracována. I to svědčí o fenoménu terénní cyklistiky, touze a chuti obcí i reálných možnostech v daných podmínkách vytvořit jedinečné dílo.

#### Potenciální délky všech tras:

singltreky	89,6 km
MTB trasy bez úpravy – pouze značení	56,8 km
MTB trasy s novou technickou povrchovou úpravou a se značením	2,2 km
-----	
Celkem	150 km

### **4.d Rybník**

Součástí projektu **Bike resort Orlicko – Třebovsko – I.etapa** (zpracována studie).

Obec Rybník - oblast lesů v k.ú. Rybník skýtá množství variant různých singltreků a MTB tras. Pro splnění záměru a jisté logické provázanosti této velmi zajímavé lokality byly z uvažovaného množství navrženy pouze 2 jednosměrné singltreky, procházející daným územím. Jeden směřuje k nejvyššímu místnímu vrcholu Palice (613 m n.m.) – proto název Paličák a druhý singltrek je směřovaný do místa U Spálené boudy, proto Blesk.

Tyto singltreky pak doplňují MTB trasy, které jsou vedeny po stávajících lesních cestách. Některé mají povrchy kvalitně zpevněné a některé úseky na své zpevnění a opravy čekají.

Předpokládaná délka: **25 km** (singltreky)

Předpokládané náklady: **25 mil.Kč** (vč. nástupního místa Rybník)

### **4.e Ústí nad Orlicí – Andrlův Chlum, Česká Třebová - Peklák**

Studie je zpracována s cílem vytvoření unikátního systému singltreků v kombinaci s využitím stávajících lesních stezek, lesních cest (MTB tras) a předností regionu. V současnosti probíhá projednávání se zjištěnými vlastníky pozemků.

#### Nástupní místa:

- Ústí nad Orlicí - Andrlův Chlum
- Česká Třebová - Peklák

Rozdělení lokalit je dáno k.ú. a působností stavebního úřadu (SÚ):

SÚ Ústí nad Orlicí: k.ú. Řetová, Dlouhá Třebová, Řetůvka, Hrádek, Ústí nad Orlicí - Hylváty  
SÚ Česká Třebová: k.ú. Přívrat, Česká Třebová – Parník, Česká Třebová, Rybník, Třebovice

Uvažované trasy:

MTB trasa Husí krk – Řetůvka  
Bike a MTB trasa Andrlův Chlum - Ústí nad Orlicí, Řetová  
Bike a MTB trasy Peklák - Česká Třebová, Přívrat  
Bike a MTB trasy Rybník, Česká Třebová  
Bike a MTB trasy Lipovec - Strakov – Pazucha

Bike centrum Peklák - přehled stávajících vyznačených tras (celkem délka 4 300 m černých sjezdů):

Rock and Roll, Rolling Stone  
Rodeo  
Malinovka  
Mechovka  
Pod vlekem - š. 3,0 m

Předpokládaná délka nových singltreků (4.e): **21 km**  
Předpokládané náklady (4.e): **22 mil. Kč**

**Bike resort Orlicko – Třebovsko – II.etapa:**

Navazuje na I.etapu v prostorách nových příležitostí a více průchozích pozemků.

**4.a Sloupnice**

**4.b Řetová**

Nástupní místa: Sloupnice, Řetová – Mandl, Přívrat - Ski areál, Litomyšl – Kozlov  
Dotčená k.ú. Horní Sloupnice, Řetová, Přívrat, Litomyšl – Kozlov, Strakov, Janov

Sloupnice – k.ú. Horní Sloupnice – obec je vlastníkem pozemků v rámci připravované studie Bike resort Orlicko – Třebovsko (I.etapa). Při projednávání s jednotlivými vlastníky vyplynulo, že bude nutné některé soukromé vlastníky řešit jiným způsobem. Právě pozemky obce Sloupnice se kterými nebylo v rámci původního „záměru“ uvažováno jsou vhodné pro vyvolané změny i nového požadavku rozšíření přes údolí na protější hřeben (Řetová - Mandl). Návaznost na záměr Voděrady - Džbánov

	<b>Sloupnice</b>	<b>Řetová</b>
Předpokládaná délka:	<b>10 km</b>	<b>20 km</b>
Předpokládané náklady:	<b>7 mil. Kč</b>	<b>15 mil. Kč</b>

**4.c Kozlov**

Tato lokalita zahrnuje území Kozlov, Kozlovský kopec, Strakov, Janov, které skýtá opravdu velké možnosti pro terénní cyklistiku. Centrálním bodem navrhovaných tras je Zlatá Studánka. Hlavním a přirozeným nástupním místem je tradiční turistický bod Kozlovský kopec. Záměr spočívá ve vhodné kombinaci využití MTB tras po stávajících cestách, doplněných nově budovanými singltreky střední a vyšší obtížnosti.

Lokalita je velmi vhodná, pro mírnou a střední obtížnost singltreků a navazuje na I. etapu studie Bike resort Orlicko – Třebovsko. Část lesních pozemků je ve vlastnictví Obce Sloupnice a Města Litomyšl. Na území jsou i soukromí vlastníci, se kterými je nutné studii

jako základní podklad projednat a odsouhlasit. Teprve poté bude rozhodnuto o dalším stupni přípravy s konečným cílem realizace a provozu díla. V lokalitě se pořádají cyklistické závody po místních lesních cestách regionálního významu.

Délka nově navrhovaných tras: singltreky 22 km + stávajících MTB trasy, celkem vhodně zakomponováno do systému a logických okruhů činí cca. 40 km.

Podstatnou návaznost má areál na záměr Svitavy (Javornický hřeben s vrchem Sněžník). Propojením Ústí nad Orlicí, Česká Třebová, Litomyšl a Svitavy dojde k vytvoření unikátní bike lokality.

Předpokládaná délka: **22 km** (singltreky)

Předpokládané náklady: **15 mil. Kč**

## **5. Choceň**

### **5.a. Choceň – aréna**

### **5.b. Choceň – okruh**

Choceň - přírodní bike areál (singltreky) směrem k Hornímu Jelení a Bike aréna ve městě s napojením na dálkovou cyklotrasu č.18.

Lesní okruhy - přírodní bike areál směrem k Horní Jelení - jako vhodný doplněk celého území s pátevní cyklostezkou podél Orlice je velmi vhodné provést samostatné jednosměrné singltreky spíše střední a lehké obtížnosti v délce cca 30 km.

Bike aréna ve městě (příměstský cyklopark) je velmi vhodná částečně zalesněná lokalita pod vodojemem s možností vybavení a vhodnými aktivitami pro všechny skupiny cyklistů, ale zejména pro děti a dospívající. Základem by byly cca 4 sjezdové tratě, 2 stoupající tratě, které by se vzájemně dle přírodních terénních podmínek i mimoúrovňově křížily a pumtrek.

V lokalitě proběhne v roce 2015 druhý ročník závodu OrliceCup, který má i bikovou část v délce 30km.

	<b>Choceň aréna</b>	<b>Choceň - okruh</b>
Předpokládaná délka:		<b>30 km</b>
Předpokládané náklady:	<b>1,5 mil. Kč</b>	<b>10 mil. Kč</b>

## **6. Svitavy**

Svitavy – Javorník - Javornický Hřeben – směr Kozlov a napojení na II etapu Bike resort Orlicko Třebovsko.

Lokalita je využívána místními bikery. Na území lze navrhnout lehké a střední traily vyšší obtížnosti pouze velmi omezeně. Území vévodí Sněžník 569 m - Javornický hřeben, napojení - typu flowtrail na Resort Orlicko Třebovsko – Litomyšlsko. Tímto propojením by došlo k vytvoření skutečně unikátní lokality na území čtyřměstí Ústí n/O – Č. Třebová – Litomyšl – Svitavy a okolních přilehlých obcí. Takové propojení a zároveň místo pro bezpečnou jízdu lesními terény nemá zatím v ČR obdoby. V terénu v okolí města Svitavy se pořádají cyklistické závody po místních lesních cestách regionálního významu.

Studie ani záměr není dosud zpracován.

Předpokládaná délka: **15 km** singltreků a propojení logických okruhů MTB trasami na 20 – 30 km

Předpokládané náklady: **2,5 mil Kč.**



## **7. Podhůra**

Chrudim - Rekreační lesy Podhůra. Město Chrudim - k.ú. Slatiňany

Stávající stav - délka stezky 1580 m, šířka stezky 0,7-0,9 m, náklady 710 000 Kč s DPH, Plánovaná délka cca 13 km - obtížnost červená – střední, pro zkušenější cyklisty. V současnosti se řeší technická studie, odhadované náklady 6 mil. Kč s DPH. Lokalita má mnohem vyšší potenciál, než uvádí předložená Koncepce.

Předpokládaná délka: 13 km (2015), výhledově **20 km** (2020)  
Předpokládané náklady: 6 mil. Kč (2015), výhledově **15 mil. Kč** (2020)

## **8. Hlinsko**

- 8. a. Skiareál
- 8. b. Hamřík
- 8. c. Rataje
- 8. d. Hlinsko – Traily

Město Hlinsko má zpracovaný materiál Rozvoj cykloturistiky na Hlinecku – pracovní verze (2/2015, s jasnou vizí i definicí známých dotačních titulů do r. 2016)

Projekt je rozdělen do 4. etap:

1. etapa: Vybudování trailů na Ratajích a ve Skiareálu Hlinsko, vč. jejich propojení
2. etapa: Celoroční vyznačení MTB tras v terénu v okolí Hlinska
3. etapa: Prodloužení cyklostezky Čertovina do uceleného okruhu (*obsaženo v kapitole 7.3 Cyklostezky*)
4. etapa: Vybudování dalších cyklostezek (*obsaženo v kapitole 7.3*)

Z hlediska zpracování Koncepce a podchycení ostatních vhodných idejí doplňujeme tento materiál i o nově navrhovanou vhodnou lokalitu vymezenou obcemi Ctětín - Včelákov - Trhová Kamenice, která přímo navazuje na záměr přírodní stezky ze Ski areálu na Veselý kopec a propojení na CHKO Železné hory. V přehledu je tato lokalita nazvaná Hlinsko - traily

### **8.a Skiareál Hlinsko**

- vzniknou 3 na sebe navazující technické sjezdy v terénu, využívají se při pořádání MTB maratonu – vhodné cesty již tedy částečně existují
- rozcestník a napojení na Veselý Kopec, na okruh k Vortové a na Hradiště (těžší technický úsek), směrem ke Krucemburku a dále do Žďárských vrchů – řešeno v dalších etapách – dole u cesty podél vody

Délka cca **7 km**, náklady **5 mil Kč**

### **8.b. Hamřík, 8.c Rataje**

- CHKO Žďárské vrchy
- Rataje – Jeníkovský kopec (přejetí hlavní silnice) – Hamřík – Svatojánské lázně – Skiareál Hlinsko
- úsek Jeníkovský kopec – Hamřík
- most – cyklolávka přes řeku Chrudimku, kde má v plánu obec Hamry vybudování mostu – možnost spolupráce
- na trase vytvoření odpočívadel a informačních tabulí s mapou SOS kontaktem pro případ zranění, poruchy na kole (lokality Betlém, Rataje, Skiareál)

Délka singltreku Hamřík cca. **6 km** náklady, **4,5 mil. Kč**

Délka singltreku Rataje (0,75 – 3,0 m) cca. **5 km**, náklady **5,5 mil. Kč**

#### 8. d. Hlinsko - Traily ( Ctětín - Včelákov - Trhová Kamenice )

- CHKO Železné hory
- k.ú. Hlinsko – Kouty – propojení – Veselý Kopec – skansen Vysočina – Rvačov – Srní – Babákov - Včelákov - Ctětín
- Lokalita Ctětín – Včelákov je částečně v CHKO Železné hory, ale i mimo se jeví jako vhodná lokalita pro možný návrh singltreků v rozsahu cca. 20 - 30 km s lehčími stezkami a i částí (3-5 km) těžšími.

Délka cca **29 km**, náklady **23 mil Kč** (vč. trasy z Veselého kopce)

#### 9. Moravská Třebová

Město Moravská Třebová má zpracovaný komplexní záměr rozvoje sportovních a rekreačních aktivit v lokalitě Pastvisko. Ve sportovním a relaxačním centru je plánováno ve vazbě na lanovku a sjezdovku vybudování sjezdové tratě (down hill a free ride), bobové dráhy, lanového centra a venkovní horolezecké stěny. Předmětem je i vybudování cca 10 až 15 km singltreků. Zpracován je záměr, podložený diplomovou prací studenta.

