

# Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji

## Návrhová část

Zadavatel: Pardubický kraj  
[www.pardubickykraj.cz](http://www.pardubickykraj.cz)

Zpracovatel: OHGS s.r.o.  
[www.ohgs.cz](http://www.ohgs.cz)  
a expertní skupina

Datum zpracování: září 2014 – červen 2015

Realizováno v rámci 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



OPERAČNÍ PROGRAM  
LIDSKÉ ZDROJE  
A ZAMĚSTNANOST



PODPORUJEME  
VAŠI BUDOUCNOST  
[www.esfcr.cz](http://www.esfcr.cz)

## OBSAH NÁVRHOVÉ ČÁSTI:

6	VIZE, CÍLE, PRIORITY A OPATŘENÍ	3
6.1	VIZE	3
6.2	STRATEGICKÉ CÍLE A PRIORITY	3
6.3	STRATEGICKÉ CÍLE, PRIORITY A OPATŘENÍ	3
7	NÁVRH INFRASTRUKTURY, VČ. DOPLŇKOVÉ A ZNAČENÍ	5
7.1	POSTUP ZPRACOVÁNÍ NÁVRHU INFRASTRUKTURY	5
7.2	DÁLKOVÉ CYKLOTRASY	6
7.3	CYKLOSTEZKY A IN-LINE STEZKY	15
7.4	MTB TRASY A BIKE RESORTY	20
7.5	OPTIMALIZACE SÍTĚ CYKLOTRAS	29
7.6	DOPLŇUJÍCÍ INFRASTRUKTURA	30
8	NÁVRH ORGANIZAČNÍHO ŘEŠENÍ BUDOVÁNÍ, PROVOZU A NÁVRH ÚDRŽBY INFRASTRUKTURY	32
8.1	NÁVRH ROLÍ INVESTOR, PROVOZOVATEL A SPRÁVCE	32
8.2	TECHNICKÝ NÁVRH PROVOZU INFRASTRUKTURY	38
9	NÁVRH DOPORUČENÝCH SLUŽEB A MARKETINGU JEDNOTLIVÝCH PRODUKTŮ	42
9.1	SLUŽBY	42
9.2	MARKETING	46
10	NÁVRH IMPLEMENTACE – STRATEGIE ŘEŠENÍ	51
10.1	ZDROJE FINANCOVÁNÍ	51
10.2	ZPŮSOB PRÁCE S KONCEPCÍ	56
10.3	NEJBLIŽŠÍ STRATEGICKÉ KROKY, VČ. HARMONOGRAMU	58
11	ZÁVĚREČNÉ SHRNTÍ	60

## SEZNAM PŘÍLOH NÁVRHOVÉ ČÁSTI:

Příloha č. 5:	Návrh cyklostezek, dálkových cyklotras a bike resortů
Příloha č. 6:	Náměty na optimalizaci cyklotras
Příloha č. 7:	Specifikace záměrů cyklostezek, bike resortů a cyklotras
Příloha č. 8:	Dokumentace projednání v regionech
Příloha č. 9:	Dokumentace projednání dálkové cyklotrasy č.1 a EuroVelo 4
Příloha č. 10:	Ekonomické přínosy cykloturistiky – srovnání zahraničí s ČR

## 6 VIZE, CÍLE, PRIORITY A OPATŘENÍ

### 6.1 VIZE

Pardubický kraj bude v roce 2025 patřit mezi nejvyspělejší cyklodestinace České republiky díky unikátním podmínkám pro in-line bruslení, dále díky špičkovým bike resortům a atraktivním dálkovým i místním cyklotrasám. 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, 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 cyklo dopravním, sportovním nebo rekreačním účelem, vytvořit alespoň jeden in-line produkt národního významu.**

**Opatření:**

- 2.1 Dobudovat cyklostezky pro cyklo dopravní, 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 Legalizovat a doplnit hraniční přechody 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:**



OPERAČNÍ PROGRAM  
LIDSKÉ ZDROJE  
A ZAMĚTNANOST



PODPORUJEME  
VAŠI BUDOUCNOST  
[www.esfcr.cz](http://www.esfcr.cz)

- 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, VČ. DOPLŇKOVÉ A ZNAČENÍ**

### **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.

<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 dvoumístné číslo (ne všechny dvoumístně 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 cyklodopravní 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 24 (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 Pernštejně. 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

Vysoká n. Lab. – Opatovice n. Lab. – Dříteč

Dříteč – Němčice

Němčice – Kunětice

Kunětice (dvě varianty)

Ráby – Brozany – Pardubice (koupaliště)

vydáno ÚR, pracuje se na DSP

je v pozemkové přípravě + DÚR

vydáno ÚR

před vydáním ÚR

vlastnický problém

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)
- Třebovici (společný chodník pro pěší a cyklisty)
- Třebovici – 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 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 trase č. 18, ponese konsensuálně projednaný název, logo a marketingového leadera.

