



CYKLOPROJEKT

Koncepce rozvoje
přeshraniční cykloturistiky
v polsko-českém pohraničí



PŘEKRAČUJEME HRANICE
PRZEKACZAMY GRANICE
2014–2020



EVROPSKÁ UNIE / UNIA EUROPEJSKA
EVROPSKÝ FOND PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ
EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO



CYKLOPROJEKT- Koncepte rozvoje přeshraniční cykloturistiky v polsko-českém pohraničí

Tým autorů

Województwo dolnośląskie – INSTYTUT ROZWOJU TERYTORIALNEGO	Maciej Zahey – Dyrektor IRT Aleksandra Sieradzka-Stasiak, Robert Skrzypczyński, Radosław Lesisz, Ewa Skoczeń, Katarzyna Mańkowska-Bigus, Konrad Giejsztor, Anna Kierzkowska, Olena Mykhailovska, Kamila Lesiw – Głowacka, Michał Browarski experti: Daniel Chojnacki, Radosław Pietuch
OPOLSKA REGIONALNA ORGANIZACJA TURYSTYCZNA	Stanisław Rakoczy, Anatol Bukała, Piotr Mielec, Michał Wieczorek, Anna Bednarska expert: Piotr Rościszewski
POWIAT ZĄBKOWICKI	Kinga Grabowa, Andrzej Rapacz experti: Jarosław Patron, Maciej Haczkowski
STOWARZYSZENIE ROZWOJU I WSPÓŁPRACY REGIONALNEJ „OLZA”	Bogdan Kasperek, Mateusz Waliczek experti: Petr Kolčárek, Edward Kutyla, Daniel Mourek, Dominika Zaręba oraz Andrzej Nowiński
WROCŁAWSKA INICJATYWA ROWEROWA (WIR)	Cezary Grochowski
ASOCIACJE MĚST PRO CYKLISTY (AMPC)	Jaroslav Martinek, Jitka Vrtalová experti: Jitka Vrtalová, Martin Krejčí, Jaroslav Martinek, Petra Skalická, Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav pozemních komunikací
NADACE PARTNERSTVI (NP)	Luboš Kala experti: Daniel Mourek, Radek Patrný, Petr Kazda, Juraj Flamik
REGION ORLICKO-TŘEBOVSKO (ROT)	Petr Hájek – předseda svazku obcí Regionu Orlicko – Třebovsko experti: Renata Šedová, Roman Kalabus, Maciej Pajak, Daniel Mourek Ivana Glatková, Klára Šedová – projektový a finanční management
KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ	experti: Dominika Marešová, Karel Šimonek Jaromír Pírko - projektový manažer, Renata Pitřmanová - finanční manažer

Projekt pn. „Konceptja rozwoju transgranicznej turystyki rowerowej na pograniczu polsko- czeskim”
jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego za pośrednictwem programu
INTERREG V-A Polska- Republika Czeska.

Vydavatel:

Opolska Regionalna Organizacja Turystyczna
ul. Żeromskiego 3, 45-053 Opole
www.orot.pl; www.visitopolskie.pl
e-mail: info@orot.pl
tel./fax.: +48 77 44 12 521, +48 44 12 522

Úprava textů a překlad:

- Instytut Rozwoju Terytorialnego,
- pověta Ząbkowická,
- Stowarzyszenie Rozwoju i Współpracy Regionalnej „OLZA”
- Wrocławska Inicjatywa Rowerowa
- Asociace Měst Pro Cyklisty
- Nadace Partnerství
- Region Orlicko-Třebovsko
- Královéhradecký kraj

Grafika a kresby:

Partneři projektu s názvem Koncepce rozvoje transgranicznej turystyki rowerowej na pograniczu polsko-czeskim

Datum zveřejnění: červenec 2019

ISBN: 978-83-945949-4-7

DTP, design obalu, korektury, tisk a vazba:

Grafpol Agnieszka Blicharz-Krupińska
ul. Żmudzka 21, 51-354 Wrocław, tel. 507-096-545
www.argrafpol.pl, mail: argrafpol@argrafpol.pl

Projekt pn. „Koncepce rozvoje transgranicznej turystyki rowerowej na pograniczu polsko- czeskim”
jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego za pośrednictwem programu
INTERREG V-A Polska- Republika Czeska.



EVROPSKÁ UNIE / UNIA EUROPEJSKA
EVROPSKÝ FOND PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ
EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO



Finansowane
przez Samorząd
Województwa
Opolskiego



Obsah



I. ÚVOD

5



II. ČÁST I – Koncepce dálkové cyklotrasy na polsko-českém pohraničí včetně sítě cyklistických přeshraničních propojení.

10



III. ČÁST II – Koncepce rozvoje MTB turistiky v polsko – českém příhraničí

52



IV. ČÁST III – Směrnice pro tvorbu produktů in-line bruslení.

86



V. ČÁST IV – Marketingová strategie přeshraniční cykloturistiky v polsko-českém příhraničí

121



VI. ČÁST V – Strategie pro implementaci

155



VII. ČÁST VI – Provádění Koncepcí při modelových akcích

169



Obsah

I. ÚVOD	5
1. Charakteristika projektu	5
2. Produkty projektu	6
II. ČÁST I – Koncepce dálkové cyklotrasy na polsko-českém pohraničí včetně sítě cyklistických přeshraničních propojení	10
1. Slovník	10
2. Charakteristika oblasti realizace projektu	11
2.1. Oblast podpory programu Interreg V-A Česká republika – Polsko	11
2.2. Terénní profil	11
2.3. Síť osídlení	12
2.4. Uzly veřejné dopravy	13
2.5. Přírodní památky	15
2.6. Kulturní památky	15
2.7. Ostatní hlavní turistické atrakce	17
2.8. Existující a plánovaná cyklistická infrastruktura	17
2.9. Doprovodné služby	21
2.10. Zrušené železniční tratě	22
3. Základy plánování dálkových cyklotras	23
3.1. Kritéria CROW – Design Manual for Bicycle Traffic	23
3.2. Evropský certifikační standard pro trasy EuroVelo	24
4. Vedení trasy a spojky	28
4.1. Vedení hlavní trasy	28
4.2. Spojky trasy	30
5. Územně plánovací a technické implementační instrukce	31
5.1. Územně plánovací instrukce	31
5.2. Technické instrukce	32
5.3. Seznam investiční potřeb a nákladů	33
5.4. Strategie pro implementaci	36
6. Monitoring	37
Zdroje	38
Přílohy	39
1. Listina regionů	39
2. Seznam investičních nákladů pro české kraje	47

I. ÚVOD



1. Charakteristika projektu

Projekt o názvu „Konceptce rozvoje přeshraniční cykloturistiky v polsko-českém pohraničí“ byl realizován v rámci programu INTERREG V-A Česká republika – Polsko, prioritní osa 4: „Spolupráce institucí a společenských sdružení“, činnost 2: Rozvoj a spolupráce veřejných samospráv“. Projekt byl realizován ve všech oblastech zahrnutých v rámci podpory programu: Do společného projektového partnerství se zapojilo 9 partnerů, v tom 5 partnerů z Polska a 3 z České republiky:

- Województwo Dolnośląskie – Instytut Rozwoju Terytorialnego (partner wiodący); (*Dolnoslezské vojvodství- Instytut územního rozvoje (vedoucí partner)*);
- Powiat Ząbkowick (okres Ząbkowice);
- Wrocławská Inicjatywa Rowerowa (*Wrocławská cyklistická iniciativa*);
- Opolska Regionalna Organizacja Turystyczna (*Opolská turistická organizace*);
- Stowarzyszenie Współpracy i Rozwoju Regionalnego „Olza“ (*Sdružení pro regionální rozvoj a spolupráci „Olza“*)
- Kraj Hradeckí (*Královéhradecký Kraj*);
- Region Orlicko-Trzebowski (*Region Orlicko-Třebovsko*);
- Fundacja Partnerstwo (*Nadace Partnerství*);
- Stowarzyszenie Miast dla Rowerzystów (*Asociace Měst pro Cyklisty*).



Obr. 1. Lokalizace jednotlivých sídel partnerů (zdroj: vlastní zpracování).

Období realizace projektu trvalo 30 měsíců (únor 2017 – červenec 2019). Na realizaci projektu bylo poskytnuto celkem 698 571 €, v tom 593 785 € bylo hrazeno z prostředků Evropského fondu pro regionální rozvoj a 104 786 € z vlastních zdrojů jednotlivých partnerů projektu.

Základním cílem projektu bylo vytyčení dálkové cyklotrasy v polsko-českém pohraničí, včetně všech doprovodných implementačních činností. Z širšího hlediska jednou z rolí projektu byla racionalizace v řízení cykloturistiky v oblastech polsko-českého pohraničí, k čemu měla přispět zejména úzká spolupráce polských a českých subjektů a to především mezi veřejnými samosprávami a nevládními organizacemi. Díky tomu by v oblasti realizace projektu došlo ke zlepšení podmínek a prostoru pro vyrovnanou cykloturistiku a in-line turistiku. V důsledku toho by tato spolupráce mohla oživit místní ekonomiku a přinést zisk místním obyvatelům. Kromě toho by spolupráce polských a českých samospráv a nevládních organizací mohla vytvořit základy pro další úspěšnou přeshraniční spolupráci, která by mohla pomoci v řešení jiných společných problémů do budoucna.

2. Produkty projektu

K dosažení jednotlivých cílů projektu posloužili níže uvedené činnosti (produkty projektu - <http://cykloprojekt.irt.wroc.pl/index.php/cs/projektove-produkty/>):

A. ANALÝZY A ZPRACOVÁNÍ

- Inventarizace cyklistických tras a jiných objektů důležitých pro cykloturistiku v oblasti podpory programu INTERREG V-A Česká republika – Polsko

Provedení inventarizace bylo spojeno s potřebou shromáždění a sjednocení údajů, na základě kterých v dalším kroku byla zhotovená dálková cyklotrasa. Rozsah inventarizace nezahrnoval pouze existující a plánované cyklotrasy, ale také i ostatní doprovodné služby: (ubytování, stravování), přírodní a kulturní památky, zrušené železniční tratě, nebo oblasti vhodné pro rozvoj MTB a in-line turistiky. Z hlediska prostorového rozsahu byla inventarizace realizovaná již na existujících veřejně dostupných databázích, nebo zpřístupněných přes subjekty, které již takovými databázemi disponovaly. Podrobnější informace o metodice provedené inventarizace se nachází v příloze tohoto zpracování.

Přístup k produktu: Geoportál projektu (www.geoportal.cykloprojekt.irt.wroc.pl)

- Koncepce dálkové cyklotrasy v polsko-českém pohraničí

Koncepce dálkové cyklotrasy vedoucí skrz polsko-české pohraničí je základním produktem projektu. Důležitou rolí této koncepce je vytvoření základních prvků pro realizaci turistického produktu o mezinárodním rozsahu, který se přičiní k vyrovnanějšímu rozvoji turistického ruchu v polsko-českém pohraničí. Z hlediska délky trasy a jejího umístění, u některých samospráv tato investice přesahuje kompetence samostatného subjektu, z toho důvodu je úkolem koncepce především zajistit kontinuitu a jednotný standard, a i zároveň spustit koordinační činnosti u všech subjektů, které se v rámci svých možností zapojí do její realizace.

Přístup k produktu: Část I. zpracování „Koncepce rozvoje přeshraniční cykloturistiky v polsko-českém pohraničí“

Vizualizace mapy trasy: Geoportál projektu (www.geoportal.cykloprojekt.irt.wroc.pl)

- Seznam investičních potřeb pro realizaci dálkové cyklotrasy

Z hlediska koncepčního charakteru projektu, vytyčená trasa vede zároveň po stávajících silničních komunikacích tak i mimo ně. Cíleně, by měla celá trasa splňovat standardy pro dálkové cyklotrasy typu EuroVelo. Nicméně řada úseků si vyžaduje nutnost investovat. Tyto investiční potřeby jsou zohledněné a znázorněné v tomto zpracování a to v tabulkové a grafické podobě. Informace o investičních potřebách byly doplněné o orientační náklady spojené s realizací jednotlivých investic. Tyto informace mají za úkol podpořit subjekty fakticky zapojené do výstavby trasy a to zejména během rozhodování, nebo v průběhu realizace samotných investičních prací.

Přístup k produktu: Část I. zpracování „Koncepce rozvoje přeshraniční cykloturistiky v polsko-českém pohraničí“ (Kapitola 5.3).

- Instrukce pro strategické a plánovací dokumenty regionálního a místního charakteru
 Za účelem zjednodušení implementace projektu byly připravené instrukce pro strategické a plánovací dokumenty regionálního a místního charakteru. Umístění (zejména v samosprávné legislativě) informací o průběhu trasy, jejích parametrech a vlivu na sociálně-hospodářsky rozvoj výrazně zvětší šanci pro vznik trasy v terénu.
Přístup k produktu: Část I. zpracování „Koncepce rozvoje přeshraniční cykloturistiky v polsko-českém pohraničí“ (Kapitola 5).
- Instrukce pro rozvoj horské cyklistické turistiky (MTB) v polsko-českém pohraničí
 Kromě dálkové cyklotrasy – určené pro široké spektrum uživatelů se v rámci projektu pozastavilo nad možnostmi rozvoje horské cyklistiky MTB. Pro tento účel jeden z partnerů projektu (Region Orlicko-Třebovsko) ve spolupráci s Nadací POMBA a jejím českým protějškem ČeMBA připravil instrukce pro rozvoj horské cykloturistiky MTB v oblasti realizace projektu.
Přístup k produktu: Část II. zpracování „Koncepce rozvoje přeshraniční cykloturistiky v polsko-českém pohraničí“.
- Instrukce pro rozvoj in-line turistiky v polsko-českém pohraničí
 V rámci projektu byla projednána i otázka in-line turistiky – zvláště v České republice významně doplňuje a rozšiřuje nabídku určenou pro cykloturisty. Rostoucí popularita této aktivity si dnes vyžaduje, aby při vytyčování a projektování dálkových cyklistických tras byly brány v úvahu rovněž i potřeby in-line turistů (bruslařů) - se zvláštním důrazem na bezpečnostní aspekty různých skupin uživatelů, co zejména doporučujeme subjektům z polské strany.
Přístup k produktu: Část III. zpracování „Koncepce rozvoje přeshraniční cykloturistiky v polsko-českém pohraničí“.
- Marketingová a propagační strategie
 U každého turistického produktu si plánovaná trasa kromě činnosti spojených s infrastrukturou vyžaduje i další tzv. „měkké“ marketingové a propagační činnosti. Tyto činnosti jsou popsány v marketingové a propagační strategii, která je součástí tohoto zpracování.
Přístup k produktu: Část IV. zpracování „Koncepce rozvoje přeshraniční cykloturistiky v polsko-českém pohraničí“.
- Strategie implementace projektu
 Za účelem koordinace činností partnerů projektu byla hned po jeho ukončení zpracována strategie implementace jednotlivých zjištění, vyplývajících z jeho samotné realizace. Strategie zahrnuje zápisy tykající se mezi jiným: harmonogramu dalších prací, zdrojů financování, výstavby trasy, nebo rozdělení prací nad přípravou projektové dokumentace.
Přístup k produktu: Část V. zpracování „Koncepce rozvoje přeshraniční cykloturistiky v polsko-českém pohraničí“.
- Modelové činnosti
 Modelové činnosti realizované prostřednictvím jednotlivých partnerů projektu mají za úkol vytvořit modelové příklady implementace zjištění projektu na místní úrovni. Díky jejich realizaci ostatní subjekty z oblasti podpory programu budou se moci opřít o vzor, který po zohlednění místních podmínek mohou využít ve své oblasti (např. okrese). Modelové činnosti zahrnují následující úkoly:
 - „Modelová Koncepce rozvoje cyklistického systému v okrese Ząbkowice“ (realizující partner: okres Ząbkowice);
 - „Modelový projekt organizace silniční dopravy pro klíčové úseky dálkové cyklotrasy ve Slezském vojvodství“ (realizující partner: Sdružení pro regionální rozvoj a spolupráci „Olza“);
 - „Model implementace jednotlivých zjištění Koncepce v rozsahu společné propagace a označení na příkladu projektu SINGLETRACK GLACENSIS“ (realizující partner: Region Orlicko-Třebovsko);

- Zpracování a publikace Projektových standardů pro cyklistickou infrastrukturu Opolského vojvodství
Navzdory tomu, že výše uvedený úkol nestanovuje přímo modelovou činnost i přes to plní podobnou funkci, tj. podrobně popisuje opatření projektu – v tomto případě v rozsahu technických požadavků jaké musí splňovat vytyčená trasa a její spojky. Tento dokument svou formou bezpečnost a komfort cyklistům. Za realizaci úkolů je zodpovědná OROT- *Opolská regionální turistická organizace*.
Přístup k produktu: <http://orot.pl/472/542/dokumenty.html>; tištěná verze dostupná v OROT.

B. SETKÁNÍ A STUDIJNÍ NÁVŠTĚVY

- Studijní návštěvy
V rámci projektu se uskutečnily dvě studijní návštěvy za účelem výměny znalostí a zkušeností v rozsahu rozvoje silničního managementu. První setkání – v Opolském vojvodství – se konalo v červenci 2017 a druhé v Královéhradeckém kraji v září 2017. V průběhu návštěv se účastníci setkání měli možnost seznámit s místními podmínkami pro rozvoj cykloturistiky, včetně samotných návštěv vybraných úseků turistických cyklotras a objektů zohledňujících potřeby cyklistů umístěných poblíž tras.
Zprávy ze studijních návštěv:
 - <http://cykloprojekt.irt.wroc.pl/index.php/pl/2017/09/13/wizyta-studyjna-w-kraju-hradeckim/>
 - <http://cykloprojekt.irt.wroc.pl/index.php/pl/2017/07/07/study-tour-w-wojewodztwie-opolskim/>
- Politicko-administrativní fórum
Politicko-administrativní fórum je cyklickým setkáním zaměřujícím se zejména na grémia místních a regionálních politiků tak i aktivistů, zabývajících se rozvojem cykloturistiky na místní a regionální úrovni. Cílem organizace těchto setkání je získání podpory od členů Fóra, za účelem dosažení požadovaného výsledku projektu. Vstřípení myšlenek Koncepce a motivace pro její realizaci skrze aktivní zapojení při vytváření strategických a plánovacích dokumentů a rozvojových programů na regionální a místní úrovni. Do momentu zveřejnění této publikace se uskutečnily 3 setkání Politicko-administrativního fóra – v Kudowie Zdrój, Cieszyńie a Jarnołtówku k. Głuchołaz. Poslední již čtvrté v pořadí setkání je plánováno na druhé čtvrtletí 2019 roku.
Zprávy ze setkání Politicko-administrativního fóra:
 - <http://cykloprojekt.irt.wroc.pl/index.php/pl/2017/09/20/forum-administracyjno-polityczne-w-kudowie-zdroj-14-09-2017/>
 - <http://cykloprojekt.irt.wroc.pl/index.php/pl/2018/01/15/ii-forum-administracyjno-polityczne-cieszyn-11-01-2018-r/>
 - <http://cykloprojekt.irt.wroc.pl/index.php/pl/2018/06/15/iii-forum-administracyjno-polityczne-12-06-2018-r-jarnoltowek/>
- Mobilní informační centrum
Mezi nejdůležitější úkoly setkání organizovaných pod názvem Mobilního informačního centra patřilo poradenství a pomoc v rozsahu:
 - implementace a realizace konkrétních investic v souladu s instrukcemi Koncepce
 - možnost využívání a implementování modelových řešení projektů do jiných oblastí polsko-českého pohraničí,
 - hodnocení místních cyklistických projektů v souladu s přijatou Konceptí,
 - implementace přijaté Koncepce do plánovacích a strategických dokumentů na regionální a místní úrovni,
 - pomoc při přípravě koncepce cyklotras pro místní samosprávy.V období realizace projektu bylo celkově naplánováno pět setkání Mobilního informačního centra, z čehož jedno se teprve uskuteční a to po zveřejnění tohoto zpracování.

- Konsultace nad vytyčováním trasy

Vytyčená v rámci projektových prací dálková cyklotrasa v polsko-českém pohraničí prošla mnoha konzultacemi s mezinárodním zastoupením. Konzultací se zúčastnili zástupci z obou stran polsko-české hranice. Rozdělení realizace projektu na konzultované oblasti lze vidět na obr. 2.

Zprávy z konzultací <http://cykloprojekt.irt.wroc.pl/index.php/pl/2018/12/20/relacja-z-konsultacji-przebiegu-trasy/>



Obr 2. Konsultované oblasti plánované trasy (zdroj: vlastní zpracování).

C. KOMUNIKACE A MARKETING

- Webová stránka projektu

Základním informačním a propagačním kanálem projektu se stala dvojjazyčná webová stránka (www.cykloprojekt.irt.wroc.pl). Na stránce jsou dostupné základní informace o projektu a jeho subjektech, zprávy ze setkání, aktuality, kontaktní formulář a odkaz na geoportál.

- Geoportál projektu

K vizualizaci prostorových dat shromážděných a vytvořených v rámci projektu slouží interaktivní geoportál (www.geoportal.cykloprojekt.irt.wroc.pl). Geoportál projektu umožní přístup do dat zebraných v rámci inventarizace a vytyčeného průběhu trasy hlavní a řádků.

- Newsletter

K informování o aktuálním stavu a výsledcích projektu sloužil také dvojjazyčný newsletter. Newsletter byl publikován dvakrát (č. 1/2018 a 1/2019) a to v elektronické verzi, přičemž na druhém se ještě pracuje, tudíž nebyl ještě vydán.

Přístup k produktu:

- #1/2018: <http://cykloprojekt.irt.wroc.pl/index.php/pl/2018/01/10/newsletter-012018/>
- #2/2019: <http://cykloprojekt.irt.wroc.pl/index.php/cs/newsletter-2/>

II. ČÁST I – Koncepce dálkové cyklotrasy na polsko-českém pohraničí včetně sítě cyklistických přeshraničních propojení



1. Slovník

DÁLKOVÁ CYKLOTRASA - nadregionální, vyznačené trasy, používané hlavně pro cykloturistiku, ale také pro určité části komunikačních funkcí s doporučeným trasovým standardem EUROVELO. Tyto cyklotrasy jsou většinou delší než 100 km, jsou bezpečné, atraktivní pro turisty a mají dobré napojení na veřejnou dopravu a služby pro cyklisty, jako jsou ubytovací a stravovací zařízení.

GREENWAYS¹ – stezky, cesty určené výlučně pro nemotorovou dopravu, jsou řešené komplexně, tak aby došlo k zajištění ochrany životního prostředí a zlepšení kvality života v oblastech bezprostředně s nimi sousedícími. Tyto stezky by měly splňovat určené standardy týkající se šířky, sklonu terénu a stavu povrchu (především drážní stezky), tak aby co nejvíce vyhovovaly uživatelům a tím vytvořily podmínky pro bezpečné cestování pro turisty o rozdílných schopnostech (deklarace z Lille¹, Evropská asociace zelených stezek "Greenways", 12. září 2000).

SERVIS PRO CYKLISTY (MOR- service point) – prvek infrastruktury, který doplňuje cyklistickou infrastrukturu, umístěný v bezprostředním sousedství s trasou. MOR by měl nabídnout: přístřešek, lavičky, stoly, informační tabuli, odpadkový koš a stojany pro kola. V souvislosti od místních podmínek a vybavení se MOR může lišit a plnit rovněž roli: odpočívadla, informačního střediska, úkrytu nebo i eventuálního nouzového noclehu.

NÁRODNÍ STRATEGIE ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY V ČESKÉ REPUBLICE – jeden z nejvíce komplexních dokumentů popisující problematiku cyklistického provozu v České republice. Strategie byla přijata v roce 2013 a její cílem je zlepšení koordinačních činností spojených s cyklistickou dopravou prostřednictvím státní samosprávy a městských a obecních úřadů. Hlavním subjektem realizujícím tuto Strategii v rozsahu cyklistické dopravy je Ministerstvo dopravy České republiky a z hlediska cykloturistiky tuto strategii implementuje především Ministerstvo pro místní rozvoj. Více informací na: www.cyklostrategie.cz

CYKLISTICKÁ TRASA – plynulý komunikační úsek určený k cyklistické dopravě, který zahrnuje různá technická řešení, zvláště pak: cesty pro cyklisty, vyčleněné cyklistické pruhy na vozovkách, pěší a obytné zóny, ulice o zmenšené hustotě silničního provozu, cyklistické spojky a soukromé vozovky. Cyklotrasa nemusí být cyklistickou komunikací ve znění zákona o silničním provozu, může ale zahrnovat úseky takovýchto cest.

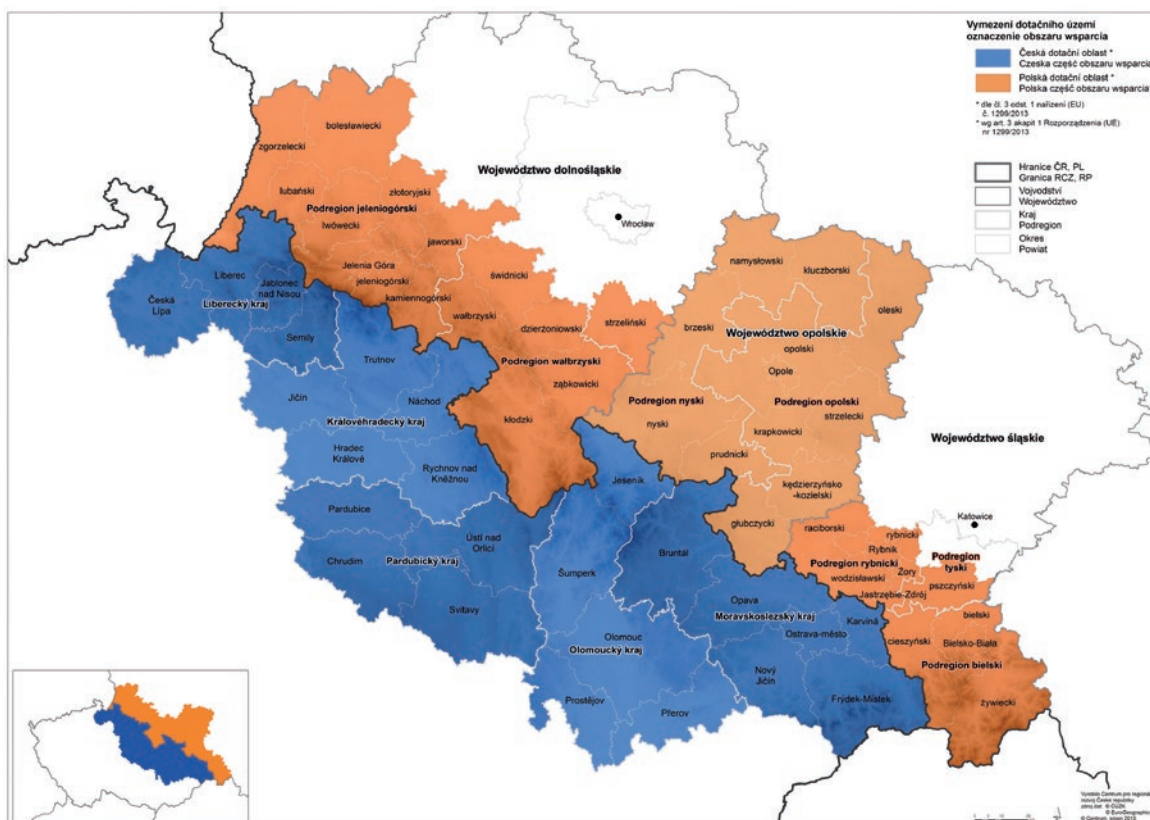
TURISTICKÁ CYKLOTRASA – cyklotrasy pro účely jiné než dopravní. Některé z turistických tras mohou plnit „příležitostně“ rovněž dopravní funkci. Turistické cyklistické trasy se dělí na: celodenní (rekreační), vícedenní (dálkové) a sportovní trasy (např. singletrack).

¹ <http://www.greenways.by/index.php?content&id=22&lang=pl>

2. Charakteristika oblasti realizace projektu

2.1. Oblast podpory programu Interreg V-A Česká republika – Polsko

Územní rozsah projektu „Koncepte rozvoje přeshraniční cykloturistiky v polsko-českém pohraničí“ zasahuje do oblasti podpory programu INTERREG V-A Česká republika – Polsko. Tuto oblast zabydluje cca. 7 mil. obyvatel rozprostřených na území 5 českých krajů (Liberecký, Královéhradecký, Pardubický, Olomoucký a Moravskoslezský) a tři polských vojvodství (Opolské, Slezské, Dolnoslezské). Do celé oblasti podpory programu spadá 67 okresů (38 polských a 24 českých). Celková plocha oblasti činí: 47 tis. km², délka propojující polsko-českou hranici dosahuje cca. 800 km. Plocha polské a české strany spadající do oblasti zahrnuté podporou programu INTERREG (Programový dokument Interreg V-A... 2015). Podobně vyrovnaná situace panuje i v oblasti osídlení, přibližně 3,7 mil. a 3,4 mil. obyvatel. Je nutné si ale povšimnout, že podél celé zkoumané oblasti se vyskytují procesy poměrně intenzivní migrace, stárnutí populace, co vede k systematickému poklesu populace a tím i dochází ke zvýšení průměrného věku byvatele.



Obr. 3. Oblast podpory programu Interreg V-A Česká republika – Polsko

(zdroj: <http://pl.cz-pl.eu/zakladni-informace-o-programu-pl>).

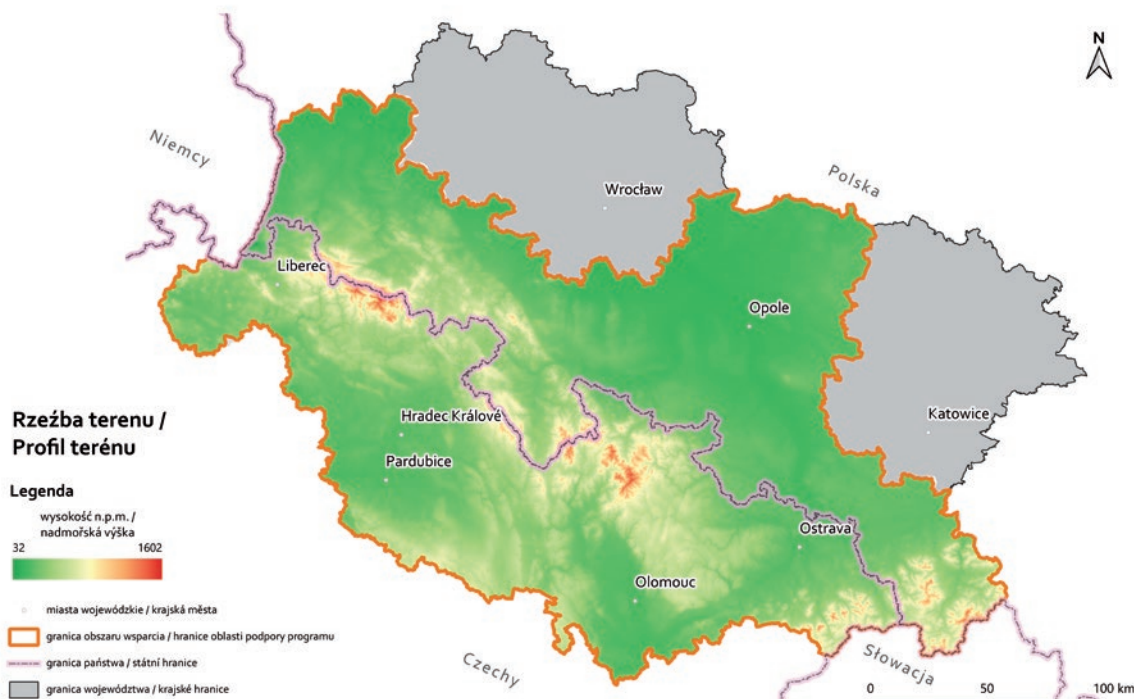
2.2. Terénní profil

Profil oblasti je charakteristický zejména svou územní rozmanitostí. Větší část pohraničí tvoří hory – hlavně Sudety – jehož pohoří vytváří přírodní hranici mezi Polskem a Českou republikou (obr. 2). Pohoří Krkonoše se rozprostírá po délce 300 km od území Německa přes polsko-českou pohraniční oblast až pro region Ostravské aglomerace. Nejvyšším bodem Krkonoš je Sněžka (1603 m n. m.) a Praděd (1491 m n. m.)

Dominance horského profilu v oblasti podpory programu nese sebou vážné důsledky pro další možnosti vytýčení dálkové cyklotrasy, která v souladu se standardem EuroVelo by neměla zahrnovat úseky s podélným sklonem, větším než 6% (ECF 2018). Kromě toho hranice vedená podél pohoří Sudet způsobuje, že propojení polsko-českého pohraničí cyklistickými trasami je velmi obtížné. Z důvodu na nepřístupný terén trasy spojující ČR a Polsko mohou vést

pouze podél říčních údolí a to i v těchto místech budou muset parametry značně vybočovat od přijatých standardů pro dálkové cyklotrasy.

Rozmanitý profil terénu nese sebou i další možné následky a to z hlediska vytyčení tras co může přímo ovlivnit jiné podmínky, které mají rozhodující vliv na průběh trasy takové jak: struktura osídlení, seskupení kulturních památek, trasy nepoužívaných železničních tratí adaptovaných pro účely výstavby cyklistických tras, nebo ostatní klimatické podmínky. Zároveň nejde si nepovšimnout přírodního bohatství, které je důležitým prvkem atraktivitu turistické oblasti čímž vytváří potenciál pro rozvoj cykloturistiky a to při zachování určitého kompromisu v rozsahu stupně obtížnosti trasy. Turistický charakter této oblasti potvrzují v dominujících funkcích obce položené na obou stranách hranice. Do nejvážnějších destinací v této oblasti můžeme zahrnout Janské Lázně, Teplice, Jeseník, Karpacz, Głuchołazy a Ustroń.



Obr. 4. Územní model oblasti podpory programu

(zdroj: vlastní zpracování na základě údajů Evropské agentury pro životní prostředí²).

2.3. Síť osídlení

Síť osídlení má pro dálkovou cyklotrasu dvojitý význam a to z toho důvodů, že některé osady plní roli generátorů zároveň i atraktorů cyklistické dopravy. Generátory dopravy jsou převážně místa o větší hustotě zalidnění, ve kterých turista zahajuje svoji cestu (bezprostředně rovněž i místa, do kterých turista přijíždí, jakož to do počátečního bodu své cesty a to prostřednictvím jiných dopravních prostředků). Z druhé strany dopravní atraktor je místo, které je cílovým bodem cykloturisty. Z hlediska kontextu jednotlivých prvků osídlenecké sítě jsou místa s určenou nabídkou služeb a doprovodné infrastruktury umístěné na dálkové cyklotrase, zároveň, ale také i kulturní památky, které jsou zlokalizovány přímo v jednotlivých osadách.

Oblast realizace projektu je výrazně odlišná z hlediska osídlení. Východní část zahrnující Moravskoslezský kraj, podregiony Rybnicko a Bělsko má poměrně vysokou hustotu zalidnění místo více než 1000 os./km² zas v některých horských oblastech hodnota zalidnění je pod 50 os./km². Průměrná hodnota hustoty zalidnění pro celou oblast systematicky klesá a aktuálně činí 160 os./km² ale i tak je pořád vyšší ve srovnání s analogickými hodnotami pro Českou republiku, Polsko a celou Evropskou unii. V rozsahu celé oblasti je síť osídlení velmi rozproštěná a dominuje jí

² Číslovaný model terénu EU-DEM v1.1: <https://land.copernicus.eu/imagery-in-situ/eu-dem/eu-dem-v1.1>

vesnické osídlení. V oblasti podpory programu se nachází 11 měst s počtem obyvatel překračujících 100 tis. obyvatel, z nichž pouze jedno, Ostrava - počet obyvatel se blíží 300 tisícům . (287 261 obyvatel v 2019)

Výše uvedené údaje jsou příznivé pro vytyčování dálkové cyklotrasy, ve které zkoumána oblast má poměrně vysokou hustotu zalidnění, ale současně určitá její část zůstává stále nezurbanizována a proto se pro cykloturistu jeví jako velmi atraktivní. Dochází ke zlepšení rozvoje rekreačního a turistického cyklistického pobytu v regionu. Vznikají rovněž možnosti pro vytyčování nových tras v oblastech bohatých na přírodní památky, při současném zajištění dostupnosti do nutné infrastruktury a doprovodných služeb.



Obr. 5. Síť osídlení (zdroj: vlastní zpracování).

2.4. Uzly veřejné dopravy

V souladu s přijatými předpoklady projektu trasa by měla cíleně fungovat jako turistický produkt o mezinárodním významu a tudíž by měla oslovit i turisty mimo oblast podpory programu. Pro tento účel bude nezbytné propojit trasu se systémem veřejné dopravy a to takovým způsobem, aby k ní mělo přístup jak nejširší spektrum potencionálních uživatelů. V opačném případě část turistů bude dojíždět do počátečního bodu trasy autem, coby v důsledku vedlo ke zvětšení hustoty motorového silničního provozu a to v bezprostřední blízkosti trasy (Lumsdon 2000). Integrovaní trasy se systémem veřejné dopravy umožní výrazně zmenšit negativní efekt spojený s dojezdem a návratem turistů z míst položených mimo přímý dosah trasy. Propojení trasy s vnějším okolím oblasti realizace projektu má i své ekonomické opodstatnění a to z toho hlediska, že turisté přijíždějící z jiných regionů v porovnání s místními obyvateli, utratí více peněz za služby, které využívají v rámci svého pobytu na trase. (ITT i CSTT, 2012).

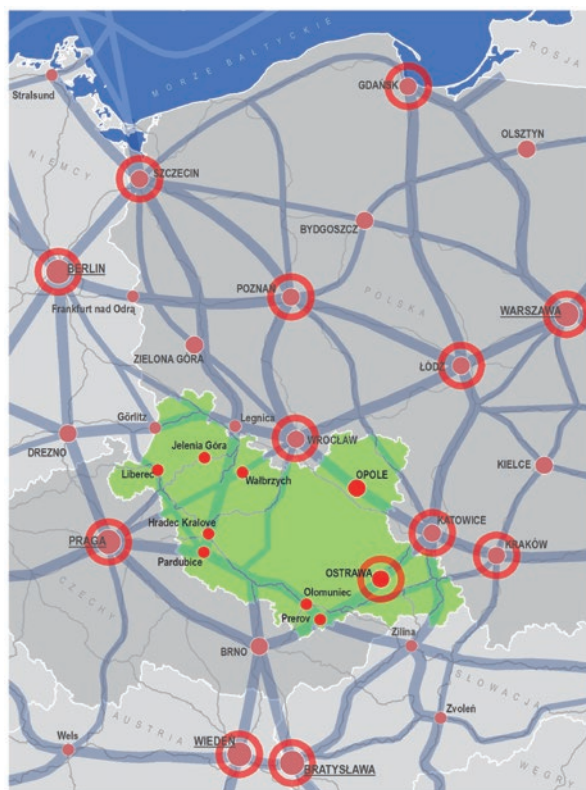
Systém veřejné dopravy plní také důležitou funkci pro cyklisty, kteří se již na trase nacházejí. Za prostřednictvím vlaku nebo autobusu umožní zdolat turistům i obtížnější úseky trasy. V tomto případě by měla být integrace navržena tak, aby turista mohl vybraný úsek přeskočit a následně jej zdolat za pomoci jednoho z prostředků veřejné dopravy, umožňující transport kola.