Délka cca **15 km**, náklady **15 mil. Kč**

### Přehledná tabulka základních informací o bike resortech a nákladů

**Tabulka č. 8: Přehled plánovaných bike resortů**

Č.	Název bike resortu/ areálu	Bližší určení (lokality)	Stádium připravenosti	Investor	Délka tras (km)	Náklady (mil. Kč)
1	Dolní Morava	1.a Slaměnka	vize rozšíření	Resort Dolní Morava	30	15,0
		1.b Větrný vrch	vize rozšíření		bike park-arena	2,5
2	Suchý vrch – Buková hora		vydáno SP	Sdružení obcí Orlicko	20	10,0
3	Voděradý – Džbánov		studie	Džbánov	20	8,0
4	Orlicko – Třebovsko	4.a Sloupnice	záměr	Region Orlicko – Třebovsko	10	7,0
		4.b Řetová	záměr		20	15,0
		4.c Kozlov	studie		22	15,0
		4.d Rybník	studie		25	25,0
		4.e Ústí n.O. – Andrlův chlum Česká Třebová - Peklák	studie		21	22,0
5	Choceň	5.a Choceň aréna	vize	Město Choceň	bike park	1,5
		5.b Choceň – okruh	vize		30	10,0
6	Svitavy		vize		15	12,5
7	Chrudim - Podhůra		vize rozšíření		20	15,0
8	Hlinsko	8.a Skiareál	záměr	Město Chrudim	7	5,0
		8.b Hamřík	záměr		6	4,5
		8.c Rataje	záměr		5	5,5

		8.d Hlinsko – Traily	vize		29	23,0
9	Moravská Třebová	Pastvisko	záměr	Město Moravská Třebová	15	15,0
<b>CELKEM</b>					<b>280</b>	<b>196,5</b>

Náklady jsou stanoveny jako **čisté stavební náklady bez DPH** bez projekčních inženýrských prací, bez výkupů nebo pronájmů či jiných vedlejších nákladů. Nejsou zahrnuty náklady na obslužné objekty, rozhledny apod., pouze na infrastrukturu stezek, případně s parkovištěm (podrobněji dle popisu jednotlivých bike resortů výše).

**Jednotková cena** je velmi rozdílná v závislosti na druhu singltreku, od jednodušších konstrukcí po složité konstrukce ručně vyskládaných kamenů a úseků s lávkami. Orientačně se cena pohybuje **od 300 000 do 1 000 000 Kč/km** singltreku (bez DPH). Dále cenu zásadně ovlivňuje množství doplnění zvláštních úseků jako jsou výzvy, či klopené zatáčky s konstrukcí, mostky, lávky, brody apod. Tyto jsou dále dopočítávány dle pracnosti. Cena tak může místně činit až **2 – 3 000 Kč/m**. Zásadně platí, čím dražší dílo tím kvalitnější a trvalejší konstrukce a tím nižší budoucí provozní náklady a vyšší bezpečnost.

**Cena za projekční práce** závisí na časové náročnosti a množství projednání konečného projektu se soukromými vlastníky a v konečném výsledku i vlastním provedení mechanického vytýčení trasy na pozemcích přímo v terénu (vyhledávací studie, studie, projektová dokumentace pro územní rozhodnutí, pro stavební povolení a realizační – pro zadávací řízení a za inženýring pozemků a projednání s dotčenými orgány činí okolo **20 až 30 %** ze stavebních nákladů.

Vytýčení trasy pro projednání s vlastníkem při projektových pracích pro stavební povolení (ohlášení) či realizaci je jednodušší než vytýčení trasy pro realizaci ve spolupráci se zhotovitelem. Při prvním typu vytýčení nedochází k fixaci bodů, při druhém typu vytýčení pak zhotovitel přebírá společně vytýčenou trasu a zajišťuje ochranu bodů proti narušení. Podobně závisí cena za projektové řešení doprovodné infrastruktury dle stanovených podmínek jednotlivých orgánů státní správy a budoucího provozovatele – parkoviště, informační centrum, provozní budova, přípojky inženýrských sítí, řešení odpadních a dešťových vod apod..

### 7.4.3 ZNAČENÍ MTB TRAS A SINGLTREKŮ

ČEMBA se ujala metodického vedení a správcovství MTB značení. V současné době vytváří novou metodiku značení MTB tras, tj. tras určených pro jízdu v terénu na horském kole. Metodika vychází ze zahraničních parametrů. Oproti cykloturistickým trasám, značeným v terénu cykloturistickým pásovým značením, mají MTB trasy vyšší obtížnost.

**Pro singltreky jsou stanoveny dle podmínek 3 stupně obtížnosti**

černá – nejtěžší

červená – střední

modrá – lehčí



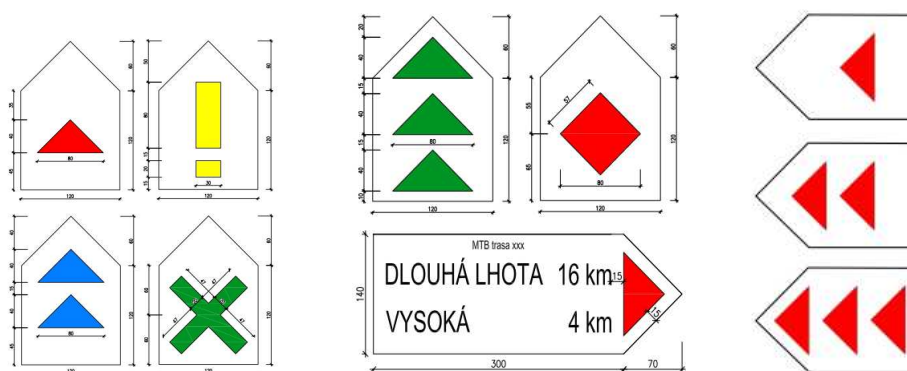
[www.cemba.eu](http://www.cemba.eu)

„mít kde jezdit“

Značení využívá **barevných značek**, podobně jako pásové turistické značení, tvar značky je jiný. Analogicky

- červená barva je určena pro dálkové a pátevní trasy
- modrá pro delší trasy regionálního charakteru
- zelená pro trasy místního charakteru
- žlutá pro trasy místního charakteru a spojky.

**navrhované značky:**



## 7.5 OPTIMALIZACE SÍTĚ CYKLOTRAS

I když je **síť cyklotras o celkové délce 3 407 km v Pardubickém kraji** celkem komplexní a systematická a má mírně nadprůměrnou hustotu v rámci České republiky, je více důvodů ji optimalizovat. Cyklotrasy byly masivně v terénu vyznačeny krátce po roce 2000, od té doby v terénu vznikly nové cesty a komunikace mimo silniční provoz, na které je vhodné některé úseky **převést nebo vytvořit nové propojky**. Síť cyklotras bude také nutné **upravit v souvislosti s vyznačením dálkových cyklotras**, kterým bude třeba uzpůsobit i místní síť.

V úvahu je třeba vzít i **aktivity jiných investorů**, zejména SPÚ, v jehož případě mezi tzv. „Společná zařízení“ patří i zajištění přístupu k pozemkům účelovými komunikacemi a ty mohou sloužit též jako cyklotrasy; krom toho jsou ve výstupu převedeny do majetku obcí.

Velkou příležitostí pro Pardubický kraj je také využití jeho příhraniční polohy s Polskem. Schengenská dohoda umožňuje volný pohyb osob na česko – polské hranici, podstatou propojení jsou tedy jen fyzické propojky, vhodné pro kola a jejich stavební projednání na obou částí hranic. Společná hranice v rozmezí Čihák (Zemská brána) – Kralický Sněžník zahrnuje dnes **4 průjezdné hraniční přechody** pro pěší a cyklisty. Ve spolupráci s polskou stranou by bylo dobré zajistit další **propojení českých a polských cyklotras** (vč. společného marketingu cykloproduktů).

Z návrhu oblastních expertů a zejména z projednání v regionech vyplynuly **náměty na optimalizaci sítě cyklotras, nikoliv komplexní úpravu cykloturistické sítě**, která nebyla předmětem zadání Koncepce. Náměty na úpravu sítě cyklotras a nové cyklotrasy jsou zakresleny v mapové příloze č.6, jejich seznam je uveden v příloze č.7.c (celkem **67 námětů o celkové délce 512 km**). K jejich realizaci bude třeba v některých případech opravit, rekonstruovat či dobudovat cesty, které však nebudou mít charakter cyklostezek, kterými se

zabývá kapitola 7.3. Ve všech případech pak bude třeba upravit v daném místě lokální značení cyklotras.

## 7.6 DOPLŇUJÍCÍ INFRASTRUKTURA

Ze zkušeností na provozovaných cyklostezkách a cyklotrasách vyplývá, že trasy je nanejvýš vhodné **doplnit o drobnou infrastrukturu**, která umožní zastavení a relaxaci a získání informací. Vzhledem k tomu, že doplňující infrastruktura je velmi podobná pro všechny cykloprodukty, je popsána v jedné kapitole pro všechny produkty souhrnně.

### Odpočívadla

Účelem odpočívadel je:

- možnost odpočinutí a protáhnutí;
- občerstvení z vlastních zásob;
- schování před nepřízní počasí;
- příjemné rozptýlení dětí mezi úseky pro ně možná monotónní jízdy na kole nebo v sedačce či vozíku;
- získání orientačních informací a tipů na atraktivity a služby (z mapové tabule).

Odpočívadla mohou být různého provedení, doporučujeme tento standard:

**Velké odpočívadlo** zahrnuje obvykle:

- přístřešek (altán);
- dvě integrovaná sezení v robustním provedení (např. dvojlavice se stolem);
- kolostav;
- odpadkový koš;
- informační mapovou tabuli.

Případně také zahrnující:

- plakátnici;
- ohniště;
- dětské hřiště (skluzavky, prolézačky apod.);
- výjimečné prvky (posilovací nářadí pro dospělé, gravitační lanovka, horolezecká skalka aj.)

Velká odpočívadla je vhodné umístit do něčím výrazně zajímavých lokalit (výhled, atraktivita apod.) nebo na křížení významných tras s očekávanou větší frekvencí osob.

**Malé odpočívadlo** zahrnuje obvykle:

- integrované sezení v robustním provedení (např. dvojlavice se stolem);
- kolostav;
- odpadkový koš.

Malá odpočívadla je vhodné umístit mezilehle mezi velká odpočívadla jako místa pro odpočinutí.

Četnost umístění velkých a malých odpočívadel je výrazně závislá od účelu a frekventovanosti tras. Například u frekventovaných údolních cyklo & in-line stezek bude četnost nejvyšší (cca 1 velké odpočívadlo na 10 km a 1 až 3 malá odpočívadla mezilehle).

### **Jednotková cena za realizaci odpočívadla (bez pořízení mapy)**

(ceny v tis. Kč bez DPH)

malé odpočívadlo (integrované sezení, kolostav, odpadkový koš) **17 tis. Kč**

velké odpočívadlo (dvoje integrované sezení, kolostav, odpadkový koš, mapový stojan, přístřešek/altán) **80 tis. Kč**

Cena za pořízení informační mapové tabule (rozumí se cykloturistická mapa měřítko 1:50 000 až 1:100 000) je velice individuální. Velmi záleží na možnostech pořízení podkladové mapy (autorská práva) a četnosti výroby map (rozložení vstupní ceny na větší počet map). Cena se tak může řádově pohybovat od **15 do 50 tis. Kč**.

### **Významný informačně – orientační cykloturistický bod**

Bod má zejména **informačně – orientační účel**, je umístěn na důležité křižovatce cest, v důležitých orientačních bodech, na důležitých nástupních místech a souvisejících stanovištích veřejné dopravy.

#### **Doporučené vybavení bodu:**

- a) mapová a informační tabule (cykloturistická mapa s kontakty na IC, web, ..);
  - b) směrovky charakteru rozcestníku (pěší, cyklo, ....);
- Případně také:
- c) posezení a kolostav.

**Ve volné krajině** jsou vhodná místa z velké části již dána historickými významnými křižovatkami cyklotras. Doporučujeme udržení a údržbu těchto informačních bodů.