### **Dálková cyklotrasa č.18**

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

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 Ústí 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 vyplynuly 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 14 a 18 Poštej – Žamberk**

Spojka Potštej – 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 rovinnými stezkami hradecka. Představuje alternativu jízdy přírodním atraktivním terénem, když úsek trasy č.14 Potštej – Ústí n.O. (křižovatka tras 14 a 18) vede více urbanizovanou krajinou mimo údolí řeky.

V úseku Potštej – Litice je třeba zrealizovat rekonstrukci stávající cesty podél Divoké Orlice, která je dnes obtížně sjízdna 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.

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	37,3
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>397,6</b>
<b>SPOJKY DÁLKOVÝCH CYKLOTRAS</b>					
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>53,8</b>	<b>3,0</b>	<b>4,3</b>	<b>27,2</b>
<b>REGIONÁLNÍ PŘIVADĚČE</b>					
na 18	Valdštejn – Šušek	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>474,4</b>	<b>79,5</b>	<b>6,8</b>	<b>500,8</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
-----	
<b>celkem</b>	<b>4 000,- Kč/km</b>

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

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) **640 000 Kč**
- provozní náklady (minimalizované 4 ks po 15 000 Kč) **60 000 Kč/rok**

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 **35 000 Kč/rok**

**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 **134 námětů o celkové kilometrů 351 km**. To svědčí o **značném veřejném zájmu o tyto investice**.

Všechny tyto cyklostezky mají současně **účel rozvoje cestovního ruchu**, současně mají **významný účel cyklodopravní, 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 ...)
- 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:

	Délka (km)	Novostavba (km)	Po stávající komunikaci (km)	Náklady (tis. Kč)
<b>Cyklostezky celkem (134 cyklostezek)</b>	<b>351,3</b>	<b>302,4</b>	<b>48,9</b>	<b>1 852 200,0</b>
- z toho potenciálně vhodné pro in-line	211,7	184,2	27,5	1 128 225,0
- z toho součást sítě dálkových cyklotras <sup>1)</sup>	103,7	84,3	19,4	516 337,5

<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**.

Číslo v mapě	Název	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 - Stéblová	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 - Skutičko - 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		20,1	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 - Jodlow	Dolní Morava - Horní Morava - Jodlow	7,9	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 Svitavy – Vendolí	0,7	Ano	Ano	4 287,5
134	Letohrad	průjezd městem	1,9	Ano	Ano	4 900,0
<b>CELKEM ( CYKLOSTEZKY)</b>			<b>196,7</b>			<b>852 600,0</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

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 investoru 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.

### 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 **8 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 vysokomytskou 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 a Svitavy i venkovský areál Voděrady – Džbánov.

U řady měst existují více či méně legální **přírozeně 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. **Voděrady Džbánov**
4. **Bike resort Orlicko - Třebovsko**
  4. a. Sloupnice
  4. b. Řetová
  4. c. Kozlov



OPERAČNÍ PROGRAM  
LIDSKÉ ZDROJE  
A ZAMĚSTNANOST



PODPORUJEME  
VAŠI BUDOUCNOST  
[www.esfcr.cz](http://www.esfcr.cz)

- 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

Umístění navrhovaných lokalit je uvedena 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 přílehlé 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



OPERAČNÍ PROGRAM  
LIDSKÉ ZDROJE  
A ZAMĚSTNANOST



PODPORUJEME  
VAŠI BUDOUCNOST  
[www.esfcr.cz](http://www.esfcr.cz)

## 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 nebyly 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

Předpokládaná délka: **Sloupnice**  
**10 km**  
Předpokládané náklady: **7 mil. Kč**

**Řetová**  
**20 km**  
**15 mil. Kč**



#### 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 (singltrek) 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 páteří 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 příhodných 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 obtížností 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 Rpzvoj 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**