V souladu s výše uvedenými kritérii oblast podpory programu splňuje základní požadavek jakým je dostupnost trasy pro turisty z cizích regionů. Pravdou je, že jediný uzel veřejné dopravy sítě TEN-T se nachází v Ostravě. Nicméně blízkost Katovic, Vratislavy, Pardubic a Prahy zaručuje pro oblast dobrou návaznost na hlavní evropské dopravní koridory.

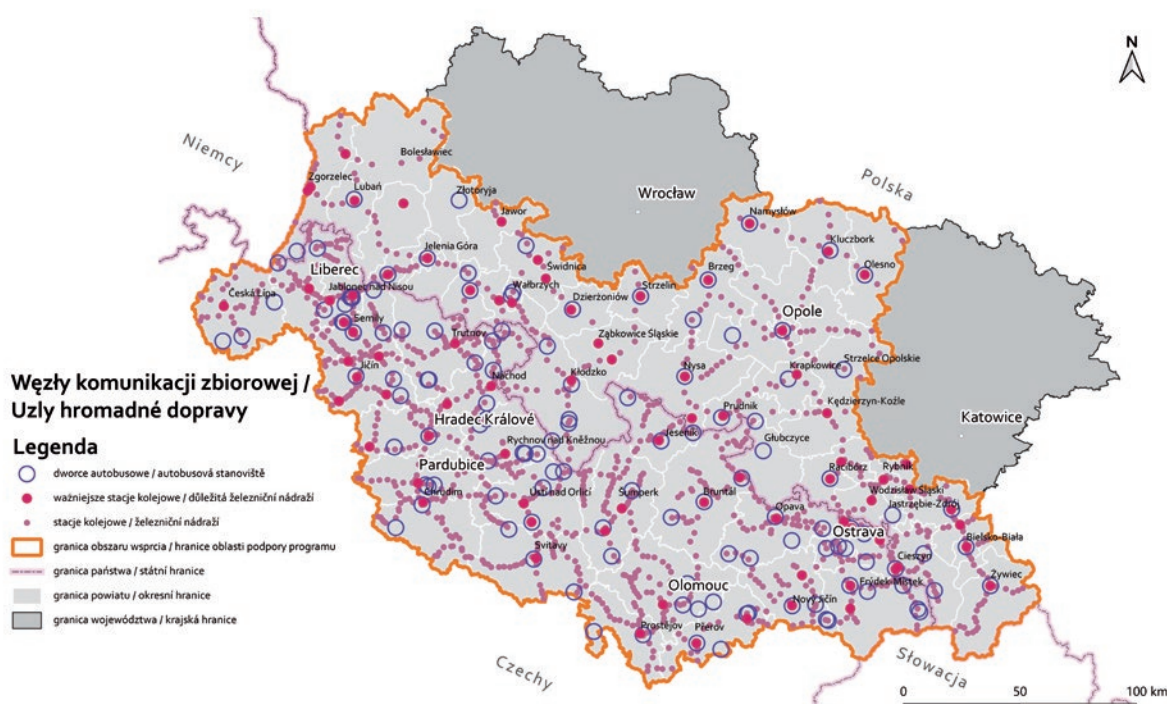
V rámci inventarizace projektu v oblasti podpory programu bylo zohledněno umístění aktivních železničních nádraží a zastávek a autobusových stanovišť (v okresních městech). Výsledky inventarizace ukazují zřejmou disproporci mezi polskou a českou částí oblasti; na české straně uzly veřejné dopravy pokrývají poměrně hustě a rovnoměrně zkoumanou oblast. Vyplývá to přímo ze skutečnosti lépe rozvinuté železniční dopravy na české straně.

Slabší rovnoměrnost rozložení aktivních uzlů veřejné dopravy na polské straně v této části oblasti podpory nese sebou nedostačující dostupnost ke službám veřejné dopravy. Slabě rozvinutá infrastruktura veřejné dopravy je znázorněná pomocí „bílých skvrn“. Tyto skvrny se objevují v regionu na hranicích jednotlivých województw na polské straně (Dolnoslezské, Opolské a Slezské), nebo v jižní části Opolského vojvodství. Navíc zahrnuté v inventarizaci trasy uzlů veřejné dopravy – zejména pak na polské straně si vyžadují ve většině případů nutnost investic za účelem vybudování požadovaného standardu pro integrovanou přístupnou dopravu.

Dostupnost veřejné dopravy je velmi omezená ve chráněných krajinných oblastech zároveň v České republice tak i Polsku (např. Kaczawskie hory, Kaczawskie pohoří, Bory Dolnośląskie, nebo Jeseníky), přičemž nezřídka to vyplývá z jejich horské polohy. Druhou společnou vlastností pro celou oblast podpory je hustě rozvinutá veřejná doprava ve velkých aglomeracích mezi jinými: ostravsko-karvinské, liberecké, hradecké, pardubické, olomoucké na české straně a opolské, wałbrzyské, bielské, nebo i



Obr. 6. Síť dopravní návaznosti TEN-T (zdroj: vlastní zpracování).



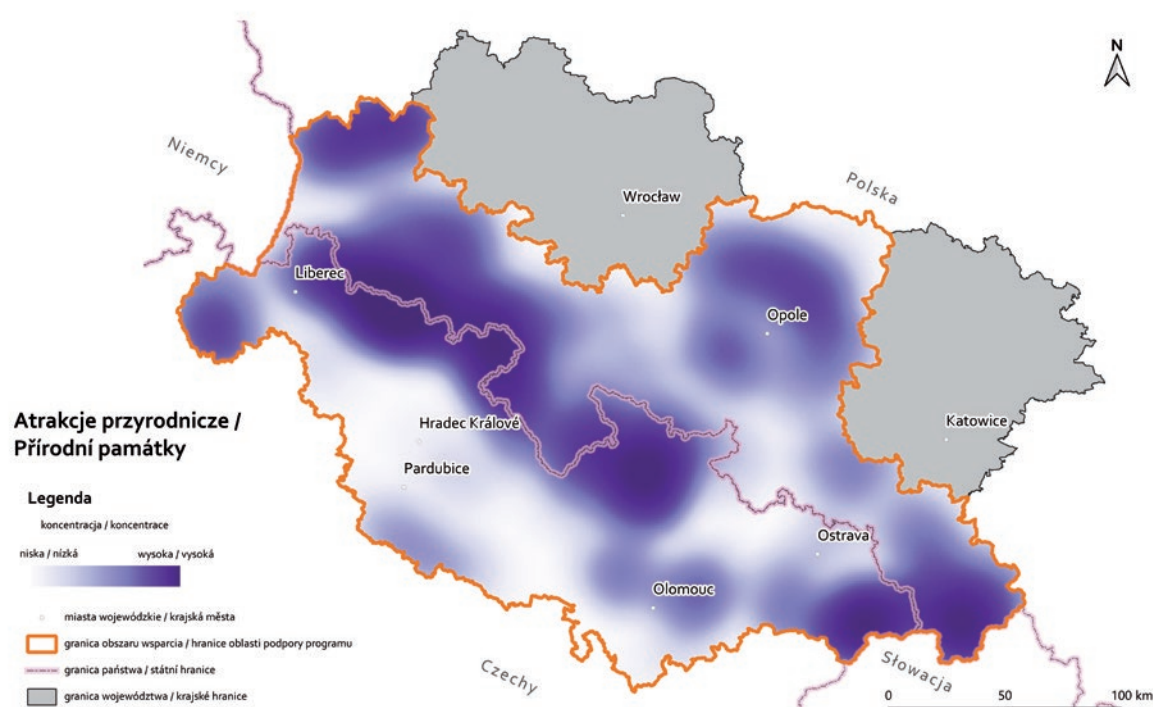
Obr. 7. Uzly veřejné dopravy (zdroj: vlastní zpracování).

rybnické na straně polské. Výskyt takového ukazatele zvyrazňuje nutnost propojení vytyčované trasy s důležitými aglomeracemi.

2.5. Přírodní památky

Horská území diskutované oblasti z hlediska přírody jsou nejčastěji chráněným místem, přijaté formy ochrany – národní park, chráněná krajinná oblast, oblast Natura 2000, nebo přírodní park. Za účelem lokalizování přírodních památek byla použita heat mapa, která zobrazuje hustotu výskytu přírodních památek v oblasti podpory programu (Obr. 8). Celková plocha chráněných oblastí jednou z výše uvedených forem ochrany činí 13 817 tis. km², což je právě 30% celkové plochy oblasti podpory³.

Chráněné přírodní památky jsou předmětem zájmu cykloturistiky, ale měly by být zpřístupněny způsobem, který by je nepoškozoval. Proto projekt předpokládá, že cyklotrasa by měla vést mimo tyto oblasti, nebo v bezprostřední sousedství atraktivních krajinných území přičemž v místech, kde se to jeví jako nevyhnutelné by měli zhotovitelé nasměřovat trasu tak, aby co nejméně škodila životnímu prostředí a chráněným přírodním oblastem.



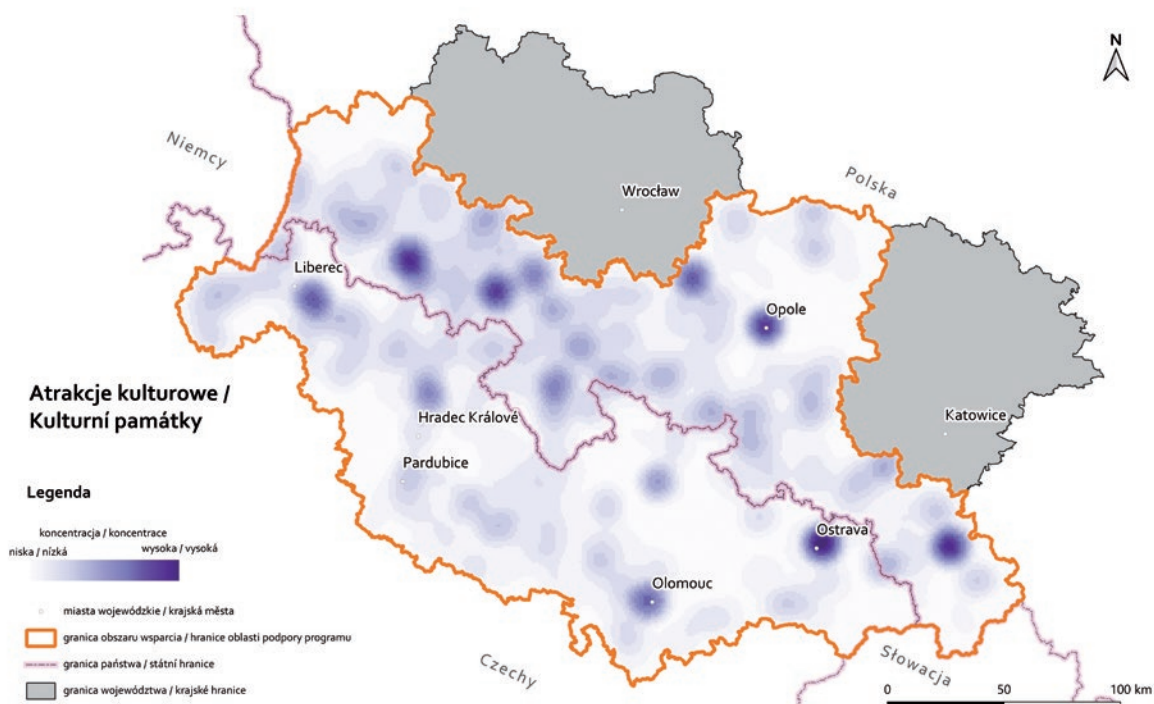
Rys. 8. Oblasti seskupení přírodních památek (zdroj: vlastní zpracování).

2.6. Kulturní památky

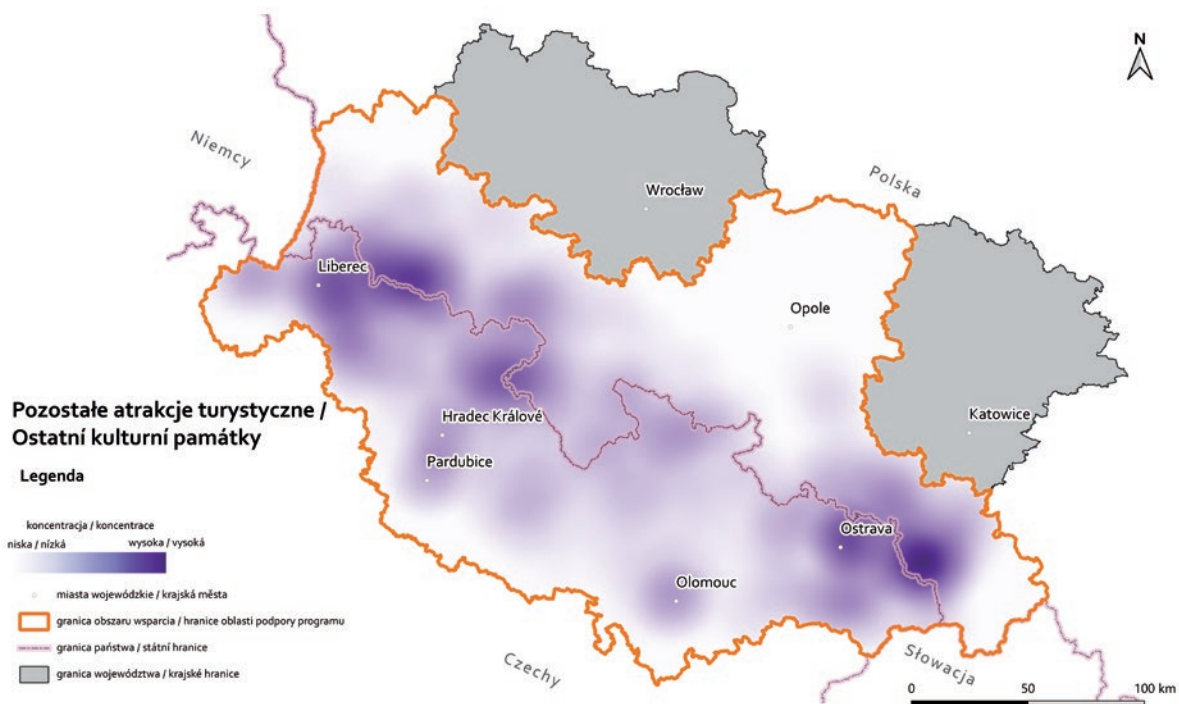
Na rozdíl od přírodních památek kulturní památky jsou definovány jako objekty zapsané do registru nemotných památek – nejsou rozmístěny pouze v horských oblastech, ale také v níže položených obcích, které jsou součástí podpory programu. Rovněž i v tomto případě za účelem určení potenciální atraktivity trasy byla použita heat mapa, na které jsou znázorněny místa seskupení kulturních nemotných památek, zapsaných do registru památek (Obr. 9). Jak ukazuje samotná mapa nejsilnějšími atraktory dopravy (co do počtu) jsou v kontextu kulturních památek následující střediska s větším rozestupem od hranice, jako je Liberec a okolí, Ostrava, Olomouc, Jelenia Góra a okolí, Wałbrzych, Kłodzko, Opole, nebo Bielsko-Biala. Kulturní památky seskupené v pohraničí zvláště pak na polské straně – jsou důležitým prvkem pro eventuální vytyčení trasy. V případě české strany pohraničí spojení dopravních atraktorů

³ Součet oblastí nejmíň s jednou formou ochrany přírody. Celková plocha 1230 oblastí chráněných oblastí zlokalizovaných v oblasti podpory programu činí 21 389 km².

si vyžaduje odstup od hranice co je, ale v souladu s podmínkami vyplývajícími z územní dokumentace této části oblasti (podélný sklon menší než 6%).



Ob. 9. Oblasti seskupení kulturních památek (zdroj: vlastní zpracování)



Obr. 10. Oblasti ostatních seskupených turistických atrakcí (zdroj: vlastní zpracování).

2.7. Ostatní hlavní turistické atrakce

Za účelem doplnění informací o turistické atraktivitě jednotlivých částí oblasti podpory programu – v minulých dvou pododdílech, zohledňujících přírodní a kulturní památky – v průběhu inventarizace bylo přezkoumáno umístění ostatních hlavních turistických atrakcí. V této databázi se objevily všechny objekty, které stanovují atrakce pro turisty z jiných důvodů, než tomu bylo v dřívějších dvou databázích, tj. objekty kulturních služeb a zábavy (kina, bazény, divadla) a také turistické objekty nezapsané na seznam kulturních památek. Seskupení objektů tohoto typu znázorňuje obr 10.

2.8. Existující a plánovaná cyklistická infrastruktura

Dálková cyklotrasa se rovněž opírá o již existující a plánovanou síť cyklotras a ostatní doprovodnou infrastrukturu. Poměrně vysoká frekvence využití stávajících tras je jedním z předpokladů projektu pro vytyčení trasy a to zejména z hlediska investovaných nákladů, jak i rovněž za účelem aktivní podpory již existujících produktů a turistických služeb. V tomto případě se jedná zejména o ČR, která má lépe rozvinutý systém dálkových cyklotras, trasa byla vytyčována již po existujících úsecích regionálních a národních tras.

Inventarizace cyklotras využívala již existující databáze a údaje, které pocházely z:

- portálu OpenStreetMap®;
- analytických a koncepčních zpracování, které měli k dispozici partneři projektu;
- inventarizací cyklotras vedených přes územní samosprávy;
- obecně dostupných portálů, map a turistických průvodců

S využitím výše uvedených zdrojů byly shromážděny údaje z více než 2 tis. cyklotras o celkové délce 23 tis. km (včetně nabalujících se úseků). Předmětem inventarizace nebyla samotná cyklistická infrastruktura nýbrž cyklotrasy, které v souladu s definicí: zahrnují různá technická řešení, která pomáhají v provozu cyklistické dopravy. Z tohoto důvodu obsahuje inventář i části cyklotras, které nejsou provozovány například po veřejných komunikacích nebo na protipovodňových hrázích.

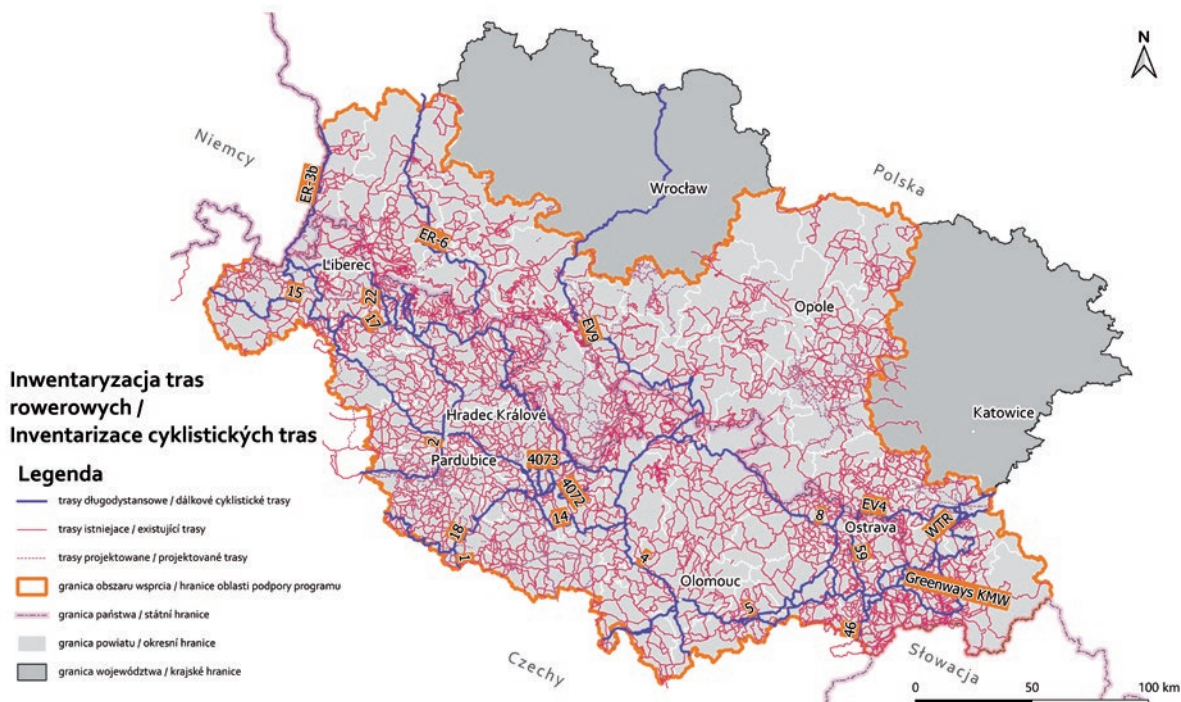
Inventarizace proběhla ve dvou etapách. První etapa zahrnovala základní informace o trasách z celé oblasti podpory programu. Ve druhé etapě docházelo ke shromáždění a precizování dat, ale pouze pro trasy nacházející se na koridoru vedené trasy (viz obrázek). Rozsah shromážděných informací zahrnoval parametry, jako například:

- I. Etapa:
 - název, číslo, barva trasy;
 - relace;
 - úroveň (místní/ regionální /národní/ mezinárodní);
 - stav (plánovaná / existující),
- II. Etapa:
 - funkce (komunikační / turistická / universální/ speciální)
 - organizace cyklistické dopravy (vyčleněný pruh/ nevyčleněný pruh na veřejné komunikaci / nevyčleněný pruh na soukromé komunikaci);
 - typ povrchu (zpevněný / nezpevněný)

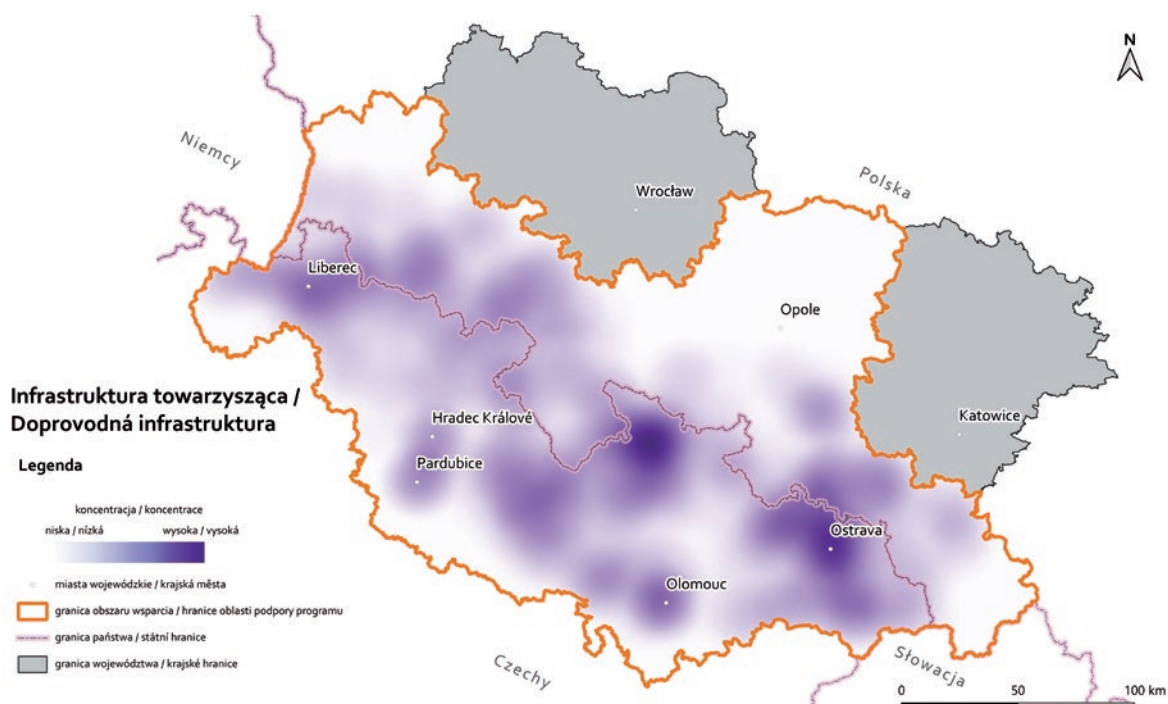
Doprovodná infrastruktura

Průzkum existujících a plánovaných cyklotras doprovázela také inventarizace infrastruktury doprovodných služeb, do kterých započítáváme:

- servisní místa pro cyklisty;
- cykloservisy, půjčovny, cyklistické obchody;
- informační turistická centra;
- zařízení pro sčítání cyklistů



Obr. 11. Inventarizované cyklistické trasy v oblasti podpory programu (zdroj: vlastní zpracování).



Obr. 12. Obszary koncentracji towarzyszącej infrastruktury (zdroj: własne opracowanie)

Cyklotrasy mimo obszaru podpory programu

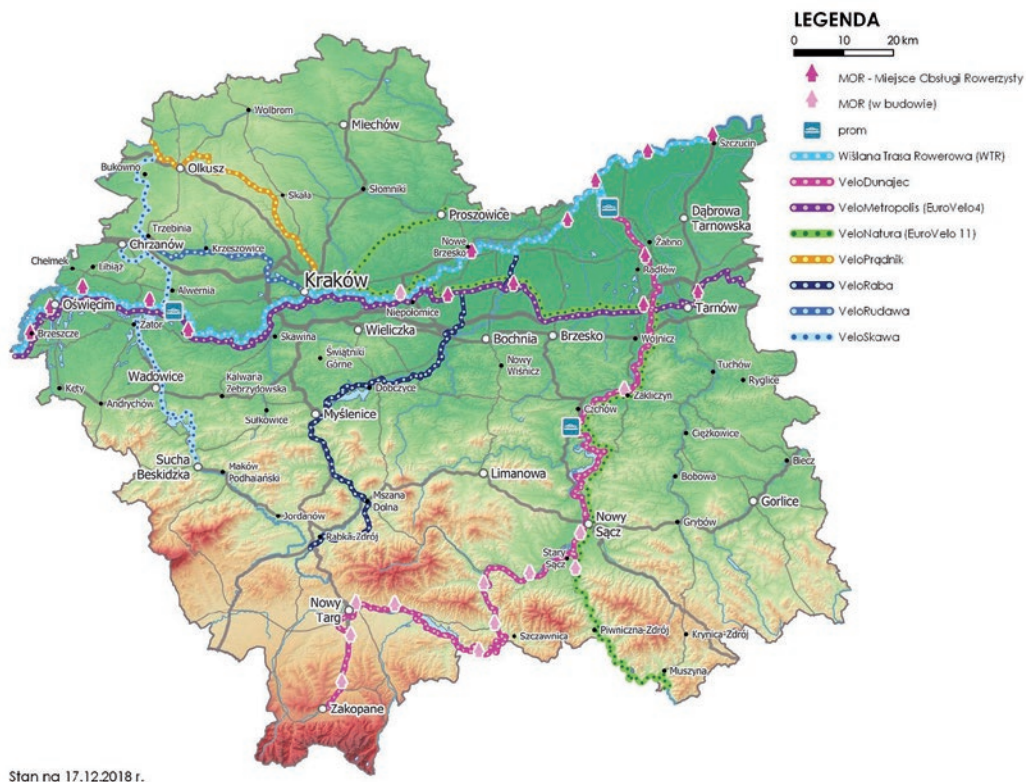
Kromě tras, které se nachází v oblasti podpory (I. Etapa) a uvnitř koridoru trasy (II. Etapa) byly prozkoumány systémy cyklotras v sousedních oblastech za účelem napojení a prodloužení hlavní trasy na území Německa, České republiky, Slovenska a Małopolského, Dolnoslezského a Slezského vojvodství.



Obr. 13. Dálkové cyklistické trasy v České republice
(zdroj: https://www.kr-karlovarsky.cz/cyklo/cyklotrasy/Documents/CR-dalkove_trasy.jpg).



Obr. 14. Dálkové cyklistické trasy v Německu (zdroj: National Cycling Plan 2020, s. 22).



Obr. 15. Dálkové cyklotrasy v Malopolském vojvodství
(zdroj: <https://www.malopolska.pl/narowery/trasyrowerowe/mapy>)

Propojení hlavní trasy s následujícími trasami mimo oblast podpory

Tab. 1. Propojení hlavní trasy ve státech a regionech nacházející se mimo oblast podpory

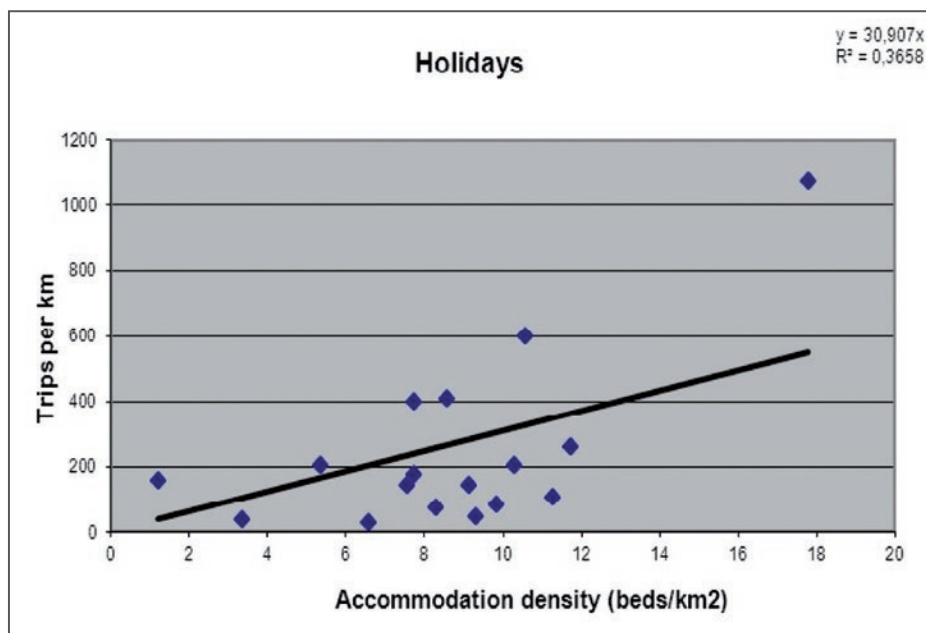
Sousední stát/ region	Navazující dálková cyklotrasa	Směr propojení
Německo	Národní cyklotrasa č. 4	Dráždany
	Národní cyklotrasa č. 12	Frankfurt
Česká republika	Labská stezka/ Evropská cyklotrasa EuroVelo 4	Kolín
	Národní cyklotrasa č. 15	Děčín
	Národní cyklotrasa č. 2	Praha
	Národní cyklotrasa č. 4	Kroměříž, Hodonín (CZ-SK)
	Národní cyklotrasa č. 5	Brno
	Evropská cyklotrasa EuroVelo 9	Brno
Dolnoslezské vojvodství	Greenways Kraków-Morava-Vídeň	Vídeň
	Evropská cyklotrasa EuroVelo 9	Wrocław
	Národní cyklotrasa ER-3b („Dobrodružství s Nysou“)	Frankfurt
Małopolské vojvodství	Národní cyklotrasa ER-6 („Trasa údolíbobrů“)	Bolesławiec, Zielona Góra
	Evropská cyklotrasa EuroVelo 4	Pszczyna, Kraków
	Národní cyklotrasa Cyklotrasa Wisla	Kraków
	Greenway Kraków-Morava-Vídeň	Kraków

Propojení hlavní trasy s územím Slovenska je zajištěno prostřednictvím hlavní národní cyklotrasy č. 4 (Moravská stezka). Do budoucna lze uvažovat také o jiných přímých spojeních se Slovenskem, které nebyly v projektu zohledněny a to z důvodu nezapojení slovenských partnerů do projektu.

2.9. Doprovodné služby

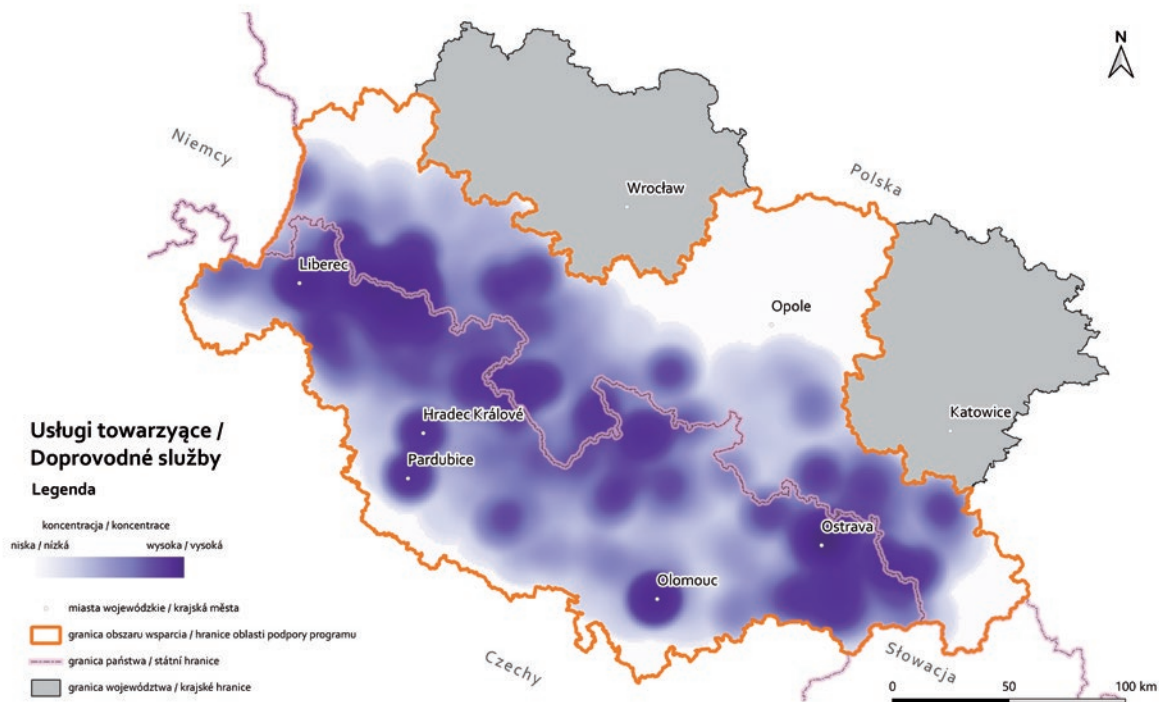
Další uskutečněnou činností inventarizace v rámci projektu byla lokalizace ubytovacích a gastronomických provozů nacházejících se bezprostředně na koridoru trasy. Role ubytovacích a gastronomických provozů je důležitá z toho hlediska, že zdolání trasy trvá několik dnů, v průběhu kterých cykloturisté hojně využívají tento druh služeb. Díky neustále narůstající poptávce se zvětšuje zisk místních podniků, což má vliv na rostoucí rozpočet místních samospráv a v širším měřítku i na ekonomickou situaci v oblastech přes, které vede trasa.

S ohledem na vytyčování cyklotrasy je důležité, aby trasy již od samotného zahájení provozu zaručily přinejmenším základní přístup ke službám pro cyklisty a jejich fungování. Přijetí tohoto předpokladu v projektu vyplývá z modelu použitého pro odhad počtu turistů na trasách EuroVelo (ITT, CSTT, 2012), který znázorňuje vzniklé proporce mezi počtem turistů a hustotou ubytování v oblasti trasy (obr. 16).



Obr. 16. Korelace počtu turistů (na 1 km tras) s počtem dostupných ubytovacích kapacit (zdroj: ITT i CSTT 2012, s. 53).

Podobně jak kulturní památky, uzly veřejné dopravy, gastronomické a ubytovací služby mají tendenci seskupování se v městských oblastech (Obr 17). Druhým typem oblastí s vysokým výskytem výše uvedených služeb jsou atraktivní horská turistická střediska – např. Krkonoše, část Kotliny Klodzkiej, nebo Jeseníky – přičemž právě tato místa z hlediska svých terénních podmínek budou mít menší potenciál pro vedení dálkové cyklotrasy.



Obr. 17. Oblasti seskupení služeb doprovázejících cyklotrasy (zdroj: vlastní zpracování)

2.10. Zrušené železniční tratě

Území vedeno skrz zrušené železniční tratě často charakterizují technické parametry, které jsou velmi příznivé pro vytyčení cyklotras. Parametry, mají poměrně nízké podélné nachýlení, velký poloměr a navíc jsou oddělené od silničního provozu. V souvislosti s výše uvedeným, inventarizace realizována v rámci projektu zahrnovala rovněž i výkaz zrušených železničních tratí v oblasti podpory programu (Obr. 18).



Obr. 18. Zrušené železniční tratě v oblasti podpory programu

Celková délka zrušených úseků železničních tratí v oblasti podpory programu činí 1358 km, ale většina z nich je umístěná podélně a napříč polsko-českých hranic tudíž i k samotnému koridoru projektované cyklotrasy. Takové umístění omezí možnost využití tohoto území pro potřeby hlavní trasy, ale i přesto stanovuje důležitou část pro lokalizování nezbytných propojek trasy.

3. Základy plánování dálkových cyklotras

Vytyčování dálkové cyklotrasy projektu probíhalo na základě dvou odborných příloh: učebnice *Design Manual for Bicycle Traffic* (CROW 2016) a *Evropského certifikačního standardu pro trasy EuroVelo* (ECF 2018). Preciznost výše uvedených příloh způsobuje, že ne všechny z jednotlivých bodů a pokynů lze zohlednit během plánování samotné trasy. Proto v následujících etapách této koncepce – tj. v průběhu přípravy projektové dokumentace a výstavby je nutné tyto pokyny přijmout jako předpoklady pro plánovanou výstavbu.

3.1. Kritéria CROW – *Design Manual for Bicycle Traffic*

CROW je holandská nevládní organizace věnující se výzkumu infrastruktury a silničnímu provozu, zpracovává standardy, které následně předává subjektům působícím v oblastech cyklistické infrastruktury (<https://www.crow.nl/english-summary>). CROW systematicky zveřejňuje pomocné materiály zabývající se řízením rozvoje cyklistické dopravy, mezi jiným pravidelně aktualizovanou učebnicí *Design Manual for Bicycle Traffic*. Jedno z nejdůležitějších pojmů této učebnice představuje tzv. „5 pravidel CROW“, které by měl splňovat každý systém cyklotras i jeho jednotlivé prvky (trasy, úseky tras, doprovodná infrastruktura). Mezi těchto 5 pravidel řadíme: *propojenost, přímost, bezpečnost, komfort a atraktivitu* (CROW 2016, s. 63-70).