**Ve městech** je situace nedostatečná. Každé město by mělo mít svůj významný informačně – orientační cykloturistický bod, ideálně **v centru i na vlakovém nádraží**.

### **Specifika doplňkové infrastruktury dálkových cyklotras**

Dálkové cyklotrasy by měly být vybaveny relativně **sjednoceným standardem** doplňkového vybavení, jak celorepublikově (dá se očekávat vydání jednotné metodiky, zadávané Czechtourismem), tak ideálně **jednotným stylem a designem na celé délce konkrétní dálkové cyklotrasy**. To by podtrhlo její image. Je jisté, že u tras vedoucích přes několik krajů ČR, to bude těžké. Pak bude image tras sjednocovat alespoň jejich logo, které by mělo být vidět na vlastním značení trasy, ale také na informačních tabulích.

Frekventované dálkové cyklotrasy by měly mít malé či velké odpočívadlo alespoň s frekvencí 1 na 10 km a informační mapovou tabuli na významných křižovatkách a místech s frekvencí cca 1 na 30 km. **Informační mapová tabule** by měla minimálně obsahovat kromě regionální mapy také schéma celé dálkové cyklotrasy s vazbami na ostatní trasy, odkaz na vlastní web trasy i odkaz na centrální web Česko jede, případně další (Nadace Partnerství, Asociace měst pro cyklisty,..).

## **8 NÁVRH ORGANIZAČNÍHO ŘEŠENÍ BUDOVÁNÍ, PROVOZU A NÁVRH ÚDRŽBY INFRASTRUKTURY**

### **8.1 NÁVRH ROLÍ INVESTOR, PROVOZOVATEL A SPRÁVCE**

#### **8.1.1 NÁVRH ORGANIZAČNÍHO ŘEŠENÍ – CELKOVÉ POJETÍ**

Souhrnně je návrh rozdělení rolí při budování infrastruktury, provozu a údržby uveden v následujícím organizačním schématu. Ke schématu je připojena pro přehlednost také informace z kapitoly 10.1 o dotačních možnostech. Rozdělení rolí pro marketing a služby je předmětem kapitoly 9.

**Tabulka č. 9: Přehled rozdělení rolí subjektů při budování, provozu a údržbě infrastruktury pro cyklo, bike a in-line turistikou**

<b>Druh, úkon</b>	<b>Role obcí, svazků obcí apod. subjektů se zapojením místních municipalit</b>	<b>Role Pardubického kraje</b>	<b>Role soukromých subjektů a občanských iniciativ</b>	<b>Role národních organizací</b>	<b>Potenciální dotace (celorepubliková úroveň)</b>
<b>DÁLKOVÉ CYKLOTRASY (vč. spojek a regionálních přivaděčů)</b>					
vize				národní cyklokoordinátor ve spolupráci s regiony (obce, kraje)	
projekční příprava a realizace cyklostezek pro dálkové cyklotrasy	zajištění a financování	spolufinancování (grant nebo ind.dotace - příprava a investice)			IROP, IROP - ITI, SFDI, MAS
projekční příprava a realizace oprav a rekonstrukcí cest pro dálkové cyklotrasy	zajištění a financování	spolufinancování (grant nebo ind.dotace - příprava a investice)			MAS, KPÚ
projekční příprava, realizace a údržba značení	zajištění a financování	zajištění a financování		metodika Nadace Partnerství, centrální registrace u KČT	MMR (program podpory CR)
údržba a provoz cyklostezek	zajištění a financování	spolufinancování (grant nebo ind.dotace - údržba)			
údržba a provoz značení	zajištění a financování	zajištění a financování			
údržba a provoz doplňující infrastruktury	zajištění a financování	spolufinancování (grant nebo ind.dotace)			



<i>vstupní investice pro monitoring (osazení sčítačů) a zajištění provozu kvantitativního a kvalitativního monitoringu</i>	zajištění a financování (v rámci budování a provozu cyklostezek pro dálkové cyklotrasy)	spolufinancování (grant nebo ind.dotace), v rámci budování a provozu cyklostezek pro dálkové cyklotrasy		doporučení a metodika Nadace Partnerství	IROP, IROP - ITI, SFDI, MAS (jako součást projektů cyklostezek)
<b>CYKLOSTEZKY A IN-LINE STEZKY (vyjma cyklostezek pro dálkové cyklotrasy, spojky a přivaděče)</b>					
<i>vize</i>	tvorba vize				
<i>projekční příprava a realizace cyklostezek</i>	zajištění a financování	spolufinancování (grant) pro krajsky významné stezky	výjimečně zajištění a financování		IROP, IROP - ITI, SFDI, MAS
<i>opravy cyklostezek</i>	zajištění a financování				SFDI
<i>údržba a provoz cyklostezek</i>	zajištění a financování				
<b>LOKÁLNÍ CYKLOTRASY</b>					
<i>vize</i>	tvorba vize			metodika KČT	
<i>projekční příprava, realizace (vč. infrastruktury a doplňkové infrastruktury) a značení nebo přeznačení cyklotras</i>	zajištění a financování	spolufinancování (grant POV)	výjimečně zajištění a financování	značení dle metodiky KČT	KPÚ, Lesy ČR, MAS, MMR (program podpory CR)
<i>vytvoření a údržba aktuálního pasportu cykloturistického značení</i>		zajištění a financování			
<i>údržba cykloznačení</i>	zajištění a financování značení cyklotras mimo pasport kraje	zajištění a financování značení cyklotras zahrnutých do pasportu kraje		KČT - zajištění a spolufinancování značení cyklotras mimo pasport kraje	

údržba infrastruktury a doplňující infrastruktury pro cyklotrasy	zajištění a financování				
--	-------------------------	--	--	--	--

BIKE RESORTY, BIKE AREÁLY, MTB TRASY					
vize	tvorba vize ve spolupráci s provozovateli nosných služeb				
projekční příprava a realizace infrastruktury, vč. značení	zajištění a financování	spolufinancování (grant) pro krajsky významné areály	zajištění a financování (v souvislosti s rozvojem soukromých areálů)	metodická doporučení ČEMBA a IMBA	OP ČR - P, Lesy ČR, MAS, PRV
údržba a provoz, vč. monitoringu	garance nad údržbou a provozem, dofinancování provozního schodku		zajištění a financování ve spolupráci místními bikerskými komunitami a s dotací samosprávy		

## 8.1.2 DÁLKOVÉ CYKLOTRASY

Dálkové cyklotrasy (včetně spojek a přivaděčů) jsou součástí celorepublikové nadregionální infrastruktury, kterou lze přirovnat k dálnicím v silničním provozu. A tak by k nim mělo být i přistupováno. Bohužel se nedaří fakticky ani kompetenčně prosadit, aby tuto celostátní síť dálkových cyklotras financoval stát. Pořízení a zprovoznění dálkových cyklotras vyžaduje tyto úkony:

- a) **podrobná specifikace trasy** v rámci celorepublikově schválených koridorů z roku 2012
- b) **projektová příprava a vybudování cyklostezek**, případně **oprava/rekonstrukce cest**, po kterých vedou dálkové cyklotrasy
- c) stanovení **loga, názvu** a marketingového **leadera** dálkové cyklotrasy
- d) **vyznačení / přeznačení** dálkové cyklotrasy (ideálně již se známým logem)
- e) **doplňující infrastruktura**
- f) **monitoring** (kvantitativní i kvalitativní monitoring dálkových cyklotras).

**Ad a):** Výchledové vedení dálkových cyklotras je vyřešeno v rámci této Koncepce.

**Ad b):** Dálkové cyklotrasy mohou některými svými úseky vést po **cyklostezkách**, jejichž pořizovatelem je místní samospráva (obce a svazky obcí). Po vzoru dobré praxe jiných krajů České republiky (Ústecký kraj, Jihomoravský kraj) je cílem vytvořit pro tyto účely krajský grant, který by finančně podporoval projekční přípravu a realizaci cyklostezek.

**Ad c): Logo, název, marketingový leader.** Komentář je uveden níže k jednotlivým dálkovým cyklotrasám, systematicky se marketingu věnuje kapitola 9.2.

**Ad d):** Jedná se o **vyznačení nebo přeznačení dálkových cyklotras** dle metodiky Nadace partnerství (2013) v souladu s metodikami a centrální registrací čísel cyklotras organizací KČT. Každá dálková cyklotrasa by měla být provázena kvalitní doplňující infrastrukturou - odpočívadly a mapovými tabulemi apod. S ohledem na délku cyklotras napříč mnoha obcemi a mikroregiony, často i napříč několika kraji, je cílem, aby realizátorem pro celé délky dálkových cyklotras v tomto případě byly zastřešující subjekty. V některých případech to může být účelově vzniklá organizace (např. Dobrovolný svazek obcí Hradubická labská) nebo kraje ve své vzájemné koordinaci (jednotná podoba, jednotná mapa, apod.).

**Ad e): Doplnující infrastrukturu** by měly zajistit buď účelově založené organizace pro dálkové cyklotrasy (jako DSO Pardubická labská) nebo místní samospráva obecně – obce nebo mikroregiony. Podobu doplňující infrastruktury bude dobré alespoň v rámci jedné cyklotrasy metodicky sjednotit.

**Ad f) Monitoring** dálkových cyklotras, popsáný v kapitole 7.2, ať již kvantitativní nebo kvalitativní průzkum názorů uživatelů dle doporučení a metodik Nadace Partnerství, by měly zajišťovat místní samosprávy.

Cílem je zajistit podporu budování a provozu sítě dálkových cyklotras Pardubickým krajem. Některé úkony dle výše uvedeného rozpisu zajistí a zafinancuje přímo kraj, pro systémovou podporu ostatních úkonů zajišťovaných místní samosprávou je cílem zřídit grantovou podporu Pardubického kraje.

### 8.1.3 CYKLOSTEZKY A IN-LINE STEZKY

**Investorem/vlastníkem a provozovatelem/správce**m cyklostezek a in-line stezek jsou zpravidla **obce**. V případě, kdy cyklostezka vede na území více obcí, je investorem **svazek obcí**, případně jiná platforma spolupráce mezi obcemi podle zákona o obcích (veřejnoprávní smlouva) či ve spolupráci s dalšími subjekty (obecně prospěšné společnosti a další formy dle nového občanského zákoníku). Vlastník může na základě smlouvy pověřit provozem a správou další subjekt.

Cílem je, aby Pardubický kraj, jehož primární role spočívá v podpoře sítě dálkových cyklotras, přispíval na další významné cyklostezky, optimálně na základě grantu.

### 8.1.4 LOKÁLNÍ CYKLOTRASY

**Popis situace.** Jedná se o **ostatní cyklotrasy**, kromě dálkových. Cyklotrasy vedou po komunikacích a cestách různého druhu (silnice, cyklostezky, místní a účelové komunikace, cesty) a jsou většinou značeny silničním značením (žluté cykloznačky) dle vyhlášky 30/2001 Sb., případně cykloturistickým pásovým značením dle metodiky KČT. Cyklotrasy mají centrálně od KČT přiděleno 4 nebo 3 ciferné číslo (1 a 2 ciferné značení je vyhrazeno pro dálkové cyklotrasy). Pořizovatelem tohoto značení jsou různé subjekty, většinou svazky obcí. Co se týká současné údržby značení, v naprosté většině převažuje systém, kdy značení z příspěvku kraje zajišťuje KČT. Výše příspěvků schvaluje kraj z roku na rok a dle analýzy v kapitole 4.1 se příspěvek Pardubického kraje v posledním roce snížil a nestačí pokrýt výdaje na údržbu. Ty jsou KČT vyčísleny v minimální výši 480 tis. Kč/rok, a to v úsporném režimu údržby prostřednictvím levných pracovních sil, členů KČT.

Kromě vlastního informačního značení je v okolí cyklotras instalována doplňující infrastruktura (odpočívadla, altány, dětská hřiště, informační tabule). Tu většinou pořídily vlastní svazky obcí nebo obce, v lesních úsecích případně i Lesy ČR v rámci jejich programu na podporu mimoprodukčních funkcí lesa.