Dálka 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)

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

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	studie		21	22,0

		Česká Třebová - Peklák				
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	Město Chrudim	20	15,0
8	Hlinsko	8.a Skiareál	záměr		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
<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 za pohybje **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



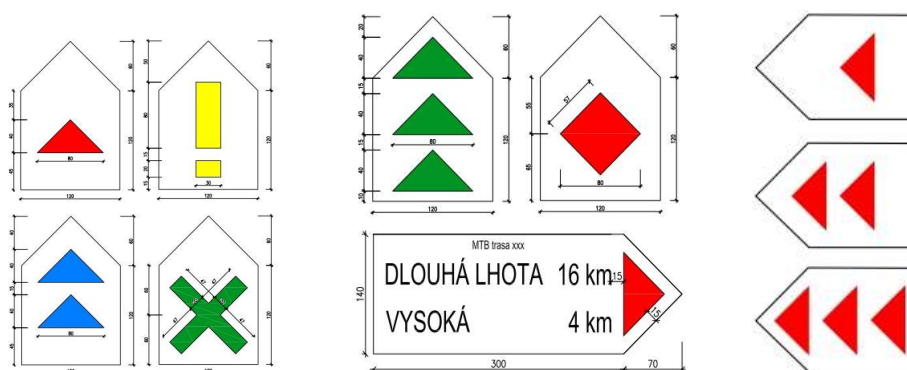
[www.cemba.eu](http://www.cemba.eu)

„mít kde jezdit“

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

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

#### navrhované značky:



## 7.5 OPTIMALIZACE SÍŤ 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 částech 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 vplynuly **náměty na optimalizaci sítě cyklotras, nikoliv komplexní úprava cykloturistické sítě**, která nebyla předmětem zadání Koncepce. Náměty na úpravu sítě cyklotras a nové cyklotrasy jsou zřesleny v mapové příloze č.6, jejich seznam je uveden v příloze č.7.c (celkem **66 námětů o celkové délce 523 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.

Jako příklad zde jmenujeme **několik případů nových cyklotras, které výrazně zvýší prostupnost území**:

číslo řádku z přílohy 7 a též číslo v mapě/příloze č. 6	název cyklotrasy	Délka km
42	Hlinsko – Rváčov – Veselý kopec	4,7
47	Hrochův Týnec – Nové Hrady	11,4
51	Žamberk – Rokytnice v Orl. horách	6,3
53	Letohrad – Šedivec - Pastviny	6,1
54	Letohrad – Jablonné n.O. - Králíky	29,8
60	Žamberk – Písečná - Šušek	8,9
61	Svitavy – Radiměř - Svojanov	21,3

Co se týká zvýšení prostupnosti hranic, na historické trase Dolní Morava – **Horní Heřmanice – Jodlow**, navržené k obnově, vznikne **nový hraniční přechod**.

## 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;



evropský  
sociální  
fond v ČR



EVROPSKÁ UNIE



OPERAČNÍ PROGRAM  
LIDSKÉ ZDROJE  
A ZAMĚSTNANOST



PODPORUJEME  
VAŠI BUDOUCNOST  
[www.esfcr.cz](http://www.esfcr.cz)

- příjemné rozptýlení dětí mezi úseky pro ně možná monotónní jízdy na kole nebo v sedačce či vozíku a
- 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**.



evropský  
sociální  
fond v ČR



EVROPSKÁ UNIE



OPERAČNÍ PROGRAM  
LIDSKÉ ZDROJE  
A ZAMĚSTNANOST



PARDOBICKÝ KRAJ

PODPORUJEME  
VAŠI BUDOUCNOST  
[www.esfcr.cz](http://www.esfcr.cz)

## **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 ventrální web Česko jede, případně další (Nadace Partnerství, Asociace měst pro cyklisty,..). Podrobnosti určí jednotná metodika.