Propojenost

Cyklistická infrastruktura tvořící jeden celek zaručuje snadnou dostupnost k širokému spektru cykloturistických cílů, a to prostřednictvím:

- propojení hlavních generátorů a atraktorů silničního provozu – v kontextu turistických tras jsou to především větší obce, turistické atrakce, doprovodné služby na trase a uzly hromadné dopravy;
- propojení s důležitými uzly hromadné dopravy, především s železniční dopravou, která zaručuje větší dostupnost a dosah působnosti hlavních cyklotras;
- kontinuita trasy – zaručení kontinuity a propojení hlavních cyklotras;
- zohlednění vnějších vazeb – integrace hlavních cyklistických tras se sousedními regiony;
- zohlednění interních vazeb, tj. zohlednění místních cyklotras.

Přímost

Cyklistická infrastruktura nabízí cyklistům nejprůchoďejší propojení z hlediska vzdálenosti a délky trvání cesty (nezahrnuje zbytečné objezdy). V praxi to znamená využití návrhu „*rybí páteře a kostí*“. V souladu s touto myšlenkou hlavní trasu představuje „*páteř*“, která by měla spojit pokud možno přímo jednotlivé generátory a atraktory silniční



Obr. 19. Návrh rybí páteře a kostí (zdroj: vlastní zpracování)

ního provozu (červená čára obr. 19), a ostatní generátory a atraktory silničního provozu poblíž hlavní trasy je nutné propojit spojkami, které vycházejí od páteře (šedá čára obr. 19).

Bezpečnost

Cyklistická infrastruktura zaručuje bezpečnost silničního provozu jak cyklistům, tak i ostatním účastníkům a to:

- vyhýbáním se vysoce frekventovaným křižovatkám;
- oddělením cyklistické dopravy od motorizovaného provozu, tam kde je to nutné;
- omezením rychlosti motorových vozidel na potencionálně nebezpečných úsecích;
- přehledným značením jednotlivých kategorií cest;
- sjednocením technických řešení a BRD používaných na trase.

Výhodnost

Cyklistická infrastruktura umožňuje rychlou a pohodlnou přepravu jízdním kolem a to díky následujícím vlastnostem:

- lehká obtížnost trasy – přizpůsobení technických parametrů trasy k nejrozšířenější skupině cyklistů, vyhýbání se zbytečným sklonům, nebo alternativním objezdům
- minimalizace nepohodlí vyplývající z účasti v silničním provozu – vyhýbání se situacím, kde trasa vede po úsecích s vysokým počtem výskytu motorových vozidel;
- přehlednost trasy – trasa a její značení musí být čitelné a přehledné pro uživatele;
- hladký povrch trasy – doporučený povrch asfalt, nebo beton;
- minimalizace počtu sjezdů a vybočení z trasy.

Kritéria vyplývající z profilu trati jsou zejména výhodné v případě vedení trasy podél říčních koridorů, nebo podél zrušených železničních tratí:

- trasa podél říčních koridorů – využití zelených říčních koridorů k vytyčení hlavních cyklistických tras (atraktivita řeky, přijatelný profil terénu nabízí dokonalé podmínky pro cyklisty);
- trasa podél zrušených železničních tratí – využití koridorů podél zrušených železničních tratí a jejich následné využití pro cykloturistické účely (přijatelný profil terénu, jednoduchá obtížnost trasy nabízí příznivé podmínky pro vedení cyklistické trasy).

Atraktivita

Cyklistická infrastruktura je navržena a přizpůsobena tak, aby byla pro svoje okolí co nejvíc atraktivní a to z hlediska:

- zajištění osobní bezpečnosti (osvětlení, viditelnost);
- vedení tras přes oblastí atraktivní z hlediska kulturních a přírodních památek;
- dojezdu k turistickým atrakcím – možnost dojezdu přímo, nebo pomocí propojek do určených objektů, nebo na vybrané turistické atrakce;
- dojezd do turistických středisek – vedení tras skrze turistická střediska celostátního a regionálního charakteru.

3.2. Evropský certifikační standard pro trasy EuroVelo

Evropský certifikační standard pro trasy EuroVelo je sbírkou podmínek jaké musí splňovat dálkové cyklotrasy, které se uchází o zapsání na listinu tras typu EuroVelo (více ECF 2018). Ačkoliv v rámci projektu plánovaná trasa nepatří do sítě těchto tras, bylo uznáno za nevyhnutelné, aby trasa splňovala veškeré standardy a požadavky spojené s trasami typu EuroVelo, co může trase pomoci stát se atraktivním mezinárodním turistickým produktem. Není rovněž vyloučeno, že v budoucnu se trasa může ucházet o připojení do sítě tras EuroVelo – samozřejmě pod podmínkou splnění všech požadavků pro získání certifikátu. Zároveň je nutné podtrhnout, že níže uvedená kritéria stanovují cílové podmínky, jaké musí splňovat trasa. Aktuálně existující infrastruktura vyžaduje na většině míst trasy nutnost investic, tak aby jednou dosáhla potřebných standardů určených pro trasy typu EuroVelo.

V rámci tras EuroVelo a jejich podmínek, standardů, kritérií rozlišujeme tři základní typy: zásadní, nezbytné a do-
datačné. Toto členění odráží potřeby různých skupin uživatelů, kteří využívají trasy – v tom nezkušený, nebo netypičtí
(silniční cyklisté) uživatelé. Tab. č. 2 zobrazuje jednotlivá kritéria dle skupin uživatelů. Kromě výše uvedeného členění,
kritéria se dělí také na následující kategorie: kritéria v rozsahu infrastruktury, služeb a propagace. Kategorie a s nimi
spojená kritéria jsou zobrazeny v tab. č. 3-5.

Co je důležité, že značné množství kritérií se vztahuje k „denním úsekům trasy (např. „ne víc jak 50% úseku může
vést přes monotónní prostředí“). Denní úsek je definován jako úsek, kterým může projet cyklista během jednoho
dne. V závislosti od profilu terénu, délka denního úseku se pohybuje v rozmezí od 30 do 90 km. Denní úseky mohou
začínat a končit v různých místech – vše závisí od toho, kde cyklista v daném dni zahájí svou cestu. Za počáteční bod
úseku se, ale doporučuje určit větší obce s dobrým systémem veřejné dopravy v bezprostřední blízkosti trasy, protože
právě tam svoji cestu zahájí nejvíce uživatelů.

Tab. 2. Standardní kritéria tras EuroVelo (zdroj: ECF 2018, s. 4)

typ	splňuje potřeby:	musí být splněny na:
Zásadní	pravidelných cykloturistů, kteří využívají kolo jako hlavní každodenní dopravní prostředek / nebo k rekreačním a turistickým účelům.	100% délky trasy
Důležitý	příležitostných cykloturistů s nepříliš bohatými zkušenostmi, nebo průměrných cyklistů, kteří využívají kolo ke každodenní přepravě / nebo již absolvovali několik rekreačních výletů.	70% délky trasy
Doplňující	více „náročných“ a „nezkušených“ cykloturistů, v tom netypických uživatelů jako např. silniční cyklisté, cyklisté s dětmi a kočárky, tandemy, nebo kola na ruční pohon atp.	Volitelně – závisí od možností jednotlivých cykloturistů

Tab. 3. Standardní kritéria tras eurovelo – infrastruktura (zdroj: vlastní zpracování na základě ecf 2018)

Kritérium	Zásadní kritérium	Důležité kritérium	Doplňující kritérium
kontinuita	Trasa by neměla obsahovat žádné fyzické překážky, které by neumožnily sjízdnost trasy. Všechny přírodní (řeka, klify atp.) nebo umělé (železniční koleje, dálnice atp.) bariéry by měly být sjízdné a to prostřednictvím vhodné infrastruktury (most, přívoz, tunel atp.) Kromě toho trasa měla by být osvobozená od veškerých právních překážek (tj. úseky, na kterých je cyklistická doprava omezená, zcela zakázána, nebo vyžaduje zvláštní povolení).	Jestliže se na trase nachází schody (např. na most) musí mít mírný sklon a měly by být vybavené rampou pro přepravu kola.	Trasa by neměla obsahovat žádné překážky (schody, nerovnostní bariéry, brány, nebo brody, které by omezovaly pohyb „náročným“ skupinám cyklistů (např. rodinám s dětmi s přívěsným sportovním kočárkem, handicapovaným osobám atp.). Trasa by měla být navržena tak, aby cyklistu nutila sesednout z kola pouze ve výjimečných případech.

Kritérium	Zásadní kritérium	Důležité kritérium	Doplňující kritérium
prvky trasy	Trasa by neměla zahrnovat úseky s vysoce frekventovaným silničním provozem. Nanejvýš 50% délky denního úseku může vést skrz zvýšený silniční provoz.	Trasa by neměla obsahovat žádné úseky se zvětšeným silničním provozem. Nanejvýš 50% z celkové délky denního úseku může být zařazeno do kategorie s umírněným silničním provozem. Trasa by rovněž neměla vést přes vysoce nebezpečné křižovatky.	Trasa by neměla obsahovat žádné úseky s umírněným silničním provozem. Nanejvýš 50% z celkové délky denního úseku může být zařazeno do kategorie se zmenšeným silničním provozem. Trasa by rovněž neměla vést přes vysoce nebezpečné křižovatky.
povrch a šířka	Povrch měl by být přizpůsoben pro cyklisty pohybující se na libovolném trekkingovém, nebo jiném turistickém kole v normálních klimatických podmínkách během cyklistické sezóny. Povrch by měl být dostatečně hladký a tvrdý, tak aby nebyla narušená sjízdnost trasy. Proto se pro její výstavbu doporučuje především asfalt a beton, nebo jiný odolný materiál. Ve výjimečných případech lze použít nezpevněný povrch. V takové to situaci je, ale nutné úsek řádně vylepšit a zabezpečit.	Nejmíň 50% z celkové délky úseku by měl tvořit asfaltový povrch.	Povrch má mít identické jízdní vlastnosti, jaké zaručuje ten nejkvalitnější asfaltový povrch. Šířka trasy má umožňovat plynulý pohyb tříkolovým a ostatním typům kol (kola s dvoukolovým přívěsem, kola s ručním pohonem atp.) a to v obou směrech.
sklon terénu	Celkový počet stoupání a sjezdů v rámci denního úseku by neměl překročit 1000 m.	Celkový počet stoupání, nebo sjezdů v rámci denního úseku by neměl překročit 500 m.	Celková změna výšky (stoupání včetně sjezdů) na libovolném kilometru trasy nesmí překročit 60 m. Na tomto úseku trasy nefigurují žádná strmá stoupání a to pro jakoukoliv cílovou skupinu.
atraktivita	Na každém denním úseku se nachází, nejméně jedná významná kulturní, nebo přírodní atrakce. Toto kritérium může splňovat rovněž i velmi atraktivní přírodní krajina.	Nanejvýš 25% z celkové délky denního úseku trasy může cyklisty vystavit okolnímu hluku, prašnosti, nepříjetému zápachu, nebo i ostatním komplikacím škodlivým pro životní prostředí. Na denním úseku se nachází, nejméně jedná atrakce spojená s hlavní, nebo vedlejší tematikou trasy.	Nanejvýš 50% z celkové trasy denního úseku může vést přes monotónní oblasti. Trasa by měl být chráněná před nejrůznějším nebezpečím (např. před obávanou městkou kriminalitou), nebo před volně pohybujícími se zvířaty.

Kritérium	Zásadní kritérium	Důležité kritérium	Doplňující kritérium
značení	Trasa by měla být značená v souladu s platnými státními předpisy a normami (jestli takové existují) a se směrnici EuroVelo (vždy).	Hlavní křižovatky musí být značené. Značení umožňuje sjízdnost trasy i v noci a to prostřednictvím standardního cyklistického osvětlení (např. dopravní značky mají reflexní fólii).	Svislé a vodorovné dopravní značky se vyskytují na každé křižovatce a na delších úsecích bez křižovatek (minimálně každých 5 km). Značky zobrazující název hlavního města, nebo cílového místa se vyskytují minimálně každých 15 km.
veřejná doprava	Přeprava kol veřejnou dopravou za účelem dopravení se na trasu je právně a fyzický možná nejvíce 150 km. Během trvání cyklistické sezóny by měly fungovat min. dva spolehlivé denní spoje, které jsou schopné převést min. dvě turistická, nebo trekkingová kola.	Přeprava kol veřejnou dopravou za účelem dopravení se na trasu je právně a fyzický možná nejvíce každých 75 km. Během trvání cyklistické sezóny by mělo fungovat min. šest spolehlivých denních spojů, které jsou schopné převést min. čtyři turistická, nebo trekkingová kola.	Přeprava speciálních kol (přívěsy, tandemy, kola na ruční pohon) veřejnou dopravou za účelem dopravení se na trasu je právně a fyzický možná nejvíce každých 75 km. Během trvání cyklistické sezóny by mělo fungovat min. šest spolehlivých denních spojů, z kterých každý je schopen převést nejvíce čtyři kola. Zde je možné rezervovat si místenku pro kolo. Dostupnost k zastávkám a nádražím veřejné dopravy dle výše uvedených pravidel by měla zejména splňovat kritérium kontinuity na určité úrovni (např. jestliže je vlakové nádraží definováno jako doplňující kritérium, v tom případě jednotlivá nástupiště by měla být dostupná prostřednictvím podchodů, nebo výtahů, ne pouze jenom schody).

Tab. 4. Standardní kritéria tras eurovelo – služby (zdroj: vlastní zpracování na základě ECF 2018)

Kritérium	Zásadní kritérium	Důležité kritérium	Doplňující kritérium
ubytování	Každý denní úsek musí disponovat ubytovací kapacitou na základní, nebo průměrné úrovni (turistický hotel, pensionát, kemp atp.).	Rozsah standardů na úseku se neomezuje pouze na základní úroveň.	Přinejmenším alespoň část ubytovacích míst je vhodná pro cyklisty.
gastronomické provozovny a rekreační střediska	Jídlo (např. obchod, kavárna, restaurace, automat) a pitná voda na každém denním úseku.	-	Gastronomické služby a odpočívadla dostupné každých 15 km. Pitná voda dostupná rovněž každých 15 km.
cyklistické služby	Cykloservis, cyklo obchod, automat pro náhradní díly, nebo samoobslužná stanice na každém denním úseku.	Cykloservis, silniční asistenční služba na každém denním úseku.	Cykloservisy a dobíjecí stanice pro elektrická kola na každém denním úseku.
nabídky zorganizo- vané turistiky	-	Každý denní úsek je zohledněný nejvíce v jedné nabídce cykloturistických prázdnin.	-

Tab. 5. Standardní kritéria tras eurovelo – propagace/marketing (zdroj: vlastní zpracování na základě ECF 2018)

Kritérium	Zásadní kritérium	Důležité kritérium	Doplňující kritérium
Informace na internetu	Zveřejnění podrobných informací na webové stránce EuroVelo.com na téma státních a regionálních úseků na státní, nebo regionální úrovni, ve spojení s obecnými informacemi o celé trase. Obsah národních /regionálních webových stránek by měl zahrnovat alespoň informace na téma trasy (v tom podrobnou mapu), značení, ubytování a veřejné dopravy.	Národní / regionální stránky by měly obsahovat interaktivní mapy, zajímavé turistické body, databázi ubytovacích míst, integrovaný jízdní řád veřejné dopravy a GPS souřadnice.	-
Informace v tisku	Celá trasa by měla být zahrnutá nejméně v jednom tištěném průvodci, nebo mapě (jedna nebo více publikací). Mapa by měla být dostatečně podrobná, tak aby umožňovala s přehledem orientovat se v terénu.	-	-
Informace na trase	-	Nejmíň 1 informativní tabule, nebo informační bod na každém denním úseku.	-

4. Vedení trasy a spojek

Vytyčená trasa tvoří smyčku opletající polsko-českou hranici, a tím vytváří dvě rovnocenné trasy na polské a české straně, které se mezi sebou protínají a to v severozápadní a jihovýchodní části oblasti podpory programu. Polské a české trasy jsou mezi sebou propojeny příhraničními spojkami, díky kterým je možné překročit hranici častěji než pouze na obou koncích smyčky. **Celková délka trasy činí 1299,85 km** (719,21 km na české straně a 580,64 km na polské straně).

S podrobným plánem vedení trasy včetně jejich spojek je možné se seznámit prostřednictvím geoportálu, který vznikl na potřeby projektu: <https://map.nmaps.pl/irt.dsp1.k2omTO/cykloprojekt>

4.1. Vedení hlavní trasy

Od západu trasa začíná v obci Hrádek nad Nisou, odkud severní „polský“ úsek vede přes Bogatynii dál směrem (vrací se do České republiky) na severovýchod přes Frýdlant do Jelení Góry přes Leśną, Gryfów Śląski a Wleń. Následně trasa vede podél Rudawské chráněné krajinné oblasti do chvíle propojení s národní trasou č. 5 a to v údolí Bobrů, odkud trasa navazuje na Wałbrzych a následně pak na sever do Świdnicy. Odtud trasa nabírá jihovýchodní směr (přes Bielawu a Ząbkowice Śląskie) a po překročení hranice Slezského vojvodství a vstupem do vojvodství Opolského se trasa blíží k české hranici procházejíc přes obce Paczków, Gluchołazy (u Gluchołaz trasa překračuje hranice místně, spojuje se Zlatými Horami), Prudnik a Głubczyce. V Slezském vojvodství trasa pokračuje přes Racibórz do Jastrzębia-Zdroju, kde zahajuje svou interní smyčku, umožňující dostat se do Těšína a to dvojím způsobem – ze severního a východní směru – a také prostřednictvím výletu po cyklotrase Visla směrem na východ.



Obr. 20. Vedení hlavní trasy a jejich propojek (zdroj: vlastní zpracování; Numerický profil terénu na základě dat Evropské agentury pro životní prostředí⁴).

Z druhé strany „český“ úsek zahajuje trasu z Hrádku nad Nisou směrem na jihovýchod podél řeky Nisy do Liberce a následně na jih do Turnova. Další vedení trasy v Libereckém kraji směřuje na východ do královéhradeckého Vrchlabí, tam nabírá jihovýchodní směr a vede podél řeky Labe až do samotného hlavního města kraje Hradce Králové. Držením jihovýchodního směru trasa prochází Pardubickým krajem, konkrétně přes Ústí nad Orlicí a Českou Třebovou. Následně pokračuje směrem na Olomouc a dále do Moravskoslezského kraje. Z Olomouce trasa pokračuje dále směrem na východ, kde po překročení hranice Moravskoslezského rozděluje ve dvou směrech:

- na severozápadně do Opavy, Krnova, Osoblahy, aby se připojila k hlavní trase v Pomorzowiczki (Opolské vojvodství),
- na severovýchodě, kde, vedoucí paralelně k Odře, dosáhne největšího města na trati, tj. Ostravy. Odtud pokračuje podél řeky Odry a pak podél řeky Olše, která končí v Českém Těšíně.

Hlavní trasa se propojuje s početnými dálkovými cyklotrasami nacházejícími se mimo oblast podpory programu, zobrazené v Tab. č. 6. Tučně označené „základní“ úseky navazující na hlavní trasu, které umožňují pokračovat dále v jízdě a to po hraničních bodech trasy (tj. na východ ve směru na Małopolské vojvodství a na západ směrem na Ústecký kraj až k hranicím s Německem).

⁴ Numerický profil terénu EU-DEM v1.1: <https://land.copernicus.eu/imagery-in-situ/eu-dem/eu-dem-v1.1>

Tab. 6. Propojení hlavní trasy ve státech a regionech nacházející se mimo oblast podpory

Sousední stát/ region	Navazující dálková cyklotrasa	Směr propojení
Německo	Národní cyklotrasa D-Netz 4 - Mittelland Route	Drážďany
	Národní cyklotrasa D-Netz 12 - Oder-Neisse Radweg	Frankfurt a/O
Česká republika	Národní cyklotrasa CT 2/ EuroVelo 4 - Labská stezka	Kolín, Praha
	Národní cyklotrasa CT 15 - Cyklostezka Ploučnice	Děčín
	Národní cyklotrasa CT 4 - Moravská stezka/EuroVelo 4	Kroměříž, Strážnice (CZ-SK)
	Národní cyklotrasa CT 5 - Greenways Kraków-Morava-Vídeň	Prostějov, Brno (CZ-AT)
	Evropská cyklotrasa EuroVelo 4 - Trasa Střední Evropou	Kroměříž, Strážnice (CZ-SK)
	Evropská cyklotrasa EuroVelo 9	Brno, Břeclav (CZ-SK-AT)
Dolnośląskie województwo	EuroVelo 9	Trzebnica, Wrocław, Świdnica, Kamieniec Żąbkowicki
	Národní ER-3b („Dobrodružství s Nysou“)	Frankfurt a/O
	ER-6 („Trasa údolí bobrů“)	Bolesławiec, Zielona Góra
Małopolskie województwo	EuroVelo 4	Pszczyna, Kraków
	Cyklotrasa Wisla	Kraków
	Greenway Kraków-Morava-Vídeň	Kraków

Propojení hlavní trasy s územím Slovenska je zajištěno prostřednictvím národní cyklotrasy č. 4 (Moravská stezka). Do budoucna lze uvažovat také o jiných přímých spojeních se Slovenskem, které nebyly v projektu zohledněny a to z důvodu nezapojení slovenských partnerů do projektu.

4.2. Spojky trasy

V souladu s přijatým návrhem „páteře a kostí“ popsaným ve 3. kapitole průběh trasy („páteř“) byly doplněné jednotlivé spojky („kosti“), vedoucí ke generátorům a atraktorům silničního provozu vzdálených od trasy, spojky mohou tvořit zároveň města, jak i atraktivní turistické destinace nacházející se mimo ně. Kromě spojek byly do trasy doplněné i další navazující body jako např. Szklarska Poręba, Pardubice, Opole a Góra św. Anny.

Důležitou funkcí spojek je možnost umožnit překročení polsko-české hranice bez nutnosti přejezdu celé trasy jak stanovuje vytyčená trasa. Takovou možnost zaručují přeshraniční spojky mj v Náchodě/Kudowie-Zdroju, Boboszwowie/Dolní Lípka, Mikulovice/Głuchołazy, Podlasie/Zawada a Wymysłów/Hranice. Vyznačení malého počtu přeshraničních spojek je spojeno s terénním profilem znemožňujícím vést trasy v horských oblastech určených pro široké spektrum uživatelů. Dalším důležitým faktem je, že přeshraniční spojky často plní rovněž funkci obyčejných spojek navazujících na sebe další body (např. Kłodzko, nebo Jeseníky).

Na některých místech spojky umožňují kromě výběru hlavní trasy rovněž i zvolení alternativní trasy. Typickým příkladem je stezka Liczyrzepy vedoucí přes Krkonoše, která nemůže být zapojená do hlavní trasy z důvodu na přílišnou náročnost a sklon trasy.

Stojí za povšimnutí, že spojky přeshraniční dálkové cyklistické trasy jsou často samostatnými hlavními trasami, pro které by místní a regionální samosprávy měly identifikovat investiční potřeby (projekt definoval investiční potřeby pouze pro dálkovou přeshraniční trasu).

5. Územně plánovací a technické implementační instrukce

5.1. Územně plánovací instrukce

Dosažení zásadního cíle projektu realizace dálkové cyklotrasy v polsko-českém pohraničí vyžaduje sepsání veškerých opatření týkajících se územně plánovacích a strategických dokumentů a to na různých úrovních. V závislosti od územního a tematického rozsahu jednotlivého dokumentu budou existovat různé formy zápisu, které je nutné ve výše uvedených instrukcích zohlednit. Důležité je zejména, aby opatření, doporučení, nebo informace spojené s výstavbou trasy byly umístěné v dokumentech na nejrůznějších stupních v tom státních jak i mezinárodních, protože právě díky pravidlu nadřazenosti dokumentů vyššího stupně, budou tyto zápisy zohledněny i v lokálních dokumentech. Je nutné zdůraznit rovněž, že *Koncepce dálkové cyklistické trasy v polsko-českém pohraničí* by měla být rovněž zohledněná ve strategických dokumentech, které jsou základem pro získání možných finančních prostředků pro výstavbu trasy. Doporučené formy zápisů v jednotlivých dokumentech jsou zobrazeny v tab. č. 7. Je třeba zdůraznit, že se jedná pouze o návrh nikoliv povinnost, výběr konkrétních forem zápisů a jejich obsah by měl být v každém případě posuzován individuálně a to v závislosti od specifikace dokumentu.

Tab. 7. preferované formy zápisů, ve věci koncepce dálkové cyklistické trasy v polsko českém pohraničí v jednotlivých plánovacích a strategických dokumentech

	Trasa	Určení prioritních investic	Integrace s veřejnou dopravou	Vyznačení doprovodných území a služeb	Zdroje financování výstavby trasy
Místní územně plánovací dokumenty	•		•	•	
Místní strategické dokumenty		•	•		•
Regionální územně plánovací dokumenty	•		•		
Regionální strategické dokumenty		•	•		•
Dokumenty státního charakteru	•	•	•		•
Přeshraniční územně plánovací dokumenty	•		•		
Přeshraniční strategické dokumenty		•	•		•
Ostatní zpracování	v závislosti od územního a tematického rozsahu				

Koncepce rozvoje okresní cyklistiky

Přijetí této koncepce umožní zefektivnit řízení silniční dopravy a cyklistické infrastruktury Tento dokument jako celek slouží všem okresním samosprávám, které zodpovídají za řízení silničního provozu a cyklistické infrastruktury v okrese. Koncepce stanoví užitečný nástroj pro výstavbu cyklistických tras. Okresní úroveň je důležitá zejména z hlediska: plánování a realizace dálkových cyklistických tras, z důvodu na možnost řízení koordinačních činností jednotlivých obcí nacházejících se na území vybraného okresu.

V důsledku výše uvedené koncepce se nyní pracuje nad přípravou modelové činnosti *Koncepce rozvoje cyklistiky v okrese Ząbkowice* (viz. VI.4 příloha). Dokument znázorňuje, jakým způsobem okresní samospráva mohou podporovat rozvoj cykloturistiky ve své oblasti. Strukturu a formu zápisu mohou volně použít i ostatní okresy v rámci podpory programu, které se rozhodnou pro zpracování podobné koncepce.

5.2. Technické instrukce

V souladu s definicí cyklotrasy můžou vést po různých typech silniční infrastruktury. Mezi tyto typy započítáváme především:

- silnice pro cyklisty;
- silnice pro pěší a cyklisty;
- vymezené pruhy pro cyklisty;
- inženýrské objekty – mosty, lávky, tunely pro pěší a cyklisty,
- polní a lesní cesty,
- protipovodňové nádrže, násypy zrušených železničních tratí.

V České republice se požadavky tykající se parametrů dálkových cyklotras řídí příslušnými státními normami České republiky a technickými podmínkami TP 179 (*Technické podmínky č. 179*). Na druhé straně v Polsku otázky spojené s výstavbou a značením cyklistické infrastruktury reguluje především:

- *Zákon o silničním provozu (2005/108.908 Sb. ve znění pozdějších změn);*
- *Nařízení ministra dopravy a mořského hospodářství ze dne 2. března 1999 ve věci technických podmínek jaké mají splňovat veřejné komunikace a jejich následného umístění (Sbírka zákonů 2016 ve zn. pozdějších předpisů 124).*
- *Nařízení ministra dopravy a ministra vnitra a administrace ze dne 31. července 2002 ve věci dopravního značení a signálů (Sb. 2002/170.1393 ve znění pozdějších změn);*
- *Nařízení ministra dopravy ze dne 3. července 2003 ve věci podrobných technických podmínek pro dopravní značení a signalizaci a bezpečnostních zařízení silničního provozu a jejich následného umístění (Sb. 2003/220.2181 ve znění pozdějších změn);*

Podobně jak v případě České republiky, polské předpisy regulují pouze základní parametry, jaké musí splňovat jednotlivé typy cyklistické infrastruktury, např.:

- minimální šířka komunikace pro cyklisty, pruhu pro pěší a cyklisty, pruhu pro cyklisty;
- minimální vzdálenost komunikace pro cyklisty od okraje vozovky;
- maximální podélný a příčný sklon komunikace pro cyklisty;
- používaná značení cyklistické infrastruktury.

Z důvodu nedostačující právní úpravy dalších důležitých parametrů cyklistické infrastruktury, zejména ve smyslu dálkových cyklotras, některé obecní a krajské samosprávy v Polsku z vlastní iniciativy přijaly koncepci „*Projektových standardů pro výstavbu cyklistické infrastruktury*.“ Typickým příkladem takového zpracování jsou: *Standardy a instrukce pro výstavbu cyklistické infrastruktury přijatých přes vedení Slezského vojvodství v dubnu 2017*, nebo *Projektové a realizační standardy pro cyklistickou infrastrukturu Dolnoslezského vojvodství přijatých vedením Dolnoslezského vojvodství v aktualizované verzi z prosince 2017*. V rámci nynějšího projektu rovněž Opolské vojvodství zpracovalo dokument pod názvem *Projektové a realizační standardy pro cyklistickou infrastrukturu Opolského vojvodství*.

Výše uvedená zpracování mají pouze charakter aktu interního řízení, tzn., že platí pouze pro subjekty konkrétní samosprávy. Nicméně můžou posloužit jako sbírka projektových a realizačních instrukcí pro všechny ostatní zainteresované subjekty spojených s výstavbou cyklotras. Během zpracování a realizace projektů jednotlivých úseků vytyčených v projektu trasy se doporučuje využít výše uvedené Standardy jako sbírku konkrétních technických řešení specifikujících obecné instrukce CROW a EuroVelo. Díky tomu vybudovaná infrastruktura umožní vytvořit turistický produkt vysoké kvality, který se stane atraktivní pro širokou skupinu mezinárodních uživatelů. Výše uvedené dokumenty mohou také pomoci při získávání externích finančních zdrojů.

Modelové parametry trasy

Parametry infrastruktury, kterými vede trasa, se budou lišit v závislosti od jejího typu (komunikace pro cyklisty, komunikace pro pěší a cyklisty, lesní cesta) a také od terénních podmínek v dané lokaci. Z logických důvodů bude mít trasa různé parametry v obcích a mimo ně. Také v případě početných horských oblastí, nacházejících se v rámci realizace projektu, které místy komplikují vedení trasy s menším podélným sklonem.

Nicméně níže jsou uvedené modelové parametry trasy, které by měly být dodržovány během projektování a výstavby trasy na územích, na kterých nedochází ke konfliktům s ostatními formami územního plánování. V případě, že bude nutné odstoupit od níže uvedených parametrů, je nutné hledat taková technická řešení, která je omezí minimálním způsobem.

Technické a organizační parametry modelového úseku trasy (nezohledňuje in-line provoz):

- oddělená, samostatná a značená komunikace pro cyklisty;
- navrhovaná projektová rychlost: min. 30 km/h;
- šířka: 3,50 m;
- povrch, asfaltová směs (požadovaná vrstva min. 4 cm), šterkový podklad, 0/31 (vrstva min. 15 cm);
- minimální vnitřní poloměr 20 m;
- podélný sklon ne větší než 5%;
- příčný sklon ne větší než 2%;
- ukazatel prodloužení: ne větší než 1,2 (200 m na každý 1 km v přímém směru);
- ukazatel opoždění: ne víc jak 20 sekund na každý km trasy.

5.3. Seznam investiční potřeb a nákladů

Jedním z prvků usnadňujících zahájení realizace výsledků v tomto projektu jsou informace o investicích nutných pro zajištění kontinuity průběhu celé trasy a její soudržnost s technickou normou. Typ a rozsah investic nezbytných pro přípravu jednotlivých úseků trasy samozřejmě závisí na typu a stavu stávající infrastruktury, na které se trasa nachází, a také na cílové technické normě. Jiná investice bude zapotřebí na existující cyklostezce, která vyžaduje pouze rekonstrukci, jiná na místě zrušené železniční tratě, a ještě jiná investice bude nutná na ulici v centru města, na které se cyklistická doprava může uskutečnit za obecně platných podmínek. Samozřejmě mezi úseky plánované trasy najdeme i takové části, které nevyžadují žádné změny – jsou to úseky vedoucí po již existující infrastruktuře státních, regionálních nebo místních cyklostezek. Také tyto části byly zahrnuty do seznamu investičních potřeb.

Investiční potřeby trasy jsou proto rozděleny do následujících kategorií:

- **Žádné investiční potřeby (symbol: B)**
Již existuje vhodná cyklistická infrastruktura nebo se úsek nachází na cestách, které z hlediska cykloturistiky nevyžadují žádnou investici
- **Výstavba nové stezky pro cyklisty nebo stezky pro chodce i cyklisty (symbol: N)**
Nutnost výstavby nové cyklostezky nebo stezky pro chodce i cyklisty.
- **Rekonstrukce nebo modernizace stávající cyklistické/dopravní infrastruktury (symbol: R)**
Nutnost opravy nebo modernizace povrchu vozovky na stávající infrastruktuře, například asfaltování, oprava dřevěných cest, silnic, cyklostezek nebo stezek pro chodce i cyklisty.
Poznámka: cyklotrasa může vést také přes klidové zóny. V těchto zónách se zásadně nestaví samostatnou infrastrukturu pro cyklisty. Může se tedy objevit označení opravy nebo modernizace povrchu vozovky nebo na příklad: pěší zóny s povoleným vjezdem cyklistů, a to i v případě, že zde neexistuje samostatná infrastruktura pro cyklisty.
- **Inženýrské stavby (symbol: I)**
Nutnost postavit mosty, lávky, rampy nebo jiné inženýrské stavby.

- **Zklidňování dopravy (symbol: U)**

Nutnost zklidnit dopravu při využití prvků pro zklidnění dopravy (np. zpomalovací prahy, dopravní šikana apod.) bez samostatné cyklistické infrastruktury.

- **Změny v organizaci dopravy (symbol: O)**

Zavedení změn v organizaci dopravy, změny značení (např. povolení jízdy v protisměru na ulicích se zklidněnou dopravou). Přestože nejde přesně o investiční činnost, je to velice důležité pro udržení kontinuity trasy – zejména v městských oblastech.

- **Vyhrazení jízdního pruhu pro cyklisty na již existující silnici (symbol: P)**

Zvláštní případ změny v organizaci dopravy, který lze při vyznačování pruhu pro cyklisty spojit s opravou nebo modernizací povrchu vozovky.

Následně v projektu zaměstnání experti na územní plánování rozdělili trasu procházející kraji (v České republice) nebo vojvodstvími (v Polsku) na úseky s investičními potřebami, které přiřadili k jedné z výše uvedených kategorií. V některých případech předpokládají možnost jednání ve dvou fázích – první, probíhající akce, která dočasně pomůže získat základní parametry trasy (např. oprava existující infrastruktury) a druhá, která s postupem času pomůže dosáhnout stanoveného cíle (např. stavba cyklotrasy).

Seznam investičních potřeb plánované trasy je znázorněn na obr. 21. Cílem zajištění srozumitelnosti mapy byly některé kategorie investičních potřeb spojené a rozdělené do následujících skupin:

- Stavební investice (kategorie označené symboly N, R, i I)
- Organizační aktivity (kategorie označené symboly U, O i P)
- Žádné investiční potřeby (kategorie B)
- Nejsou k dispozici žádné údaje (kategorie X)

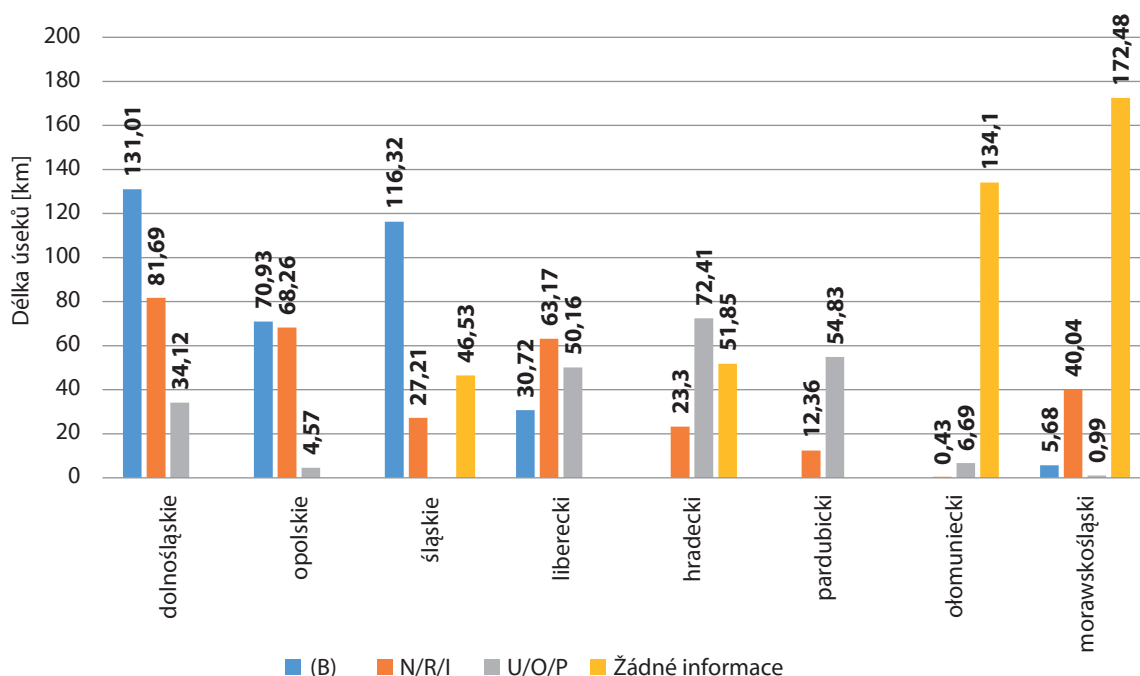


Obr. 21. Souhrn investičních potřeb na trase (zdroj: vlastní zpracování)

Samozřejmě vzhledem k rozsahu studie jsou tyto údaje poněkud zjednodušené, a proto vždy před provedením investice je nutné je ověřit v terénu.