#### **K údržbě značení lokálních cyklotras:**

Pardubický kraj zadá zpracování podrobného **pasportu** značení (silničního i pásového) všech cyklotras v terénu ve vyspělé digitální podobě, vč. zmapování známých vlastníků – pořizovatelů tohoto značení. Pořízení pasportu je jednorázovou položkou, jejíž výši lze při rozsahu 3 407 km cyklotras na území kraje odhadnout na **300 tis. Kč** (bez DPH).

Pardubický kraj nad tímto komplexním pasportem rozhodne, pro které z vyznačených cyklotras bude ze svého rozpočtu udržovat značení. Kriteria budou kombinací více hledisek, jako je turistická atraktivita trasy – existence přírodních, kulturních a historických atraktivit, hustota sítě, infrastruktura, po které trasa vede apod. Výsledkem bude **pasport významných cyklotras Pardubického kraje**, jejichž údržbu značení bude Pardubický kraj ochoten zajišťovat a financovat. Tento krajský pasport bude podle potřeby aktualizován o případné nové významné cyklotrasy.

Údržba značení ostatních cyklotras bude věcí jejich zřizovatelů, v případě nezájmu zřizovatelů nebo neznámého zřizovatele budou odsouzeny k zániku. Krajský pasport a bude Pardubický kraj komunikovat s Klubem českých turistů a jeho disponibilní databází cyklotras ČR.

Pro cyklotrasy zahrnuté do **krajského pasportu** sítě významných cyklotras zadá Pardubický kraj **centrální údržbu jejich značení** (včetně dálkových cyklotras), ať již silničního, tak pásového značení. Pardubický kraj rozhodne o formě zadání, např.: každoroční zadání KČT, vypsání otevřeného výběrového řízení na dodavatele na jeden či více let nebo oslovení

Správy a údržby silnic pro údržbu značení na silničních komunikacích, aj.). Předpokládaná hodnota tohoto zadávacího řízení by se mohla pohybovat do **300 tis. Kč/rok**.

#### **K údržbě doprovodné infrastruktury lokálních cyklotras:**

Údržba doprovodné infrastruktury (odpočívadla, mapové tabule apod.) zůstane v péči jejich pořizovatele, většinou tedy v péči svazků obcí a obcí. V lokalitách, kde toho obce nebudou schopny, tato infrastruktura prostě dožije.

**Optimalizace sítě cyklotras** Přeznačení stávajících lokálních cyklotras, vyznačení nových cyklotras, úpravy cest, pořizování nové doplňující infrastruktury by opět měly zjišťovat obce, svazky obcí apod. subjekty. Na základě významnosti vzniklé cyklotrasy a zvážení zřizovatele bude možné jednat o jejím zařazení do krajského pasportu udržovaných cyklotras.

## **8.1.5 BIKE RESORTY**

### **Infrastruktura**

**Investorem** infrastruktury bike resortů se základním zázemím (parkoviště, případně i základní obsluhující objekt s informačním centrem) jsou dle dosavadních příkladů v ČR většinou veřejnoprávní subjekty (obce, Lesy ČR), výjimečně soukromý subjekt (Resort Dolní Morava – Sněžník s.r.o.).

**Provozovatelem** infrastruktury je veřejný subjekt (obec, o.p.s.) v úzké spolupráci s provozovatelem zázemí služeb a ve spolupráci s místní bikerskou komunitou.

### **Zázemí pro služby**

**Investorem a provozovatelem** širšího zázemí služeb jsou většinou soukromé subjekty (ubytování, stravování a speciální servis – myčka, půjčovna a servis kol).

## **8.2 TECHNICKÝ NÁVRH PROVOZU INFRASTRUKTURY**

Tato kapitola obsahuje technickou specifikaci rozsahu údržby infrastruktury a s tím spojených nákladů a specifikaci monitoringu. Organizační řešení, kterým se zabývá předchozí kapitola 8, je zde zmíněno jen okrajově pro udržení souvislostí.

### **8.2.1 CYKLOSTEZKY A IN-LINE STEZKY**

#### **Rozsah údržby**

Níže uvedený režim jednotlivých zajišťovaných činností v běžném roce je uveden v **maximalistickém rozsahu, tedy pro úseky cyklostezek s in-line využitím**. Cyklostezky bez in-line využití se nemusejí např. zametat s takovou četností, ovšem 1x za rok po zimě, případně po kalamitě, je to vhodné.

Ve všech případech je vhodné využít zpětnou vazbu, tedy podněty od uživatelů například na web provozovatele.

**Rozsah údržby in –line stezek** (dle zkušenosti s provozem in-line stezek údolím Tiché Orlice):

**Tabulka č. 10: Přehled činností údržby in-line stezek**

Č.	ČINNOST	ČETNOST	TERMÍN	POZNÁMKA
1	sečení příkopů do vzdálenosti min 1,0 m podél cyklostezky, včetně křižovatek a okolo odpočívadel, bez odvozu sekaniny	3 x ročně	do 31.5. do 10.7. do 15.9.	vč. úklidu - prořezu větví přesahujících do profilu
2	zametání cyklostezek s odvozem smetků a jejich likvidací	1x ročně	do 31.3.	
3	odmetání cyklostezek bez odvozu	4 x ročně	do 30.4. do 31.5. do 10.7. do 15.9.	po sekání trávy po sekání trávy po sekání trávy
4	prohrnování sněhu bez odvozu	2-5 x ročně	dle potřeby	
5	odvoz směsného komunálního odpadu z míst na trase, včetně výměny plastového pytle a úklidu (posbírání) v okolí odpočívadla, s odvozem a likvidací odpadu	10 x v létě 3 x v zimě	k 31.1., 28.2., 31.3., 30.4., 20.5., 10.6., 30.6., 20.7., 10.8., 31.8., 30.9., 30.10., 30.11.	
6	prohlídky vybavení odpočívadel a běžná údržba včetně nátěru luxol 1x ročně, (velké opravy sjednávat případ od případu)	1 x ročně	do 30.6.	nátěr 1 x ročně
7	prohlídky odvodňovacích systémů (příkopy, sběrné šachtice, propustky a zábradlí na nich) s vyčištěním	1 x ročně	do 30.4.	
8	revize lávek včetně příslušných protokolů	dne norem	do 30.4.	vč. vedení most. listů
9	revize prolézaček a lanovek a venkovních fítek s drobnými opravami a aktualizací provozního řádu těchto doplňků	dle norem, min. 1 x rok	do 30.4.	
10	prohlídka dopravního značení a provozních řádů stezek a jeho drobná údržba	2 x ročně	do 31.3. do 31.8.	
11	cestářské služby (v případě povětrnosti se jedná např. o vložené odmetení, úklid větví a pod.); jsou doporučeny zejména pro in-line úseky	cca 12 x ročně		

### **Organizační model údržby**

**Z hlediska organizace a financování údržby** lze použít pro cyklostezky vedoucí přes více obcí dva modely:

- každá obec spravuje a udržuje cyklostezku ve svém správním obvodu a tuto údržbu financuje
- správu a údržbu zajišťuje svazek obcí centrálně, dotčené obce přispívají.

Model b) pro cyklostezky vedoucí přes více obcí doporučujeme, protože centrálně lze zajistit výhodnější službu pro delší úsek a také z důvodu, že vzhledem k regionálnímu významu stezky je vhodné tíži financování údržby rozložit jiným způsobem, než je délka stezky na

území konkrétní obce. Centrální spravující subjekt (svazek obcí případně jiná forma spolupráce obcí, případně i s jinými subjekty) vybírá pro tyto účely na základě smlouvy příspěvky od ostatních obcí.

### **Náklady na provoz a údržbu cyklostezek a in-line stezek**

Z dosavadních zkušeností podobných systémů lze odhadnout náklady na provoz a údržbu v následujícím členění:

- **údržba a drobné opravy** v četnosti vztažené k tabulce v předchozí kapitole a včetně v tabulce zmiňované doplňkové infrastruktury (do této kategorie patří zametání in-line stezky, úklid odpadků, povinné revize lávek a herních prvků, údržba odpočívadel, informačních mapových tabulí, dětských hřišť apod.) **5 až 10 tis. Kč/km/rok;**
- **provozní náklady na pozemky** : velice **individuální** položka – roční nájmy a náklady na věcná břemena apod.
- **administrativa** (objednávky, smlouvy, evidence, archivace, účetnictví, inventury, majetkové manipulace, vyjadřování se k projektům jiných investorů, daňové úkony, správní úkony atd.), pokud se objednává jako centrální služba, se pohybují ve výši **5 000 Kč/km/rok** (příklad regionu s délkou 40 km cyklostezek a ročním servisem za cca 250 tis. Kč)
- cena za **pojištění** (katastrofa, vandal, krádež, odpovědnost) je vztažena obvykle k ceně pojišťovaného majetku, tu lze ovšem stanovit např. z ročních inventur; velmi přibližný odhad osciluje kolem **1 % pořizovací ceně**. Sjednat lze i pojištění provozu, včetně doprovodných zařízení (cyklostezky, dětské hřiště, skatepark apod.). Pojištění se může týkat zimní údržby (sníh, ledovatka), vyznačení jízdních pruhů, směru jízdy, úpravy povrchu (opravy výtluků, prasklin, odklizení listí, větví), případně příkazových značek nebo nápisů, které provoz v těchto zařízeních upravují „
- **větší opravy**: jedná se o větší jednorázové výdaje, spojené s celkovou opravou cyklostezek (prorůstající kořeny, roztrhaný asfaltový povrch apod.), náklady jsou vysoce **individuální**, je možné na ně žádat dotaci ze SFDI.

## **8.2.2 DÁLKOVÉ CYKLOTRASY, LOKÁLNÍ CYKLOTRASY**

### **Rozsah údržby**

Pravidelná údržba **dálkových cyklotras i lokálních cyklotras** spočívá v těchto úkonech:

- a) kontrola stavu značení, údržba digitálního pasportu v aktuální podobě, kontrola stavu doplňující infrastruktury a kontrola stavu komunikací a cest, po nichž cyklotrasy vedou (1 x ročně)
- b) oprava poškozeného nebo chybějícího značení (1 x ročně)
- c) oprava poškozené doplňující infrastruktury a oprava komunikací a cest, po kterých vedou cyklotrasy (individuálně).

### **Náklady na údržbu**

Náročnost na **údržbu lokální sítě cyklotras** v bodech a) + b) lze odvodit ze současných nákladů, tj. **250. Kč** na 3 407 km cyklotras, tj. cca **73 Kč/km**.

Náklady na **údržbu doplňující infrastruktury** a případně poškozenou **infrastrukturu cest** jsou individuální. Průměrně lze očekávat okolo **650 Kč/km/rok** (dle praxe svazku obcí, spravujícího infrastrukturu pro síť o délce 100 km cyklotras).

Náklady na údržbu komunikací/cest, po kterých vedou cyklotrasy, jsou jednorázové, individuální a nelze je průměrově kvantifikovat.

### **Monitoring**

Monitoring je vhodný minimálně u dálkových cyklotras a jeho rozsah a náklady jsou popsány v kapitole 7.2.4. Zajišťovat a financovat by jej měl kraj.

## **8.2.3 BIKE RESORTY**

### **Rozsah údržby**

**Pravidelná běžná údržba** bike resortů zahrnuje:

- a) pravidelně projíždět a kontrolovat jejich technický stav;
- b) realizovat opatření pro jejich stálou dobrou prostupnost, jako sekat trávu a křoví zasahující do trasy, odklízet padlé větve a jiné překážky;
- c) odklízet odpadky;
- d) spravovat drobné trhliny a následky agresivní jízdy v měkčím podkladu, následky drobných havárií jezdců, doplňovat štěrk, úpravu kotvicích prvků a příp. údržbu bezpečnostních bran;
- e) spravovat následky větších dešťů a v období po zimě;
- f) revidovat objekty, u kterých to předepisuje kolaudační rozhodnutí a převjímací protokol od dodavatele;
- g) udržovat aktuální a čitelné informační a bezpečnostní značení, případně poškozené obnovovat a doplňovat.

### **Náklady na údržbu**

Kvalifikovaný odhad **finanční náročnosti pravidelné technické údržby** na jeden areál s cca 50 km singltrailů činí až **500 tis. Kč za rok**. Tyto náklady lze však výrazně redukovat při kvalitním zapojení provozovatele vstupních areálů a při zapojení místní komunity bikerů.