# **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 jsou předmětem kapitoly 9.



OPERAČNÍ PROGRAM  
LIDSKÉ ZDROJE  
A ZAMĚSTNANOST



PODPORUJEME  
VAŠI BUDOUCNOST  
[www.esfcr.cz](http://www.esfcr.cz)



Druh, úkon	Role obcí, svazků obcí apod. subjektů se zapojením místních municipalit	Role Pardubického kraje	Role soukromých subjektů a občanských iniciativ	Role národních organizací	Potenciální dotace (celorepubliková úroveň)
<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 - příprava a investice)			IROP, IROP - ITI, SFDI, MAS
projekční příprava a realizace oprav a rekonstrukcí cest pro dálkové cyklotrasy	zajištění a financování	spolufinancování (grant - příprava a investice)			MAS, KPÚ
projekční příprava a realizace značení a doplňující infrastruktury		zajištění a financování		metodika Nadace Partnerství, centrální registrace u KČT	MMR (program podpory CR)
vstupní investice pro monitoring (osazení sčítačů)	zajištění a financování (v rámci budování cyklostezek pro dálkové cyklotrasy)	spolufinancování (grant), v rámci budování cyklostezek pro dálkové cyklotrasy		doporučení a metodika Nadace Partnerství	IROP, IROP - ITI, SFDI, MAS (jako součást projektů cyklostezek)
údržba a provoz cyklostezek	zajištění a financování	spolufinancování (grant - údržba)			
údržba a provoz značení a doplňující infrastruktury		zajištění a financování			

údržba a provoz kvantitativního a kvalitativního monitoringu		zajištění a financování		doporučení a metodika Nadace Partnerství	
<b>CYKLOSTEZKY A IN-LINE STEZKY (vyjma cyklostezek pro dálkové cyklotrasy, spojky a přivaděče)</b>					
vize	tvorba vize				
projekční příprava a realizace cyklostezek	zajištění a financování	spolufinancování (grant) pro krajsky významné stezky	výjimečně zajištění a financování		IROP, IROP - ITI, SFDI, MAS
opravy cyklostezek	zajištění a financování				SFDI
údržba a provoz cyklostezek	zajištění a financování				
<b>LOKÁLNÍ CYKLOTRASY</b>					
vize	tvorba vize			metodika KČT	
projekční příprava, realizace (vč. infrastruktury a doplňkové infrastruktury) a značení nebo přeznačení cyklotras	zajištění a financování	spolufinancování (grant POV)	výjimečně zajištění a financování	značení dle metodiky KČT	KPÚ, Lesy ČR, MAS, MMR (program podpory CR)
vytvoření a údržba aktuálního pasportu cykloturistického značení		zajištění a financování			
údržba cykloznačení		zajištění a financování			
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:

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

**Ad a):** Výhledové 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). Doporučujeme i po vzoru dobré praxe jiných krajů České republiky (Ústecký kraj, Jihomoravský kraj) 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 několika mikroregiony, často i napříč několika kraji, doporučujeme, aby realizátorem pro celé délky dálkových cyklotras v tomto případě byly kraje ve své vzájemné koordinaci (jednotná podoba, jednotná mapa, apod.). Tzv. že by zajistily v rámci svých nákladů vyznačení/přeznačení a instalaci drobné **doplňující infrastruktury** (té, která nemá charakter staveb), vč. následné údržby a péče o ni. Údržba značení by byla řešena společně s údržbou značení lokální sítě cyklotras (viz níže).

**Ad e) Monitoring** dálkových cyklotras, popsany v kapitole 7.2, ať již kvantitativní nebo průzkum názorů uživatelů, by měl být přímo jednotnou metodikou zadáván a financován krajem.

## 8.1.3 CYKLOSTEZKY A IN-LINE STEZKY

**Investorem/vlastníkem a provozovatelem/správcem** 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



OPERAČNÍ PROGRAM  
LIDSKÉ ZDROJE  
A ZAMĚSTNANOST



PODPORUJEME  
VAŠI BUDOUCNOST  
[www.esfcr.cz](http://www.esfcr.cz)

nového občanského zákoníku). Vlastník může na základě smlouvy pověřit provozem a správou další subjekt.

Pardubický kraj, jehož primární role spočívá v podpoře sítě dálkových cyklotras, by však měl na další výjimečně významné cyklostezky přispívat na základě jasných pravidel konkrétního 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 současně 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:**

Navrhujeme, aby Pardubický kraj zadal zpracování podrobného **pasportu** značení (silničního i pásového) všech cyklotras v terénu ve vyspělé digitální podobě. Pořízení pasportu je jednorázovou položkou, jejíž výši lze při rozsahu 3 407 km cyklotras na území kraje odhadnout na **300 tis. Kč** (bez DPH).