Tab. 8. Investiční potřeby rozdělené na kraje a vojvodství podle souhrnných kategorií potřeb
(zdroj: vlastní zpracování)

Kraj nebo vojvodství	Délka agregovaných úseků dle jednotlivých kategorizačních potřeb (km)				Součet [km]
	Žádné investiční potřeby (B)	N/R/I ("stavba")	U/O/P ("organizace")	Žádné informace	
dolnośląskie	131,01	81,69	34,12	0,0	246,82
opolskie	70,93	68,26	4,57	0,0	143,76
śląskie	116,32	27,21	0,0	46,53	190,06
liberecki	30,72	63,17	50,16	0,0	144,05
hradecki	0,0	23,3	72,41	51,85	147,56
pardubicki	0,0	12,36	54,83	0,0	67,19
ořomuniecki	0,0	0,43	6,69	134,1	141,22
morawskořláski	5,68	40,04	0,99	172,48	219,19
SUMA	354,66	316,46	223,77	404,96	1 299,85



Rys 22. Délka úseků pro individuální investiční potřeby, rozdělená podle zemí a vojvodství podle agregovaných kategorií potřeb (zdroj: vlastní zpracování)

V rámci projektu byl proveden pokus o odhad nákladů na investiční aktivity pro české i polské regiony.

Ocenění investičních potřeb pro polské regiony bylo provedeno orientačně na základě ceníku SEKOCENBUD z prosince 2018. Provedené výpočty jsou orientační a prezentované hodnoty obsahují maximální jednotkové částky. Je to dáno tím, že v současné fázi vývoje projektu není možné provést důkladné vyhodnocení. Souvisí to s tím, že pro vytvoření spolehlivého odhadu je nutné specifikovat konkrétní stavební práce nezbytné pro dokončení daného případu a použití aktuálních ceníků stavebních prací.

Indikativní ocenění českých regionů bylo provedeno většinou na základě existujících studií a dokumentací tras a na základě kvalifikovaného odhadu tam, kde dokumentace zpracována nebyla.

V kapitole IV - přílohy se uvádí:

- rozdělení nákladů na jednotlivé skupiny investiční činnosti na regionálním základě (příloha č. 1),
- tabulkové výkazy nákladů jednotlivých krajů ČR (příloha č. 2)



Rys 23. Odhadované náklady na realizaci projektu v jednotlivých regionech
(zdroj: vlastní zpracování)

5.4. Strategie pro implementaci

Z praxe víme, že řada velmi dobrých projektů skončila jen na papíře. Proto v rámci projektu byla vytvořena také „Strategie pro implementaci“ (ČÁST V), která má pomoci vytvořit podmínky pro realizaci navržených investičních potřeb (viz. kapitola 5.3.). Strategická část formuluje vizi a hlavní strategické cíle rozvoje cyklistické dopravy a cykloturistiky v polsko-českém příhraničí, stejně jako doporučuje priority a opatření, které povedou k dosažení a naplnění hlavních cílů strategie.

Koncepce vychází z principu, že **za rozvoj cyklistické dopravy, stejně jako za výstavbu a údržbu cyklistické infrastruktury, jsou primárně zodpovědné samosprávy** (v případě doprovodné infrastruktury popř. také subjekty působící na jejím/jeho území). **Úlohou českých krajů a polských vojvodství je** určit další směry rozvoje cyklistiky na jeho území, **evidence a zpracování dat o cyklistické infrastruktuře** a v neposlední řadě také **finanční podpora a koordinace aktivit v oblasti cyklistické dopravy a cykloturistiky**.

České kraje a polská vojvodství mají plnit svoji koordinační úlohu, a to pokud možno prostřednictvím krajského / vojvodského cyklokoordinátora s patřičnými kompetencemi a jeho pracovní krajské cykloskupiny, zejména u páteřní sítě dálkových cyklotras (evropských, národních a nadregionálních), které jím procházejí.

V určitých specifických případech by měl být i pořizovatelem technických studií, na základě kterých by bylo možné projektově připravit a realizovat konkrétní projekty. Zabývat se z vlastní iniciativy a rozhodovat o konkrétních projektech by měl v úsecích významných nadregionálních cyklotras, kde není v silách obecní samosprávy touto problematiku řešit.

Aby ani tato strategie neskončila na papíře, tak v rámci projektu byly prostřednictvím jednání v rámci implementační fáze **navrženy** tyto kroky:

Pro Českou republiku:

V České republice se bude připravovat nová vládní Koncepce městské mobility, jejíž součástí bude i podpora cyklistické dopravy a cykloturistiky. Je tak vytvořen prostor pro vytvoření dobré dotační politiky, která může podpořit výstavbu cyklostezek, například definovaných v kapitole 5.3. Seznam investičních potřeb. Tato kapitola představuje velké cyklistické stavby, např. na Moravské stezce, jejichž jednotlivé náklady často mohou překročit 100 mil. Kč. V takovém kontextu je nutné předjednat, aby pro jednotlivé roky byl rozpočet na tyto projekty připraven nejen na krajské úrovni, ale i na státní.

V některých případech nejde ovšem jen o zajištění financování, ale i o nastavení organizačního a legislativního prostředí přívětivého pro podporu výstavby cyklostetek.

Pro Polsko:

V rámci modelové činnosti *Koncepce rozvoje cyklistiky v okrese Żąbkowice* (viz. kapitola 5.1) česká strana doporučila okresní samosprávě, jakým způsobem má komunikovat s vojvodstvím a polskými ministerstvy, s cílem vytvořit finanční podmínky pro podporu výstavby cyklostetek. Přitom za vzor byl prezentován postup české strany (viz. výše).

6. Monitoring

Pro ověření dosažení požadovaného efektu projektu je nutné systematické monitorování níže uvedených ukazatelů. V rámci projektu rozlišujeme 3 monitorovací oblasti:

- měření efektu samotného projektu, jehož hlavním cílem bylo dosažení úzké přeshraniční spolupráce polských a českých institucí a organizací (ukazatele produktu);
- měření výsledku projektu, tzn. výstavba plánované trasy (ukazatele výsledku);
- měření efektů výstavby trasy již po výstavbě jednotlivých úseků, na které se váže mezi jinými počet cyklistů na trase a sociálně-hospodářský rozvoj oblastí, kterými vede trasa (ukazatel dopadu).

Ukazatele produktu byly systematicky monitorovány během realizace projektu a předávány instituci řídicí program INTERREG V-A Česká republika – Polsko. Nýbrž ukazatele výsledku a ukazatele dopadu projektu by měly být měřeny až po skončení projektu a to minimálně jednou ročně.

Tab. 9. Ukazatele výsledků výstavby cyklotrasy (zdroj:Vlastní zpracování)

Ukazatele výsledku	Jednotka	Územní rozsah	Zdroj dat
Délka vybudovaných úseků trasy (v tom % celé hlavní trasy v JST)	[km], [%]	- obec - okres - kraj	- subjekty realizující investice
Bariéry vyskytující se na trase, včetně nedostatku kontinuity	[-]	- obec - okres	Tým pro cyklistický provoz
Ukazatele dopadu	Jednotka	Územní rozsah	Zdroj dat
Počet turistů na vybraném úseku trasy	[os./rok] [os./km/rok]	- úseky mezi důležitými body na trati	- automatické měření cyklistů (indukční smyčky)
Počet návštěv turistických atrakcí nacházejících se poblíž trasy	[os./rok]	- obec - jednotlivé atrakce	- správci objektů
Počet celkově prodaných noclehů v objektech nacházejících se poblíž trasy	[os./rok] [os./km/rok]	- obec	- Statistický úřad - správci objektů
Příjmy z daně příjmu právnických osob	[EUR/rok]	- obec	- Statistický úřad - obecní úřad
Počet nových ubytovacích objektů nacházejících se poblíž trasy	[-]	- obec	- Statistický úřad - obecní úřad
Celkový počet ubytovacích kapacit v nových objektech	[-]	- obec	- Statistický úřad - obecní úřad
Počet nových gastronomických provozoven	[-]	- obec	- Statistický úřad - obecní úřad

Doporučuje se, aby samosprávy, jejichž územím trasa vede, vytvořily v rámci svých struktur tým, který by převzal řízení nad cyklistickým provozem. K úkolům takového týmu, který řídí specialista pro rozvoj cyklistického provozu, patří koordinační činnost organizačních samosprávních subjektů tykajících se infrastruktury a cyklistické dopravy,

včetně dálkové cyklotrasy vedoucí přes oblast konkrétní samosprávy. Příklad úkolů a kompetencí specialisty pro rozvoj cyklistické dopravy je uveden ve zpracování Dolnośląska Polityka Rowerowa (IRT 2017).

Za účelem měření dosažených pokroků a vlivů vybudované trasy je doporučeno použít ukazatele výsledků a dopadů uvedené v Tab. 9. Vzhledem k nerovnoměrnému rozložení roční intenzity turistické dopravy se doporučuje vždy analyzovat získané údaje v častějším časovém měřítku, např. jednou za čtvrtletí nebo měsíc. To umožní zachytit případy, které by tak v ročním průměru nemusely být nikterak zohledněny.

Základem pro získání potřebné efektivity investice je dobrá intenzita cyklistického provozu. Monitoring cyklistického provozu přímo na trase lze provést pomocí instalace automatických zařízení, sčítajících počet projíždějících cykloturistů na vybraném úseku. Zařízení pro měření počtu cyklistů nabízí řada firem. Technická řešení a specifikace závisí tedy od nejrůznějších požadavků a vlastních možností jednotlivých partnerů.

Nejčastěji využívaným způsobem pro sčítání cyklistů je instalace indukčních smyček přímo na povrchu trasy. Měřiče jsou instalované v uzlových oblastech (před, na a za) co umožňuje prozkoumat frekvenci cyklistické dopravy (intenzita pohybu v různých směrech a na různých úsecích trasy).

Kromě toho pro marketingové a propagační účely se doporučuje sbírat údaje charakterizující turisty navštěvujících trasu. Tyto informace mohou zahrnovat následující údaje jak: věk, délka cesty, hodnocení atraktivity trasy, nebo preference týkající se vybavení trasy a doprovodných služeb. Základním zdrojem výše uvedených údajů měly by být informace získané přímo od turistů a to prostřednictvím dotazníků, anket, nebo i přes mobilní aplikaci. Během shromažďování veškerých údajů se doporučuje sloučení veškerých kvantitativních a kvalitních metod nezbytných k získání potřebných informací.

Zdroje

Dokument programowy Interreg V-A Republika Czeska – Polska (wersja 5), 2015. <http://pl.cz-pl.eu/obsah/soubory/80/dokument-programowy-wersja-5.pdf> [Dostup: 22.10.2018 r.]

CROW, 2016, *Design Manual for Bicycle Traffic*, Wilco Amersfoort, Ede.

European Cycling Federation (ECF), 2018, *Eurovelo. Europejski Standard Certyfikacji dla europejskiej sieci szlaków rowerowych* (wyd. 2), Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego, Katowice. <https://slaskie.pl/content/standard-eurovelo-po-polsku> [Dostup: 11.01.2019 r.]

Institute of Transport and Tourism (ITT), Centre for Sustainable Transport and Tourism (CSTT), 2012, *The European Cycle Route Network EuroVelo. Challenges and Opportunities for Sustainable Tourism*, Directorate General For Internal Policies, Bruksela.

Instytut Rozwoju Terytorialnego (IRT), 2017, *Dolnośląska Polityka Rowerowa*. https://irt.wroc.pl/pliki/dolnoslaska_polityka_rowerowa/index.html [Dostup: 11.01.2019 r.]

Lumsdon S., 2000, 'Transport and Tourism: Cycle Tourism – A Model for Sustainable Development?', *Journal of Sustainable Tourism*, 8 (5), ss. 361-377.

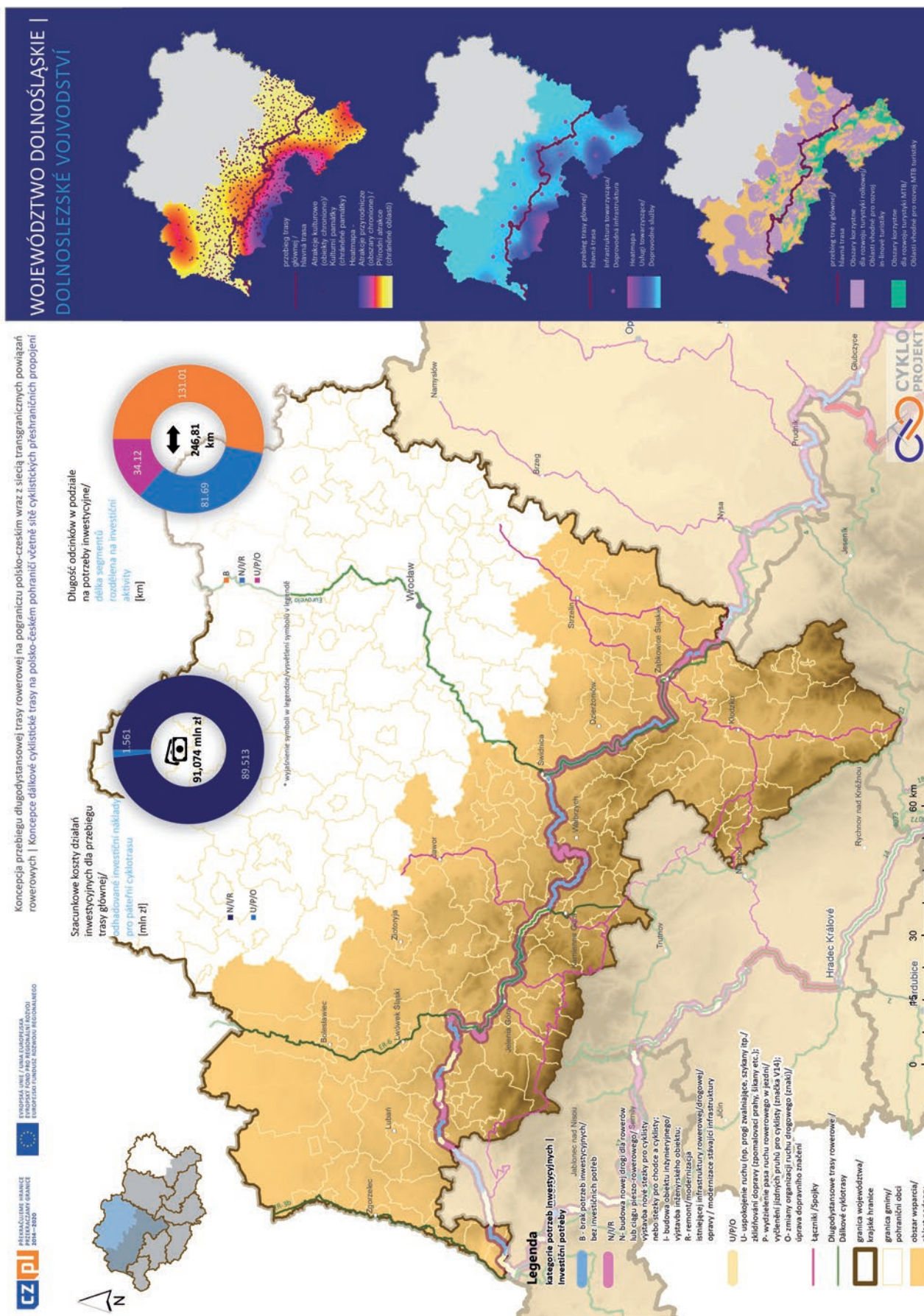
Ustawa Prawo o Ruchu Drogowym (Dz.U.2005.108.908 z późniejszymi zmianami);

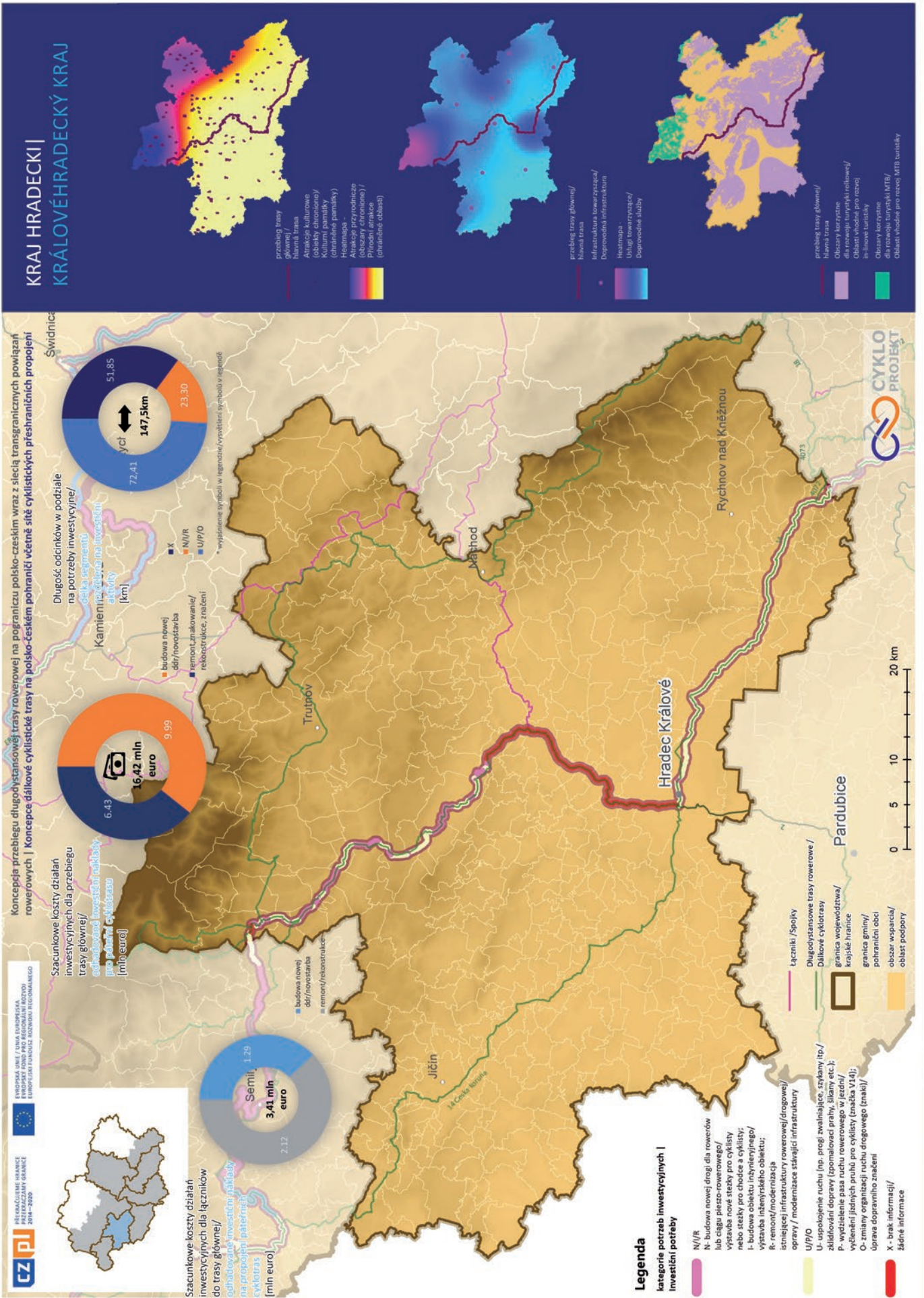
Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016 poz. 124).

Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (DZ.U.2002.170.1393 z późniejszymi zmianami);

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (D.U.2003.220.2181 z późniejszymi zmianami);

1. Listina regionů







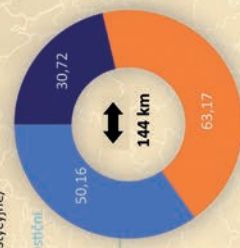
Szacunkowe koszty działań inwestycyjnych dla przebiegu trasy głównej/ trasy głównej/ (min euro)



Szacunkowe koszty działań inwestycyjnych dla łączników do trasy głównej/ do trasy głównej/ (min euro)



Długość odcinków w podziale na potrzeby inwestycyjne/ dla kategorii J i B

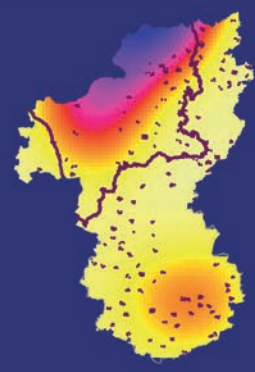


Legenda
kategorie potrzeb inwestycyjnych i inwestycyjne potrzeby

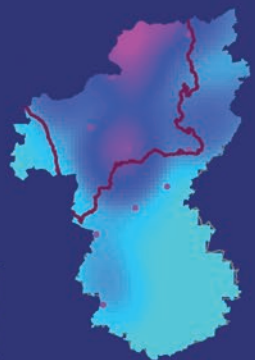
- N/I/R - budowa nowej drogi dla rowerów lub ciągu pieszo-rowerowego/ wybudowanie nowej strefy pro cyklisty/ nowa strefa pro chodzące a cyklisty/ budowa obiektu infrastrukturalnego/ wybudowanie infrastrukturalnego obiektu/ R - remont/modernizacja istniejącej infrastruktury rowerowej/drogowej/ oprawy / modernizacja istniejącej infrastruktury
- U/P/O - upokojenie ruchu (np. progę zwalnijące, szlaki itp./ zdielidlowání dopravy (zponalovací prahy, sluky etc.); P - wydalenie pasa ruchu rowerowego w jezdní/ wydzielení jízdních pruhů pro cyklisty (značka V14); O - změny organizací ruchu drogowého (znaků) úprava dopravních značení
- B - brak potrzeb inwestycyjnych/ bez investičních potřeb

- Łączniki /Spolky
- Długodystansowe trasy rowerowe / Dálkové cyklotrasy
- granicz województwa/ krajiské hranice
- granicz gminy/ pohraniční obci
- obszar wsparcia/ oblast podpory

KRAJ LIBERECKÝ | LIBERECKÝ KRAJ



Atrakcje kulturowe (obszary chronione)/ Kulturom pamiatky (chránené pamiatky) / Atrakcie przyrodnicze (obszary chronione) / Prirodni atrakcie (chránené oblasti)



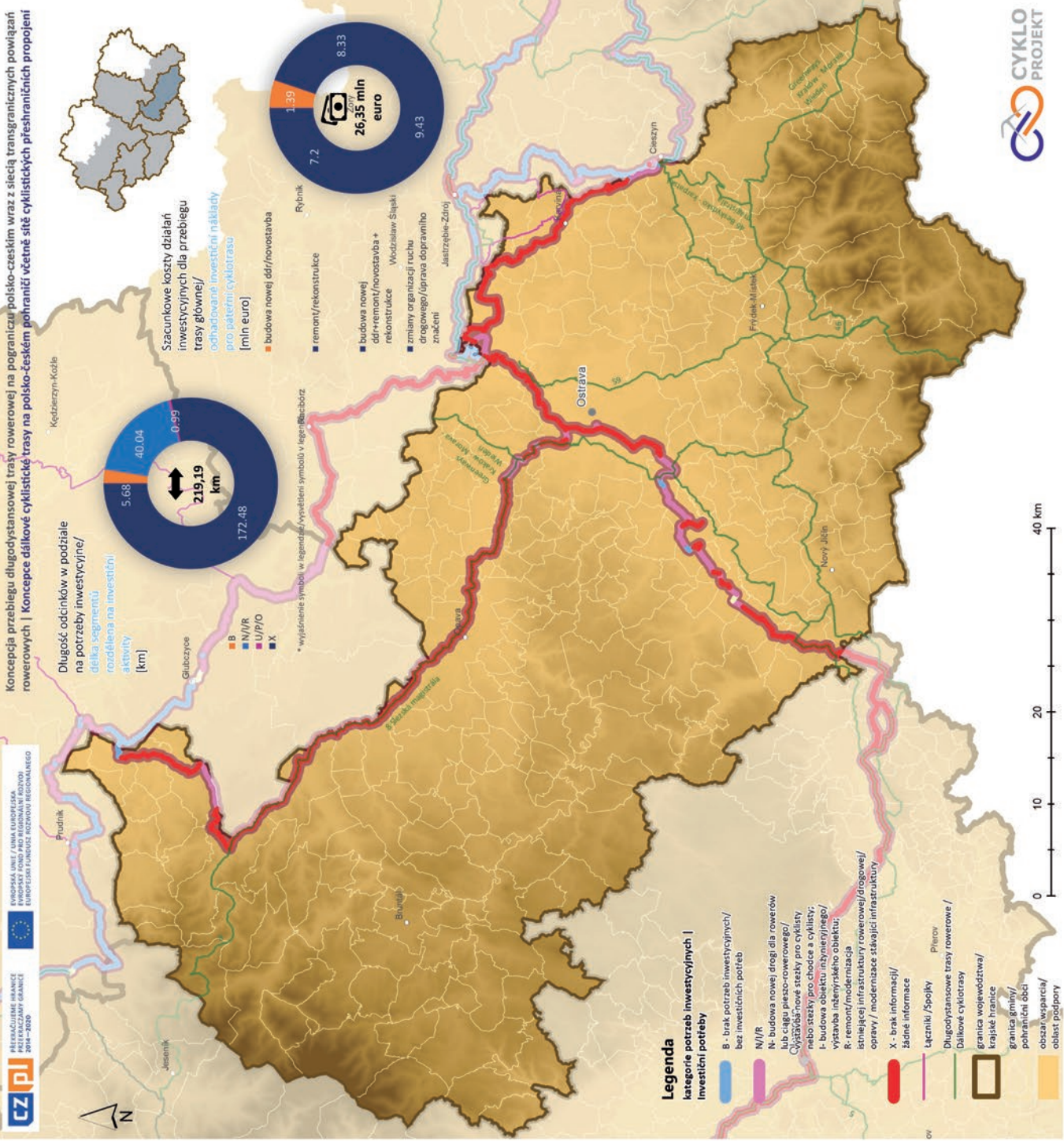
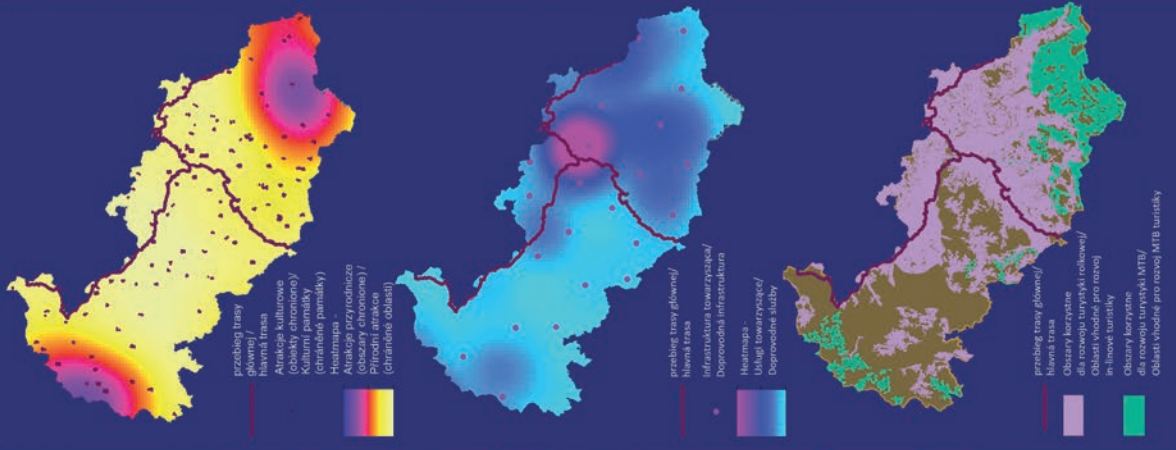
przebieg trasy głównej/ hlavní trasa / Infrastruktura towarzycajal/ Dopravní infrastruktura / Heatmapa / Úsluhy towarzycajal/ Dopravní služby

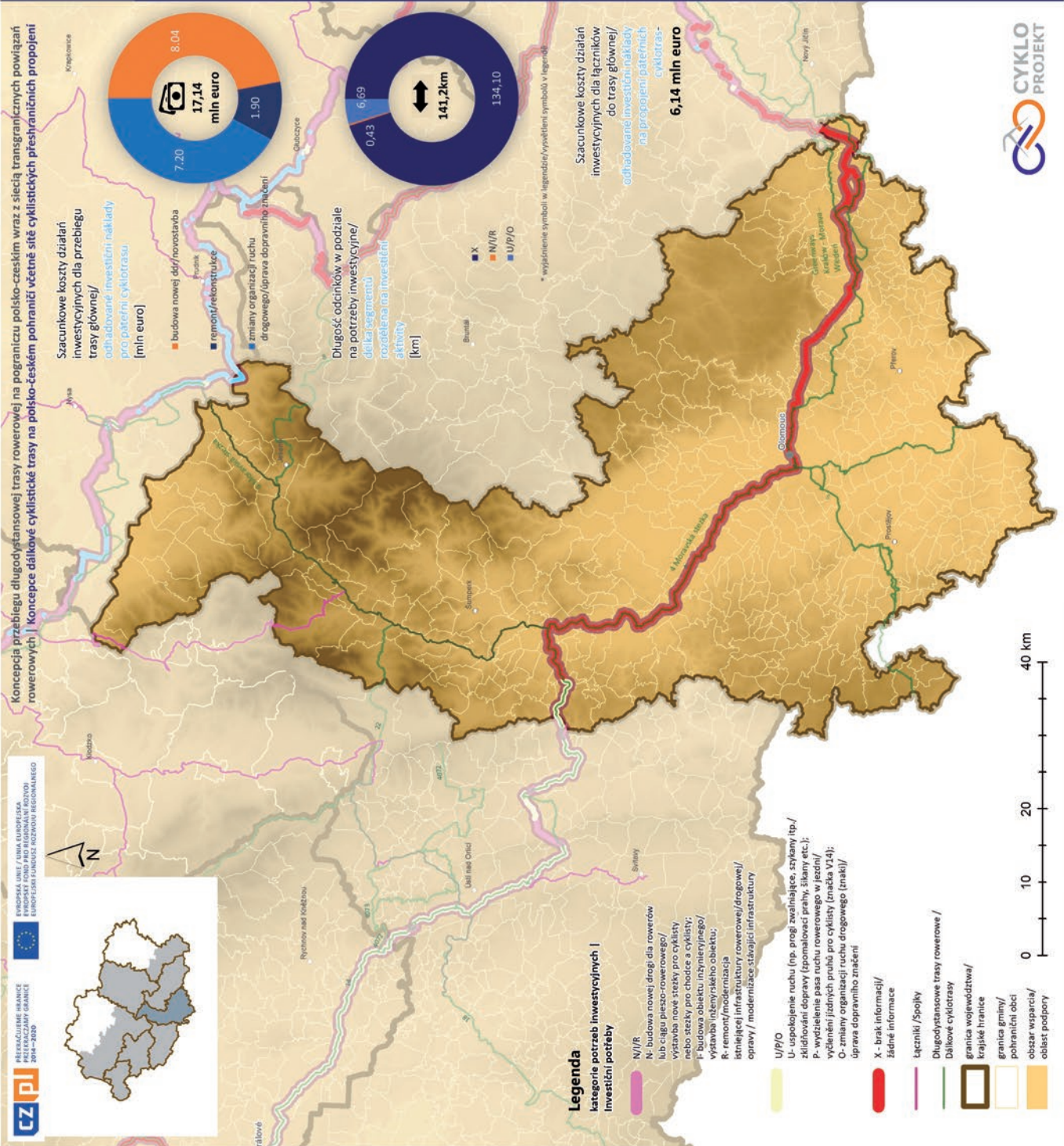
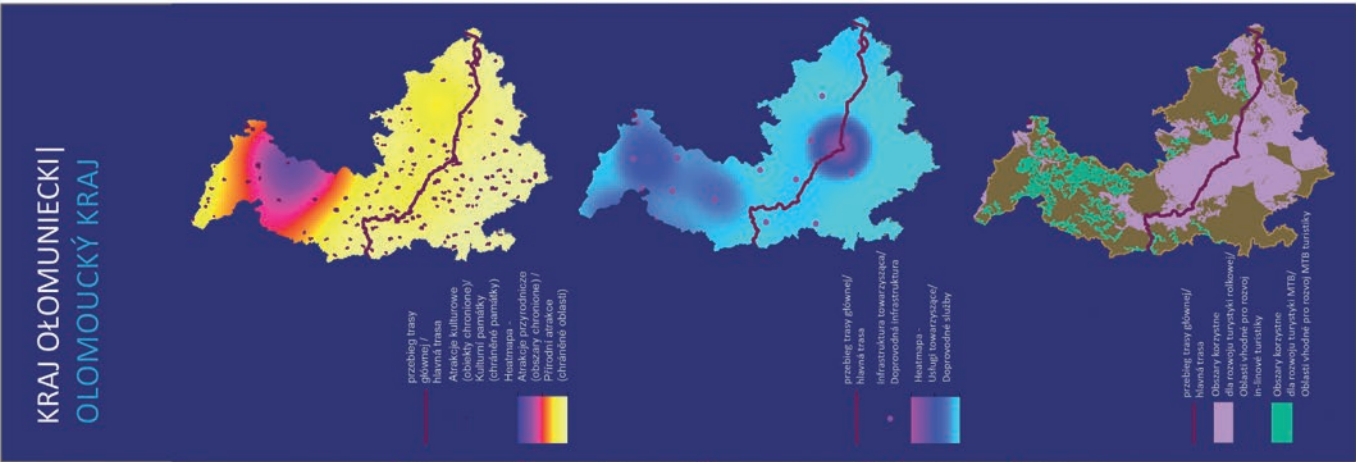


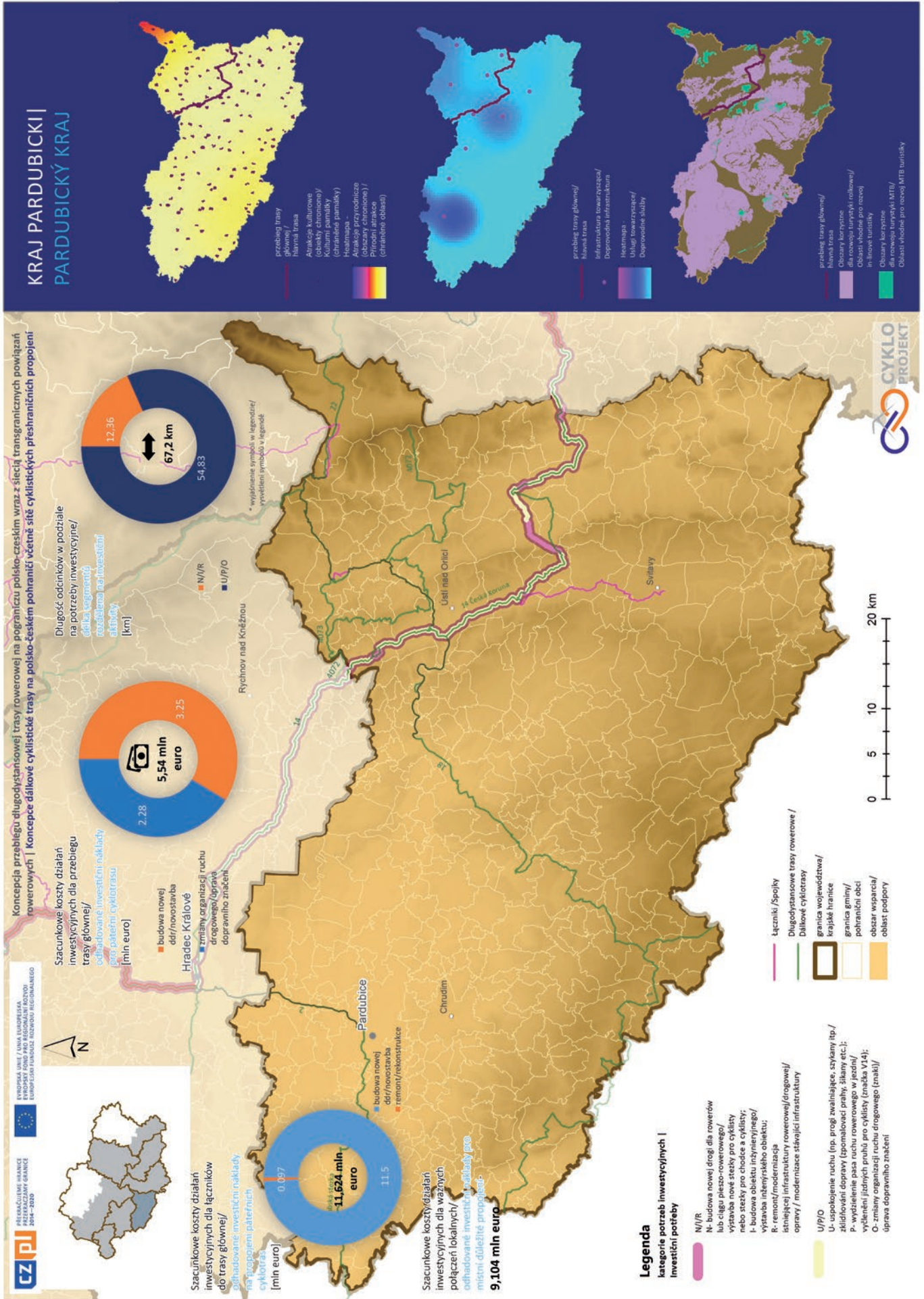
przebieg trasy głównej/ hlavní trasa / Obszary korzystania (obszary chronione) i kolesew/ Obszary vhodné pro rozvoj in-line turistiky / Obszary korzystania (obszary chronione) / Obszary vhodné pro rozvoj MTB turistiky