Při jakékoliv kombinaci by však měl podle zkušenosti z Walesu **bike resort a jeho služby vydělat minimálně na běžný provoz a údržbu**, vč. víceletých větších oprav, a to formou:

- a) vybíraného poplatku z parkoviště nebo poplatku za vjezd na trasy, oboje s výraznou informací, že poplatek výhradně slouží k údržbě singltrailů, která je na něm doslova závislá;
- b) tržeb ze zázemí služeb (restaurace, ubytování, použití myčky a sprchy, placený svoz ze sběrné komunikace, služby instruktora, poplatek za použití myčky kol, servis kol aj., v případě nájemce formou nájemného).

Ve Walesu tento systém vychází finančně udržitelně. Za příklad dobré praxe lze uvést soukromý Bike areál - Llandegla.Forest v severním Walesu. Návratnost investice tam vychází ke spokojenosti investorů - akcionářů. Areál se rozvíjí, je v zisku. a nepotřebuje dotace. Jiné areály jsou budované v rámci lesní správy za obecní účasti.



V podmínkách České republiky by při zavádění nového produktu měl alespoň vyjít **model finanční udržitelnosti provozu s nevysokou veřejnou dotací**, bez promítnutí investice, která by musela být dotována a spolufinancována z veřejných zdrojů.

### Monitoring

Na lokalitách budovaných bike resortů je vhodné provádět monitoring jak počtu návštěvníků, tak jejich spokojenosti, potřeb a nároků na služby. Údaje velmi dobře slouží pro sledování návratnosti investice, marketing a efektivní plány rozvoje bike resortů. Tento monitoring si zajišťují provozovatelé areálů sami.

## 9 NÁVRH DOPORUČENÝCH SLUŽEB A MARKETINGU JEDNOTLIVÝCH PRODUKTŮ

### 9.1 SLUŽBY

#### 9.1.1 SLUŽBY PRO CYKLOPRODUKTY

Všechny produkty potřebují služby a obchod a právě jejich využití je tím efektem a příspěvkem k vytvoření nových pracovních míst a příjmů z cestovního ruchu. Všechny tyto služby jsou pak součástí propagace a marketingu a klient se musí o nich dozvědět minimálně z webové prezentace produktu. Jedná se o služby tohoto typu:

##### a) Doprava a parkování, přeprava kol a zavazadel

Pro všechny produkty s nástupními místy (výchozí místa bike resortů a nástupní místa in-line stezek) je třeba mít zdokumentované možnosti dopravy k těmto místům **vlakem, autobusem, osobním autem**, případně i **speciální dopravou** na objednávku.

Výchozí místa musí být vybavena **parkovišti**, jejichž charakter a velikost musí odpovídat danému produktu. Kapacita nástupních míst na in-line stezku postačí okolo 10 až 30 parkovacích míst, nástupní místa na rozsáhlejší bike resorty potřebují kapacitu až 100 i více míst.

Pro **dálkové cyklotrasy** bude zajímavá i služba přepravy zavazadel z jednoho ubytovacího místa do druhého, případně i kol a osob z koncového místa na výchozí místo.

**Nezbytná je** provázanost se **železniční dopravou**, včetně jejich půjčoven kol ČD a stále se zlepšujícím komfortem a službami pro osoby cestující s kolem. Cykloturisté a zejména dálkoví cyklisté používají železniční dopravu pro příjezd do výchozího místa a odjezd z cílového místa, aniž by byli závislí na jedné lokalitě zaparkovaného auta.

##### b) Úschovny

Jedná se zejména o **úschovny kol** pro cyklisty a bikery, kteří se chtějí občerstvit v restauraci. Preferují samozřejmě venkovní zahrádky, ale v případě nepřízně počasí nebo v zimě vyhledávají občerstvení uvnitř. Dalším případem je in-line bruslař, který přijede na cyklostezku na kole a potřebuje jej bezpečně uložit. Důvodů je však více. Bezpečná úschova kol zatím patří mezi nejslabší články našich služeb. Každá restaurace, která bývá hojně navštěvovaná cyklisty, by měla mít **bezpečný úložný prostor**, venkovní stojany s možností uzamčení kol zámky zdaleka nevyhovují náročným cyklistům s drahou výbavou. Relativní novinkou jsou také **parkovací věže** kol (např. Hradec Králové), jejichž pořizovací hodnota se

pohybuje okolo 8 mil. Kč (pro úschovu více než 100 kol), poplatek za úschovu kola dle praxe činí 5 Kč.

#### c) Stravování

Dostupnost a správná forma občerstvení je nezbytnou podmínkou spokojenosti uživatelů bike produktů. Velmi vítané jsou **venkovní bufety, sezónní stánky a zahrádky restaurací**, v případě nepřízně počasí i **interiéry** s možností bezpečné úschovy kol (viz výše). Restaurace by měly umět důstojně přijmout i špinavé a spocené cyklisty, měly by být tak funkčně zařízeny a personál by měl být veden k účtě k takovým zákazníkům. V obojím jsou dnes velké rezervy.

#### d) Ubytování

Ubytování by mělo být nabídnuto ve všech úrovních, od vyhledávaného tábořiště či kempu, přes turistické ubytovny, penziony a hotely různé úrovně hvězdiček. Cílová skupina cykloturistů a bikerů je velice pestrá, co do jejich požadavků i velikosti příjmů. Velké bike resorty a in-line stezky nabízené jako produkty by měly dokázat v okruhu cca do 10 km nabídnout všechny typy ubytování. Obdobně i zde je podmínkou funkční vybavení pro cyklisty, tj. bezpečná úschova kol, myčka kol, pračka prádla aj. (viz níže certifikace Cyklisté vítáni). Obdobně kromě vybavení se i zde jedná o úctu a ochotu personálu ke specifické skupině cykloturistů a bikerů.

#### e) Myčky kol

Myčky kol jsou zejména důležitým a nezbytným vybavením na **nástupních místech bike areálů**. Bikeri jsou ochotni za možnost umytí kola zaplatit řádově do 50 Kč. Podoba myček může být různá, většinou postačí odkanalizovaná plocha s možností ostříkání kola proudem vody jako samoobsluha.

#### f) Půjčovny a servisy

Za úplné minimum považujeme poskytnutí **servisního zázemí pro samoobslužnou opravu kola** ve výchozích místech bike areálů. Velké areály by měly nabídnout možnost zajištění **servisu jako služby i zapůjčení kol**.

Zařízení v okolí **in-line stezek** by měla **půjčovat a servisovat brusle**, případně i kola.

Velký význam má i dobře fungující **síť půjčoven ČD**.

Na významných a frekventovaných cyklostezkách doporučujeme větším ubytovacím zařízením zřídit nadčasovou **půjčovnu elektrokol a dětských vozíků**. Taková půjčovna je vítána zejména uživateli, kteří takové vybavení nevlastní a chtějí si jej vyzkoušet, případně s ohledem na malou četnost jeho užití se jim nevyplatí si pořídit vlastní nebo na něj nemají peníze.

#### g) Průvodcovské, instruktorské služby a školy jízdy

**Průvodcovské** služby nejsou zatím příliš běžné. Nabízí je například bike resort Valašsko a Cyklo Radka na pžeňsku. Vyhledávány jsou spíše pro větší skupiny a v regionech, kde je složitá orientace v terénu (Beskydy). Průvodcovské služby jsou vhodné pro absolvování delších cykloturistických výletů.

**Instruktorské služby (školy jízdy)** spočívají v doprovodu zkušenou osobou, která klienta učí styl jízdy (bike, in-line,..). Může se jednat o jednorázovou lekci nebo o sérii lekcí. Žádané jsou i tématické **tábory**, které jsou určeny zejména jako výuka jízdy pro děti.

#### h) Závody a akce

Velice žádoucí je pořádání závodů a jiných sportovních až společenských akcí na téma cyklo, bike a in-line aktivit. Jedná se o závody nebo o akce například na otevírání či uzavírání sezóny, které velmi pomáhají propagaci produktů a k **vytvoření a udržení základní komunity** vázané na produkt. Akce mají v našich podmínkách vždy neziskový charakter a bývají sponzorovány podniky, obcemi, krajem apod.

#### **i) Služby cestovních kancelářů a agentur**

Ty nejzajímavější produkty mají šanci být nabízeny cestovními kancelářemi a agenturami, tedy soukromými subjekty. V České republice je to vzácností, příkladem je in-line kolem Lipna. Bike resort Valašsko nabízí sám balíčky služeb.

#### **Certifikace**

Pro zajištění kvality všech služeb je velmi účinným nástrojem **certifikace jakosti**, v daném případě certifikace **Cyklisté vítáni**, která vede certifikovaný subjekt k zajištění podmínek, vstřícných cyklistům. Certifikaci po zahraničním vzoru již několikátým rokem zajišťuje Nadace Partnerství prostřednictvím vyškolených certifikátorů. Certifikaci mohou získat zařízení různého typu a mohou získat certifikaci různého stupně (podle rozsahu zajišťovaných procyklistických služeb). Podrobnosti o již certifikovaných zařízeních a požadavcích na certifikaci jsou uvedeny na webu ([www.cyklistevitani.cz](http://www.cyklistevitani.cz))

Kromě certifikace je velice důležité **vzdělávání a rozvoj personálu** podniků.

### **9.1.2 KOMBINOVANÉ SLUŽBY NA MÍRU**

V lokalitách, které jsou v centru cykloturistického dění, ve výchozích areálech bike resortů nebo při in-line stezkách je vhodné zajistit areály s vhodnou kombinací služeb pro cyklisty. Níže uvádíme dva příklady.

#### **Komplexní areál pro cyklisty**

Komplexním areálem se pro účely této koncepce myslí areál, situovaný na významných (dálkových) cyklotrasách, in-line stezkách nebo u bike resortů.

##### **Doporučené vybavení komplexního areálu:**

- a) ubytování;
- b) stravování (nejlépe i teplá kuchyně);
- c) dostatečně kapacitní parkoviště;
- d) mapová informační tabule (s cykloturistickou mapou, případně orientační mapa singltreků apod.);
- e) informační místo (k dispozici propagační materiály týkající se minimálně v místě dostupných atraktivit);
- f) půjčovna sportovního vybavení (zejména vybavení, které je potřeba pro místní atraktivitu);
- g) zajištění nebo zprostředkování základního servisu sportovního vybavení, případně svépomocná servisní dílna pro vlastní obsluhu;
- h) úschovna sportovního vybavení;
- i) zajištění nebo zprostředkování instruktorských služeb (s přihlédnutím k atraktivitám)
- j) zajištění převozu zavazadel, přepravy osob a kol;
- k) držitel certifikace Cyklisté vítáni.

#### **Nástupní místa na cyklo&in-line stezky**

Nástupní navrhujeme vždy **na začátku** cyklo&in-line stezek, případně na dlouhých stezkách v místech **vhodných příjezdů autem nebo vlakem**. Za minimální vybavenost považujeme dostupné parkoviště, lavičku a kolostav.

Nástupní místa by měla minimálně zahrnovat parkoviště (zatravněvací dlažba nebo asfalt) pro cca 10 až 30 parkovacích míst (případně více, dle zkušenosti s frekvencí uživatelů) a se základním vybavením (lavička, kolostav, odpadkový koš), pochopitelně s vyhrazeným stáním i pro handicapované uživatele cyklostezek:

**Investiční náklad za zřízení 1 nástupního místa** (kapacita 30 aut ze zatravněvacích dlaždic) se může dle zkušenosti s jinými lokalitami pohybovat (ceny v Kč bez DPH):

projektová příprava a inženýring:	80 tis. Kč
realizace (bez vynětí ze ZPF a výkupu pozemků)	450 tis. Kč
-----	
Celkem	530 tis. Kč

### Výchozí místo bike resortu

Je specifickým druhem komplexního areálu. Každý bike resort má jedno či více výchozích (nástupních) míst. Ta by měla zahrnovat:

Minimálně:

- dostatečně kapacitní parkoviště (stačí štěrková plocha), kapacita 50 až 100 stání, s příjezdovou cestou sjízdnou pro běžná osobní auta;
- sociální zařízení (minimálně toalety, ideálně i sprchy a šatny);
- myčka kol (nutná!);
- občerstvení (minimálně bufet, vítané venkovní posezení, kolostav).