Následně doporučujeme zajistit **centrální údržbu celé sítě cyklotras**, ať již silničního, tak pásového značení, zadavatelem Pardubickým krajem, který by tuto údržbu financoval. Doporučujeme vypsání plně zveřejněného výběrového řízení údržby cykloturistického značení na území Pardubického kraje na dobu 4 let s cíleným oslovením Správy a údržby silnic Pardubického kraje a KČT k účasti v tomto řízení. Uchazeč s nejnižší nabídkovou cenou by údržbu značení po dobu 4 let zajišťoval. Výhodou SÚS v tomto výběrovém řízení by mohl být souběh dopravního silničního značení s cyklistickým na silničních komunikacích, výhodou KČT by mohly být nízké náklady na pracovníky, kteří tuto činnost zajišťují. Na trhu se však může najít firma, která nabídne ještě výhodnější cenu, než oba subjekty. Toto výběrové řízení bude třeba velmi precizně připravit. Jeho výsledkem by byl náklad na údržbu značení na 4 roky, který by měl být projednán a schválen v rozpočtu kraje. Podle dosavadních nákladů lze předpokládanou hodnotu tohoto výběrového řízení stanovit na **480 tis. Kč/rok**, tj. cca 1 920 tis. Kč na 4 roky. V zadání by také byla zmíněna možnost výhledově zakázku dodatkem upravit nebo rozšířit při použití obdobných jednotkových cen v souvislosti s optimalizací sítě cyklotras a vyznačení nových dálkových cyklotras.

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

Údržba doprovodné infrastruktury (odpočívadla, mapové tabule apod.) by měla zůstat 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. Jedná se již pouze o drobnější záležitosti, které by mohly najít podporu v krajském grantu POV.

## 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):

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	prohřívání 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 šachty, 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 fitek 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 vložení 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 200 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. **480 tis. Kč** na 3 407 km cyklotras, tj. cca **140 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:

- i) pravidelně projíždět a kontrolovat jejich technický stav;
- j) realizovat opatření pro jejich stálou dobrou prostupnost, jako sekat trávu a křoví zasahující do trasy, odklízet padlé větve a jiné překážky;
- k) odklízet odpadky;
- l) spravovat drobné trhliny a následky agresivní jízdy v měkčím podkladu, následky drobných havárií jezdců, doplňovat štěrk, úpravu kotvících prvků a příp. údržbu bezpečnostních bran;
- m) spravovat následky větších dešťů a v období po zimě;
- n) revidovat objekty, u kterých to předepisuje kolaudační rozhodnutí a přijímací protokol od dodavatele;
- o) 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:

- p) 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;
- q) 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. Návrh 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 provazba na železniční dopravu**, 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 kanceláří a agentur**

Ty nejzajímavější produkty mají šanci být nabízeny cestovními kanceláři a agenturami. 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 **mezilehle** 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
-----	
<b>Celkem</b>	<b>530 tis. Kč</b>

### **Výchozí místo bike resortu**

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

Minimálně:

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

Ideálně také:

- e) informační centrum s distribucí propagačních materiálů bike resortu a destinace (není-li IC, tak distribuce letáku v bufetu);
- f) ubytování v místě nebo dostupné (cca do 10 km autem);
- g) profesionálně vybavená dílna jako samoobsluha případně se servisní obsluhou jako službou;
- h) půjčovna kol;

- i) prodejna sportovního vybavení;
- j) doprovodné atraktivity 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.

Díličí 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 zakomponovanou základní informaci 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).

Centrálně přes zadavatele Czechtourism nebo MMR bude pravděpodobně vydána jednotná doporučená metodika marketingu dálkových cyklotras.

**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 prolínky 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 prolínky 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 sehrají i **mikroregiony** (obce, svazky obcí apod. organizace), které jsou často iniciátorem a tahounem **komplexních tipů na výlety** s doprovodnými atraktivitami (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.



<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 úroveň)</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-lin 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

Bike resorty	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 tematických webů (ČEMBA aj.) - prolink	Presentace v kampaních zejména v zahraničí
Cyklotrasy	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

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 vždy v souladu se strategií. Zatímco destinační společnosti i Česko jede fungují na již zavedené, i když velmi obtížné bázi na hranici možností, nejhorší pozici budou mít marketingoví leaderi 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 cyklodopravním účelem (dostupnost do škol, zaměstnání, snížení zátěže motorovou dopravou, bezpečnost). Významným zdrojem bude **Integrovaný regionální operační program (IROP)**, a to obecně a dále ve formě **územní integrované investice (ITI)** a dále ve formě vyčleněné alokace pro **komunitně vedený místní rozvoj (CLLD)**, administrovaný prostřednictvím Místních akčních skupin **MAS** a jejich integrovaných strategií rozvoje (na území kraje působí 13 MAS). Dalším ustáleným dotačním zdrojem pro financování cyklostezek s cyklodopravními 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 rozvoje venkova 2014 – 2020** a dále český program **Lesů ČR**, oboje na podporu mimoprodukčních funkcí lesa.