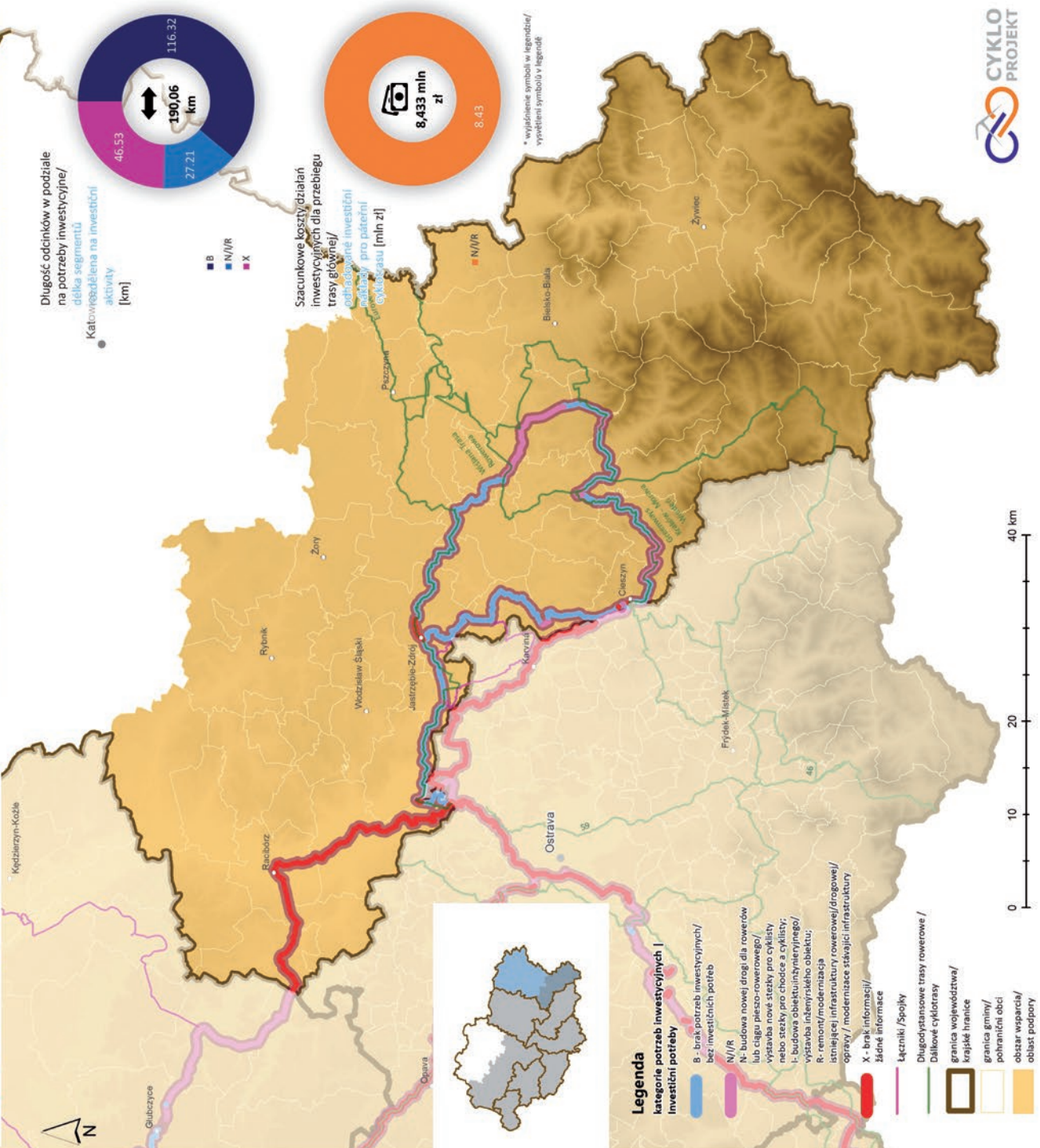
wyjaśnienie symboli w legendzie/wypovězení symbolů v legendě

KRAJ MORAVSKO - ŠLAŠKI | MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ

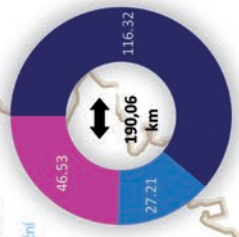




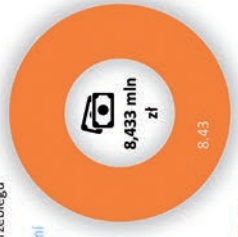




Długość odcinków w podziale na potrzeby inwestycyjne/ délka segmentů aktivny [km]



Szacunkowe koszty działań inwestycyjnych dla przebiegu trasy głównej/ odhadované investiční náklady pro páteřni cyklistické trasy [mln zł]

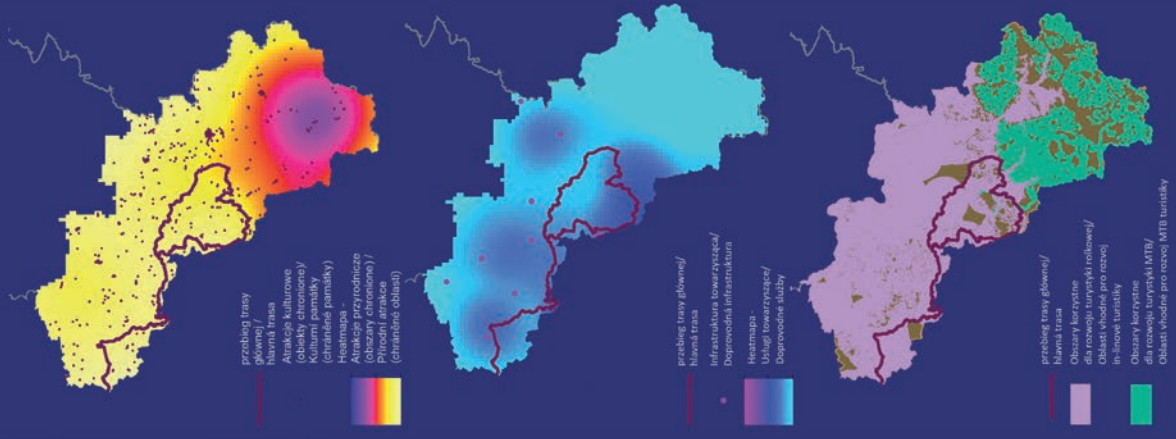


Legenda

- kategorie potrzeb inwestycyjnych | investiční potřeby**
- B - brak potrzeb inwestycyjnych/ bez investičních potřeb
 - N//R - budowa nowej drogi dla rowerów lub długu piezo-rowerowego/ výstavba nové stezky pro cyklisty nebo stezky pro chůze a cyklisty;
 - I - budowa obiektu inżynierskiego/ výstavba inženýrského objektu;
 - R - remont/modernizacja istniejącej infrastruktury rowerowej/drogowej/ opravy / modernizace stávající infrastruktury
 - X - brak informacji/ žádné informace
- Długodystansowe trasy rowerowe / Dálnkové cyklistické trasy**
- granicja województwa/ krajjské hranice
 - granicja gminy/ pohraniční obci
 - obszar wsparcia/ oblast podpory
- Łączniki / spojky**
- Długodystansowe trasy rowerowe / Dálnkové cyklistické trasy**
- granicja województwa/ krajjské hranice
 - granicja gminy/ pohraniční obci
 - obszar wsparcia/ oblast podpory

* wyjątkowo symboli w legendzie/ výjimečně symbolů v legendě

WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE | SLEZSKÉ VOJVODSTVÍ



2. Seznam investičních nákladů pro české kraje

PŘÍLOHA 2

Seznam investičních nákladů pro české kraje

Páteřní trasa/ spojka	Název úseku	Investiční potřeby	Délka (km)	Náklady v tis. €
PARDUBICKÝ KRAJ				
páteřní cyklotrasa (dálková cyklotrasa č.14 Česká koruna)	Sopotnice	novostavba	0,8	276,9
	Sopotnice, České Libchavy	novostavba	1,4	484,6
	Česká Třebová, Rybník	novostavba	0,9	311,5
	Třebovice, Damník, Rudoltice	novostavba	4,1	1419,2
	Lanškroun, Žichlínek	novostava	1,1	380,8
	Tatenice	novostava	1,1	380,8
CELKEM páteřní cyklotrasa			16,0	5 538,5
spojka (dálková cyklotrasa č.18 Orlické cyklo&in-line království)	Letohrad	novostava	1,9	657,7
	Orlické Podhůří, Sudiskav n.O., Brandýs n.O.	novostavba	1,6	553,8
spojka (dálkových cyklotras č.14 a 18 Žamberk - Potštejn)	Záchlumí, Potštejn	rekonstrukce	2,1	96,9
spojka (dálková cyklotrasa č.22 Sudetská)	Mladkov, Lichkov, Králíky	novostavba	10,6	3 669,2
spojka (dálkových cyklotras č.18 a č.22 Letohrad - Mladkov)	Letohrad, Verměřovice, Bystřec, Jablonné nad Orlicí, Jamné nad Orlicí, Těchonín, Mladkov	novostavba	19,2	6 646,2
CELKEM hlavní spojky			35,4	11 623,8
Místní důležité spojky	Žamberk - Nekoř	novostavba	5,5	1 903,8
	Líšnice	novostavba	2,6	900,0
	Letohrad - Líšnice	novostavba	3,5	1 211,5
	Hnátnice(Valdštejn)- Písečná (Šušek)	novostavba	2,3	796,2
	Hrádek - Řetůvka	novostavba	1,4	484,6
	Řetůvka - Litomyšl	novostavba	11	3 807,7
	Vysoké Mýto - Litomyšl	novostavba		
CELKEM místní důležité spojky			26,3	9 103,8
CELKEM Pardubický kraj			77,7	26 266,2

Páteřní trasa/ spojka	Název úseku	Investiční potřeby	Délka (km)	Náklady v tis. €
OLOMOUCKÝ KRAJ				
páteřní cyklotrasa (dálková cyklotrasa č.14, č.4 - Moravská a dále cyklotrasa č.5)	Zábřeh - Lupěné	novostavba	2,18	754,6
	Stavenice - Moravičany	rekonstrukce	5,5	1 903,8
	Třeština - Stavenice	novostavba	2,28	789,2
	Moravičany - Doubravice	novostavba	1,38	477,7
	Doubravice - Řimice	novostavba	1,97	681,9
	Lipník nad Bečvou - Dolní Újezd	novostavba	1,75	605,8
	Dolní Újezd - Velký Újezd	novostava	5,31	1 838,1
	Lipník nad Bečvou - Jezernice	novostava	1,35	467,3
	Jezernice - Hranice	novostava	2,21	765,0
	Velká u Hranic - Běloutín	novostava	4,79	1 658,1
CELKEM páteřní cyklotrasa			35,3	17 141,5
spojka (dálková cyklotrasa č.4 Moravská stezka)	Lesnice - Leština	novostava	0,4	138,5
	Chroměč - Olšany nad Moravou	novostavba	0,6	218,1
	Bohdíkov - Raškov	novostavba	4,8	96,9
	Bohdíkov - Hanušovice	novostavba	4,7	1 640,8
	Hanušovice	novostavba	1,8	623,1
	Hanušovice - Jindřichov	novostavba	0,9	304,6
	Ostružná - Horní Lipová	novostavba	7,7	2 665,4
	Lipová Lazně	novostavba	0,3	114,2
	Jeseník	novostavba	0,5	169,6
	Písečná - Česká Ves	novostavba	0,5	169,6
CELKEM hlavní spojky			22,3	6 140,8
CELKEM Olomoucký kraj			57,6	23 282,3
Páteřní trasa	Název úseku	Investiční potřeby	Délka (km)	Náklady v tis. €
MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ				
páteřní cyklotrasa (dálková cyklotrasa č. 5 - Eurovélo č. 4)	Hranice MSK - Hrabětice	rekonstrukce	2,9	1 044,0
	Mankovice (silo) - Suchdol nad Odrou	rekonstrukce	1,7	612,0
	Suchdol nad Odrou, u muzea Moravských bratří	rekonstrukce	0,05	4,8
	Suchdol nad Odrou - hranice Hladkých Životíc	rekonstrukce	1,8	648,0
	hranice Suchdola n.O. - silnice III. třídy v Hladkých Životících	novostavba + rekonstrukce	1,6	576,0
	silnice III. třídy v Hladkých Životících - žel. stanice	novostavba + rekonstrukce	2,2	792,0
	silnice III. třídy v Pustějově - mlýn	novostavba	0,8	192,0
	Pustějov, ZD - Studénka (Butovice)	novostavba + rekonstrukce	3,6	1 296,0
	Studénka (Butovice) - Studénka	rekonstrukce	1,6	576,0
	Studénka (rekonstrukce MK/ÚK začátek zástavby - zámek)	rekonstrukce	1	360,0

pátevní cyklotrasa (dálková cyklotrasa č. 5 - Eurovélo č. 4)	Studénka (konec zástavby) - Jistebník	novostavba + rekonstrukce	4,8	1 728,0
	Jistebník (žel. přejezd) - Košatka (hranice Ostravy)	novostavba + rekonstrukce	4,8	1 728,0
	Ostrava (lávka přes Zábřežku)	novostavba	0,07	25,2
	Ostrava (Odra-Pod Landekem)	rekonstrukce	0,15	36,0
CELKEM pátevní cyklotrasa KČT 5/Eurovélo 4			33,7	16 818,0
Ostrava-Rusín	Ostrava, Hošťálkovice	rekonstrukce	1,0	360,0
	Ostrava, Martinov	rekonstrukce	0,3	108,0
	Děhylov, hráz Opavy	novostavba + rekonstrukce	3,6	1 296,0
	Děhylov - Dolní Benešov	novostavba + rekonstrukce	5,6	2 016,0
	Dolní Benešov, podél silnice III. třídy	novostavba	1,2	432,0
	Dolní Benešov, průchod šterkovnou	rekonstrukce	2,1	756,0
	Slezské Rudoltice - státní hranice	rekonstrukce	6,1	2 196,0
CELKEM trasa 55 (8) - Slezská magistrála			1,0	7 164,0
Bohumín - Český Těšín	Starý Bohumín - Šunychl	novostavba	1,9	456,0
	Červín - Věřňovice	rekonstrukce	1,3	468,0
	Chotěbuz (podél silnice I/67)	rekonstrukce	0,3	108,0
	Chotěbuz (žel. stanice - ČOV)	rekonstrukce	1,5	540,0
	Chotěbuz (ČOV) - Č. Těšín	rekonstrukce	1,4	504,0
	Č. Těšín (podél silnice I/67)	novostavba	0,8	288,0
	Č. Těšín (u státní hranice)	rekonstrukce	0,03	10,8
CELKEM trasa 10			7,2	2 374,8
CELKEM Moravskoslezský kraj			41,9	26 356,8

Pátevní trasa/ spojka	Název úseku	Investiční potřeby	Délka (km)	Náklady v tis. €
LIBERECKÝ KRAJ				
pátevní cyklotrasa (dálková cyklotrasa č.17 - GW Jizera, 4, č.20 - Cyklostezka Odra Nisa)	Výchová nad Jizerou - Dolní Sytová	novostavba	5,6	1 938,5
	Dolní Sytová - Loukov	novostavba	3,9	700,0
	Loukov - Semily	novostavba	9,1	1 650,0
	Semily - Líšný	novostavba	11,9	4 119,2
	Liberec	novostavba	3,7	1 922,0
	Liberec - Chrastava	novostavba	2,4	540,0
	Chrastava - Bílý Kostel	novostavba	3	1 038,5
	Bílý Kostel - Hrádek nad Nisou	novostavba	2,1	726,9
CELKEM pátevní cyklotrasa			41,7	12 635,1
spojka (dálková cyklotrasa č.17 - GW Jizera)	Turnov - Svijany	novostavba	6,8	2 353,8
spojka (Cyklostezka sv. Zdislavy)	Bílý Kostel - Svor	novostavba	18,0	6 230,8
spojka (Cyklostezka Ploučnice)	Bohdíkov - Raškov	novostavba	43,7	15 126,9
CELKEM hlavní spojky			68,5	23 711,5
CELKEM Liberecký kraj			110,2	36 346,6

Páteřní trasa/ spojka	Název úseku	Investiční potřeby	Délka (km)	Náklady v tis. €
KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ				
Páteřní cyklotrasa (dálková cyklotrasa č. 2 - Labská stezka)	Stanovice-Žíreč	novostavba	1,9	443,7
	Dvůr Králové	novostavba	1,84	272,6
	Verdek - most Labe	novostavba	0,67	99,3
	Filířovice	novostavba	0,62	74,1
	Dolní Nemojov/Souvrať	novostavba	0,45	396,3
	Debrné	novostavba	0,55	417,0
	Chotěvice	novostavba	0,9	133,3
	Vestřev - Chotěvice	novostavba	1,83	325,2
	Hostinné	novostavba	2,44	361,5
	Kláštěrská Lhota	novostavba	1,07	320,7
	Kunčice n.L.	novostavba	1,92	284,4
	Vrchlabí	novostavba	1,84	470,7
	Kuks - Labská Bouda	Modernizace/opravy/ značení	34,73	744,1
Páteřní cyklotrasa (dálková cyklotrasa č. 14)	Hradec Králové	novostavba	0,55	81,5
	Třebechovice p.O.	novostavba	0,96	481,5
	Hradec Králové - Sopotnice	Modernizace/opravy/ značení	51,91	66,7
CELKEM páteřní cyklotrasa			104,2	4 972,6
dálková cyklotrasa č. 14	Pleskotský mlýn - Hradec Králové	novostavba	6,39	1 267,0
	Pleskotský mlýn - Hradec Králové	Modernizace/opravy/ značení	67,14	1 420,4
dálková cyklotrasa č. 22 - příhraniční	Horní Branná - Bartošovice v O.h.	novostavba	16,5	3 063,3
		Modernizace/opravy/ značení	138,7	3 188,2
dálková cyklotrasa č. 27 - Kladská	Jaroměř - Náchod	novostavba	6,27	1 500,4
		Modernizace/opravy/ značení	22,15	1 007,4
CELKEM dálkové cyklotrasy			361,3	11 446,7
Okruhy a spojky				
Okruh Ratibořice	Česká Skalice -Ratibořice-napojení na III/30418	novostavba	1,5	281,5
		Modernizace/opravy/ značení	8,2	13,3
spojka Les Království-Ohnišťany	Les Království - Hořice - Lískovice	novostavba		
		Modernizace/opravy/ značení	29,1	261,2
spojka Ohnišťany-Kladruby	Ohnišťany - Chlumeč - Kladruby n.L.	novostavba	11,9	604,4
		Modernizace/opravy/ značení	24,3	447,7
spojka Rychnov-Nové město-Provodov	Jeřtice - Dobruška - Vrchoviny	novostavba	5,4	404,4
		Modernizace/opravy/ značení	22,5	1 397,0
CELKEM okruhy a spojky			103,0	3 409,5
CELKEM Královéhradecký kraj			568,5	19 828,8

III. ČÁST II – Koncepce rozvoje MTB turistiky v polsko – českém příhraničí	52
1. Charakteristika oblasti z hlediska potenciálu pro rozvoj MTB produktu.	52
1.1. Charakteristika oblasti v České republice	52
1.2. Charakteristika oblasti v Polsku.....	52
2. Vymezení základních pojmů a terminologie MTB turistiky.....	53
3. Technické řešení MTB infrastruktury	56
3.1. Hlavní zásady budování singletracků	56
3.2. Vybavení a zázemí pro MTB turistiku	57
4. Obtížnosti a značení MTB infrastruktury	57
4.1. Český systém	57
4.2. Polský systém	59
5. Postavení MTB infrastruktury v právním systému.....	60
5.1. Český systém:	60
5.2. Polský systém:.....	61
6. Pořízení infrastruktury MTB	63
6.1. Technické a organizační řešení přípravy a realizace infrastruktury MTB.....	63
6.2. Náklady a financování	63
7. Provoz MTB infrastruktury.....	64
7.1. Technické a organizační řešení údržby a provozu	64
7.2. Monitoring	64
7.3. Náklady a výnosy provozu, financování.....	64
8. Služby pro MTB produkt	65
8.1. Doprava, parkování, přeprava kol a zavazadel, úschovny	65
8.2. Stravování.....	65
8.3. Ubytování	65
8.4. Myčky kol	66
8.5. Půjčovny a servisy	66
8.6. Průvodcovské, instruktorské služby a školy jízdy	66
8.7. Závodní akce	66
8.8. Služby cestovních kancelářů a agentur	66
8.9. Certifikace.....	66
8.10. Zdroje financování služeb.....	66
9. Propagace a marketing MTB produktu.....	66
9.1. Nástroje propagace a marketingu mtb produktů.....	66
9.2. Úrovně propagace a marketingu	67
9.3. Zdroje financování marketingu.....	67
10. Stávající infrastruktura MTB	68
10.1. Česká republika	68
10.2. Polsko.....	74
11. Navrhovaná infrastruktura MTB	77
11.1. Česká republika	77
11.2. Polsko.....	81
12. Potenciál rozvoje produktu MTB na polsko-české hranici, dálková polsko - česká MTB trasa.....	82

III. ČÁST II – Koncepce rozvoje MTB turistiky v polsko – českém příhraničí



1. Charakteristika oblasti z hlediska potenciálu pro rozvoj MTB produktu

1.1 Charakteristika oblasti v České republice

V rámci projektu je řešeno území celé severní hranice České republiky s Polskem. Obsahuje tedy území těchto krajů na české straně: **Moravskoslezský, Olomoucký, Pardubický, Královéhradecký a Liberecký.**

Celá ČR má 10 610 055 obyvatel (zdroj ČSÚ). Z výše uvedeného vyplývá, že přímo dotčenou skupinou obyvatel v ČR naším projektem je 3 350 768 obyvatel ČR, což je **32 % celé české populace**. Projektem dotčených MTB infrastrukturou jsou všechny zmíněné kraje, které mají podobně jako zbytek ČR velký potenciál rozvoje MTB projektů. Nejvyšší česká pohoří jsou právě na hranici s Polskou republikou. Hory jsou také hlavním místem budování MTB infrastruktury. V kombinaci s pohraniční oblastí pak tento faktor sehrává velmi důležitou roli i při tvorbě a budování příležitostí, a to jak v rozvoji cestovního ruchu, tak v korekci nezaměstnanosti, zároveň se jedná o projekt hrající nemalou měrou svoji roli při budování zdravého stylu obyvatelstva.

Dotčená pohoří na české straně: Jizerské hory, Krkonoše, Orlické hory, Kralický Sněžník, Rychlebské hory, Jeseníky, Moravskoslezské Beskydy a mnoho menších horstev. Velká plocha podlého **režimu ochrany přírody**, který je třeba respektovat při plánování investic.

Z hlediska MTB infrastruktury ve spojitosti s produktovou nabídkou v cestovním ruchu se v oblasti nachází **6 fungujících trailových center** a **7 bike parků** (specifikace viz kapitola 10), které v rámci marketingové komunikace propaguje jak Česká Mountainbiková Asociace, z.s., tak Česká centrála cestovního ruchu – Czechtourism.

V uvedeném výčtu areálů jsou i dva ze tří největších českých MTB projektů, kterými jsou **Singltrek pod Smrkem a Rychlebské stezky**, třetím z nich je Bike resort Valašsko ve Zlínském kraji, který není předmětem řešeného projektu. Z výše uvedeného vyplývá, že ze 24 ČeMBA či Czechtourismem doporučených projektů jich je 13 v krajích, které v našem projektu řešíme a jsou tedy z hlediska ČR velmi důležitými pro rozvoj cestovního ruchu.

Co se týká **potenciálu budoucího rozvoje**, jsou v projekční přípravě a v realizaci připraveny další Singletrailové lokality jako je Bike resort Peklák Česká Třebová a Singletracky Buková hora – Suchý vrch a další (podrobněji viz kapitola 10). Další jsou ve fázi záměru. Horský charakter příhraniční oblasti skýtá obrovský potenciál pro rozvoj oblíbení terénní cyklistiky. V oblasti Kladska, zhruba na území působnosti Euroregionu Glacensis, budou MTB areály marketingově v síti propagovány pod jednotnou silnou značkou **Singletrack Glacensis**. Rozvoj terénní cykloturistiky patří mezi **priority cestovního ruchu dotčených krajů**.

1.2. Charakteristika oblasti v Polsku

Region Polska, o kterém je tato studie, zahrnuje okresy sousedící nebo nacházející se v blízkosti České republiky, včetně jižní části **Dolnoslezského a Slezského vojvodství**, a také celého **Opolského vojvodství**. Pokud jde o charakter terénu a krajiny, je tato oblast velice rozmanitá. Její největší část tvoří pohoří Sudety společně s částí Beskyd a nížinou nacházející se v severní části Opolského vojvodství. V souvislosti s výše uvedeným se téměř celá popisovaná oblast vyznačuje různorodým terénem s největším pohořím na jihu a nejvíce plochou částí na severu. Rozdíly v povrchovém tvaru terénu samy o sobě mají velký vliv na rozmanitost krajiny v tomto regionu, k čemuž navíc přispívá zcela odlišný charakter každého pohoří a podhůří Sudet. Některá z nich mají mírné svahy, některá naopak svahy strmé. Určité části se zdají nepřístupné, jiné zase velmi dobře přístupné. V některých částech můžeme narazit na velké množství kamenů, v jiných převažují lesy a louky, někde najdeme divokou a drsnou přírodu, jinde malebnou krajinu. Proto v tomto regionu každý nadšenec a milovník dvou kol si přijde na své – začátečník i pokročilý, ten kdo je horší i ten, kdo je ve skvělé kondici. **Krajina je rozhodně vhodná pro MTB.**

Můžeme zde najít **přírodní bohatství regionu**, což znamená, že **většina tohoto území je chráněna**, a měli bychom to vzít v úvahu během plánování cyklistických investic. Přísně chráněné oblasti se vyskytují v národních parcích (Krkonošský národní park, Národní park Stolové Hory) a v rezervacích. Zde je dostupnost cyklistických tras omezena na příslušně označené stezky. Rozloha těchto oblastí je však ve srovnání s celým regionem nepatrná, takže nijak významně neovlivňuje jeho atraktivitu z hlediska cykloturistiky. Největší část regionu naopak tvoří oblasti Natura 2000, kde musí být každá investice konzultována z hlediska vlivu na životní prostředí s regionálním ředitelstvím pro ochranu životního prostředí. Nicméně většina cyklistických projektů bývá schválena vzhledem k jejich **zanedbatelnému dopadu na životní prostředí**.

Další výhodou cyklistických investic na polské straně hranice je fakt, že **většina lesů patří státu**, což značně usnadňuje vyřizování formalit při stavbě tras.

Zájem o MTB turistiku v regionu se zvyšuje společně s nárůstem investic do cyklistické infrastruktury. Na trasách můžeme vidět více cyklistů – nejen místních, ale také turistů z jiných regionů Polska nebo ze zahraničí. Někteří z nich si vybírají polsko-české pohraničí, protože chtějí poznávat nové trasy, jiní jsou v cyklistice začátečníci a využívají místní půjčovny a také lokální kurzy techniky jízdy. To je pro místní podnikatele a sousedící obce skvělým důkazem toho, že stojí za to investovat do cyklistické infrastruktury, protože **pohání místní ekonomiku**. Proto **roste zájem o MTB** nejen ze strany cyklistů, ale také obcí, lesní zprávy a ostatních investorů a podnikatelů.

Úroveň infrastruktury MTB se v různých částech regionu liší a závisí na tom, z čeho se daná oblast živí. Trasy značených jako cyklistické je všude plno, nicméně ve většině případů jde o asfaltové nebo šterkové cesty nebo úzké turistické stezky, které nebyly vymezené pro jízdu MTB. Síť tras se zahušťuje v oblastech živících se turistikou, ale trasy určené pro horskou cyklistiku existují pouze v oblastech zaměřených na cykloturistiku (mimo jiné Świeradów-Zdrój, Głuchołazy, Srebrna Góra). Nicméně v nejbližší době (na přelomu let 2018/2019) by mělo být ukončeno **několik velkých projektů pro síť cyklistických tras** (Karkonosze, Kaczawskie, Szklarska Poręba, Kotlina Kłodzka), takže počet těchto oblastí by se měl zvětšit. V celém regionu je také mnoho turistických stezek a úzkých cest, které cyklisté sice využívají, ale nejsou označovány jako cyklotrasy. Infrastruktura, doprovázející trasy, není ve většině regionu dostačující. V oblastech, které se živí z průmyslu a zemědělství, skoro vůbec neexistuje, jelikož cyklistické trasy jsou určeny obyvatelům, nikoli turistům. V turistických destinacích je situace mnohem lepší, jelikož nabízejí možnost ubytování, stravování a využívání základních půjčoven. Avšak **pouze oblasti zaměřené na cykloturistiku** (uvedené výše) **nabízejí základní cyklistický servis a jiné služby** týkající se cykloturistiky (průvodce, instruktor MTB). Obchody a kompletní servis se nacházejí pouze ve větších městech obvykle vzdálených od hor a většiny tras MTB. Je však třeba zdůraznit, že v rámci již zmíněných projektů sítě cyklistických tras se **plánuje** vybudování cyklistické infrastruktury, což znamená, že se situace v nejbližší době může zlepšit.

2. Vymezení základních pojmů a terminologie MTB turistiky

Trasy

Základní vymezení tras pro horská kola	
singletrack = singletrail	jednosměrná terénní stezka šířkově navržená, vybudovaná, vyznačena pro jedno kolo. Vede většinou po vrstevnici nebo ji kopíruje, bývá vedena i jako stoupací nebo klesající trasa, tvoří většinou okruh nebo je zapojena do okruhů
MTB trasa	vyznačená trasa, určená pro užití cyklistům na horských kolech. Bývá vedena po lesních a polních komunikacích, ať zpevněných či nezpevněných, v mnoha případech vede po terénních stezkách. Má svůj start a cíl (nebývá okruhem), nebývá většinou spojena jen s požítkem z jízdy, ale je využívána k jízdě i za návštěvou jiných turistických cílů
Trail	označení pro užší stezku v přírodě, a to jak pro kola, pěší i koně
gravity trail	trail, který je veden převážně ve sklonu, bez nutnosti šlapání. Lze tak definovat sjezdové MTB trati, je také jednosměrná trať, v určitých případech nemusí být navržena šířkově jen pro jedno kolo
terénní stezka	stezka vedena mimo zpevněné komunikace, lesní a polní cesty

MTB trasy dle regionálního rozsahu	
dálková MTB trasa	trasa pro horská kola procházející více oblastmi, délkou a obtížností je navržena tak, že je ji možno absolvovat jako vícedenní, v rámci cestovního ruchu může fungovat jako samostatný produkt
regionální MTB trasa	trasa pro horská kola zasahující regionální oblast
lokální MTB trasa	trasa přímo v jednom místě, je vázána produktově na lokalitu
Speciální tratě	
Downhill	součást (podmnožina) gravity trailů, většinou přímá linie trailu kolmo na vrstevnici, zřizovaná většinou v návaznosti na lanové tratě lyžařských sjezdových areálů, s množstvím překážek, prvků apod.. Uživatelsky určeno pro celoodpružená kola s vysokými zdvihy odpružení, uživatel používá nadstandardní prvky bezpečnosti: integrální přilbu, ochranu páteře, kloubů apod.
free ride	tratě vedeny ve volném terénu, s volnými kameny, prudšími sjezdy, odkloněnými zatáčkami atd.. Tyto tratě jsou vesměs vyznačené přírodní trailly bez úprav a jsou technicky náročné pro uživatele. Často vázané na lanové tratě lyžařských sjezdových areálů
Pumptrack	budovaný, většinou uzavřený okruh kratší délky v řádek max. několika stovek metrů plný pravidelných vln, lavic a klopených zatáček, který je možné absolvovat bez šlapání. Slouží jako základní výukový prvek k získání dovedností MTB cyklisty
cvičný trail	na krátkém úseku v malém prostoru jsou koncentrovány prvky trailů pro získání dílčích dovedností – prvky na cvičení stability a rovnováhy, terénní nerovnosti, kamenité prvky, lavice, houpačky atd.

Areály

Bližší definice je uvedena v kapitole 2 (produkty)

- bike resorty
- singletrailové oblasti – Singletrail centra
- trailové lokality
- bikeparky



Horská a specializovaná kola

- MTB
- XC bike
- Trail bike
- Enduro bike
- MTB elektrokolo
- Gravel bike
- Cyklokros bike
- Road bike



Body zájmu

- informační centrum
- servisní centrum
- servisní stanice samoobslužná
- myčka kol
- občerstvení
- stojany na kola
- orientační mapa
- posezení/zastřešené posezení
- útulna
- úschovna kol
- napájecí stanice na elektrokola
- informační záchranný bod na trase
- první pomoc.



Destinace pro MTB cykloturistiku lze rozdělit na:

- bike resorty
- singletrailové oblasti – singletrail centra
- trailové lokality
- bikeparky
- dálkové MTB trasy.



Bike resorty

Ucelené oblasti zaměřené na všechny formy cyklistiky. Nacházejí se ve většině v horském prostředí. Disponují komplexní nabídkou jak infrastruktury, tak doprovodných služeb. Bike resorty obsahují alespoň v minimální míře 20 km singletrailů, bike park, značené MTB trasy po stávajících lesních cestách, horských pěšinách apod., trasy pro silniční kola, separované cykloturistické zpevněné cyklostezky. Zároveň je zde nabídka služeb pro cykloturisty, jako je servisní zázemí, ubytovací a stravovací služby, cyklobusy, cyklovlaky apod. Ve všech zmíněných typech MTB oblastí mohou fungovat instruktorské či průvodcovské služby.

Singletrailové oblasti – singletrail centra

Rozsáhlá oblast většinou horského charakteru, která nabízí více než 20 kilometrů uměle vybudovaných nebo vyznačených stezek, ve většině případů jednosměrných s kombinací přejezdů mezi jednotlivými singletraily po zpevněných i nezpevněných komunikacích. V oblasti se nachází potřebné zázemí pro MTB cyklisty (servis, ubytování aj.), je zde ježdění alespoň na dva a více dní. Jsou zaměřeny pouze na segment horské cyklistiky. Při dobudování další cyklistické infrastruktury (klasických asfaltových regionálních cyklostezek, vytyčení tras pro silniční cyklistiku a využití jak stávajících tak nově vyznačených MTB tras se mohou dostat do kategorie bike resort, ovšem jen v případě, že jejich tvůrci mají vizi jít touto cestou. Singletrailové oblasti jsou cykloturistickými produkty životaschopnými sami o sobě a jejich filozofie je postavena především na ježdění cyklistů na singletrailech.

Trailové oblasti

Menší oblasti – i jednotlivé místní singletraily, například příměstské areály, ježdění do 20 kilometrů. Je zde ježdění na jeden den, neexistuje ve většině případů zázemí ve formě servisního centra, ubytování. Mohou se překloupat při dlouhodobé rozvojové vizi do singletrailových oblastí.

Bike parky

Specifická infrastruktura cykloturistické klientely. Bike parky jsou tvořeny tzv. gravity tratěmi různých obtížností, většinou jsou vázány na lanové tratě lyžařských sjezdových areálů. Gravity tratě jsou ve většině případů v bike parcích uměle vybudované tratě (down hill) vedené z kopce dolů, bez nutnosti šlapat. Zároveň jsou určeny především pro kategorie bikerů, kteří používají celoodpružená kola s vyššími zdvihy odpružení. Tito uživatelé vyhledávají bike parky a jsou schopni v nich strávit i více než dva dny ježdění.

Dálkové MTB trasy

Trasy pro horská kola (linie, nikoliv okruh), procházející více oblastmi. Délkou a obtížností jsou navrženy tak, že je možno je absolvovat jako vícedenní. Mohou na ně být napojeny regionální MTB trasy.

3. Technické řešení MTB infrastruktury

3.1. Hlavní zásady budování singletracků

V kapitole 2. je uvedena definice singletracku: „jednosměrná terénní stezka, šířkově navržená, vybudovaná, vyznačena pro jedno kolo.“ Tato kapitola pojednává o **vybudování singletracku**.

Singletrack řadíme mezi tzv. rekreační cesty. To jsou **cesty přírodě blízké, trvale udržitelné, poskytující zážitek**, v tomto případě zážitek z pestré a zábavné jízdy na horském kole. Singletracky jsou úzké přírodní stezky projektované a budované dle speciální a léty prověřené metodiky, díky které se singletrack stává uceleným produktem pro rekreaci v přírodě.

Singletrack se vlní mezi stromy, nikdy nevede dlouho rovně, příliš z kopce ani do kopce. Respektuje lesní prostředí a dělá vše pro to, aby si široká škála návštěvníků užila jízdu v přírodě. To, co singletrack odlišuje od ostatních chodníků a pěšinek, je přesný a zkušenostmi ověřený způsob jeho budování, který navazuje na umění našich předků. Singletrack je nově přizpůsoben a zdokonalen pro využití cyklisty.

Singletracky nejsou široké cesty lesní dopravní sítě, historické stezky a chodníky, pěšiny vyšlapané lidmi či zvěří nebo amatérsky postavené freeride tratě. Ačkoli singletrack často vypadá jako právě zmiňované stezky a chodníky, což je také esteticky jeho cílem, odlišuje se právě speciální metodikou, která umožňuje efektivní a udržitelnou správu sítě lesních stezek, managementu návštěvnosti stezek a která se maximálně zaměřuje na příjemné uživatelské zážitky.

Technická doporučení nejsou v České republice zpracována do závazné České státní normy či do jiných dokumentů na národním podtextu. Při realizaci se vychází z metodiky IMBA a převzaté a z metodiky IMBA zpracovaných doporučení ČEMBA z.s. .

Z technických doporučení jak stavět singletrack je nezbytné zmínit především základní zásady při budování a plánování těchto „zážitkových cest“. Tím je dodržování těchto doporučení:

- vedení trailu po vrstevnici, nikoli po spádnici
- zásada poloviny (stopa cesty by neměla mít větší podélný sklon, než je polovina sklonu svahu/spádnice, kterou cesta traverzuje)
- zásada 10 % - udržitelnost, celkový podélný sklon cesty by měl být 10 nebo méně %
- příčný sklon – 5%

Další konkrétní technické řešení a návrhy zatáček, koridorů jsou popsány v metodikách IMBA, ČEMBA a POMBA a dle prostředí ve kterém chceme budovat singletracky. Musíme různá místa řešit dle místních specifik, avšak za dodržování pravidel uvedených v těchto metodikách.

3.2. Vybavení a zázemí pro MTB turistiku

Bike resorty by měly být vybaveny poměrně **komplexním zázemím – hlavním nástupním místem**:

- dostatečně kapacitní parkoviště (stačí štěrková plocha) o kapacitě 50 až 100 stání, s příjezdovou cestou sjížděnou pro běžná osobní auta
- sociální zařízení (minimálně toalety, ideálně i sprchy a šatny)
- myčka kol
- občerstvení (minimálně bufet, vhodná teplá kuchyně)
- venkovní posezení, kolostav
- mapová informační tabule (s cykloturistickou mapou a orientační mapou singltreků a MTB tras)
- informační centrum (často součástí bufetu) s distribucí propagačních materiálů bike resortu (minimálně orientační plánek tras) a propagačních materiálů destinace
- ubytování v místě nebo dostupné (cca do 10 km autem), ideálně turistické i ubytování pro náročnější (hotel, penzion, apartmány)
- profesionálně vybavená dílna jako samoobsluha případně se servisní obsluhou jako službou
- půjčovna kol a vybavení, případně i prodejna
- úschovna kol a vybavení
- atraktivity pro rodiny a doprovod bikerů: dětské hřiště, posilovací stroje pod širým nebem, prolézačky, malá horolezecká stěna nebo kámen, procházková trasa atd.

Menší areály a vedlejší nástupní místa by měly mít vždy

- vyhrazené místo pro parkování
- informační místo (mapa se zákresem tras a informace ohledně dostupných služeb)
- posezení.

Dálkové MTB trasy by měly být doprovázeny obdobnou doplňkovou infrastrukturou jako dálkové cyklotrasy.

4. Obtížnosti a značení MTB infrastruktury

4.1. Český systém

Stanovením **kritérií obtížnosti** terénních stezek se zabývají organizace IMBA, ČeMBA a PoMBA. V ČR byla obtížnost navržena do tří skupin obdobně jako u tratí pro sjezdové lyžování. K jejich rozlišení se využívají **kritéria**:

- sklonu tratí (převýšení celkové i dílčí)
- délka tratí
- technická náročnost pro jízdu a schopnosti uživatele
- nikoliv stavebně-technická náročnost tratí při jejich stavební realizaci.