Ideálně také:

- informační centrum s distribucí propagačních materiálů bike resortu a destinace (není-li IC, tak distribuce letáku v bufetu);
- ubytování v místě nebo dostupné (cca do 10 km autem);
- profesionálně vybavená dílna jako samoobsluha případně se servisní obsluhou jako službou;
- půjčovna kol;
- prodejna sportovního vybavení;
- doprovodné atraktivita pro rodiny a doprovod bikerů: dětské hřiště, posilovací stroje pod širým nebem, prolézačky, malá horolezecká stěna nebo kámen, rozhledna, naučná stezka apod.

## 9.1.3 ZDROJE FINANCOVÁNÍ SLUŽEB

Služby cestovnímu ruchu, které zajišťují v naprosté většině případů privátní subjekty, mají velmi malé možnosti dotační podpory v aktuálním období do roku 2020.

Dílčí aktivity mohou tyto subjekty uplatnit v rámci programu **MMR Národní program podpory cestovního ruchu**. Výzvy jsou obvykle vypisovány na přelomu roku, z programu lze pokrýt výdaje na drobnou doprovodnou vybavenost služeb pro cyklisty v blízkosti cyklotras a cyklostezek. Více viz kapitola 10.1.

## 9.2 MARKETING

### 9.2.1 POJEM MARKETING CYKLO, IN-LINE A BIKE PRODUKTŮ

Pod pojmem **marketing** rozumíme spektrum činností, které je třeba vyvíjet za účelem efektivní nabídky, ideálně i prodeje produktu. Jedná se zejména o tyto aktivity, které jsou seřazeny víc méně podle důležitosti a efektivity:

- a) presentace na webových stránkách, Internetu a sociálních sítích (základem je domovská základní presentace produktu na webu a jeho propojení na další weby, obdobně na sociálních sítích), vytvoření místní komunity a komunity stálých návštěvníků, vytváření dobrého jména přes komunitu a šíření jejím prostřednictvím
- b) PR komunikace (komunikace s místní komunitou a komunitou stálých návštěvníků, komunikace s veřejností prostřednictvím médií, komunikace s profesními organizace cílové skupiny,..)
- c) tvorba a distribuce tištěných propagačních materiálů (v místě produktu, prostřednictvím IC, přes poskytovatele služeb, veletrhy,..)
- d) presentace na veletrzích cestovního ruchu a na promoakcích
- e) komunikace s cestovními kancelářemi, agenturami a touroperátory ohledně nabídky a prodeje produktu.

Všechny cyklo, bike a in-line produkty vyžadují svůj marketing, bez kterého nebude docíleno žádoucího efektu – vysoké návštěvnosti produktů, čerpání služeb a s tím souvisejících ekonomických příjmů. Vzhledem k tomu, že prakticky celá Česká republika v srdci Evropy je cykloturisticky zajímavá, kvalitní marketing může být jednou z mála **konkurenčních výhod** oproti ostatním regionům.

**Marketing** bude probíhat v **několika úrovních**, z nichž jedna bude **primární – domovská**, ostatní budou **podpůrné** (rozumí se většinou vyšší regionálnější úrovně). V kapitole 9.3.2 uvádíme specifika marketingu jednotlivých produktů. Přehled rolí pak souhrnně uvádíme v tabulce na konci kapitoly 9.3.2.

Nad všemi stojí pak propagace prostřednictvím státem zřízené organizace **Czechtourism**, která je určena mj. k propagaci domácího a příjezdového cestovního ruchu.

### 9.3.2 SPECIFIKA MARKETINGU JEDNOTLIVÝCH PRODUKTŮ

#### Dálkové cyklotrasy

Na území Pardubického kraje je celkem 7 plánovaných dálkových cyklotras, a to čísla 1, 2, 14, 16, 18, 22 a 24 a jedna evropská trasa Eurovelo 4, která vede téměř souběžně s trasou 1.

Každá připravená dálková cyklotrasa (alespoň relativně sjízdná, se základními službami na trase, v terénu vyznačená, s logem a názvem a se známým **marketingovým leaderem** pro celou trasu) by měla mít **svůj vlastní primární (domovský) web a marketing**. V Pardubickém kraji žádná takto připravená trasa není, brzy bude trasa č.18 a č.24 Svitava. Trasa 2 Labská je marketingově propagována a má svého marketingového leadera (Nadace Partnerství), ale na území Pardubického kraje nemá dobudovanou infrastrukturu.

Všechny dálkové cyklotrasy pak budou centrálně a v nižší podrobnosti presentovány na národním webu **Česko jede** ([www.ceskojede.cz](http://www.ceskojede.cz)), provozovaném Asociací měst pro cyklisty.

Regionální web **Východních Čech** a oblastní weby **dotčených oblastních destinačních společností** by měly mít na svých webech zakomponovány základní informace a prolinky na primární domovské weby dálkových cyklotras.

Obdobné rozložení rolí platí i pro další marketingové aktivity.

Hlavní realizátor marketingu dálkových cyklotras tedy bude **marketingový leader** dané dálkové cyklotrasy (tzv. pro trasy procházející Pardubickým krajem může to být i subjekt mimo Pardubický kraj).

**Eurovelo** má svůj evropský a národní portál, **primární marketing** pro ČR zajišťuje **Nadace Partnerství** (<http://www.greenways.cz/EuroVelo.aspx>). Regionální a oblastní destinační společnosti a Česko jede by měly mít opět odkaz na tento web.

### **In-line produkt**

Krátké cyklostezky vhodné pro bruslení (do 20 km, většinou však mají jen jednotky km), by měly být nabízeny v rámci cykloturistiky (ad níže).

Pokud by se podařilo vytvořit **in-line produkt**, který by konkuroval v rámci České republiky (např. Lipnu) a sousedním zemím (např. německému Flaemingu), takový produkt by si zasloužil **speciální primární marketing marketingovým leaderem** a byl by obchodovatelný cestovními kancelářemi (jako dálkové cyklotrasy nebo bike resorty).

Na území Pardubického kraje by se na tuto úroveň mohlo dostat Orlické cyklo a in-line království, tedy in-line stezka údolím Tiché Orlice, pokud by se podařilo dořešit průjezdy městy, vylepšit úsek u Perné a stezku na nějakou stranu prodloužit (Vysoké Mýto – Litomyšl nebo Letohrad – Jablonné n.O. – Králíky).

Roli marketingového leadera by měl zajistit provozovatel in-line stezky, pravděpodobně uskupení obcí na trase, zde přirozeně Region Orlicko - Třebovsko.

Regionálně významné in-line produkty by měly být stručně prezentovány s prolinky na webech oblastních destinačních společností a regionální destinační společnosti i na webu Česko jede, případně na tematických in-line serverech.

### **Bike resorty**

Bike resorty mají **primární (domovské) vlastní weby a marketing**, realizované investorem nebo pověřeným provozovatelem bike resortu. To může být veřejný i soukromý subjekt.

Regionálně významné bike produkty by měly být stručně prezentovány s prolinky na webech oblastních i regionální destinační společnosti i na webu Česko jede, také na tematických serverech (ČEMBA aj.).

### **Cykloturistika**

Jedná se o marketing klasických cyklotras.

Doporučujeme, aby **primární (domovskou) prezentaci** zajišťovaly **oblastní destinační společnosti**, které by měly prezentovat i sestavené tipy na výlety.

Významnou roli zde sehraje i **mikroregiony** (obce, svazky obcí apod. organizace), které jsou často iniciátorem a tahounem **komplexních tipů na výlety** s doprovodnými aktivitami (rozhledny, místní muzea apod.), které propagují svými cestami, vždy by však tyto tipy měly zapojit do propagace přes oblastní destinační společnosti.

Regionální destinační společnost Východní Čechy by měla na tyto weby odkazovat a stručně odprezentovat to nejvýznamnější bez detailů a regionálně významné tipy.

Obdobná dělba by měla probíhat i u ostatních marketingových aktivit.

**Tabulka č. 11: Přehled rolí subjektů při marketingu cyklo, in-line a bike produktu**

<b>Produkt</b>	<b>Primární (domovský) marketing</b>	<b>Místní úroveň (obce, svazky obcí, MAS)</b>	<b>Oblastní destinační management</b>	<b>Regionální destinační management</b>	<b>Národní úroveň</b>	<b>Czechtourism</b>
<b>Dálkové cyklotrasy</b>	marketingový leader dálkové cyklotrasy (silný zainteresovaný veřejný subjekt na trase nebo národní organizace), speciální web trasy		prolink a podpůrný marketing (zejména v rámci regionu a republiky)	prolink a podpůrný marketing (zejména v rámci republiky a v zahraničí)	AMC: prolink na webu Česko jede a podpůrný marketing v ČR a v zahraničí	Presentace v kampaních zejména v zahraničí
<b>EuroVelo</b>			prolink a podpůrný marketing (zejména v rámci regionu a republiky)	prolink a podpůrný marketing (zejména v rámci republiky a v zahraničí)	Nadace Partnerství: presentace na českém serveru EuroVelo a propagace u nás v zahraničí	Presentace v kampaních zejména v zahraničí
<b>In-line produkt (národní úrovně)</b>	provozovatel in-line stezky, speciální web produktu	pravděpodobně generuje marketingového leadera	prolink a podpůrný marketing (zejména v rámci regionu a republiky)	prolink a podpůrný marketing (zejména v rámci republiky a v zahraničí)	AMC: prolink na webu Česko jede a podpůrný marketing v ČR a v zahraničí, provozovatelé tématických in-lieň webů - prolink	Presentace v kampaních zejména v zahraničí
<b>Cyklostezky a in-line stezky</b>	viz oblastní destinační management	součást místních produktů cestovního ruchu	primární (domovský) marketing cykloturistického produktu, v rámci webu oblasti	prolink a podpůrný marketing vybraných nejzajímavějších tipů (zejména v rámci republiky a v zahraničí)	AMC: presentace vybraných tipů na webu Česko jede a podpůrný marketing v ČR a v zahraničí	Presentace vybraných tipů v kampaních zejména v zahraničí
<b>Bike resorty</b>	provozovatel bike resortu, speciální web produktu		prolink a podpůrný marketing (zejména v rámci regionu a republiky)	prolink a podpůrný marketing (zejména v rámci republiky a v zahraničí)	AMC: prolink na webu Česko jede a podpůrný marketing v ČR a v zahraničí, provozovatelé tématických webů (ČEMBA aj.) - prolink	Presentace v kampaních zejména v zahraničí

<p><b>Cyklotrasy</b></p>	<p>viz oblastní destinační management</p>	<p>součást místních produktů cestovního ruchu</p>	<p>primární (domovský) marketing cykloturistického produktu, v rámci webu oblasti</p>	<p>prolink a podpůrný marketing vybraných nejzajímavějších tipů (zejména v rámci republiky a v zahraničí)</p>	<p>AMC: prezentace vybraných tipů na webu Česko jede a podpůrný marketing v ČR a v zahraničí</p>	<p>Prezentace vybraných tipů v kampaních zejména v zahraničí</p>
--------------------------	---	---	---	---	--	--

AMC – Asociace měst pro cyklisty



### 9.3.3 ZDROJE FINANCOVÁNÍ MARKETINGU

Financování marketingu bude probíhat podle výše jmenovaných úrovní. Tzv. ten, **kdo zajišťuje marketing** dané úrovně, **zajišťuje si i finanční zdroje** na tento marketing. Zatímco destinační společnosti i Česko jede fungují na již zavedené, i když velmi obtížné bázi na hranici možností, nejhorší pozici budou mít marketingoví leadeři dálkových cyklotras a in-line produktů. Za jejich financováním totiž může stát pouze přesvědčení dotčených krajů, obcí a podnikatelů na trase. To bude zejména zpočátku, než začnou tyto produkty prosperovat, velmi těžké. Doporučujeme kraji zavést **grantovou podporu** na podporu marketingu těchto produktů. U bike resortů, za kterými již v době náročné investice musí stát někdo finančně silný, bude zřejmě situace mírně příznivější.

Návrh **nového zákona o cestovním ruchu**, na základě kterého měly být ze státního rozpočtu generovány základní finanční prostředky na udržení chodu destinačních společností, není schválen a zatím s těmito zdroji nelze počítat.

Ucelené marketingové kampaně **v příhraničních oblastech** bude pravděpodobně možné uplatnit v rámci **OP ČR – P**.