OPERAČNÍ PROGRAM  
LIDSKÉ ZDROJE  
A ZAMĚSTNANOST



PODPORUJEME  
VAŠI BUDOUCNOST  
[www.esfcr.cz](http://www.esfcr.cz)

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, s platností pravidla n+3 a n+2 se jedná o **teoreticky disponibilní zdroje do roku 2022** ).

Potenciální zdroj	Teoretická alokace (mil. Kč)
<b>CYKLOSTEZKY (cyklodopravní účely)</b>	
IROP (prioritní osa 1.2)	13 008
IROP (ITI Hradec Králové – Pardubice)	600
IROP – CLLD	1 073
SFDI (cyklostezky – 7 let)	1 050
<i>Celkem (cyklostezky)</i>	<i>15 731</i>
<b>BIKE RESORTY, CYKLOTRASY</b>	
OP ČR – P (prioritní osa 2)	3 740
PRV (prioritní osa O08)	1 622
Lesy ČR (mimoprodukční funkce lesa)	500
<i>Celkem (bike resorty a cyklotrasy)</i>	<i>5 862</i>
<b>CELKEM</b>	<b>21 593</b>

Součet **21 593 mil. Kč** teoretických zdrojů **do roku 2022** je určen na celou ČR (kromě Hlavního města Prahy), tedy pro 13 krajů, tedy průměrně **1 661 mil. Kč na jeden kraj**. Pokud by třeba **čtvrtina z teoretické alokace** mohla být využita na **spolufinancování cyklostezek, bike resortů a cyklotras**, jednalo by se řádově o teoretických **415 mil. Kč (cca 85 % dotace)**, tomu odpovídají **rozpočty projektů 488 mil. Kč (100 %)**.

Vzhledem **k sumě námětů** dle této Koncepce o rozpočtu **řádově 2 mld. Kč** se dostáváme zhruba na **čtyřnásobek 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 priorizovat a taktizovat** 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. Nástrojem pro priorizace by mohl být krajský grant na podporu přípravy a realizace cyklostezek (viz doporučení v kapitole 10.2).

## KOMENTÁŘ K JEDNOTLIVÝM DOTAČNÍM ZDROJŮM

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

**Investiční priorita 7c prioritní osy 1 (prioritní osa 1.2):** Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu

Výpis dílčích cílů, vhodných pro rozvoj cyklistické dopravy) :

- zajistit bezpečnost a bezbariérovost dopravy v zájmu zvýšení podílu udržitelných forem dopravy,
- zajistit dopravní dostupnost práce, služeb a vzdělání,
- využít potenciál nemotorové dopravy k mobilitě pracovních sil,
- vytvořit podmínky pro mobilitu a optimalizaci sítě cyklostezek a cyklotras.

Alokace a dotace:

Alokace na prioritní osu 1.2 činí **473 mil. EUR, 13 008 mil. Kč**

cca (celkem na cyklostezky a jiné formy zvýšení podíl udržitelné nemotorové dopravy).  
Dotace **85 %** na způsobilé výdaje.

### IROP – územní integrovaná investice (ITI)

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

Jedná se o specifický způsob financování z IROP. V rámci Pardubického kraje je stanovena jedna územní integrovaná investice, a to aglomerace Hradec Králové – Pardubice. Předpokládáme, že v rámci této formy podpory, v rámci prioritní osy 1.2, by mohly být spolufinancovány cyklostezky v oblasti Pardubicka, Holicka a také cyklostezky pro dálkovou cyklotrasu č.2 Labská.

Alokace:

Alokace na prioritní osu 1.2 činí **600 mil. Kč** (cyklostezky a další záměry). Každý projekt ucházející se o podporu musí mít svůj zařazený projektový list, o definitivních prioritách podpory rozhodnou města.