Vlastní klasifikaci singletracků připravuje ve spolupráci s Czechtourismem ČeMBA.

Tři úrovně obtížnosti tratí:

Modré tratě: tratě s mírným sklonem uvažovaným do 4% převýšení v její celkové délce, u dílčího sklonu pak tento může být větší, ovšem jen v případě, že tento je bezpečný s dostatečně dlouhou brzdou drahou a ve většině případů je tento dílčí sklon vykompenzován protisvahem. Zároveň na trati nejsou skoky a jiné náročné prvky, které nejsou při menší technické zdatnosti uživatele jetelné a tudíž pro něj nebezpečné. Skoky a jiné prvky na trati mohou být, ovšem pouze takové, které mají minimální výšku odrazových hran nad podélnou linií trailu, tedy max. do 20 cm svislých hran s dostatečně dlouhou a širokou dopadovou plochou. Je vhodné, aby byla provedena souběžná linie trailu, která terénní prvky umožní objet.

Červené tratě: tratě se sklonem celkového převýšení od 5-ti do 10-ti procent v jejich celkové délce. Dílčí sklon může být i vyšší, měl by být však dobře technicky vyřešen, aby bylo jeho sjetí bezpečné. Pojem bezpečné je potřeba v tomto případě vnímat tak, že uživatel červených tratí již zvládá velmi dobře náročnou jízdu v terénu a je dostatečně technicky vybaven pro jízdu v těžším terénu. Umí tedy dobře reagovat na technické prvky na trati. Ty mohou být v případě červeného trailu již vyšších odrazových hran – 20 a více cm na linií trailu, mohou zde být podélné balanční lavice atd..

Černé tratě: tratě se sklonem nad 10% podélného profilu. Tyto tratě jsou především v bike parcích, ale mohou se objevit i v jiných lokalitách. Zároveň jejich stavebně technické provedení bývá pro uživatele technicky náročné na sjetí, což v kombinaci s rychlejší jízdou činí tyto traily nebezpečné pro začátečníky a mírně pokročilé. Na tratích se mohou vyskytovat i volné kameny, skoky s dopady na protější hranu dopadu, ve většině případů neobsahují objízdnu možnost.

Doporučuje se v případě, že např. na modré trati je úsek, který odpovídá červené a vyšší obtížnosti, na tuto skutečnost vždy na začátku tratě upozornit, případně kvůli tomuto obtížnost překvalifikovat na trať s o jeden stupeň těžší obtížnosti.

Obtížnost není daná jen sklonem trati a její technickou obtížností. Velkou roli hraje i délka tratí. I modrý zdánlivě lehký trail se může při velké délce stát náročným. Významnou roli hraje sezónní vliv počasí (vlkost a náledí). Obtížnost je navrhována pro hlavní letní sezónu.

Značení MTB tras není sjednoceno v celé EU. Mnohé trailové lokality jsou budovány regionálními subjekty nebo turistickými destinacemi, bike parky soukromými subjekty. Ve značení se tak objevuje **místní nebo privátní marketingová značka (logo)**.

Sjednocení je pouze v obtížnostech tratí formou barev (modrá, červená, černá), není však sjednocena forma značení, úroveň hodnocení obtížnosti, mnohdy ani barvy.

Shoda by mohla být v **označování výstražného značení** na obtížné technické úseky, místa s prudkým sklonem a místa jiných nebezpečí (uzavírky, pády stromů, myslivecké akce atd.).

U **liniových MTB tras** lze využít systémového terénního cykloturistického značení KČT:



Po liniových MTB trasách se může jet a jezdit i **podle GPS** a ani v zahraničí nejsou mnohdy úplně značeny v průběhu trasy. Využití GPS má stoupající trend.

4.2. Polský systém

Aby značení tras MTB řádně fungovalo, musí splňovat následující cíle:

- **Usnadňovat navigaci uživatelům a pohotovostním službám.**

Uživatelé trasy musí mít značený přístup k trasám (k výchozím bodům). Trasy musí být značeny tak, aby je uživatelé mohli jednoduše rozlišit, identifikovat rozcestí a určit směr jízdy na trase. Pohotovostní služby musí být schopny určit, kde přesně na trase došlo k nehodě a jak lze na místo dorazit v nejkratší možné době.

- **Umožňuje uživateli vybrat trasu podle stupně obtížnosti.**

Každá trasa by měla mít určené, v jaké kondici musí uživatel být a jaký je stupeň technické obtížnosti trasy, díky čemuž si uživatel může vybrat nejvhodnější trasu pro sebe dle jeho dovednosti a kondice.

- **Umožňuje uživateli výběr trasy podle jeho priorit.**

Na začátku každé trasy by uživatel měl najít informace o tom, jaké typy technických úseků se na ní mohou objevit (např. strmé úseky, úseky s nutností sjezdu z prahu/úseku, sekce, kde bude třeba přeskočit danou část) a také informace o expozičním typu svahu (důležitá pro osoby s agorafobií)

- **Informovat uživatele o situacích vyžadujících speciální přípravu.**

Na začátku trasy by mělo být upozornění, pokud se jedná o oblast vyžadující od uživatele zvláštní přípravu na cestu. Jde na příklad o nedostatek pitné vody na trase (musíte ji mít s sebou), nedostatek míst k zásobování na trase (města, vesnice, servisní místa - musíte si s sebou na cestu vzít vše, co potřebujete) a nedostatek pokrytí GSM (v případě nutnosti se nemůžete spoléhat na telefony).

- **Varovat uživatele před nebezpečnými místy.**

Místa na trase, která vyžadují zvýšenou pozornost, by měla být označena vykřičníkem (vykřičník samotný bez jakýchkoli dalších značek, které by snížily čitelnost označení). Toto označení by mělo být používáno rozumně, pouze ve zvláštních situacích (např. přejezdy přes silnice, změna obtížnosti trasy) a nikoliv na všech technických úsecích. Typy úseků na trase jsou vždy označeny na začátku trasy, a tam se uživatel rozhodne, zda trasa odpovídá jeho dovednostem a preferencím. Označení vykřičníkem každého místa jako je kámen, pokles, mezera nebo prudký svah, by snížilo celkovou ostražitost uživatelů na trase - uživatelé by se zaměřili pouze na vykřičníky, což by zvýšilo riziko nehody na místech bez nich.

- **Vysvětlit uživatelům tras a ostatním návštěvníkům lesa pravidla používání tras.**

Na cyklotrasách je třeba dodržovat několik pravidel o nichž cyklisté a ostatní uživatelé lesa musí být informováni na začátku i v průběhu trasy. K těmto pravidlům patří mimo jiné: pro koho jsou trasy přístupné (zda pouze pro cyklisty, nebo je mohou využít i chodci a běžci), jakým způsobem mohou předjet/ minout ostatní cyklisty/uživatelé, na kterou stranu se mohou pohybovat (trasa jednosměrná nebo obousměrná), kdy mohou trasu využít (po celý rok nebo např. pouze od jara do podzimu). Kromě toho by značení mělo jasně informovat o tom, zda se jedná o cyklistickou trasu a o všech případných objížďkách (uzavření úseku např. v důsledku silného větru.)

Aby byla určitá síť tras MTB správně označena, musí se vzít v úvahu tři úrovně označení. Každá z nich má jinou funkci a zahrnuje údaje v jiném rozsahu.

- **Značky pro přístup na trasy** - dopravní značky na veřejných komunikacích, které označují cestu k výchozím bodům tras z okolních vesnic a měst;
- **Značky** v počátečním bodě / na začátku trasy - informační tabule s mapou trasy, pravidla pro používání tras a další důležité informace, které pomáhají při plánování cesty;
- **Označení na trase** - informační tabulky na sloupech; na začátku trasy umožňují určit, o kterou trasu se jedná a co od ní uživatel může očekávat, na křižovatkách ukazují směry jednotlivých tras, v průběhu každé trasy informují o jejím směru a nebezpečných místech (křižovatky s cestami, změny obtížnosti trasy); na všech informačních tabulích je číslo pro záchranné služby a označení přesné lokalizace cíle pro usnadnění případné záchranné akce.

Provedení takového značení vyžaduje od správce tras správnou přípravu a finanční prostředky. V opačném případě mohou být značky pro uživatele nečitelné, nepochopitelné, což může vést k nebezpečným situacím, konfliktům s ostatními uživateli lesa nebo obecnému odporu vůči využívání této infrastruktury. Proto je nejlepší provést všechny následující kroky:

- zadat hodnocení úrovně obtížnosti a kondičních požadavků trasy certifikovaným stavitelům tras MTB,
- přenechat navrhování systému označení profesionální grafické firmě,
- zajistit, aby byl systém označení standardizován v největším možném rozsahu (stejným způsobem definoval úroveň technické obtížnosti a kondiční požadavky),
- zajistit zhodnocení množství a druhů značek, které budou potřebné na daných trasách,
- zajistit výrobu značek z takových materiálů, které jsou dostatečně odolné vůči atmosférickým podmínkám převažujícím v daném místě,
- zajistit montáž značek ve správných místech,
- po namontování značek kontrolovat jejich stav, aby je bylo možné co nejdříve nahradit v případě poškození nebo krádeže.

Z výše uvedených kroků nejdéle trvá návrh systému značení. Chcete-li šetřit čas a finanční prostředky, můžete využít otevřený systém značení trasy MTB, který připravila společnost POMBA. Výběr tohoto řešení pomůže tvořit jednotný systém značení tras MTB v Polsku, který vždy stejně definuje úroveň technické obtížnosti a kondiční požadavky tras, což zvyšuje bezpečnost cyklistů. Více informací o otevřeném systému označování tras MTB společnosti POMBA naleznete na adrese www.pomba.pl.

5. Postavení MTB infrastruktury v právním systému

5.1. Český system:

V České republice není přesně definováno právní postavení MTB infrastruktury. A to ani v žádném právním předpisu či nařízení. Oficiální ukotvení se dostává pouze prostřednictvím České centrály cestovního ruchu a Ministerstva pro místní rozvoj ČR. Tyto orgány oficiálně uznávají a historicky uznali infrastrukturu MTB jako jeden z hlavních produktů cestovního ruchu v České republice. Zároveň uvedené ministerstvo a dotační orgány jak na národní úrovni, tak financované projekty z EU umožňují podporu budování infrastruktury v podobě singletrailů, bikeparků a doprovodných služeb. V současné době je prostřednictvím ČEMBA z.s. se zákonodárci jednáno o dílčích problémech při budování trailů a trailcenter z hlediska definicí vynětí z půdních fondů /lesní a zemědělský půdní fond/, kdy je nezbytné toto vynětí a kde je hranice mezi nutností vynětí a nebo kdy opravdu není potřeba.

V současnosti není ani definice či metodika ke Stavebnímu zákonu 2018 - aktuální úplné znění (zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řízení) se o jakékoliv aktivitě hovoří jako o „stavbě“, což je v tomto případě jen nadstřešující pojem zahrnující např. terénní úpravy, což je většinou příslušných stavebních úřadů definice stavby singletrailů. Které lze také charakterizovat jako tzv. „liniové stavby infrastruktury volného času a cestovního ruchu“. Klasifikace pak podle stavebního zákona určuje povinnosti, kdy je potřeba již vyřizovat územní rozhodnutí nebo stavební povolení.

Avšak i v těchto určeních jaký druh povolení je nezbytný, se jednotlivé stavební úřady rozcházejí. V nerozhodných případech nebo při jednotlivých posuzováních, kdy stavební úřad neumí rozhodnout nebo je jeho rozhodnutí zcela proti definici singletrailu sehrává svou roli svým poradenstvím ČEMBA z.s..

Poměrně velkým problémem se od roku 2017 stává požadavek orgánů státní správy na provedení vynětí z Lesního půdního fondu a Zemědělského půdního fondu. Zde ČEMBA z.s. zastává stanovisko, že individuální trail ve větším i menším území zcela jistě neohrožuje hospodářskou funkci lesa a nemělo by tedy podléhat zpoplatněnému vynětí z půdních fondů. I zde to však státní správa posuzuje různě. Pokud není jiná cesta a předmětný orgán státní správy na vynětí trvá, doporučuje se jít cestou dočasného vynětí. Singletrail lze totiž lehce odstranit a velmi jednoduše splyne s přírodou. Traily s menší hustotou sítě neohrožují hospodářskou funkci lesa, což je patrné z fungujících projektů MTB v ČR. U hustší sítě je toto na individuálním posouzení. Pokud např. traily vedou na malé ploše v těsné blízkosti nebo

i samostatný trail se velmi klikatí v liniích pod sebou, může být funkce ploch nějakým způsobem dotčena. V těchto případech je tedy doporučeno od začátku řešení trailových lokalit toto vydefinovat, aby investor případné vynětí zahrnul do rozpočtu realizace. Nastavit v jakém případě je hustota trailů již omezující funkce pozemků taková, aby k vynětí došlo, není v ČR stanovena.

Jsou však i jasně definované případy, kdy musí dojít k procesu zahájení různých forem stavebních řízení. Jedná se o případy, kdy například budujeme v rámci stavby, např. mostní objekty (rozuměj lávky atd.). Jsou to případy, kdy jsou potřeba statická řešení a specifické- oborové stavební dokumentace.

Z hlediska právního ukotvení jsme v ČR tedy dotčeni těmito zákonnými normami, které musí investor mít vyřešeny:

1. Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řízení v platném znění
2. Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů
3. Zákon č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny
4. Zákon č. 254/2001 Sb. o vodách a změně některých zákonů
5. Zákon č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu
6. Zákon č.13/1997Sb. O pozemních komunikacích

Právní poradenství je v nezbytných úpravách specifických pro MTB uvedeno na oficiálních stránkách České Mountainbikové Asociace z.s. www.cemba.eu a dále v práci Zřízení a provoz terénních cyklostezek pro horská kola z pohledu práva (K.Huneš 2015)

Z uvedeného je tedy patrné, že ač se stavba singletrailů jeví jako jednoduchá a nekonfliktní, tak v reálném provádění se jedná o složitý proces zasahující do mnoha odborných sfér a je k nim potřeba také tak přistupovat.

5.2. Polský systém:

V polském právním systému neexistuje definice infrastruktury MTB, což na jedné straně znamená, že neexistují jasně definované postupy pro její formování, na druhé straně, že právo nezakazuje tvořit investice tohoto typu.

Za prvé, cyklista se může pohybovat zcela volně ve většině polských lesů. V zákoně o lesích není zmínka o cyklistech, a proto se s nimi zachází jako s každým nemotorizovaným uživatelem lesa (chodec), takže se mohou pohybovat po celém lese kromě chráněných oblastí, tj. národních parků a rezervací (Sbírka zákonů 1991, č. 101/ 444 Zákon ze dne 28. září 1991r. o lesích, kapitola č.5 Zásady přístupu k lesům).

Zákon o ochraně životního prostředí umožňuje jízdu na kole v chráněných oblastech pouze po speciálně označených cestách. V případě národních parků jsou tyto cesty určeny ředitelem daného parku a v případě přírodních rezervací ředitelem regionálního ředitelství pro ochranu životního prostředí (Sbírka zákonů 2004 č. 92/880 Zákon ze dne 16. dubna 2004 r. o ochraně životního prostředí, článek 12.)

V polském právu není rovněž vymezena definice úzkých singltrekových stezek, což znamená, že zde neexistují žádné stavební předpisy týkající se infrastruktury tohoto typu. Proto, pokud chce investor vysoce kvalitní produkt, musí od projektantů požadovat zkušenosti v podobných investicích a také doložení certifikátu, který potvrdí jejich schopnost projektování singltrekových stezek. Stejně tak později během realizace projektu stavební firmou zkušenosti s výstavbou těchto typů tras jsou velmi důležité. Kromě toho musí být v průběhu stavby dodržovány všechny konstrukční a koncepční předpoklady, jelikož i malé odchylky mohou dramaticky snížit kvalitu trasy. Proto se doporučuje, aby se projektanti aktivně podíleli na stavbě tras a dohlíželi na celý průběh.

Trasy MTB v Polsku nejčastěji vznikají v oblastech, které patří státu – státní lesy nebo samospráva. Nedoporučuje se stavbu na soukromých pozemcích z důvodu prodloužení procesu výstavby trasy (soukromé pozemky jsou obvykle malé, což vyžaduje souhlas velkého počtu lidí) a vysokých nákladů (náklady na poskytování veřejných prostorů jsou obvykle menší, protože na projektu se většinou podílejí některé veřejné instituce - státní lesy nebo místní samospráva).

Kromě toho polské státní lesy upřednostňují investice MTB, protože jejich posláním je ochrana přírody, zpřístupnění lesů veřejnosti a rozvoj lesního hospodářství. Souhlas s vytvořením singltrekových tras jim tedy umožňuje plnit tuto misi – láká cyklisty do lesů na trasy, které mají minimální vliv na životní prostředí a nijak významně nezasahují do procesu těžby dřeva z lesa.

Pokud chcete získat povolení k poskytnutí prostoru pro výstavbu tras MTB v rámci státních lesů, musíte o tom informovat správce daného lesa. Ten se souhlasem krajského ředitele státních lesů může navíc pronajmout pás půdy potřebný pro výstavbu například cyklostezky typu singltreku, za předpokladu, že předem stanovené cíle a úkoly lesního hospodářství budou zachovány (v souladu s článkem 39 lesního zákona). To umožňuje externím investorům vybudovat cyklistické trasy v oblastech řízených lesní správou. Za šířku pronajaté půdy, která nevyžaduje vyloučení pozemku z lesní výroby, se považuje šířka 2 m.

Stavět trasy MTB v chráněných oblastech není nemožné, ale vyžaduje to další povolení. Trasy nemohou vést v přísně chráněných oblastech a nesmí mít významný dopad na životní prostředí. V oblastech Natura 2000 je k tomu potřeba mít posudek z regionálního ředitelství pro ochranu životního prostředí a v případě národních parků od ředitele daného parku. Ve všech chráněných oblastech se stavba provádí pod dohledem přírodovědců, obvykle odborníků ornitologů a botaniků. Navíc, aby trasa byla vystavěna v rámci národního parku, jeho ředitel musí získat souhlas ministerstva ochrany životního prostředí na výjimky ze zákazů platících v národním parku. Stalo se tak například v případě Krkonošského národního parku, díky čemuž bylo možné zde vytvořit singltrekovou trasu a zpřístupnit část již existujících lesních cest cyklistům.

Abychom to shrnuli, polský právní systém nijak nereguluje tvorbu cyklistické infrastruktury MTB, ale jelikož nezakazuje její vytvoření, podporuje tím vlastně její rozvoj. Výstavba tras v chráněných oblastech je možná, vyžaduje pouze získání více povolení a dodržování pravidel platných v těchto oblastech.

Příklad průběhu projektu singltrekových cyklistických stezek

Na většině míst, kde vznikly nebo vznikají trasy tohoto typu, proces tvoření tras vypadá následovně:

Vytvoření konceptu trasy – včetně analýzy dostupného prostoru a přípravy návrhu trasy (koridor široký 50 metrů), který umožňuje odhadnout délku trasy v kilometrech a investiční náklady.

Příprava projektové informační karty (Karty Informacji Przedsięwzięcia KIP) – dokument popisující investice a její dopad na životní prostředí ve fázi výstavby a užívání. Obsahuje popis typu a rozsahu projektu, obsazené plochy, předběžnou analýzu vegetace nacházející se v oblasti, kde se má investice uskutečnit, očekávaného množství použitých surovin, vody, palivových a energetických materiálů, popis plánovaných řešení na ochranu životního prostředí a analýzu citlivých oblastí životního prostředí. Tato studie pak putuje k řediteli regionálního ředitelství ochrany životního prostředí, aby se seznámil s myšlenkou projektu a vyjádřil svůj názor na dopad projektu na životní prostředí.

Schválení projektu regionálním ředitelstvím ochrany životního prostředí - na základě provedené koncepce a projektové informační karty regionální ředitelství ochrany životního prostředí hodnotí, zda daná investice nemá významný dopad na životní prostředí nebo zda nemá potenciální vliv na životní prostředí. Získání hodnocení regionálního ředitelství, může velmi urychlit a zjednodušit celý proces rozhodování v okresní samosprávě (oznámení o pracích). Během výstavby tras je však třeba počítat s nutnou přítomností odborníků na přírodu, kteří na stavbu budou dohlížet.

Příprava podrobného návrhu výstavby tras - v této fázi se určuje přesný průběh tras a provádí se dokumentace nezbytná pro správnou realizaci projektu.

Oznámení stavebních prací – většina projektů singltrekových tras byla realizována ve zjednodušeném procesu – oznámení stavebních prací. Toto rozhodnutí vydává okresní samospráva na základě předložených projektů a názoru regionálního ředitelství ochrany životního prostředí.

Získání finančních prostředků na realizaci investic – většina investic vznikla díky externímu financování (obvykle EU).

Stavba – obvykle probíhá pod dohledem investora a přírodovědců.

Nejčastější problémy objevující se během realizace projektu:

- Provádění výstavby tras v rozporu s koncepčními předpoklady a projektovou dokumentací včetně realizace, která se neshoduje s původním projektem (špatné provedení nebo nedodržování projektu), chybějící prvky, které byly uvedeny v projektu, špatný sklon.

- Krátké lhůty pro realizaci investic, což znamená, že dodavatelé snižují kvalitu provedení tras, aby stihli odevzdat stavbu v termínu.
- Provádění stavebních prací za použití nevhodné techniky, jiné než předpokládá projekt, včetně použití příliš širokých bagrů (což znamená vznik příliš širokých tras) a nepřítomnost otočných hlav v bagrech (což by umožnilo správné profilování půdy).

Právní odpovědnost během používání infrastruktury

Právní odpovědnost za bezpečnost uživatelů těchto tras nese správce oblasti, ve které jsou vybudovány. Pokud je plocha pod cestou pronajata investorovi, za bezpečnost je zodpovědný nájemce pozemku, nikoliv pronajímatel.

Dokonce ani ustanovení v podmínkách týkajících se používání tras na odpovědnost cyklisty nezbavuje správce povinnosti udržování příslušného technického stavu trasy. Měl by ho pravidelně kontrolovat, opravovat případné závady a v době trvání větších prací vyznačovat dočasné objížďky. Při kontrole by měl být sepsán protokol o stavu komunikace, který by usnadnil prokázání aktuálního stavu trasy v daný den během případného právního jednání.

6. Pořízení infrastruktury MTB

6.1. Technické a organizační řešení přípravy a realizace infrastruktury MTB

Investorem infrastruktury **singletrailových lokalit a bike resortů** se základním zázemím (parkoviště, případně i základní obslužný objekt s informačním centrem) jsou většinou **veřejnoprávní subjekty** (obce, svazky obcí, státní lesy). **Soukromé subjekty** bývají investorem a provozovatelem **bike parků**, které jsou vázané na lanové dráhy v lyžařských areálech, případně trailových lokalit (Rychlebské stezky).

Singletraily jsou velmi náročné na přípravu a realizaci. V přípravné fázi hraje významnou roli správné vytypování tras zkušeným projektantem, který je často pro ideální trasování omežován možnostmi získání vlastnických práv k pozemkům a podmínkami orgánů ochrany přírody a státní správy. Pro vlastní realizaci je velmi důležité kvalitní zadání stavebních prací (například přesně vymezení strojní techniky a nezbytných ručních prací, požadované reference, jasně postavený výkaz výměr) a kvalitní provedení prací podle projektové dokumentace pod dohledem autorského a velmi zkušeného trvale přítomného technického dozoru.

6.2. Náklady a financování

Cena za přípravné a projekční práce singletrailových lokalit závisí na časové náročnosti a množství projednání konečného projektu s vlastníky a dotčenými orgány státní správy a může činit okolo **5 až 10 %** ze stavebních nákladů. Přípravné projekční práce zahrnují:

- vyhledávací studie, včetně geodetických prací
- projektová dokumentace stavebních prací (jednostupňová na vlastní singletraily)
- projektová dokumentace pro územní řízení a pro stavební povolení (pro objekty charakteru staveb)
- inženýring (jednání s vlastníky, s orgány státní správy, zajištění příslušných rozhodnutí, povolení a souhlasů)

Stavební náklady na realizaci singletrailových lokalit záleží velmi na místních podmínkách, na náročnosti tratí a umístěných prvků. **Průměrná cena za vybudování 1 km singletrailu** se pohybuje okolo **10 000 až 40 000 €/km bez DPH**. Zásadně platí, čím dražší dílo, tím kvalitnější a trvalejší konstrukce a tím nižší budoucí provozní náklady a vyšší bezpečnost. Jedná se o čisté stavební náklady bez inženýrských prací, vynětí z lesního půdního fondu, pronájmů a bez geodetických prací. Dále cenu zásadně ovlivňuje množství doplnění zvláštních úseků jako jsou výzvy, či klopené zatáčky s konstrukcí, mostky, lávky, brody apod. Velkou roli hraje také sklonitost terénu, kde má být trail vybudován a velmi důležitý je i vliv geologie území a hydrogeologické prostředí. Tyto jsou dále dopočítávány dle pracnosti. Cena tak může místně činit až **120 €/m bez DPH**. Cena za zázemí a související služby (parkoviště, informační centrum apod.) je specifická a nelze ji paušalizovat.

Inženýrská činnost při realizaci (autorský dozor, technický dozor investora) se může pohybovat okolo **3 % ze stavebních nákladů** a nedoporučuje se je podceňovat. Naopak, kvalitní autorský a technický dozor garantuje kvalitní provedení a snižuje budoucí reklamace a problémy při provozu tras. Dalším nákladem jsou **poplatky** za dočasné

vynětí z lesního půdního fondu. **Ostatní náklady** na geodetické práce, případně pronájmy pozemků jsou velmi specifické a nelze je paušálně vyčíslit.

Co se týká **zdrojů financování**, v česko-polském příhraničí byly a jsou využívány **dotace EU** z Operačního programu přeshraniční spolupráce Česko – Polsko. Dalším zdrojem jsou **vlastní prostředky veřejné správy**, zejména obcí, případně krajů.

Náklady a financování bike parků je velice specifické podle konkrétní lokality a nelze je paušalizovat. Zdrojem financování jsou většinou zdroje soukromých investorů.

7. Provoz MTB infrastruktury

7.1. Technické a organizační řešení údržby a provozu

Provozovatelem infrastruktury singletrailových oblastí (vlastní tratě, parkoviště, značení, případně informační centrum a myčka kol..) je **veřejný subjekt nemusí vždy být** (obec, svazek obcí, obecně prospěšná společnost) ve spolupráci s místní bikerskou komunitou. Ta však ne vždy a ne všude existuje a je pouze doplňkovou záležitostí, na její zapojení nelze spoléhat. Navazující služby (ubytování, stravování a speciální servis – půjčovna a servis kol) provozují většinou soukromé subjekty. **Provozovatelem bike parků** se všemi službami (např. půjčovna sjezdových kol apod.) je většinou **soukromý subjekt** – provozovatel lyžařského areálu, na který je bike park vázán.

Provoz areálů se řídí **provozním řádem**, který jednoznačně vymezuje chování v oblasti. Zabývá se zejména pohybem na tratích na vlastní nebezpečí, vymezuje jednosměrnou jízdu, zásady předjíždění, princip vzájemné ohleduplnosti, provozní dobu areálu a sezonnost, uzavření tratí v době jejich údržby nebo práce v lese, možnosti dobrovolného příspěvku na údržbu tratí, vymezuje případně limity pro pohyb elektrokol apod.

Pravidelná provozní údržba singletrailových lokalit zahrnuje:

- pravidelně projíždět a kontrolovat jejich technický stav; dále mimořádné kontroly (na upozornění, po kalami-tách atd.)
- realizovat opatření pro stálou dobrou prostupnost tratí, jako sekat trávu a křoví zasahující do trasy, odklízet padlé větve a jiné překážky
- odklízet odpady
- spravovat drobné trhliny a následky agresivní jízdy v měkčím podkladu, následky drobných havárií jezdců, doplňovat štěrk, úpravu kotvících prvků a příp. údržbu bezpečnostních vstupních bran
- spravovat následky větších dešťů a v období po zimě
- revidovat objekty, u kterých to předepisuje kolaudační rozhodnutí a přejímací protokol od dodavatele
- udržovat aktuální a čitelné informační a bezpečnostní značení, případně poškozené obnovovat a doplňovat
- vytvoření oznamovacího systému pro uzavření, dočasně zakázání jakékoli trasy (aplikace, www, informace o bráně).

7.2. Monitoring

Na lokalitách budovaných bike resortů je nezbytné 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. Pro monitoring počtu návštěvníků lze využít automatické elektronické sčítače při vjezdu na tratě, které je ideální pořídit jako součást investice do singletracků. Centrálně pak na vyžádání bývají poskytovány údaje a informace o návštěvnosti organizací ČeMBA. Celonárodní údaje jsou pak velmi důležité pro aktivní pozitivní lobbying na možnosti financování jak ze státních, krajských, obecních, tak soukromých zdrojů.

7.3. Dochody i koszty eksploatacji, finansowanie

Kvalifikovaný odhad **nákladů na provoz** a pravidelnou technickou údržbu jednoho areálu s cca 30 km singltrailů činí až **6 000 až 20 000 € za rok**. Záleží na druhu trailů, kvalitě jejich stavby, návrhu trasování, podmínkách počasí, počtu návštěvníků a na kvalitě pravidelné údržby. Tyto náklady lze případně redukovat při kvalitním zapojení pro-

vovozatele vstupních areálů a při zapojení místní komunity bikerů. Částka však může být i vyšší, a to v případě, kdy může dojít k dlouhodobému zhoršení klimatických podmínek a s tím spojenou složitější údržbou znásobenou velkou uživatelskou poptávkou.

Provozním výnosem jsou:

- dobrovolné příspěvky na provoz a údržbu tratí s výraznou informací, že poplatek výhradně slouží k údržbě singltrailů, která je na něm doslova závislá
- tržby ze zázemí služeb (restaurace, ubytování, použití sprchy, placený svoz ze sběrné komunikace, služby instruktora, poplatek za použití myčky kol, servis kol aj., v případě nájemce formou nájemného). Zde však je provozní výnos mnohdy výnosem organizace, která se nepodílí na stavbě a údržbě trailů, poskytuje však službu, kterou investor nenabízí

Zatím je v ČR i v Polsku (zdroj ČEMBA a POMBA) velmi špatná zkušenost se spolufinancováním nákladů na udržitelnost ze soukromého sektoru. Ten necítí potřebu podporovat ze soukromých zdrojů udržitelnost a další rozvoj singletrailů v případě, že se nejedná o realizaci projektu na jeho pozemcích. U všech trail lokací a soukromých areálů v ČR a v Polsku zatím **neexistuje samofinancovatelnost**. Důvodem je především koncept trail areálů, kdy jejich funkcí je rekreační – volnočasová aktivita na pozemcích, které nejsou ve většině ve vlastnictví investora či provozovatele a nejsou podnikatelským záměrem. Ani soukromé Bike parky samy o sobě na provoz a údržbu nevydělají, většinou jsou provozovány jako jedna z více aktivit v resortech, bývají dofinancovávány ze zisku z jiných provozů, třeba lyžování.

8. Služby pro MTB produkt

8.1. Doprava, parkování, přeprava kol a zavazadel, úschovny

Pro nástupní místa bike resortů aj. MTB lokalit je třeba mít zdokumentované možnosti dopravy k těmto místům **vlakem, autobusem, osobním autem**, případně i **speciální dopravou** na objednávku. Nástupní místa na rozsáhlejších bike resorty potřebují kapacitu 100 i více míst, vedlejší nástupní místa 10 až 30 míst.

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

Vhodná je provázanost se železniční přepravou kol. Dálkoví cykloturisté používají železniční dopravu pro příjezd do výchozího místa a odjezd z cílového místa, aniž by byli závislí na jedné lokalitě zaparkovaného auta.

Zabezpečené úschovny kol jsou nezbytné pro bikery, kteří se chtějí občerstvit v restauraci, zejména při nepříznivém počasí a v zimě, kdy jsou zavřené venkovní předzahrádky. Bezpečná úschova kol zatím patří mezi nejslabší články služeb. Venkovní stojany nejsou řešením pro bezpečnou úschovu drahých kol.

8.2. 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 nepříznivého 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 úctě k takovým zákazníkům a naopak. Biker si musí být vědom svého stavu a respektovat vytvořené podmínky restaurace. V obojím jsou dnes velké rezervy.

8.3. 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 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). Obdobně kromě vybavení se i zde jedná o úctu a ochotu personálu ke specifické skupině cykloturistů a bikerů.

8.4. Myčky kol

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

8.5. 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**. **Půjčovna** je vítána zejména uživateli, kteří takové vybavení nevládní a chtějí si jej vyzkoušet, případně s ohledem na malou četnost jeho užití se jim nevyplatí si pořídit vlastní nebo na něj nemají peníze. Trendem jsou **elektrokola**, která jsou stále žádanější i u MTB jezdců, jejich vstup na některé tratě je však zakázán. Filozofie ČEMBA je zatím spíše taková, že elektrokola do lesa a trailů nepatří.

8.6. Průvodcovské, instruktorské služby a školy jízdy

Průvodcovské služby nejsou zatím příliš běžné. Vyhledávány jsou spíše pro větší skupiny a v regionech, kde je složitá orientace v terénu. Průvodcovské služby jsou vhodné pro absolvování delších cykloturistických výletů. **Instruktorské služby (školy jízdy)** spočívají v doprovodu zkušenou osobou, která klienta učí styl jízdy. Může se jednat o jednorázovou lekci nebo o sérii lekcí. Žádané jsou i tématické **tábory**, které jsou určeny zejména jako výuka jízdy pro děti.

8.7. Závody a akce

Velice žádoucí je pořádání MTB závodů a navazujících sportovních až společenských akcí. 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.

8.8. Služby cestovních kancelářů a agentur

Ty nejzajímavější produkty mají šanci být nabízeny cestovními kancelářemi a agenturami, tedy soukromými subjekty. V ČR je to vzácností.

8.9. Certifikace

Pro zajištění kvality všech služeb je velmi účinným nástrojem **certifikace jakosti**, která vede certifikovaný subjekt k zajištění podmínek, vstřícných cyklistům. V **České republice** to je certifikace **Cyklisté vítáni**, kterou v ČR po zahraničním vzoru již několikrátým 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 v ČR jsou uvedeny na webu (www.cyklistevitani.cz). **Vlastní klasifikaci trail center** připravuje ve spolupráci s Czechtourismem ČEMBA. **POMBA** navrhuje a bude připravovat **zavedení obdobné certifikace v Polsku**.

8.10. Zdroje financování služeb

Jedná se zejména o **soukromé zdroje** provozovatelů služeb. Některé **kraje** mají vlastní **dotační titul** financování rozvoje stezek pro MTB. Dílčí aktivity v **ČR** mohou být dotovány ze státního programu.

9. Propagace a marketing MTB produktu

9.1. Nástroje propagace a marketingu mtb 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:

- prezentace na webových stránkách, Internetu a sociálních sítích (základem je domovská základní prezentace 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
- PR komunikace (komunikace s místní komunitou a komunitou stálých návštěvníků, direct mailing, komunikace s veřejností prostřednictvím médií, s profesními organizacemi cílové skupiny,..)
- tvorba a distribuce tištěných propagačních materiálů (v místě produktu, prostřednictvím IC – zejména jednoduchá mapka tras, přes poskytovatele služeb, veletrhy,..)
- prezentace na veletrzích cestovního ruchu a na promoakcích
- komunikace s cestovními kanceláři, agenturami a touroperátory ohledně nabídky a prodeje produktu.

9.2. Úrovně propagace a marketingu

Místní úroveň

Hlavním nástrojem je **webová stránka** bike resortu/areálu, obsahující přehlednou nabídku tratí, zázemí a služeb produktu a dále **facebook**, přes který probíhá intenzivní komunikace uživatelů. Šíření informací uvnitř komunity je nejlepším propagačním nástrojem. Správcem je provozovatel bike resortu/areálu, většinou privátní subjekt s podporou veřejnoprávního subjektu (zřizovatele areálu). Bike parky jsou propagovány v rámci komplexní propagace celkového (většinou lyžařského) střediska jeho soukromým vlastníkem.

Regionální úroveň – turistické oblasti/destinace

Turistické oblasti a destinace (například Krkonoše, Orlické hory, Kladsko..) komplexně propagují destinační společnosti, které jsou většinou zřizovány veřejnoprávními subjekty. V rámci jejich webových stránek a propagačních kampaní by měly být nabízeny i bike produkty jejich destinace – bike resorty/areály a zejména také dálkové MTB trasy.

Národní a profesní úroveň

Jedná se o propagaci prostřednictvím státem zřízené organizace **Czechtourism**, která je určena mj. k propagaci domácího a příjezdového cestovního ruchu. **ČEMBA** v roce 2017 představila oficiální internetové stránky o MTB destinacích www.mtb-czech.cz, kde jsou nejvýznamnější trailové oblasti a bike parky v ČR popsány a posouzeny. Zde je také prostor k propagaci dálkových MTB tras.

V Polsku neexistuje, jedná společná webová stránka, která by prezentovala všechny MTB trasy. Rovněž neexistuje žádná organizace, jejímž cílem by byla propagace všech tras. Tuto funkci plní internetová služba <https://www.trailforks.com>, v rámci které uživatelé a správci přidávají vlastní trasy. Dalším způsobem propagace a prezentace tras jejím příštím uživatelům je organizace celostátních cyklistických závodů. Správci tras zvou různá celostátní cyklistická média za účelem propagace vybrané trasy.

Shrnutí k propagaci:

Primárně je nutné počítat s propagací místní a velmi nabývá na významu úroveň národní profesní – www.mtb-czech.cz, ze které bude bikerská komunita výrazně čerpat při postupné návštěvě bajkových lokalit v ČR a projetí dálkových MTB tras.

Polsko- správci tras nezávisle od toho jestli jsou to jednotlivé samosprávy, nebo soukromí investoři, propagují své trasy hlavně prostřednictvím vlastních webových stránek a sociálních sítí. Nelze přehlédnout znatelný rozdíl z hlediska kvality komunikace mezi samosprávami a soukromými investory, ve které dominují spíše soukromí investoři. Jednou z nejčastěji používaných strategií propagace tras je organizace cyklistických závodů typů: MTB maratony, nebo MTB Enduro.

9.3. Zdroje financování marketingu

Zdroje financování jsou dány výše popsanými úrovněmi realizátorů propagace. Místní úroveň je financována z vlastních zdrojů provozovatele, regionální (destinační) úroveň v rámci rozpočtu destinačních společností. Národní

úroveň je financována z rozpočtu státní organizace Czechtourism. V rámci destinační a národní úrovně se občas vyskytnou granty, které propagaci podpoří.

V Polsku je nadregionální úroveň propagace podporována institucemi, jako je Maršalská Kancelář, Wojvodská Kancelář, Powiat Eldership. Toho dosahují organizováním turistických stezek a zobrazováním propagačních stánků na mezinárodních veletrzích cestovního ruchu. Financují také výrobu reklamních filmů pro celé regiony, ve kterých propagují cyklistické trasy.