## 10 NÁVRH IMPLEMENTACE – STRATEGIE ŘEŠENÍ

### 10.1 ZDROJE FINANCOVÁNÍ

Tato kapitola se zabývá hlavními **externími dotačními zdroji financování**, mimo **rozpočty místní a krajské samosprávy**,

#### 10.1.1 ZDROJE FINANCOVÁNÍ INVESTIC

##### CELKOVÝ POHLED NA MOŽNOSTI FINANCOVÁNÍ INVESTIC

Co se týká **cyklostezek** (ať již sloužících pro dálkové trasy či jiné) v aktuálním programovacím období EU 2014 – 2020 bude možné z EU fondů dotačně podpořit cyklostezky s cyklo dopravním účelem (dostupnost do škol, zaměstnání, snížení zátěže motorovou dopravou, bezpečnost). Významným zdrojem bude **Integrovaný regionální operační program (IROP)**, v rámci tohoto integrovaného nástroje bude využito specificky vyčleněných financí pro nástroje územní dimenze (územní integrované investice – **ITI** a komunitně vedený místní rozvoj - **CLLD**). Dalším ustáleným dotačním zdrojem pro financování cyklostezek s cyklo dopravními účely a zvýšením bezpečnosti je český **Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)**.

Co se týká financování **bike resortů a cyklotras**, vč. **doplňkové infrastruktury**, jako potenciální zdroje je zde program **Lesů ČR** na podporu mimoprodukčních funkcí lesa. Nicméně u tohoto programu jde spíše o teoretickou možnost, dle aktuálních verzí programů.

Potenciálním zdrojem podpory je také **Operační program přeshraniční spolupráce Česká republika – Polská republika** v období 2014 – 2020, a to prioritní osa 2 Rozvoj potenciálu přírodních a kulturních zdrojů pro podporu zaměstnanosti.

Významným zdrojem pro výstavbu vhodných komunikací pro cyklotrasy jsou také **komplexní pozemkové úpravy**, financované **Státním pozemkovým úřadem**.

Níže uvádíme přehled hlavních dotačních programů. Pro přepočítání finančních alokací EU byl použit přibližný aktuální kurz 1 EUR = 27,5 Kč.

Citované alokace z operačních programů EU jsou vždy určeny na podstatně širší záběr druhů výdajů, než je infrastruktura do cyklostezek, cyklotras a singltreků, bližší specifikace alokací však není k dispozici. Celkovou úvahu lze proto považovat pouze za **velmi orientační s přesností řádu**. Alokační jsou uvažovány **pro sedmileté období** (délka programovacího období EU, 2014 – 2020 se jedná o **teoreticky disponibilní zdroje do roku 2022**).

**Tabulka č.12: Přehled orientačních disponibilních dotačních zdrojů pro zainvestování infrastruktury pro cyklo, in-line a bike produkt**

Potenciální zdroj	Teoretická alokace (mil. Kč)
<b>CYKLOSTEZKY (cyklodopravní účely)</b>	
IROP (prioritní osa 1.2)	2 600
z toho ITI Hradec Králové – Pardubice 300 mil. Kč	
IROP – CLLD	1 000
SFDI (cyklostezky – 7 let)	1 000
<i>Celkem (cyklostezky)</i>	<i>4 600</i>
<b>BIKE RESORTY, CYKLOTRASY</b>	
OP ČR – PL (prioritní osa 2)	400
Lesy ČR (mimoprodukční funkce lesa)	500
<i>Celkem (bike resorty a cyklotrasy)</i>	<i>900</i>
<b>CELKEM</b>	<b>5 500</b>

Součet **5 500 mil. Kč** teoretických zdrojů **do roku 2022** pro oblast cyklodopravy je určen na celou ČR (kromě Hlavního města Prahy). Velmi orientačně lze tedy odhadnout alokaci na jeden kraj ve výši **400 mil. Kč**.

Vzhledem k **sumě námětů** dle této Koncepce o rozpočtu **řádově 2,7 mld. Kč** se dostáváme zhruba na **šestinásobek požadavků**, než kolik je disponibilních dotačních zdrojů. Příprava některých náročných cyklostezek zřejmě přesáhne časový rámec roku 2022. I tak bude třeba při rozdělování dotačních zdrojů **značně prioritizovat** a využívat všechny disponibilní zdroje. Například na všechny cyklostezky z aglomerace Hradec Králové – Pardubice by měla být snaha využít dotace z ITI a ostatní zdroje (SFDI nebo IROP v běžném režimu) ponechat k dispozici na ostatní cyklostezky.

## KOMENTÁŘ K JEDNOTLIVÝM DOTAČNÍM ZDROJŮM

### Integrovaný regionální operační program 2014 – 2020 (IROP)

**Specifický cíl 1.2 (Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy):** Udržitelná doprava vytvářející funkční, bezpečné a ekonomické podmínky pro přemísťování osob a nákladů,

kteřá není v rozporu s udržitelnou spotřebou přírodních zdrojů a snižuje zátěž na životní prostředí a eliminuje negativní vlivy na lidské zdraví.

Výpis dílčích cílů, vhodných pro rozvoj cyklistické dopravy) :

- výstavba a modernizace cyklostezek v podobě stavebně upravených a dopravním značením vymezených komunikací, na kterých je vyloučená automobilová doprava,
- výstavba a modernizace cyklotras se zaměřením na podporu integrovaných řešení, např. cyklistické pruhy na komunikacích nebo víceúčelové pruhy,
- součástí projektů může být budování doprovodné infrastruktury,
- doplňkově lze zařadit do projektu i zeleň, např. zelené pásy a liniové výsadby u cyklostezek a cyklotras

Dotace EU v rámci IROP bude ve výši **85 %** na způsobilé výdaje.

### **IROP – územní integrovaná investice (ITI)**

#### **ITI aglomerace Hradec Králové – Pardubice**

Integrované územní investice jsou novým nástrojem v programovém období 2014 – 2020, pro který jsou v rámci IROP vyčleněny specifické finance pro daná území. Část území Pardubického kraje je zařazena v ITI pro Hradecko-pardubickou metropolitní oblast. Předpokládáme, že prostřednictvím tohoto nástroje by v rámci prioritní osy 1.2, by mohly být spolufinancovány cyklostezky v oblasti Pardubicka, Holicka a také cyklostezky pro dálkovou cyklotrasu č.2 Labská.

### **IROP - Komunitně vedený místní rozvoj (CLLD)**

Jedná se o financování prostřednictvím MAS, jejich integrovaných rozvojových strategií. Jejich prostřednictvím lze podporovat aktivity v souladu s operačními programy aktuálního období EU, které mají ve své alokaci vyčleněné částky na CLLD. Pro cyklostezky se hodí opět priorita 1.2 IROP:

### **Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)**

Jedná se o stabilizovaný zdroj **spolufinancování výstavby a údržby cyklostezek**, jejichž účelem je dopravní bezpečnost. Z tohoto zdroje lze financovat pouze striktně daný výčet stavebních realizačních nákladů, bez nákladů na projekci, inženýring a doprovodných objektů (osvětlení, zeleň, doplňující infrastruktura apod.).

**Příspěvek** ze SFDI činí **85 %** ze způsobilých výdajů. Novinkou jsou příspěvky na cyklostezky, vedené po drážních tělesech, zde je míra dotace 90 %. Příspěvek činí max. 20 mil. Kč na jeden projekt.

### **Komplexní pozemkové úpravy – Státní pozemkový úřad**

Významným zdrojem pro výstavbu vhodných komunikací pro cyklotrasy jsou také **komplexní pozemkové úpravy**, financované **Státním pozemkovým úřadem**, který je zřízen zákonem č.503/2012 Sb., o Státním pozemkovém úřadu. Tyto komunikace, na jejichž

potřebě se shodnou obce a většina vlastníků pozemků, financuje stát, v dlouhotrvajícím procesu.

### **Operační program přeshraniční spolupráce Česká republika – Polská republika v období 2014 – 2020**

**Prioritní osa 2** Rozvoj potenciálu přírodních a kulturních zdrojů pro podporu zaměstnanosti. V rámci prioritní osy je podporována celá řada opatření, mj. také:

- výstavba, rekonstrukce, přestavba a modernizace veřejně dostupné základní infrastruktury zpřístupňující a zvyšující využití přírodního a kulturního dědictví v odvětví cestovního ruchu (např. cyklostezky, naučné stezky), včetně doplňkové turistické infrastruktury usnadňující návštěvu kulturních a přírodních atraktivit (např. stojany pro kola, informační tabule apod.),
- výstavba, rekonstrukce, přestavba a modernizace infrastruktury umožňující anebo usnadňující přístup ke kulturním a přírodním atraktivitám pro návštěvníky se speciálními potřebami (hendikepovaní, rodiny s dětmi, senioři apod.).

Dotace EU bude ve výši **85 %** na způsobilé výdaje.

### **Lesy ČR**

Program na podporu **mimoprodukčních funkcí lesa**, financovaný z rozpočtu **Lesů ČR** v souladu s Programem 2020 – zajištění cílů veřejného zájmu u LČR.

Realizace konkrétních opatření v rámci tohoto programu probíhá výhradně na pozemcích s právem hospodařit LČR. Tato opatření LČR provádějí jak samostatně prostřednictvím svých organizačních jednotek, tj. jednotlivých lesních správ, lesních závodů a správ toků, tak ve spolupráci s místními a regionálními partnery, např. obcemi, mikroregiony, orgány ochrany přírody či nevládními organizacemi.

## **10.1.2 ZDROJE FINANCOVÁNÍ SLUŽEB**

Možností pro financování služeb pro cykloprodukty, které jsou zajišťovány většinou privátní sférou, je velmi málo. Kromě měkkých programů na vzdělávání je v běhu národní program MMR, o jehož existenci se každý rok jedná.

### **MMR - Národní program podpory cestovního ruchu 2015, podprogram Cestování dostupné všem**

Předmětem programu je **vytvoření podmínek pro zlepšení infrastruktury cestovního ruchu**, např. zlepšení **vybavenosti služeb** podél pěších tras a cyklotras, naučných stezek a turistických cílů, vybudování míst pro odpočinek turistů, bezbariérové WC, bikeboxy, parkovací domy pro kola, navigační systémy apod.

#### **Alokace a dotace:**

Alokace pro rok 2015 (1.výzva): **50 mil. Kč**

Dotace může být poskytnuta až do výše **50 %** z celkových uznatelných nákladů akce

### 10.1.3 ZDROJE FINANCOVÁNÍ MARKETINGU

Návrh **nového zákona o cestovním ruchu**, na základě kterého měly být ze státního rozpočtu generovány základní finanční prostředky na udržení chodu destinačních společností, není schválen a zatím s těmito zdroji nelze počítat.

Ucelené marketingové kampaně **v příhraničních oblastech** bude pravděpodobně možné uplatnit v rámci **Operačního programu příhraniční spolupráce Česká republika – Polská republika**.

## 10.2 ZPŮSOB PRÁCE S KONCEPCÍ

### Účel Koncepce

Koncepce je určena zejména:

- pro účely využití všemi **veřejnými, neziskovými i podnikatelskými subjekty**, které připravují záměry cyklo, in-line a bike produktů na území kraje, ať již v oblasti infrastruktury, služeb nebo marketingu (pro jejich **metodické vedení, koordinaci záměrů a nasměrování na možné dotační zdroje**).
- jako **nástroj pro rozhodování a tvorbu vhodných dotačních podpor Pardubického kraje**

Z rozboru disponibilních dotačních zdrojů (kapitola 10.1) je patrné, že **záměrů je násobný převis nad disponibilními dotačními prostředky**.

### Projednáání Koncepce

Návrh Koncepce je projednáván touto formou:

- připomínkování zadavatelem a jím zřízenou pracovní skupinou
- připomínkování oslovenými subjekty z regionů (oslovené obce, svazky obcí a MAS), z nichž řada poskytla tipy na záměry z území
- presentování na regionální konferenci pořádané zadavatelem v červnu 2015
- posouzení procesem SEA (jakožto regionální koncepce s konkrétními investičními záměry)
- projednání v orgánech kraje (rada, zastupitelstvo).