### 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:

Alokace:

**390 mil. EUR, tj. 1 073 mil. Kč** (na všechny prioritní osy IROP, jen část bude vyčleněna v rámci integrovaných strategií na prioritní osu 1.2)



evropský  
sociální  
fond v ČR



EVROPSKÁ UNIE



OPERAČNÍ PROGRAM  
LIDSKÉ ZDROJE  
A ZAMĚSTNANOST



PARDOBICKÝ KRAJ

PODPORUJEME  
VAŠI BUDOUCNOST  
[www.esfcr.cz](http://www.esfcr.cz)

## **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.).

### Alokace a dotace:

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

Alokace se ustálila na cca **150 mil. Kč na rok**. Pro období 7 let to činí teoretických **1 050 mil. Kč**.

## **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.).

### Alokace a dotace:

Alokace na celou prioritní osu 2 činí **136 mil. EUR**, tj. **3 740 mil. Kč**. Dotace EU **85 %**.

## **Program rozvoje venkova**

**Prioritní osa 8.5.2.** Operace je zaměřena na **podporu zvyšování environmentálních a společenských funkcí lesa**. Operace je zacílena na PUPFL na území celé ČR (mimo ZCHÚ, oblasti Natura 2000 a Prahu), podmínkou je schválený lesní hospodářský plán nebo lesní hospodářská osnova.

### Způsobilé výdaje:

- opatření k posílení rekreační funkce lesa, např. značení, výstavba a rekonstrukce stezek pro turisty do šíře 2 metrů a významných přírodních prvků, výstavba herních a naučných prvků, fitness prvků
- opatření k usměrňování návštěvnosti území, např. zřizování odpočinkových stanovišť, přístřešků, informačních tabulí, závory
- opatření k údržbě lesního prostředí, např. zařízení k odkládání odpadků
- opatření k zajištění bezpečnosti návštěvníků lesa, např. mostky, lávky, zábradlí, stupně
- nákup pozemků maximálně do částky odpovídající 10 % celkových způsobilých výdajů
- projektová dokumentace.

Z tohoto programu lze podpořit **budování singltreků a cyklotras s doprovodnou infrastrukturou** (na lesních pozemcích ve znění dalších podmínek).

#### Alokace:

Alokace na prioritní osu O08 - Investice do rozvoje lesních oblastí a zlepšování životaschopnosti lesů (čl. 21-26) činí **59 mil. EUR**, tj. **1 622 mil. Kč**.

Dotace až do výše **100 %** způsobilých výdajů (z toho příspěvek EU 75 %, příspěvek ČR 25 %).

## 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.

#### Alokace:

okolo **500 mil. Kč**.

## 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



OPERAČNÍ PROGRAM  
LIDSKÉ ZDROJE  
A ZAMĚSTNANOST



PODPORUJEME  
VAŠI BUDOUCNOST  
[www.esfcr.cz](http://www.esfcr.cz)

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:

- jako **nástroj pro rozhodování a spuštění vhodných dotačních podpor zadavateli Pardubickému kraji**
- 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**).

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

### Projednáání Koncepce

Návrh Koncepce bude projednán touto formou:

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

Zadavatel získá dle smlouvy digitální a tištěné výstupy Koncepce, vč. souborů ve formátu GIS.



### **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**

Zadavatel určí **správce** koncepce, který se bude starat o proces jejího využití a aktualizace. Doporučujeme touto rolí pověřit **Odbor rozvoje, fondů EU, cestovního ruchu a sportu**, konkrétního pracovníka - **krajského cyklokoordinátora**.

Krajský cyklokoordinátor bude mj.

- zajišťovat komunikaci s veřejností na témata Koncepce
- sledovat a zúčastňovat se aktivit na témata Koncepce a cyklo dopravy (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 jednou 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.

### **Zřízení grantu Pardubického kraje na přípravu, realizaci a marketing cykloproduktů**

Doporučujeme Pardubickému kraji zřídit grant 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**. Nejobtížněji 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.

**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
- **marketing**: příspěvek na zavedení a udržení marketingu nadregionálně významných produktů.

**Roční alokace grantu:**

- dle zkušenosti jiných krajů doporučujeme roční alokaci na tento grant ve výši **15 mil. Kč**.