10. Stávající infrastruktura MTB

10.1. Česká republika

ŘEŠENÉ ÚZEMÍ V KONTEXTU ČESKÉ REPUBLIKY

Česká republika je území s velkým potenciálem cestovního ruchu a volnočasových aktivit zaměřených na oblast horské cyklistiky. Na celém území České republiky se nachází celkem 24 singletrailových oblastí nebo bikeparků, kde má uživatel možnost strávit více než jeden den pobytu. Následná kapitola se zabývá infrastrukturou MTB v zájmovém území projektu (Liberecký, Královéhradecký, Pardubický, Moravskoslezský a Olomoucký kraj).

Pro potřeby analýzy je potřeba stávající i plánovanou infrastrukturu rozdělit dle charakteru místa, kde se uživatel chce pohybovat a za jakým účelem přijel do lokality jezdit na kole. Segmentace tedy je nastavena na Bikeparky, anebo singletrailové oblasti.

V dalším textu je uveden souhrn za všechny řešené kraje na území České republiky a následně pak souhrn za jednotlivé dotčené kraje. Podkladem pro zjištění skutečnosti je databáze České Mountainbikové asociace, z.s. a dále šetření v terénu, případně na základě dodání podkladu jednotlivými územními experty z krajů. Předmětem analýzy jsou areály, které buďto k datu 31.8.2018 disponovaly alespoň 5-ti kilometry trailových tratí nebo v aktuálním krátkodobém výhledu na tuto metu dosáhnou.

ŘEŠENÉ ÚZEMÍ – CHARAKTERISTIKA

Analýza řeší mapování stávající mtb infrastruktury z hlediska možností cykloturistického využití jejího potenciálu v areálech, které minimálně v krátkém časovém horizontu dosáhnou na alespoň 5 km vybudovaných tratí – trailů, a jsou tak atraktivní pro návštěvu. V kapitole 10.1 je řešena stávající infrastruktura, plánovaná je níže v textu v kapitole 11.1.. Řešeny jsou místa s velkým potenciálem cestovního ruchu a s významem pro tvorbu dalších, např. marketingových produktů v cykloturistice na Česko-Polském pomezí, nejsou zde lokality, které se nacházejí blíže vnitrozemí ČR.

Řešené území:

- Liberecký kraj
- Královéhradecký kraj
- Pardubický kraj
- Olomoucký kraj
- Moravskoslezský kraj

LIBERECKÝ KRAJ

Liberecký kraj je dlouhodobě jedničkou v rámci řešeného území v oblasti vybudované infrastruktury pro horská kola. Jeho potenciál není zdaleka vyčerpán. Singltrek pod Smrkem je jednou z nejvýznamnějších mtb oblastí v České republice. Stávající lokality mají potenciál dalšího rozvoje, poskytované doprovodné služby jsou na vysoké úrovni. Největší progres je v areálu na Tanvaldském Špičáku.

SOUHRNNÉ ÚDAJE ZA KRAJ:

Rozloha:	3 163 km ²	KILOMETRY VYBUDOVANÉ INFRASTRUKTURY	
		Celkem:	105 km
Počet obyvatel:	440 436	Singletraily:	81 km
Pohoří:	Jizerské hory	Bikeparky:	24 km

OBJEKTY V KRAJI:

Název	Typ objektu	Délka stávajících tratí	Popis
Singltrek pod Smrkem	singletrail	78 km	Trasy v úhrnné délce přes 80 kilometrů ve čtyřech stupních obtížnosti, 2 nástupní místa, vybudováno zázemí Singltrek Centrum s občerstvením a restaurací, obchodem s cyklo potřebami a oblečením, Test Centrem kol AGang, myčkou kol, WC, sprchami, převlékárny, posezením, dětským hřištěm, pumptrekem a ubytováním campingového typu.
Bikepark Tanvaldský Špičák	bikepark	8 km	Jednosměrné terénní stezky v lesích na svazích Tanvaldského Špičáku, začátek stezek je na vrcholu Tanvaldského Špičáku a konec na parkovišti u nástupní stanice na lanovou dráhu, 3 traily šířky cca 1m – modrý, červený a technický černý - v celkové délce cca 8 km. Pro cestu nahoru je možné využít lanovou dráhu anebo silnici vedoucí Albrechticemi až na vrchol Špičáku.
Bikepark Ještěd	bikepark	5 km	4 tratě různých obtížností (B1a, B1b, B2 a B3) v těsné blízkosti sedačkové lanovky Skalka, lanovka v provozu v průběhu celé letní sezóny, přeprava kol je zdarma, půjčovna horských kol a koloběžek, pumptrack, půjčovna kol, občerstvení, parkoviště a možnosti ubytování.
Bikepark Rokytnice	bikepark	5 km	V areálu Horní Domky v Rokytnici nad Jizerou, 3 trasy v celkové délce 5 kilometrů, součástí bikeparku je půjčovna kol, servis a bikeshop v zázemí haly lanové dráhy Horní Domky.
Bikepark Držkov	bikepark	2 km	Areál nabízí BMX, dirty, trail, pumptrack, rockgarden, skill centrum.
Singltrek na Špičáku	singletrail	3 km	3 km dlouhý jednodušší singltrek v příměstském lese na Špičáku u Českí Lípy.
Bikepark Polevsko	bikepark	4 km	Nový Bikepark Polevsko nabízí 4 traily, červený a tři modré trasy (Ski-kros, Blottendorfská, přírodní trail), které kopírují místní sjezdovky. Uměle vybudované traily jsou doplněny o enduro lesní (přírodní) traily. Pro vytažení na začátek trailů je v provozu místní vlek. Celková délka trailů je 4km.

KRÁLOVEHRADECKÝ KRAJ

Královehradecký kraj zcela nevyčerpává svůj potenciál rozvoje MTB infrastruktury. Důvodem je to, že většina atraktivního území pro budování mtb tratí se nachází v zónách se zvýšenou ochranou životního prostředí (KRNP), což znemožňuje rychlý rozvoj. Z hlediska stávajících mtb areálů, jsou tyto na vysoké úrovni z hlediska atraktivity ježdění na kole i z hlediska doprovodných služeb, a to z důvodu rozvinuté infrastruktury cestovního ruchu. Největší progres nyní zaznamenává projekt Trutnov trails.

SOUHRNNÉ ÚDAJE ZA KRAJ:

Rozloha:	4 759 km ²	KILOMETRY VYBUDOVANÉ INFRASTRUKTURY	
		Celkem:	36 km
Počet obyvatel:	551 689	Singletraily:	20,0 km
Pohoří:	Krkonoše, Orlické hory	Bikeparky:	16 km

OBJEKTY V KRAJI:

Název	Typ objektu	Délka stávajících tratí	Popis
Scott Špindl bikepark	bikepark	13 km	Jeden z největších českých bikeparků. Disponuje sedačkovou lanovkou, zázemím servisu, půjčovny, Špindlerův Mlýn má mnoho ubytovacích zařízení různých úrovní. Bike park disponuje skills centrem, pumptrackem, součástí je Slopestyle linka o délce 250 metrů. Bikepark patří k náročnějším, disponuje však i trasou turistickou o délce 7 km, která složí i jako vyhlídková trasa pro každého, vedená je po cestách. Další trasy jsou již přímo bikeparkové. 2,5 km je trať určená pro freeride jezdce, 2,1 km, 1,4 km - to jsou délky tratí určených pro downhill v bikeparku.
Bikepark Bramberk Pec pod Sněžkou	bikepark	1 km	Jedna trať, délka cca 1 km. Čistě sjezdová trať určená pro velmi pokročilé jezdce patří k neznámějším dh tratím u nás. Na start na hnědém vrchu je vývoz sedačkovou lanovkou. Ubytování, servis, půjčovna, vše se nachází ve městě v blízké dostupnosti. Poznámka: i přes krátkou délku je v seznamu významných lokalit uveden, jelikož je ve významném turistickém cíli a s potenciálem rozšíření tratí viz.kapitola 11.1
Trutnov Trails	singletrail	20 km	V současnosti nabízíme cca 20 km přírodních single trailů různých obtížností v lokalitě Čížkových kamenů a Jestřebích hor. Zajímavostí tohoto místa je proměnlivý ráz zdejší kopcovité krajiny, která je plná pískovcových balvanů, skal, lesů, luk a pastvin a je tak ideálním místem pro horskou cyklistiku. Výchozím bodem je Trailcentrum v obci Lhota u Trutnova, druhým nástupním místem na trails je pak parkoviště Pod Sedmidomím. 8 trailů včetně areálu Vlčka.
Bikepark Říčky v Orlických horách;	bikepark	2	Součástí sjezdového areálu Říčky v Orlických horách, střední obtížnosti

OLOMOUCKÝ KRAJ

Olomoucký kraj patří díky aktivitám v Rychlebských horách na přední místo v České republice z hlediska kvality a atraktivitu trailových tratí. Rychlebské stezky jsou uznávány i mimo ČR a v současnosti se jedná o nejméně atraktivní trailovou oblast u nás. V dalším rozvoji či plánování větších areálů nad 5 km tratí však v tuto chvíli nemáme oficiální informace o těchto plánovaných projektech, což je zcela jistě pro region s vysokým potenciálem pro mtb infrastrukturu a s tím spojené služby v cestovním ruchu škoda. Rychlebské stezky však každoročně rozšiřují kilometry stezek, přesný plánovaný počet není zpracovatelům znám.

SOUHRNNÉ ÚDAJE ZA KRAJ:

Rozloha:	5 267 km ²	KILOMETRY VYBUDOVANÉ INFRASTRUKTURY	
		Celkem:	65 km
Počet obyvatel:	633 925	Singletraily:	48 km
Pohoří:	Rychlebské hory, Hrubý Jeseník, Nízký Jeseník	Bikeparky:	17 km

OBJEKTY V KRAJI:

Název	Typ objektu	Délka stávajících tratí	Popis
Bikepark Kouty	bikepark	13 km	Bikepark Kouty se nachází ve Skiareálu Kouty nad Desnou. Jednotlivé cyklotrasy vedou po sjezdovkách skiareálu nebo v jejich okolí a jsou značeny dle obtížnosti stejně jako sjezdovky. V blízkosti se nachází půjčovna kol, restaurace a parkoviště. Nahoru vás vyveze i s koly šestisedačková.
Lipovské stezky	singletrail	8 km	Lipovské stezky patří mezi méně náročné, a tak jsou vhodné i pro rodiny s dětmi. K dispozici jsou dva modré a jeden černý trail. V těsné blízkosti stezek může návštěvník využít služeb infocentra, půjčovny kol a bike školy.
Rychlebské stezky	singletrail	40 km	Jedná se o ucelenou síť stezek (trailů) speciálně upravených pro zábavnou jízdu na horském kole v těsném kontaktu s přírodou. Najdete zde staré kamenné stezky i moderní flow traily. Všechny stezky jsou sjízdné i za deště. Stezky začínají a končí v obci Černá Voda u Základny – Informačního centra RS. Nejsou to tedy trasy z bodu A do bodu B, ale uzavřené okruhy. Návštěvník nemusí řešit logistiku přesunů. Vše funguje společně se souvisejícími službami IC, které zahrnují půjčovnu celoodpružených kol, výuku jízdy na MTB, informační servis, občerstvení, cykloprodejnu, prodej upomínkových předmětů, mytí kol.
Bikepark Kareš	bikepark	4 km	Bikepark nabízí 4 trasy pro děti až pokročilé bikery. Trasy vedou po sjezdovkách nebo v jejich blízkosti a každá z nich je dlouhá cca 1000 m.

PARDUBICKÝ KRAJ

Pardubický kraj je územím s poměrně malou (z hlediska řešeného území) infrastrukturou pro horská kola z hlediska vybudovaných singletrailů či bikeparků. Potenciál je však mnohem vyšší, což dokazují připravované záměry nových realizací trailů. Z hlediska projekční a stavební či investorské přípravy je tento kraj nejlépe připraven a v nejbližším období je ze všech řešených krajů nejprogresivněji se rozvíjícím územím. Služby spojené s tímto produktem cestovního ruchu zde však již existují a je potřebné je propojit a spolupracovat s provozovateli.

SOUHRNNÉ ÚDAJE ZA KRAJ:

Rozloha:	4 519 km ²	KILOMETRY VYBUDOVANÉ INFRASTRUKTURY	
		Celkem:	11 km
Počet obyvatel:	517 087	Singletraily:	6 km
Pohoří:	Kralický sněžník, Orlické hory	Bikeparky:	5 km

OBJEKTY V KRAJI:

Název	Typ objektu	Délka stávajících tratí	Popis
Bikepark Peklák	bikepark	5 km	Připraveny tratě různých obtížností, od černých pro zkušené downhill ridery, červené technické tratě vhodné pro hravé jezdce se spoustou skoků (objízdných) a klopených zatáček a modré pro širokou veřejnost zvládající alespoň základy jízdy v terénu.
Singletrail Dolní Morava	singletrail	5 km	Základ oblasti tvoří jeden páteřní trail, který má velký potenciál dalšího rozvoje. Jedná se o trail s názvem Skalní trail. Určen pro středně pokročilé bikery, vývoz lanovou dráhou je možný.
Trailly Vysoké Mýto	singletrail	1 km	Zatím 1 kilometrů dlouhý trail s pumptrackovou dráhou je určen všem skupinám uživatelů, od začátečníků po pokročilé. Je zde uveden kvůli dalšímu rozvoji, viz, kapitola 11.1.

MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ

Moravskoslezský kraj má na svém území dvě rozsáhlá pohoří, Moravskoslezské Beskydy a Jeseníky. I přesto horský potenciál zde není příliš rozvinutá větší infrastruktura z hlediska budovaných trailů pro mtb. Je to způsobeno tím, že v Beskydech je velmi hustý sítí značených mtb cyklotras na stávajících lesních cestách a pěšinách. I přes tuto skutečnost je však potenciál nově budovaných trailů nevyužit. V porovnání s ostatními sledovanými kraji na hranici s Polskem je zde nejmenší plánovaný rozvoj, především v Beskydské části kraje.

SOUHRNNÉ ÚDAJE ZA KRAJ:

Rozloha:	5 427 km ²	KILOMETRY VYBUDOVANÉ INFRASTRUKTURY	
		Celkem:	28 km
Počet obyvatel:	1,21 mln	Singletraily:	16 km
Pohoří:	Hrubý Jeseník, Nízký Jeseník, Moravskoslezské Beskydy	Bikeparky:	12 km

OBJEKTY V KRAJI:

Název	Typ objektu	Délka stávajících tratí	Popis
Singletrails Bílá	singletrail	10 km	Dvě gravity tratě singletrailového charakteru. Jedna výstupová trať o délce 4,1 km. Možno využít k výjezdu čtyřsedačkovou lanovku. Gravity tratě kombinovanou obtížností, jejich délky jsou mají délky 3,5 resp. 2,1 km. Středisko disponuje servisem a půjčovnou kol. V blízkosti restaurace.

MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ			
Bikepark Vrbno pod Pradědem	singletrail	6 km	Tři gravity tratě, velmi technické, z toho jedna trať enduro typu. Nástupní místo pro síť cyklostezek zvaných singletrack v okolí Vrbna pod Pradědem. Návštěvníci zde mohou vyzkoušet tři různé náročné tratě: <ul style="list-style-type: none"> • natural trail (hard) 2.512 m • mamba trail (medium) 1.540 m • tobogan trail (easy) 2.150 m Nástup je po klasické cykloturistické trase z několika směrů příjezdu. U dojezdu je restaurace a drobný servis.
Bike park Kopřivná	bikepark	12 km	4 tratě o celkové délce 12 km jsou velmi zábavné. Kopřivná, její tratě v návaznosti na další plánovaný rozvoj viz.kapitola 11.1 společně se službami v areálu, má velký rozvojový potenciál a možnost stát se leadrem mtb infrastruktury v Moravskoslezském kraji.
SHRNUTÍ:			
Obrovský potenciál stávající infrastruktury a služeb v cestovním ruchu v oblasti spojené s horskou cyklistikou. Řešených pět krajů nabízí celkem 250 km stávajících tratí, z toho je 175 km singletrailových tratí a 75 km bikeparkových tratí. Celkem je v území 21 areálů, z toho 13 bikeparkových a 8 singletrailových.			

SHRNUTÍ za ČR:

Celkový přehled stávající MTB infrastruktury v řešeném území v ČR

název	kategorie	nástupní místo	délka km
Královehradecký kraj			36
Bikepark Říčky v Orlických horách	bike park	Říčky v Orlických horách	2
SCOTT ŠPINDL BIKEPARK	bike park	Špindlerův Mlýn	13
Bikepark Bramberk Pec pod Sněžkou	bike park	Pec pod Sněžkou	1
Trutnov Trails	singletraily	Trutnov . Lhota u Trutnova	20
Liberecký kraj			105
Singltreck pod Smrkem	singletraily	Nové Město pod Smrkem, Lázně Libverda	78
Bikepark Tanvaldský Špičák	bike park	Albrechtice v Jizerských horách, dolní stanice lanovky	8
Bikepark Ještěd	bike park	Liberec - Horní Hanychov	5
Bikepark Rokytnice	bike park	Rokytnice nad Jizerou - Horní domky	5
Bikepark Držkov	bike park	Držkov, okres Jablonec nad Nisou	2
Pumptrack Zásada	bike park	Obec Zásada, okres Jablonec nad Nisou	
Bikepark Velké Hamry	bike park	mezivodí (61,05 km), Velké Hamry, okres Jablonec nad Nisou	
Pumptrack Harrachov	bike park	Harrachov, okres Semily	
Pumptrack Jablonné v Podještědí	bike park	Jablonné v Podještědí	
BIKE PARK MNÍŠEK	bike park	Mníšek	
Singltreck na Špičáku	bike park	Česká Lípa	3
Bike park Javorník	bike park	Jeřmanice	
Bikepark Polevsko	bike park	Polevsko	4
Moravskoslezský kraj			28
Singletrails Bílá	singletraily	Bílá - Skiareál Bílá	10
Bikepark Vrbno pod Pradědem	singletraily	Vrbno pod Pradědem	6
Bike park Kopřivná	bike park	Kopřivná	12

název	kategorie	nástupní místo	délka km
Olomoucký kraj			65
Cyklotrasy Bike park Kouty	bike park	Kouty nad Desnou	13
Lipovské stezky	singletraily	Lipová-lázně, Hotel Helios	8
Rychlebské stezky	singletraily	Černá voda	40
Bikepark Kareš	bike park	Loučná nad Desnou	4
Pardubický kraj			11
Bikepark Peklák	bike park	Česká Třebová	5
Singletrail Dolní Morava	bike park	Dolní Morava	5
Traily Vysoké Mýto	singletraily	Vysoké Mýto	1
CELKEM			245

Kraj	počet stávajících bikeparků nad 5km	počet stávajících singletrail. center nad 5km	počet stávajících areálů celkem nad 5km	počet kilometrů bikeparků	počet kilometrů singletrail. center	Počet kilometrů všech stávajících tratí
Liberecký kraj	6	1	7	24	81	105
Královéhradecký kraj	3	1	4	16	20	36
Pardubický kraj	1	1	2	5	6	11
Olomoucký kraj	2	2	4	17	48	65
Moravskoslezský kraj	1	2	3	12	16	28
5 řešených krajů v ČR	13	7	20	74	171	245

10.2. Polsko

ZAŘÍZENÍ NA POLSKÉ STRÁŇCE:			
Typ objektu	Název	Délka stávajících tratí	Popis
BIKE STŘEDISKA	Singletrack Świeradów Zdrój	30 km	30 km singletrack na polské straně. Spojují se s českými singletrackovými trasami pod Smrkem. Trasy jsou jednosměrné. Cyklista v závislosti od svých možností si může zvolit různé délky trasy. Většina tras je snadno sjízdná, nebo splňuje úroveň pro mírně pokročilé. V blízkosti singletrackových tras se nachází rovněž klasické stezky, po kterých lze se pohybovat na kole. Rozšiřuje se tím pádem turistická nabídka tohoto místa. Široká nabídka ubytovacích kapacit, gastronomických provozoven a půjčoven kol. http://singletrack.pl
	Singletrack Glaciensis	133 km	Síť singletrackových tras se nachází v sedmi komunitách: od obce Bardo Śląskie po Jodłowa v obci Międzyzylesie. Celkem 14 smyček o celkové délce 133 km. Také dojíždění do 24 km dlouhé smyčky bylo označeno. Trasy jsou určeny pro začátečníky i středně pokročilé cyklisty. https://www.facebook.com/singletrackglacensis/

ZAŘÍZENÍ NA POLSKÉ STRÁNE:

Typ objektu	Název	Délka stávajících tratí	Popis
BIKE STŘEDISKA	Trasy Enduro Srebrna Góra	30 km	Skoro 30 km tras především sjezdového charakteru pro středně pokročilé a pokročilé uživatele. Možnost podjezdu stezkou typu singletrack nebo shuttlebus přímo na vrchol. Trasy jsou součástí dobře rozvinuté sítě tras MTB Sudety. Přibližně 20 km od hranic s Českou republikou. Jeden výchozí bod s půjčovnou. Dobře rozvinutá ubytovací infrastruktura. https://pmbike-experts.pl/trasy-MTB/
	Cyklistické pásmo Olbrzymy	70,0 km	Síť má 70 km tras, v tom 45 km tras typu single track na úrovni mírně-pokročilý. Trasy jsou budovány v turisticky rozvinutém regionu Jeleniej Góry. Vzdálenost od hranic s Českou republikou 10 km.
	Enduro Trails Bielsko Biała	32 km	Síť 32 jednosměrných cyklistických singletrackových tras. Trasy o různých úrovních obtížností, počínaje od snadných rodinných tras až po pokročilé trasy. V blízkosti dostupná lanovka, kterou lze se dopravit na jednu z tras dostupných v celém komplexu. Široká nabídka ubytovacích míst, gastronomických provozoven a půjčovan kol. Trasy vzdáleny přibližně 40 km od hranic s českou republikou. http://endurotrails.pl
	Kaczawskie Single Tracki	51 km	Komplex tras typu singletrack od 8 km do 22 km. Celkově víc než 51 km tras pro začátečníky a mírně pokročilé cyklisty. Trasy jsou mezi sebou vzdáleny maximálně o 10 km a tím vytvářejí společnou síť trasy v Kaczawskich horách. V současnosti trasy nemůžou počítat s dobře rozvinutou doprovodnou infrastrukturou a to zejména v podobě dostačujících ubytovacích kapacit, gastronomických provozoven a půjčovan kol. Tato oblast se může v budoucnu stát klidně i typickým Bike střediskem nabízejícím všechny služby včetně i těch doprovodných. Vzdálenost od hranic s Českou republikou něco nad 40 km
BIKE PARKI	Góra Żar - Międzybrodzie Żywieckie	8,1 km	3 trasy o různých stupních obtížnosti. Celkem víc jak 8km tras. Bike park vzdálen přibližně 30 km od hranic s Českou republikou. http://www.pkl.pl/post/gora-zar/atrakcje/trasy-downhillowe-gora-zar.html
	Stozek Bike Park Wisła	4 km	Několik kratších tras. Celkově kolem 4 km tras pro pokročilé uživatele. Bike park vzdálen přibližně 3 km od hranic s Českou republikou. http://stozekwisla.pl/index.php?id=5413
	Dzikowiec	2,2 km	V parku pouze 2 trasy sjezdového charakteru. Každá měří přibližně 1,1 km, velmi prudké určené zejména pro pokročilé cyklisty. Bike park vzdálen přibližně 15 km od hranic s Českou republikou http://www.dzikowiec.info/downhill/264-downhill-dzikowiec-2018.html
	Cyklistické partky Czarna Góra	4,2 km	V parku se nachází 3 trasy o celkové délce 4,2 km. Trasy určené pro pokročilé cyklisty. Bike park je vzdálen přibližně 8 km od hranic s Českou republikou. http://www.parkrowerowy.pl
	Bike Park Palenica Ustroń	n.d.	V Bike Parku se v současnosti nachází 7 tras o různých stupních obtížnosti. Bike park je vzdálen přibližně 4 km od hranic s Českou republikou. http://strongsport.pl
DŁUGODY STANSOWE TRASY MTB	Dálkové MTB trasy	550 km	550 km cyklistických tras, které tvoří mezi jinými kvalitní šterkové cesty, přírodní trasy a stezky, jak i rovněž Trasy Enduro Srebrna Góra http://www.strefaMTBsudety.pl
	Cyklistická trasa ER-2	150 km	Euroregionální cyklistická stezka o délce víc než 150 km s výchozím bodem v Zittau v Německu vedoucí dále přes Českou republiku a Polsko. V Polsku prochází přes Bogutyńnię, Świeradów-Zdrój, Szklarską Porębę, Kowary, Lubawkę až po Chełm Śląski do hranic s Českou republikou.

ZAŘÍZENÍ NA POLSKÉ STRÁNCE:

Typ objektu	Název	Délka stávajících tratí	Popis
SHRNUTÍ:			
<p>V aktuálně diskutované oblasti se nachází 6 Bike střediska, která společně zahrnují trasy různého charakteru a o různých úrovních obtížnosti. Nejsnadnějšími, nejpopulárnějšími a nejvíce dostupnými trasami jsou trasy poblíž Świeradowa Zdroju, které se spojují se Singletrackem pod Smrkem. Společně s přírodními trasami a ostatními stezkami tvoří v této oblasti bohatou nabídku pro cyklisty. Trasy v Srebrnej Górze se soustředí zejména na pokročilé cyklisty, vyhledávající strmé sjezdy zaručující potřebnou rychlost a nezbytnou dávku adrenalinu. Bielsko Biela kromě snadných tras a tras pro mírně pokročilé cyklisty nabízí rovněž náročné trasy již pro pokročilé uživatele s možností využití lanovky k přepravě na jeden s vrcholu.</p> <p>V současnosti všechny výše uvedené střediska zaznamenávají masivní nárůst návštěvníků. Doporučuje se proto rozvoj tohoto typu infrastruktury v jiných místech této oblasti V případě Bike parků zde můžeme konstatovat, že se v současnosti nachází v recesi. Zájem návštěvníků těchto typu míst je velmi nízký. Trasy jsou obtížné, špatně udržované a neatraktivní pro široké spektrum uživatelů. Vyplývá to hlavně z nedostatečného pochopení majitelů lanovek potřebám cyklistů.</p>			

Přehled stávající infrastruktury v Polsku

název	kategorie	nástupní místo	délka km
Województwo dolnośląskie			845
Singletrack Świeradów Zdrój / SINGLETREK POD SMRKEM	Singletraily	Świeradów Zdrój	30
Srebrna Góra	Singletraily	Srebrna Góra	24
Złote Ścieżki	singletrail obdar	Głucholazy	3
Suliwoods	singletrail obdar	Sulistrowiczki	1
Dzikowiec	bike park	Boguszów Gorce	3
Park rowerowy - Czarna Góra	bike park	Sienna	4
Strefa MTB Sudety	singletrail obdar	Kotlina Kłodzka	550
Singletrack Glacensis	Singletraily	Kotlina Kłodzka - Bardo, Bystrzyca Kłodzka, Łądek Zdrój, Międzyzlesie, Stronie Śląskie, Złoty Stok	133
Pasma Rowerowe Olbrzymy	Singletraily	Jelenia Góra, Zachełmie, Przesieka, Borowice, Piechowice, Michałowice, Jagniątków	46
Kaczawskie Ścieżki - Wojcieszów	Singletraily	Wojcieszów	10
Kaczawskie Ścieżki - Gozdno, Rzeszówek	Singletraily	Gozdno, Rzeszówek	22
Kaczawskie Ścieżki - Okole	Singletraily	Lubiechowa	8
Kaczawskie Ścieżki - Ostrzyca	Singletraily	Proboszczów	11
Województwo śląskie			47
Enduro Trails Bielsko Biela	singletrail obdar	Bielsko Biela	32
Stożek Bike Park – Wisła	bike park	Wisła	4
Bike Park Palenica – Ustroń	bike park	Ustroń	3
Międzybrodzie Żywieckie – Góra Żar	bike park	Międzybrodzie Żywieckie	8
CELKEM			892

11. Navrhovaná infrastruktura MTB

11.1. Česká republika

Podrobnější popis souvislostí je popsán v kapitole 10.1. V této kapitole se zaměříme pouze na projekty plánované infrastruktury dle krajů dotčených projektem.

Řešené území:

- Liberecký kraj
- Královehradecký kraj
- Pardubický kraj
- Olomoucký kraj
- Moravskoslezský kraj

LIBERECKÝ KRAJ			
SOUHRNNÉ ÚDAJE ZA KRAJ:			
Rozloha:	3 163 km ²	KILOMETRY VYBUDOVANÉ INFRASTRUKTURY	
		Celkem:	85km
Počet obyvatel:	440 436	Singletraily:	85 km
Pohoří:	Jizerské hory	Bikeparky:	0 km
OBJEKTY V KRAJI:			
Název	Typ objektu	Délka plánovaných tratí	Popis
Bikepark Tanvaldský Špičák	singletrail	62 km	Trasy v úhrnné délce 62 kilometrů se plánují v horizontu 4 let vybudovat v oblasti u Bikeparku Tanvaldský Špičák, zaměřeno na všechny skupiny uživatelů.
Singletrail Vítkovice	singletrail	18 km	Trasy v úhrnné délce 18 kilometrů se plánují vybudovat v oblasti lyžařského areálu Ski Aldrov ve Vítkovicích, zaměřeno na všechny skupiny uživatelů. Jedná se o gravity tratě, tedy z kopce dolů bez nutnosti šlapání.
Singltrek Harrachov	singletrail	5 km	Záměr na vybudování cca 5 km singletrailů v 1. Etapě v místech u lyžařského střediska u rýžoviště. Zatím bez projektové dokumentace.

KRÁLOVEHRADECKÝ KRAJ			
SOUHRNNÉ ÚDAJE ZA KRAJ:			
Rozloha:	4 759 km ²	KILOMETRY VYBUDOVANÉ INFRASTRUKTURY	
		Celkem:	103 km
Počet obyvatel:	551 689	Singletraily:	95 km
Pohoří:	Krkonoše, Orlické hory	Bikeparky:	8 km
OBJEKTY V KRAJI:			
Název	Typ objektu	Délka plánovaných tratí	Popis

KRÁLOVEHRADECKÝ KRAJ

Singletrack Zdobnice v Orlických horách	singletrail	10 km	10 km singletracků malé a střední obtížnosti, 1 cvičný trail, 1 pumptrack, vše na malé ploše v malebné obci Zdobnice.
Bikepark Říčky	bikepark	4km	V létě 2017 byl otevřen první trail v Bikeparku Říčky. V plánu je vybudovat tři trasy různých obtížností o celkové délce přibližně 6 km. Jako první byl otevřený červený trail o délce 2,1 km, na kterém jezdci překonají převýšení 250 m. Na začátek tras vás spolu s kolem vyveze lanovka
Bikepark Bramberk Pec pod Sněžkou	bikepark	4 km	V areálu je řešen záměr rozšíření o další dvě tratě o délce cca 4 km, ty by byly vybudovány pro technicky méně zdatné bikery
Singletraily Pec	singletrail	50 km	Zpracována studie na možnost vybudování 40 km singletrailových tratí různých obtížností. Od Hnědého vrchu až do Velké Úpy v návaznosti na lanovky v Peci pod Sněžkou je plánována síť gravity tratí různých obtížností.
Singltrek Broumovsko	singletrail	35 km	Zpracována ideová studie vedení tratí v Jestřebích horách o délce 35 km. Jedná se o okruh vrstevnicového charakteru spojující několik singletraily do systémového řešení.

PARDUBICKÝ KRAJ

SOUHRNNÉ ÚDAJE ZA KRAJ:

Rozloha:	4 519 km ²	KILOMETRY VYBUDOVANÉ INFRASTRUKTURY	
Počet obyvatel:	517 087	Celkem:	95 km
Pohoří:	Kralický sněžník, Orlické hory	Singletraily:	91 km
		Bikeparks:	4 km

OBJEKTY V KRAJI:

Název	Typ objektu	Délka plánovaných tratí	Popis
Suchý Vrch -Buková Hora	Singletrail	20 km	12 úseků singletraily se spojí do 20-ti kilometrového ježdění na traillech, které kombinují vrstevnicový singltrek s gravity tratěmi.
Bike resort Orlicko -Třebovsko, Peklák Česká Třebová	Singletrail	15 km	15 km singletracků malé, střední a velké obtížnosti, 25 km MTB tras, 4 km down hill ve stávajícím bikeparku, 1 nástupní místo - parkoviště s informačním a servisním zázemím pro bikery.
	Bikepark	4 km	

PARDUBICKÝ KRAJ			
Bike resort Orlicko - Třebovsko, Andrlův chlum Ústí nad Orlicí	Singletrail	9 km	9 km singletracků malé, střední a velké obtížnosti, 1 nástupní místo (úprava parkoviště).
Bike resort Orlicko - Třebovsko, Presy	Singletrail	7 km	7,1 km singletracků malé a střední obtížnosti.
Singletraily Choceň	Singletrail	20 km	20 km singletracků malé a střední obtížnosti, Bike aréna ve městě – příměstský cyklopark (4 sjezdové trailly s různými výzvami, 2 stoupající trailly, pumptrack). S porcí 20-ti kilometrů by Choceň mohla směle konkurovat jiným areálům blíže ke státní hranici.
Singletracky Moravská Třebová	Singletrail	10 km	10 km singletracků malé a střední obtížnosti, 1 pumptrack, to je plán Moravské Třebové. Stěžejní jsou lesy v okolí Rozhledny Pastýřka, které mají velký potenciál dalšího rozvoje singletrailů.
Traile Vysoké Mýto	Singletrail	6 km	6 km nových singletracků střední obtížnosti má být vybudováno s minimálním zásahem do lesních terénů s využitím reliéfu terénu., doplní tak stávající městský areál.
Singletrail Svítavy	Singletrail	4 km	Singletraily v lokalitě Sněžník – Javornický hřeben, místo s velkým potenciálem

MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ			
SOUHRNNÉ ÚDAJE ZA KRAJ:			
Rozloha:	5 427 km ²	KILOMETRY VYBUDOVANÉ INFRASTRUKTURY	
		Celkem:	45 km
Počet obyvatel:	1,21 mln	Singletraily:	45 km
Pohoří:	Hrubý Jeseník, Nízký Jeseník, Moravskoslezské Beskydy	Bikeparky:	0 km
OBJEKTY V KRAJI:			
Název	Typ objektu	Délka plánovaných tratí	Popis
Bikepark Mosty u Jablunkova	Singletrail	10 km	Projekt je v řešení na stavebním úřadě v Jablunkově bez zjištění specifikace, odhad délky trailů je činěn odborným odhadem.
Szlaki Javorový	Singletrail	15 km	Idea tří tratí z Malého Javorového k nástupní stanici lanovky pro mírně a středně pokročilé uživatele.

MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ

Singletrails Kopřivná	Singletrail	20 km	Síť lesních stezek v blízkosti úspěšného Bikeparku Kopřivná.
--------------------------	-------------	-------	--

SHRNUTÍ:

Projekt v otázce plánované infrastruktury má obrovský potenciál a z hlediska cestovního ruchu při realizaci všech areálů, by se Česko - Polská hranice stala hlavním hráčem na poli turismu spojeného s horskou cyklistikou v ČR. I při stávajících vybudovaných areálech je v čele ČR. Zdánlivě by se mohlo zdát, že Olomoucký kraj nemá nachystány rozvojové projekty. Není k dnešnímu dni zjištěno, kolik kilometrů stezek vybudují v Rychlebských stezkách v dalším období, nicméně rozvoj zde bude pokračovat.

Řešených pět krajů nabízí celkem 329,7 km plánovaných tratí, z toho je 316 km singletrailových tratí a 13 km bikeparkových tratí. Celkem je v území plánováno 20 areálů, z toho 4 bikeparkové a 16 singletrailových.