### Zveřejnění Koncepce

- Koncepce bude plně zveřejněna na webových stránkách Pardubického kraje
- široká veřejnost a média budou o její existenci informována formou tiskové zprávy

### Určení správce Koncepce, ustavení krajského cyklokoordinátora

Cílovým stavem je určení **správce** koncepce, který se bude starat o proces jejího využití a aktualizace. Většinou je touto rolí pověřen obdobný odbor jako je v Pardubickém kraji **Odbor rozvoje, fondů EU, cestovního ruchu a sportu**. Cílovým stavem je jmenovat konkrétního pracovníka - **krajského cyklokoordinátora**.

Krajský cyklokoordinátor bude mj.

- zajišťovat komunikaci s veřejností na témata Koncepce
- sledovat a zúčastňovat se aktivit na témata Koncepce a cyklodopravy (konference, workshopy, koordinační schůzky ohledně dálkových cyklotras apod.)
- zajišťovat zveřejnění aktuální verze Koncepce na webu kraje

- případně doporučovat návrhy do aktualizované verze Koncepce
- zajišťovat proces aktualizace Koncepce
- administrovat krajský grant na podporu přípravy a realizace infrastruktury a marketingu cykloproduktů.

Většina krajů má tuto pozici krajského cyklokoordinátora již zřízenou.

#### **Aktualizace Koncepce**

- koncepce bude aktualizována podle potřeby (zpravidla ne dříve než za 2 roky).
- záměr aktualizace Koncepce bude zveřejněn na webových stránkách kraje a formou direct mailingu odeslán na všechny obce, svazky obcí a MAS kraje
- krajský cyklokoordinátor shromáždí náměty z regionů (struktura údajů je dána přílohou č.7)
- Pardubický kraj zadá formou externí placené služby aktualizaci stěžejních údajů v Koncepci formou číslovaných dodatků ke Koncepci.
- aktualizace (dodatky) ke Koncepci budou zejména obsahovat aktualizaci údajů o záměrech, aktualizované mapy a vrstvy v GIS a aktualizované rozvahy ohledně zdrojů financování a doporučení k implementaci.

#### **Vyhlášení grantového programu Pardubického kraje na přípravu, realizaci a marketing cykloproduktů**

Cílovým stavem je vyhlášení grantového programu Pardubického kraje na podporu přípravy, realizace a marketingu cykloproduktů. Důvodem pro zřízení takového grantu je **enormní veřejný zájem** o projekty tohoto typu a dále **složitost s jejich přípravou a zainvestováním**. Nejobtížnější jsou realizovatelné úseky cyklostezek, které mají regionální až nadregionální význam a přitom vedou venkovskými obcemi s nízkými rozpočty, v jejich finančních ani morálních silách není možné bez podpory takové projekty financovat. Tento nástroj samozřejmě nevyklučuje možnosti poskytování **individuálních dotací** na specifické případy.

**Předmětem podpory** by mělo být :

- příprava: pořízení studií a projektových dokumentací infrastruktury cykloproduktů (cyklostezek, bike resortů a dálkových cyklotras)
- realizace: příspěvek na spolufinancování stavební realizace
- monitoring: příspěvek na spolufinancování zainvestování sčítačů a realizaci monitoringu cyklostezek a dálkových cyklotras
- marketing: příspěvek na zavedení a udržení marketingu nadregionálně významných produktů.

**Roční alokace grantu:**

- dle zkušenosti jiných krajů je optimální roční alokace na tento grant ve výši **15 mil. Kč**.

## 11 ZÁVĚREČNÉ SHRNUÍ

Koncepce je zpracována pro **zadavatele Pardubický kraj jako nástroj pro řízení, koordinaci a podporu rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji.**

Je určena **k plnému zveřejnění** tak, aby mohla být využita všemi samosprávnými, privátními i neziskovými subjekty jako **metodická pomůcka, inspirace a zdroj informací** o možných dotačních podporách na **investice do infrastruktury, služby a marketing cykloproduktů.**

**Analytická část** obsahuje rozbor širších strategií, terminologie a shrnuje stav stávající infrastruktury pro cykloturistiku, in-line a bikeování.

**Strategická část** Koncepce obsahuje **vizi**, která je postavena na výjimečnosti bike resortů, in-line produktu, dálkových cyklotrasách, komplexnosti služeb a výjimečném marketingu. Vize je navržena **do roku 2025** a bude realizována prostřednictvím **šesti specifických cílů – priorit.**

**Návrhová část** koncepce je rozdělena na návrh infrastruktury (výstavba, značení, doplňující infrastruktura a monitoring), dále návrh organizačního řešení a provozu a dále návrh služeb a marketingu. Návrh infrastruktury vznikl za výrazné spolupráce s regiony (obce, svazky obcí a MAS), od kterých bylo formou pěti jednání a emailové i osobní komunikace posbíráno přes 150 námětů.

Návrh infrastruktury se zabývá zpřesněním vedení všech **7 dálkových cyklotras (č.1, 2 Labská, 14, 16, 18, 22 a 24 Svitava) a trasy EuroVelo 4** na území Pardubického kraje a specifikací opatření a nákladů na vybudování sítě dálkových cyklotras, vč. **3 spojek a 4 regionálních přivaděčů** o celkové délce **500 km**. Náklady na výstavbu nezbytných cyklostezek, po kterých mají dálkové cyklotrasy vést, opravu a rekonstrukci některých úseků, na jejich vyznačení a zavedení monitoringu činí **577 milionů Kč** bez DPH.

Z regionů vzešel enormní počet **162 záměrů na vybudování cyklostezek a in-line stezek o celkové délce 518 km (z toho 410 km novostaveb), okolo 212 km je potenciálně vhodných pro in-line bruslení** (při doporučené konstrukci a údržbě). Navržené cyklostezky synergicky splňují efekty smysluplného cyklo dopravního využití, tak rekreačního, sportovního účelu a rozvoje cestovního ruchu. Minimálně cyklostezky údolím Tiché Orlice s prodloužením na Loučnou mají ambici stát se **in-line produktem národního významu**. Nejvíce cyklostezek je navrženo logicky **v okolí velkých měst a rovinatějších terénech** okolo Pardubic, Chrudimi, Holic, Hlinska, Svitav, Moravské Třebové, Jevíčka a Lanškrouna (s výraznými cyklo dopravními účely) a na Orlicku (s výrazným rekreačním efektem). Nejvýznamnějšími spojkami mezi městy údolím řek jsou navržené cyklostezky podél Labe mezi Pardubicemi, Přeloučí a Týncem nad Labem a mezi Pardubicemi a Opatovicemi, cyklostezky údolím Loučné mezi Vysokým Mýtem, Litomyšlí a údolím Desné na Proseč, pokračování cyklostezky údolím Tiché Orlice Letohrad – Jablonné n.O. - Králíky a cyklostezka podél Jevíčky mezi Městečkem Trnávkou a Jevíčkem. Celkové **prosté stavební náklady**, kalkulované za využití průměrné jednotkové sazby zveřejněné SFDI (6 125 Kč/m bez DPH), činí **2,5 miliardy Kč** bez DPH (včetně cyklostezek, po kterých vedou dálkové cyklotrasy). K těmto nákladům přistupují náklady na projekci a inženýring ve výši 10 až 20 % z realizačních nákladů a někdy značné náklady za drahé vynětí ze ZPF a PUPFL a získání vlastnických práv k pozemkům (výkupy, věcná břemena). Doporučena je **vhodná konstrukce cyklostezek** se zohledněním požadavků na in-line bruslení a využití pro

handicapované (minimální šíře 2,5 m, hladký asfaltový povrch, bezbariérovost, bez rušivého vodorovného značení).

Na území kraje bylo vytipováno celkem **9 záměrů bike resortů**, některé z nich v návaznosti na stávající aktivity. Specializované stezky pro horská kola (**singltreky**) jsou vysoce trendovou, rozvojovou a žádanou aktivitou. Mezi největší záměry patří **Bike resort Orlicko – Třebovsko** (dvě etapy, 98 km, 84 mil. Kč, zpracovaná studie), **Singltreky Orlicka** (Buková hora – Suchý vrch, 20 km, 10 mil. Kč, hotova projektová dokumentace) a dále bike areály ve fázi záměru **Hlinsko, Dolní Morava, Chrudim – Podhůra, Choceň, Svitavy, Moravská Třebová a Voděradý – Džbánov**. Celková plánovaná délka nových singltreků a MTB tras činí **295 km**, celkové stavební náklady **219 milionů Kč** bez DPH (jednotková cena je velmi závislá od konstrukce a pohybuje se od 300 tis. Kč do 1 milionu Kč/km singltreku). K tomu přistupují náklady na projekci a inženýring 20 až 30 % a náklady za získání práv k pozemkům.

Co se týká **optimalizace cyklotras**, bylo od expertní skupiny a z regionů posbíráno celkem **67 námětů** na přeznačení nebo vyznačení nových lokálních cyklotras o celkové délce **512 km**. Čtyři stávající hraniční přechody pro pěší a cyklisty navrhujeme rozšířit o **obnovu přechodu** na navrhované historické trase z Dolní Moravy přes Horní Heřmanice do polského Jodlowa. Návrh infrastruktury je zakončen doporučenou doprovodnou infrastrukturou s uvedením jednotkových pořizovacích cen.

Podstatnou část koncepce tvoří **návrh organizačního řešení budování a provozu infrastruktury**, který obsahuje cílové role místních samospráv, kraje a národních organizací. Místní samosprávy mají roli investorů a provozovatelů infrastruktury, Pardubický kraj roli spolufinancujícího subjektu prostřednictvím uvažovaného krajského grantu, kterým podpoří přípravu a realizaci cyklostezek pro dálkové cyklotrasy a dalších významných cyklostezek a bike resortů. **Pardubický kraj** má navrženu dle uvážení a priorit roli financujícího pořizovatele a správce značení **vybraných dálkových cyklotras**, včetně doplňkové infrastruktury a správce veškerého cykloturistického značení (lokální sítě). Plné **vyznačení dálkových cyklotras** je odhadnuto na **1,4 mil. Kč** (jednorázový výdaj rozložený do více let pořizování značení), provozní náklady na **údržbu značení** jsou vyčísleny dle zkušenosti ve výši do **480 tis. Kč/rok** (s úvodním **pořízením digitálního pasportu značení** za cca **300 tis. Kč** bez DPH). Poměrně podrobně je v koncepci specifikován způsob a rozsah **provozu jednotlivých typů infrastruktury** pro cykloprodukty a jeho náklady.

Samostatná kapitola se věnuje **doporučeným službám jednotlivých typů cykloproduktů** (většinou věcí privátních subjektů) a marketingu. **Návrh marketingu** je soustředěn zejména na rozdělení rolí jednotlivých typů subjektů a úrovní. Pro silné produkty jednotlivých připravených dálkových cyklotras a pro potenciální in-line produkt národní úrovně je navrženo zřízení zcela samostatné webové stránky pro každý produkt a zřízení pozice marketingového leadera se stálou péčí až po obchodování produktu přes cestovní kanceláře a agentury. Samostatný primární silný marketing se očekává také u bike resortů prostřednictvím jejich provozovatelů. Co se týká lokálních cyklotras a běžných cyklostezek, zde je primární role přiřazena oblastním destinačním společnostem se silnou rolí mikroregionů (tipy na výlety). Vyšší úrovně (regionální destinační společnost Východní Čechy, Česko jede a Czechtourism apod.) potom vytváří podpůrnou propagace a marketing.

Návrh **implementace** Koncepce je silný podrobným **rozbořem disponibilních dotačních zdrojů** Evropské unie a státu. Z velice orientační úvahy teoretických dotačních zdrojů do infrastruktury pro cykloprodukty na území kraje vyplývá pravděpodobný **několikanásobný převis požadavků a záměrů** Koncepce Pardubického kraje nad těmito zdroji. Při přípravě a dotačních podporách bude vhodné priorizovat a pokud možno využít všechny dostupné zdroje. Cílovým stavem je zavést **systemovou podporu – krajský**



**grantový program na podporu přípravy, realizace a zavedení marketingu cyklostezek, bike resortů a cyklotras.** Dle příkladu jiných krajů je optimální roční alokace **15 mil. Kč.** Co se týká práce s Koncepcí, cílovým řešením je zřízení pozice **krajského cyklokoordinátora**, který by se měl starat o aktualizaci strategie a koordinaci její implementace.

**Koncepce prokázala, že cyklostezky a cykloprodukty patří mezi vysoce žádané veřejné investice, které by měly získat všeobecnou podporu a váhu.**