## 10.3 NEJBLIŽŠÍ STRATEGICKÉ KROKY, VČ. HARMONOGRAMU

Pardubickému kraji doporučujeme realizaci těchto nejbližších strategických kroků pro implementaci Koncepce:

Strategický krok	Termín
<b>Projednání koncepce</b>	
- projednání v pracovní skupině	04/2015
- projednání v regionech (zajistí zpracovatel)	04/2015
- uspořádání regionální Konference	06/2015
- projednání v orgánech kraje (Rada, Zastupitelstvo)	09/2015
- zveřejnění aktualizovaného a odřípnímkovaného návrhu na webových stránkách kraje, tisková zpráva	09/2015
- projednání v procesu SEA	06/2016
<b>Ustavení role správce koncepce a krajského cyklokoordinátora</b>	<b>09/2015</b>
<b>Příprava a zveřejnění podmínek grantového programu na rozvoj cyklistické dopravy a cykloproduktů</b>	<b>12/2015</b>
<b>Aktualizace koncepce – dodatek č.1</b>	<b>09/2017</b>

## 11 ZÁVĚREČNÉ SHRNUÍ

Koncepce je zpracována pro **zadavatele Pardubický kraj** jako **nástroj pro jeho 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**.

**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 byly 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. **2 spojek a 4 regionálních přivaděčů** o celkové délce **474 km**. Náklady na výstavbu nezbytných cyklostezek, po kterých mají dálkové cyklotrasy vést, opravu a rekonstrukci některých úseků, na jejich vyznačení a zavedení monitoringů činí **503 milionů Kč** bez DPH.

Z regionů vzešel enormní počet **134 záměrů na vybudování cyklostezek a in-line stezek o celkové délce 351 km (z toho 302 km novostaveb)**, okolo **212 km je potenciálně vhodných pro in-line bruslení** (při doporučené konstrukci a údržbě). Navržené cyklostezky synergicky splňují efekty smysluplného cyklodopravního 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 cyklodopravními 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 Trnávku a Jevíčkem. Celkové **prosté stavební náklady**, kalkulované za využití průměrné jednotkové sazby zveřejněné SFDI (6 125 Kč/m bez DPH), činí **1,9 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 **8 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 a Voděřady – Džbánov**. Celková plánovaná délka nových singltreků a MTB tras činí **280 km**, celkové stavební náklady **197 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 inženýrčiny 20 až 30 % a náklady za získání práv k pozemkům.

Co se týká **optimalizace cyklotras**, bylo od expertní skupiny a z regionů posbíráno celkem **64 námětů** na přeznačení nebo vyznačení nových lokálních cyklotras o celkové délce **523 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 cen.

Podstatnou část koncepce tvoří **návrh organizačního řešení budování a provozu infrastruktury**, který obsahuje role místních samospráv, kraje a národních organizací. Místní samosprávy mají roli investorů a provozovatelů infrastruktury, Pardubický kraj roli spolufinancujícího subjektu prostřednictvím krajského grantu, kterým podpoří přípravu a realizaci cyklostezek pro dálkové cyklotrasy a dalších významných cyklostezek a bike resortů. **Pardubický kraj** má navrženu roli plně financujícího pořizovatele a správce značení **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 na **480 tis. Kč/rok** (s úvodním **pořízením digitálního pasportu značení** za cca **300 tis. Kč**). 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 (typy 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 **rozborem 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 třeba hodně priorizovat a pokud možno využít všechny dostupné zdroje. To lze částečně činit přes doporučený nástroj – **krajský grant na podporu přípravy, realizace a zavedení marketingu cyklostezek, bike resortů a cyklotras** (dle příkladu jiných krajů je navržena roční alokace **15 mil. Kč**). Co se týká práce s Koncepcí, měl by se o její využití a aktualizaci (1 x za 2 roky) starat správce z krajského úřadu – **krajský cyklokoordinátor**.

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

Vypracovala **RNDr. Renata Šedová a kol., OHGS s.r.o., březen 2015**

Ve spolupráci s expertním týmem:

Vedoucí metodický expert **Ing. Jaroslav Martínek**

Expert na bike resorty **Ing. Alexandr Kárász**

Oblastní experti **Jiří Fikejz, Ing. Ivo Macháček, Ing. Petr Kvaš a Karel Jeníček**



OPERAČNÍ PROGRAM  
LIDSKÉ ZDROJE  
A ZAMĚSTNANOST



PODPORUJEME  
VAŠI BUDOUCNOST  
[www.esfcr.cz](http://www.esfcr.cz)