Celkový přehled plánované MTB infrastruktury v řešeném území v ČR:

název	kategorie	nástupní místo	délka (km)	investice (€)
Královehradecký kraj			103	220 000
Singletrack Zdobnice v Orlických horách	singletraily	Zdobnice v Orlických horách	10	220 000
Bikepark Říčky v Orlických horách	bike park	Říčky v Orlických horách	4	
Bikepark Bramberk Pec pod Sněžkou	bike park	Pec pod Sněžkou	4	
Singletraily Pec	singletraily	Pec pod Sněžkou	50	
Singltrek Broumovsko	singletraily	Broumov	35	
Liberecký kraj			85	
Bikepark Tanvaldský Špičák	singletraily	Albrechtice v Jizerských horách, lanovka	62	
Vítkovické stezky	singletraily	Vítkovice v Krkonoších	18	
Singltrek Harrachov	singletraily	Harrachov, okres Semily	5	
Moravskoslezský kraj			45	
Bikepark Mosty u Jablunkova	singletraily	Mosty u Jablunkova	10	
Stezky Javorový	singletraily	Oldřichovice	15	
Singletraily Kopřivná	singletraily	Kopřivná	20	
Olomoucký kraj			2	
Bikepark Kareš	bike park	Loučná nad Desnou	2	
Pardubický kraj			95	2 948 442
Suchý vrch - Buková hora	singletraily	Červenovodské sedlo,	20	385 000
Bike resort Orlicko - Třebovsko, Peklák Česká Třebová	singletraily	Peklák Česká Třebová	19	685 442
Bike resort Orlicko - Třebovsko, Andrlův chlum Ústí nad Orlicí	singletraily	Andrlův chlum - U Zabitého, Ústí nad Orlicí	9	358 000
Bike resort Orlicko - Třebovsko, Presy	singletraily	Sloupnice	7	192 000
Singletraily Choceň	singletraily	Choceň	20	442 000
Singletracky Moravská Třebová	singletraily	Moravská Třebová	10	405 000
Singltrail Svitavy	singletraily	Svitavy	4	481 000
Traily Vysoké Mýto	singletraily	Vysoké Mýto	6	
CELKEM			330	3 168 442

11.2. Polsko

ZAŘÍZENÍ NA POLSKÉ STRANĚ:			
Typ objektu	Název	Délka plánovaných tratí	Popis
Bike Střediska	Singletrack Glacensis	80 km	Na jaře roku 2020 je plánováno 10 smyček o celkové délce 80 km v obcích Łądek-Zdrój, Międzyzlesie, Bystrzyca Kłodzka a Kudowa Zdrój, Duszniki Zdrój a Bardo. Na konci roku 2020 vytvoří singletracková síť na Kladsku 24 singletrackových smyček s délkou singletraku asi 213 km. Některé smyčky se nacházejí jen několik set metrů od českých hranic.
Singletrail Oblasti	Szklarska Poręba - Jakuszyce	25 km	Samostatná dlouhá trasa s celkovou délkou víc než 25 km v tom 17 km tvoří singletrackové trasy. Trasa umožňuje projetí části trasy podjezdem a to vlakovým spojením z Szklarskiej Poręby do Jakuszyce. Obtížnost trasy je určena pro začátečníky a mírně pokročilé cyklisty. Otevření trasy je plánováno na listopad 2019. Vzdálenost od hranic s ČR je pouhých 5 km. Szklarska Poręba disponuje širokou základnou gastronomických a ubytovacích služeb, bohužel ale nemá k dispozici žádné půjčovny a ostatní servisní služby spojené s cyklistikou.
Trail Oblasti	Strzelin	7 km	Plánované trasy k předání kolem 7 km, trasy typu singletrack v oblastech poblíž Strzelina (Wzgórza Strzelińskie). Jednosměrné trasy typu singletrack se snadnou sjízdností. Plánované otevření září 2019. Vzdálenost od hranic s ČR více než 30 km. Společně s plánovanými trasami v Ziębicach mohou vytvořit oblast pro singletrail.
	Ziębice	5 km	Více než 5 km tras rozdělených do dvou uzlů v oblasti obce Ziębice. Snadná sjízdnost tras určené zejména pro začínající cyklisty. Vzdálenost od hranic s ČR přibližně 22 km.
Bike parky	-	-	Na území Polska nejsou v současnosti plánovány žádné investice spojené s výstavbou Bike parků.
SHRNUTÍ:			
V 2019 roce v jižním a jihozápadním Polsku přibude cyklistům velký počet kilometrů nových tras o různých úrovních obtížnosti. Díky tomu se nejvíce navštěvovaným a přelidněným střediskům uleví a cyklistická doprava se tím pádem rozloží do nově vybudovaných míst. S jistou mezi jednotlivými trasami dojde k nárůstu konkurence v podobě nabízených služeb pro cyklisty, ale rovněž i dojde k celkovému nárůstu počtu nových cyklistů			

Celkový přehled plánované MTB infrastruktury v řešeném území v Polsku

Název	Kategorie	Nástupní místo	Délka (km)	Investice (€)
Województwo dolnośląskie (otwarcie 2019)			103	2 118 948
Ziębice	Singletraily	Ziębice	5	75 000
Singletrack Glacensis	Singletraily	Łądek-Zdrój, Międzyzlesie, Bystrzyca Kłodzka, Kudowa Zdrój, Duszniki Zdrój, Bardo	80	1 718 130
Singletrack Szklarska Poręba	Singletraily	Szklarska Poręba, Jakuszyce	18	325 818

Województwo śląskie (plan - pomysł)			137	
TRASA USTROŃ - BRENNA SKRZYŻOWANIE	Singletraily	Ustroń Rynek	8	
TRASA PODLESIE - NYDEK HORA	Singletraily	Podlesie	2	
TRASA USTROŃ POLANA - JASZOWIEC - ZAWODZIE - LIPOWIEC - USTROŃ RYNEK	Singletraily	Parking przy Zawodowej Straży Pożarnej w Ustroń	21	
TRASA USTROŃ POLANA - ŚCIEŻKA RYCERSKA - SZLAK WIDOKOWY - USTROŃ JELENICA	Singletraily	Parking Kolei Linowej Czantoria	6	
TRASA DOLINĄ OLZY	Singletraily	Amfiteatr pod Skocznią	5	
TRASA DOLINĄ KRĘŻELKI	Singletraily	Widły Krężelki i Czadeczki	6	
TRASA WISŁA CENTRUM - SKOLNITY - JAWORNIK - WISŁA CENTRUM (trasa nr 2 w projekcie Wisła)	Singletraily	Wisła Plac Hoffa	10	
TRASA WISŁA CENTRUM - USTROŃ POLANA - DOBKA - TOKARNIA - BUKOWA - WISŁA CENTRUM (trasa nr 1 w projekcie Wisła)	Singletraily	Wisła Plac Hoffa	15	
TRASA WISŁA CENTRUM - JAWORNIK - SOSZÓW - NYDEK	Singletraily	Wisła Plac Hoffa	17	
TRASA WISŁA CENTRUM - KUBALONKA - JEZIORO CZERNIAŃSKIE	Singletraily	Wisła Plac Hoffa	12	
BRENNA LEŚNICA CPN - MALINA - HORIZELICA - STARY GROŃ - GRABOWA	Singletraily	Brenna Leśnica CPN	7	
BRENNA LEŚNICA CPN - „DOLINA LEŚNICZY” - ŚWINIORKA - ZAKRZOSEK - DOBKA - USTROŃ POLANA	Singletraily	Brenna Leśnica CPN	12	
BRENNA LEŚNICA - GRABOWA - DOLINA HOŁCYN - BRENNA	Singletraily	Kompleks „Dolina Leśnicy”	9	
BRENNA LEŚNICA - BESKIDEK - USTROŃ POLANA	singletrail obdar	Brenna Leśnica Kościół Św. Jana	7	

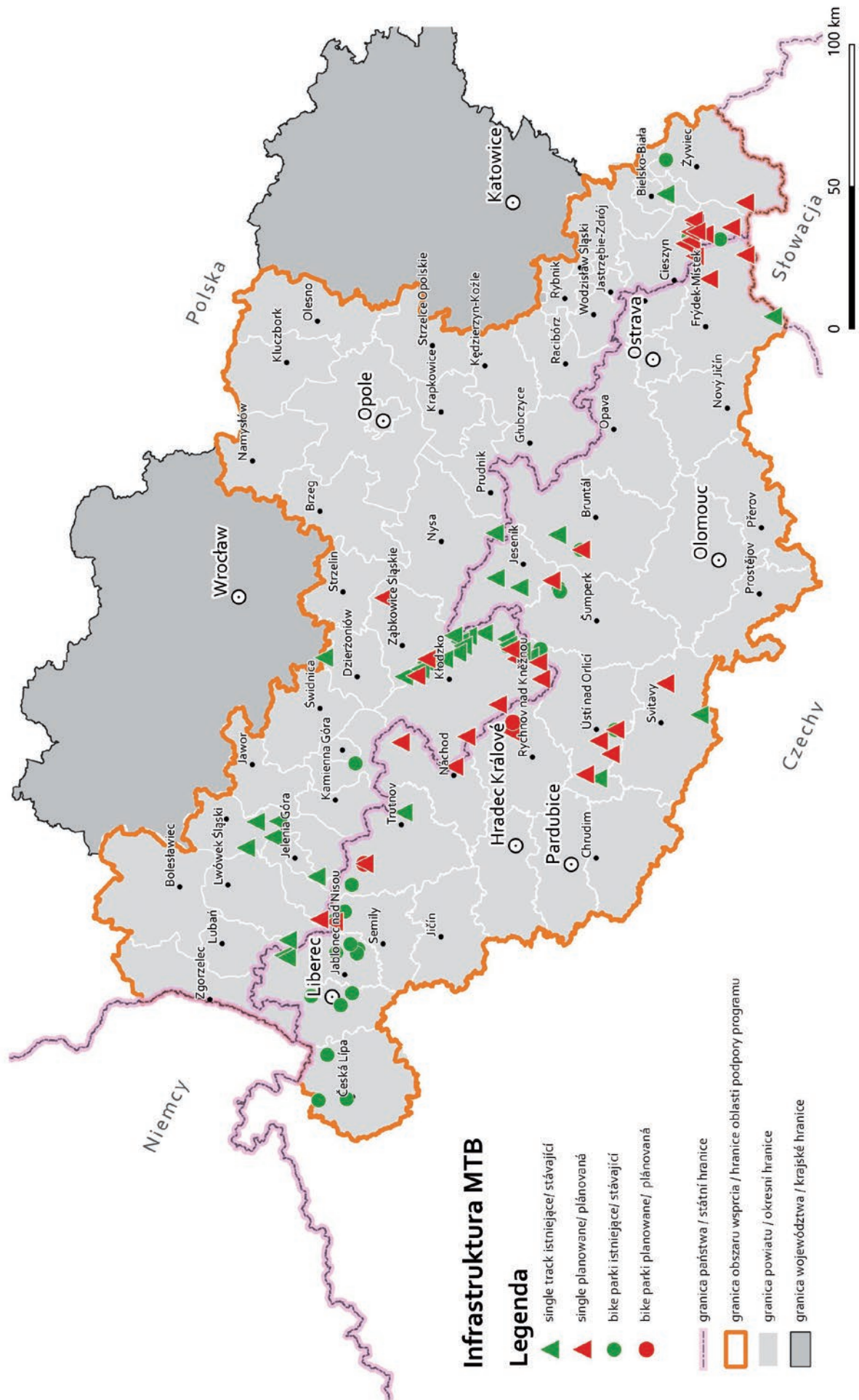
12. Potencjał rozwoju produktu MTB na polsko-české hranici, dálková polsko - česká MTB trasa

Polsko-české příhraničí díky své hornatosti a přírodnímu charakteru skýtá značný potenciál pro rozvoj produktu MTB cykloturistiky. Dnes je v Polsku v příhraniční oblasti vybudováno 870 km (vč, 550 km trasy ER-2, vedoucí částečně po silničních komunikacích), v ČR je k dispozici 245 km upravených MTB tras. V horizontu 5 až 10 let je v Polsku plánováno vybudování dalších 240 km speciálně upravených MTB tras, v ČR 103 km. Navrhujeme zavést **nový vícedenní produkt** v prostoru polsko-českého příhraničí, a to **dálkovou MTB trasu**. Délka státní hranice ČR – Polsko je **796 kilometrů**.

Cílem je rozšířit produkt horské cykloturistiky, který v ČR a Polsku rozhodně nevyužívá potenciál, který toto území představuje, přivést nové návštěvníky a motivovat aktéry ve službách cestovního ruchu.

Kriteria dálkové MTB trasy:

Dálkovou MTB trasou se rozumí trasa určená pro horská kola, která je v délkách několika desítek či stovek kilometrů, je vedena pokud možno po značených i neznačených lesních cestách, horských chodnících, především v přírodním prostředí a horském terénu a není možno ji absolvovat během jednoho dne. Je tedy rozdělena na několik etap, které je možno absolvovat samostatně nebo je kombinovat.



Doporučení pro tvorbu dálkové MTB trasy

- Podle náročnosti trasy (profilu stoupání – nastoupané nadmořské výšky), náročnosti terénu, kvality a hustoty značení) je potřeba určit délku každé etapy.
- Doporučuje se vzhledem k poměrně velké délce státní hranice rozdělit trasu podle území jednotlivých krajů nebo podle pohoří
- Na území pohoří vytipovat různé typy ubytování a stravovací zařízení, dále možné atraktivy na trase, jako rozhledny, možnosti koupání, bikeparkové či singletrailové oblasti, místa servisu kol. Tento bod je důležitý pro určení ceny produktu a stupně jeho kvality z hlediska standardu doprovodných služeb.
- Vytipovat místa s dobrou dopravní obslužností (vlak, cyklobusy) na začátku dílčích tras na území jednotlivých krajů pro místa dopravy na nástup na trasy nebo návrat z nich.

Variabilita - 2 stupně náročnosti produktu

Každý z potencialních uživatelů má jiné představy o náročnosti terénu, převýšení, technické náročnosti trasy a doprovodných službách. Většina bikerů své dovednosti přeceňuje a tak je velmi důležité s velkou přesností popsat jednotlivé úseky trasy a místa na nich, včetně výše uvedených doprovodných služeb. Proto trasu doporučujeme tvořit ve dvou stupních náročnosti:

1. lehčí

Tato varianta osloví větší skupinu MTB cyklistů a tudíž je i větší potenciál ekonomického profitu území. Důležité je pečlivé definování služeb na trase a zvolení uzlových bodů, především míst pro ubytování a stravování. Mezi těmito body je možno pak na míru určit klientovi trasu. Příkladově to znamená, že mezi dvěma ubytovacími místy může být nejkratší propojení MTB trasou např. 30 km po zpevněných horských cestách, což mohou být dvě až tři hodiny jízdy. Pokud na přání klienta do trasy zakomponujeme turistickou atraktivitu, relaxační místa nebo jinou aktivitu (např. plavání), tak z tří hodinové trasy může být trasa o trvání pěti hodin. Obdobně můžeme natrasovat mezi těmito ubytovacími zařízeními trasu o délce např. 70 kilometrů v náročném terénu a doba trvání jízdy může být např. 9 hodin. Vhodnou doprovodnou službou je i převoz zavazadel mezi uzly, aby účastníci mohli jet tzv. nalahko.

2. náročnější

Náročnější trasa by měla být navržena jako opravdu těžká, která bude výzvou pro vyznavače dobrodružství back country cyklistiky. Těm nevadí spaní pod širým nebem, brodění v řekách ani špatné počasí a nedostupnost kvalitního ubytování. Cílem jejich cesty je adrenalinový zážitek, požitky z jízdy na MTB a překonávání vlastních schopností.

Konkretizace a zavedení nového produktu dálkové MTB trasy je samostatným novým projektem.

IV. ČÁST III – Směrnice pro tvorbu produktů in-line bruslení	86
1. Úvod	86
1.1. Cílová skupina pro in-line turistiku	86
1.2. Parametry pro návrh in-line tras	87
2. Typy in-line tras, základní pojmy	87
3. Lokality pro in-line bruslení	88
3.1. Pardubický kraj	88
3.2. Liberecký kraj	88
3.3. Královéhradecký kraj	88
3.4. Moravskoslezský kraj	88
4. Postavení in-line bruslení v právním systému	89
4.1. Zákony a vyhlášky	89
4.2. Kde jezdí in-line bruslaři?	89
4.3. Technické předpisy	90
4.4. Metodické pokyny	91
4.5. Neoficiální pravidla pro in-line bruslaře	91
5. Návrh infrastruktury pro in-line	91
5.1. Zásady návrhu	91
5.2. Postup návrhu	91
5.3. Způsob vedení trasy	92
5.4. Návrhové parametry komunikací pro bruslaře	95
5.5. Vybavení komunikací pro bruslaře	96
5.6. Údržba	96
6. Služby pro in-line bruslaře	96
7. Propagace a marketing in-line produktu	97
8. Přílohy - Metodika návrhu komunikací pro bruslaře	97
8.1. Příloha 1 – Konstrukční parametry pro in-line stezky	97
8.2. Příloha 2 – Vybavení komunikací pro in-line stezky	118

IV. ČÁST III – Směrnice pro tvorbu produktů in-line bruslení



1. Úvod

Cílem této směrnice je definovat základní požadavky na infrastrukturu, služby a vytvořit podklad pro provoz in-line produktu od vhodné infrastruktury až po provoz, údržbu a marketing. Hlavní výzvou stále zůstává návrh infrastruktury, neboť stávající předpisy tuto oblast definují jen velmi povrchně nebo vůbec.

Úkolem materiálu je proto definovat návrhové parametry in-line stezek vycházející z charakteristiky pohybu bruslařů a z funkce trasy. Metodika zároveň definuje postavení in-line bruslení v právním systému a požadavky na vzhled a funkci dálkových, regionálních a místních tras pro in-line bruslení.

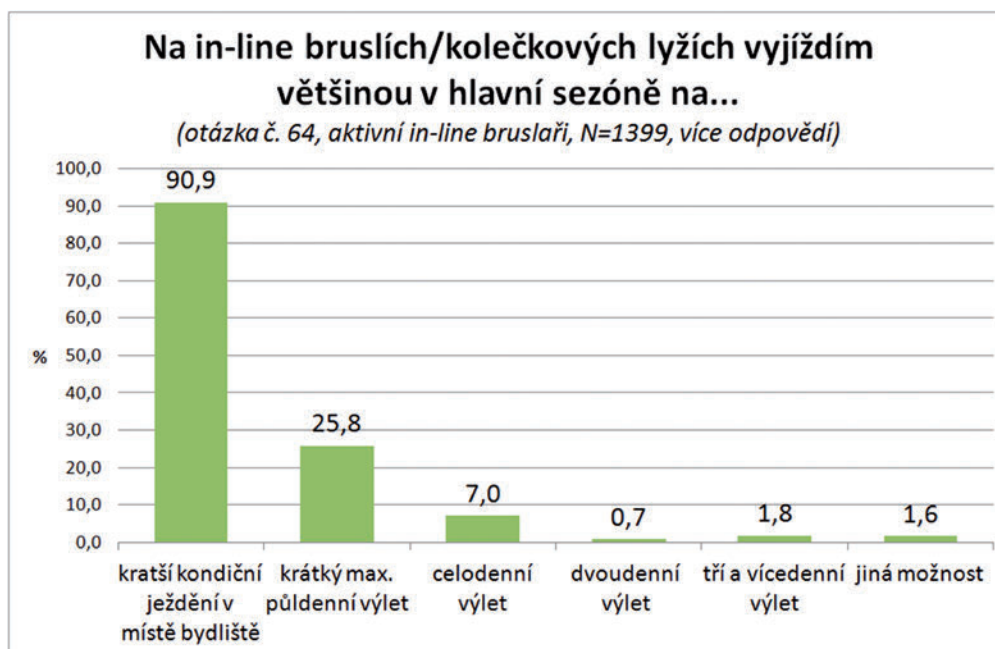
Tento materiál zároveň může sloužit jako podklad k úpravě stávajících předpisů.

1.1. Cílová skupina pro in-line turistiku

Přestože in-line bruslení nedosahuje popularity rekreační cyklistiky, skupina aktivních in-line bruslařů v ČR je poměrně velká a zahrnuje 781 tis. uživatelů¹.

U aktivních in-line bruslařů je rozdělení mezi pohlavími přibližně vyrovnané, na bruslích tedy jezdí stejným dílem muži i ženy. Podíl in-line bruslařů je přitom vyšší ve větších městech, kde mají vhodnou infrastrukturu. Z hlediska věku u in-line bruslařů převažují mladší lidé.

Vyjíždky in-line bruslařů jsou obvykle krátké, v trvání 1-2 hodiny (91 %), což zřejmě souvisí s tím, že jezdí pouze po krátkých úsecích stezek nebo na speciálních oválech.



Obr.1. Národní cyklo a in-line průzkum (zdroj: Národní cyklo a in-line průzkum, STEM/MARK, on-line průzkum, srpen-září 2011)

¹ Zdroj: Národní cyklo a in-line průzkum, STEM/MARK, on-line průzkum, srpen-září 2011

V porovnání s jízdou na kole in-line bruslaři příliš necestují a častěji se drží v blízkosti svého bydliště (31 %). To může být částečně ovlivněno nedostatkem vhodných terénů pro in-line bruslení v Česku, zvyšující dojezdové vzdálenosti k nejbližším vhodným lokalitám. V tuzemsku jsou nejvíce navštěvované stezky v okolí větších měst, mezi nimiž výrazně dominují stezky Podolí – Zbraslav (13,4 %) a Nymburk – Poděbrady (12,9 %). Nejoblíbenějším cílem in-line bruslařů mimo dosah velkých měst je tradiční rekreační lokalita Lipno (9,4 %) a dále stezka Stožec – Nová Pec (6,6 %).

Jak ukázala analýza popularity in-line tras, o množství návštěvníků na in-line stezce rozhoduje především přítomnost velkého města v blízkosti stezky. Dobrá dostupnost stezky znamená prakticky vzdálenost odpovídající půlhodinové cestě vlakem, automobilem nebo městskou veřejnou dopravou.

Většina dotázaných in-line bruslařů by si přála jezdit po přírodních cyklo a in-line stezkách s relativně kvalitním povrchem, i když s různými nedostatky typu chybějících přejezdů (78 %). V tom jim nejvíce brání nekvalitní povrch (76 %) a neuklizené stezky (53 %). In-line bruslaři preferují cyklo a in-line stezky v přírodě oproti in-linovým oválům, na tom se shodnou všichni bez ohledu na frekvenci ježdění nebo délku výletů.

1.2. Parametry pro návrh in-line tras

Charakteristiku dopravy bruslařů určují vnější faktory, dle kterých je třeba navrhovat síť dopravní infrastruktury. Úroveň kvality je ovlivněna rychlostí, intenzitou, sklonovými a směrovými poměry, přehledností, příčným uspořádáním, povrchem komunikace, potenciálem bruslaře a povětrnostními podmínkami.

Děti, nezkušení jezdci a starší lidé zpravidla dosahují nižších rychlostí a pohybují se na krátkých vzdálenostech. **Dospělí** využívají bruslení jako účelovou jízdu na středně dlouhé vzdálenosti a dle charakteru jízdy mění rychlost. **Sportovní jezdci** dosahují vysokých rychlostí a jejich vzdálenosti jsou středně dlouhé až dlouhé. Další rozdělení je možné podle funkce cesty, dopravní cesty jsou na středně dlouhé a dlouhé vzdálenosti a pro rekreační jezdce je cesta cílem. Rychlosti jízdy se proto dle charakteru liší od 5 km/hod do 40 km/hod.

Na základě diverzity uživatel se rozhoduje při návrhu pro jejich segregaci nebo naopak integraci, která nemusí být izolována jen pro odvětví bruslařů, ale je třeba s ní uvažovat i mezi všemi nemotoristy společně.

In-line stezky je třeba navrhovat s ohledem na jejich funkci (viz kapitola 2 Typy in-line tras, základní pojmy). Rozhodující je vztah mezi druhem a funkcí stezky, na základě kterého je možné rozčlenit nebo naopak spojit jednotlivá odvětví nemotorové dopravy. V případě, že projektujeme sportovní trasy, je třeba zajistit segregaci od ostatních uživatel, nebo naopak dopravní trasy neuvažují významnou intenzitu, proto je možné integrovat bruslaře s ostatními uživateli. Pokud by se však jednalo o spojení a rozdělení motorové od nemotorové dopravy, byl by vztah zcela opačný.

2. Typy in-line tras, základní pojmy

Podle funkce rozlišujeme tři typy tras – sportovní, rekreační a dopravní:

SPORTOVNÍ OKRUHY se posuzují z hlediska délky, šířky a převýšení. V České republice jsou v režimu závodních okruhů vybudovány dráhy například v Benátkách nad Jizerou, Otrokovicích a v Praze-Běchovicích. Doporučuje se budovat sportovní okruhy a závodní dráhy v návaznosti na dopravní trasy nebo na rekreační areály, aby infrastruktura navazovala pro více uživatelů současně.

REKREAČNÍ A TURISTICKÁ FUNKCE je charakterizována jako park nebo zóna pro bruslaře, kde lze jezdit libovolně. Typickými znaky jsou zatáčky, křižovatky, proměnná šířka, mírné stoupaní i klesání. Takovým příkladem jsou sportovní areály Praha-Ladronka, nebo v Brně u NC Olympie. V podobných areálech je kumulace většího množství uživatel na jednu. Zpravidla bývají doplněny specifickým dopravním značením a navazují na další atrakce pro turisty.

DOPRAVNÍ FUNKCE mohou plnit trasy delších in-line úseků. Klade se důraz na přírodní scenerii a atraktivitu. Nejčastěji jsou k vidění takové trasy, které vedou z bodu A do bodu B podél řek nebo jezer. Příkladem je 60 km dlouhá mezinárodní in-line stezka vedoucí z Děčína přes Bad Schandau podél Labe do Drážďan. Dopravní trasy jsou běžně vedeny přes menší města a obce, takže je mohou uživatelé využívat jako přepravní úseky. Vzhledem k nedostatku rekreačních tras a zájmu uživatel však obvykle slouží spíše k rekreačním účelům.

Podle trasování, geografické podoby a dopravního významu se rozlišují druhy tras pro bruslaře na místní, regionální a dálkové.

MÍSTNÍ TRASY jsou obvykle zastavěným územím. Vytváří síť stezek v obcích a městech, mohou propojovat regionální a dálkové trasy.

REGIONÁLNÍ TRASY jsou trasy většího významu, jejich účel je propojit významnější cíle, které se v regionu vyskytují.

DÁLKOVÉ TRASY spojují jednotlivé trasy regionálního charakteru, jde o dlouhé strategické úseky, které vedou napříč regiony s návazností na zahraniční trasy. Mohou propojovat evropskou síť s národními stezkami.

3. Lokality pro in-line bruslení

Přestože naprostá většina in-line tras má jen lokální charakter s délkou do několika kilometrů, s výhledem do budoucna je možné identifikovat také první zárodky dálkových in-line tras. V rámci tohoto projektu se proto trasy vhodné pro in-line evidují přímo v rámci inventarizace, a to označením „úsek trasy vhodný pro in-line“. Tento parametr je součástí tabulky parametrů popisovaných tras.

Protože in-line trasy jsou v současné době vedeny pro stezkách pro pěší a cyklisty, kde povrch a parametry odpovídají požadavkům na in-line bruslení. Níže tedy uvádíme několik produktů z oblasti česko-polského příhraničí, které jsou součástí národního produktu Česko jede. Zdrojem informací je národní portál pro aktivní cestovní ruch Česko jede (www.ceskojede.cz).

3.1. Pardubický kraj

IN-LINE ORLICKO-TŘEBOVSKO

Popis trasy:

Trasa se řadí mezi nejlepší terény pro inline bruslení v Česku. Stezky vedou nádherným zeleným údolím Tiché Orlice. Mají kvalitní povrch, minimální převýšení a jen krátké úseky se zhoršenou kvalitou. Trasu lze je možné absolvovat celou, případně pouze etapu z Letohradu do Ústí nad Orlicí (12 kilometrů), nebo etapu z Ústí nad Orlicí do Chocně (19 kilometrů).

<http://dev.ceskojede.cz/routes/pdf-itinerary/20>

3.2. Liberecký kraj

NA BRUSLÍCH PO CYKLOSTEZCE VARHANY

Popis trasy:

Cyklostezka Varhany s rovným asfaltovým povrchem je skvělá, když si chcete vyjet na kole nebo na bruslích. Vyrazte z České Lípy po bývalé železniční trati až k Panské skále do Kamenické Šenova, a užijte si jedinečné výhledy na okolní louky a lesy.

<http://dev.ceskojede.cz/routes/201-na-bruslich-po-cyklostezce-varhany>

BÝVALÝM VOJENSKÝM PROSTOREM RALSKO

<http://dev.ceskojede.cz/routes/200-byvalym-vojensky-prostorem-ralsko>

3.3. Královéhradecký kraj

CYKLO A IN-LINE OKRUH MĚSTSKÝMI LESY HRADEC KRÁLOVÉ.

<https://www.hkregion.cz/dr-cs/104403-.html>

Popis trasy:

10 kilometrů dlouhý okruh přírodou městských lesů je díky asfaltovému povrchu vhodný z velké části i pro in-line bruslaře začátečníky. Na okruh navazují také další asfaltové trasy v délce zhruba 6 kilometrů. Na trase mohou cyklisté a bruslaři využít možnost občerstvení na několika zastávkách.

3.4. Moravskoslezský kraj

IN-LINE BRUSLAŘSKÝ OKRUH V MALÉ MORÁVCE

Malá Morávka – Karlova Studánka

Jeho povrch je vhodný jak pro začátečníky, tak pro zkušené in-line jezdce. Ve večerních hodinách bývá dráha osvětlená.

<http://dev.ceskojede.cz/routes/49-in-line-bruslarsky-okruh-v-male-moravce>

CYKLOSTEZKA OLEŠNÁ (4 km)

Popis trasy:

Povrch cyklostezky je asfaltový, takže stejně dobře jako cyklistům slouží také in-line bruslařům. Trasa kolem přehrady měří čtyři kilometry. Kromě skvělého výhledu na Beskydy a Palkovické hůrky mohou návštěvníci obdivovat pohled na vodní hladinu, přilehlé louky a rybáře čekající na úlovek.

<http://dev.ceskojede.cz/routes/48-cyklostezka-olesna>

IN-LINE PARK OSTRAVA

U Cementárny 703 00 Ostrava-Vítkovice, tel. 00420 727 805 870, provozuje společnost Sportovní a rekreační zařízení města Ostravy, s.r.o.

Popis trasy:

Uvnitř oplocené části areálu jsou dvě in-line dráhy. Jedna s klopenými zatáčkami o délce 200 m pro ostřílené bruslaře je lemovaná mantinely a druhá s asfaltovým povrchem o délce 400 m. Nejdelší in-line dráha s asfaltovým povrchem má celkovou délku 1 200 m a vede i mimo oplocenou část areálu. Její venkovní část je tak přístupná kdykoliv. Je lemovaná lavičkami a v jejím okolí je příjemné prostředí lesního charakteru.

<https://www.sareza.cz/in-line-park/>

4. Postavení in-line bruslení v právním systému

Jízda na kolečkových bruslích zatím nemá v žádném směru řešenou samostatnou legislativu, která by se týkala přímo bruslařů nebo pozemních komunikací, na kterých se pohybují. Problematické je především nedostatečné právní vědomí uživatelů nemotorových komunikací o tom, jak se chovat.

4.1. Zákony a vyhlášky

V České republice podléhá dopravní dění na pozemních komunikacích zákonu 361 / 2000 Sb. „O provozu na pozemních komunikacích“. Za současného stavu je z hlediska provozu na pozemních komunikacích žádoucí blíže specifikovat „osoby pohybující se na lyžích nebo kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení“ včetně jejich práv a povinností, neboť dle současné zákonné úpravy platí, že např. bruslař se musí po stezce pohybovat jako chodec - tzn. že na stezce se společným provozem se musí pohybovat proti cyklistům – vlevo (stejně jako na vozovce). Zpravidla na užších stezkách s intenzivním provozem se jedná o nebezpečné chování.

Pravidla pro pohyb in-line bruslařů se tedy liší podle typu komunikace a podle toho, zda se na bruslaře dívá legislativa v daném místě jako na chodce (pohyb obvykle vlevo) nebo na cyklistu (pohyb vpravo společně s cyklisty). V České republice proto panuje velmi nedostatečné právní povědomí o tom, jak se mají in-line bruslaři správně pohybovat. Ve stávající situaci je proto vhodné doprovodit konkrétními pravidly, značením nebo provozním řádem.

4.2. Kde jezdí in-line bruslaři?

Pravidla chování chodců jsou popsány v oddíle č. 5 § 53 zákona 361 / 2000 Sb. Vyplyvá z něj i povinnost pohybovat se po chodníku. Tam kde chodník není nebo není použitelný pohybovat se po levé krajnici nebo co nejbližší levému okraji vozovky. Na stezce pro chodce a cyklisty nesmí chodec ohrozit cyklistu jedoucího po stezce. Pokud jsou na stezce pruhy vyhrazené pro jednotlivé účastníky, musí chodec využít pouze ten určený pro něj.

Navíc § 57, který je věnován jízdě na jízdním kole, se také mimo jiného uvádí, že jízdní pruh pro cyklisty nebo stezku pro cyklisty může užít i osoba pohybující se na kolečkových bruslích – přitom je ovšem povinna řídit se pravidly uvedenými v tomto paragrafu určeném jízdě na jízdním kole (odstavce 3, 5 a 6). Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty, nesmí cyklista ohrozit chodce jdoucí po stezce. Cyklisté mladší 18 let mají ze zákona povinnost nosit přilbu.

Dopravní značení a řízení provozu na pozemních komunikacích stanovuje vyhláška ministerstva dopravy č. 294/2015 Sb. Dopravní značky, které se týkají bruslařů jsou v odvozeny od míst, kde se bruslaři pohybují. Jedná se o

značky: C 7 – stezka pro chodce C 8 – stezka pro cyklisty C 9 – stezka pro chodce a cyklisty C 10 – stezka pro chodce a cyklisty. Dále je možné užití značky C 14 – jiná příkázání, kde se můžeme setkat například s textem: Bruslaři jedte vpravo. Ostatní dopravní značení, kterým se řídí chodci a cyklisti, podléhá tomu, zda je v daném prostoru bruslař brán jako chodec nebo jako cyklista.



Obr.2. Příklad dopravního značení nemotorových komunikací dle vyhlášky č. 294/2015 Sb.

V § 10, který se věnuje určeným symbolům, je zmínka o využití symbolů jako náhrady textu na svislém dopravním značení. Následně pak v příloze vyhlášky č. 7 je stanoven symbol pro označení druhů vozidel a skupiny chodců. Symbol číslo 221 – bruslař však zatím není obecně zažitý a na dopravních značkách se proto objevují různé jiné piktogramy:



Obr.3. Symbol č. 221 – bruslař dle vyhlášky č. 294/2015 Sb.

Více o pravidlech pro chování cyklistů a bruslařů na stránkách Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy 2013-2020 (<https://www.cyklodoprava.cz/legislativa/cyklo-a-in-line/>).

4.3. Technické předpisy

České státní normy, podle kterých se v současnosti projektují stezky pro pěší a cyklisty:

- **ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací**, kde se bruslařů týká kapitola 10.1 Komunikace pro chodce a 10.4 Cyklistická doprava.
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic,
- a ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích zasahují do problematiky spíše okrajově.

Technické podmínky nejsou zatím zaměřené na bruslaře, ale opět můžeme vycházet z těch, které se dotýkají pěší a cyklistické dopravy.

- TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty, neuvažuje s využíváním cyklostezek a pruhů pro cyklisty i jezdci na kolečkových bruslích.
- TP 103 Navrhování obytných a pěších zón taktéž neuvažuje s rozdílností pěších a bruslařů.
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích,
- TP 100 Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích,
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích,
- TP 169 Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích.
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací, které určují možnosti užití typů krytu povrchu.

Všechny doposud vydané **vzorové listy** se týkají bruslařů jen v návaznosti na pěší a cyklisty. Jsou to VL 6.1 Vzorové listy „Svislé dopravní značení“, VL 6.2 Vzorové listy „Vodorovné dopravní značení“, VL 6.3 Vzorové listy „Dopravní zařízení“ a VL 7 Vzorové listy „Vybrané prvky místních komunikací pro zklidňování dopravy“.

4.4. Metodické pokyny

Existují různé vnitřní předpisy provozu na in-line drahách, které si určují jednotliví správci. Jedná se o nějakou formu provozního řádu. Každé město nebo dráha mohou mít dána odlišná pravidla, proto je vždy nutné se s řádem seznámit ještě před vstupem na dráhu.

4.5. Neoficiální pravidla pro in-line bruslaře

Bruslaři se musí pohybovat hlavně po chodníku, stejně jako chodci. Pokud se pohybují na krajnici vozovky, pak nejvýše dva vedle sebe a na levé straně. Řidiči musí dávat na přechodu pro chodce přednost i bruslařům.

Bruslař na cyklostezce má naopak jezdit vždy vpravo. Protisměru mohou bruslaři využít pouze pro předjíždění, které však musí být ohleduplné a nesmí ohrožovat ostatní uživatele. Bruslař potřebuje za jízdy více prostoru než cyklista tak je mu zakázáno v hustém provozu kličkovat, blokovat plynulý provoz například zastavením v cestě nebo jezdit rychle v nepřehledných, zúžených a sklonově náročných úsecích.

5. Návrh infrastruktury pro in-line

5.1. Zásady návrhu

V souvislosti s přípravnou výstavbou by nové in-line produkty měly vznikat v návaznosti na páteřní cyklotrasy. V ideálním případě by síť páteřních tras měla splňovat přímo návrhové parametry, které umožní přístup také in-line bruslařům.

Trasu navrhujeme ucelenou nejen z pohledu vedení, ale i v rámci konstrukčního řešení. Je třeba zajistit jednotné značení a návaznost rekreačních a dálkových tras v území. Atraktivita sítě se zajistí vhodným trasováním zájmového území, zajištěním bezpečnosti a komfortu jízdy. V neposlední řadě je nutná srozumitelnost, která završí vhodnost návrhu. Plynulost trasy a její logické navázání na vhodné cíle zajistí bruslařům správné zvládnutí jízdy. Míru jízdní kvality bruslařů určuje možnost volného pohybu, změny rychlostí bez omezení ostatních uživatel, manévrování bez konfliktů.

Ze získaných průzkumů je zřejmé, že bruslení v našich poměrech využívají uživatelé především pro rekreační účely.

Společně se zřizováním rekreačních stezek a areálů je zřejmé vyšší procento jezdců nižších rychlostí, proto není vhodné integrovat bruslaře do společného prostoru s motorovou dopravou, pokud to není na krátkých úsecích nevyhnutelné.

Doporučuje se preferovat komunikace pro společný provoz více nemotorových uživatelů, směrově nerozdělených, usměrňovaných především dopravním značením, v dostatečných šířkách pro jejich vzájemné spolupůsobení.

Samostatné stezky pro bruslaře mají význam pouze v případě ryze sportovních okruhů nebo v místech předpokladu vysoké koncentrace jezdců jako jsou krajská města nebo rekreační oblasti.

5.2. Postup návrhu

Při návrhu stezek je třeba postupovat takto: vymezení řešeného území, analýza současného stavu v dané lokalitě, zmapování zdrojů a cílů, následný návrh sítě, určení stavebních a organizačních opatření a priorit stavby a vše zakončí projektová část a vlastní výstavba.

Při návrhu je důležitá koordinace ucelenosti území, proto je třeba brát úvahu nad plynulostí trasy v rámci obce, regionu nebo oblasti. Navazovat musí poptávka uživatel i v případě, že stávající síť je přetížena, nebo naopak její vyřízení nepotřebuje nové řešení. Návrh trasy vyhodnotíme dle předpokládaných intenzit, požadavků na bezpečnostní parametry, výkonnost stezek a úroveň kvality dopravy.

Konečný návrh trasy musí vyplývat z poptávky uživatel, na základě toho se určí výškový a směrový styl vedení trasy, šířkové uspořádání a spolupůsobení nemotorových uživatel. Projednání návrhu musí splňovat územně plánovací návaznost, stavebně technické parametry a hlavně požadavky uživatelů a správních orgánů.

5.3. Způsob vedení trasy

Podstatnou součástí návrhu je určení vedení komunikace. Podle stávající zástavby se rozdělí, zdali stezka bude v extravilánu či intravilánu. Na základě toho je potřeba zvolit její šířkové uspořádání. Jsou varianty stezek v hlavním dopravním prostoru, přidruženém nebo na samostatném tělese. Při tomto návrhu je třeba uvažovat možnost smíšených stezek s cyklisty a chodci a jejich možné fyzické oddělení. Kdy je možné budovat stezky kombinované a kdy je nutné uživatele rozčlenit, je definované na základě intenzity a rychlosti uživatelů.

Z následující tabulky vyplynuly možnosti vedení samostatně, společně s nemotorovou dopravou nebo společně s motorovou dopravou. Je však nutné posoudit další kritéria, která stanoví vhodnost jednotlivých řešení. Pro každé odvětví je ideálním řešením samostatné vedení trasy, to však v mnoha případech není možné vzhledem k prostorovým možnostem a ekonomickému hledisku. Naopak vedení společně všech uživatel, kteří mají odlišné rychlosti a styl pohybu, není vhodný z bezpečnostního hlediska. Proto je třeba varianty zohlednit komplexně a najít ideální řešení pro všechny uživatele.

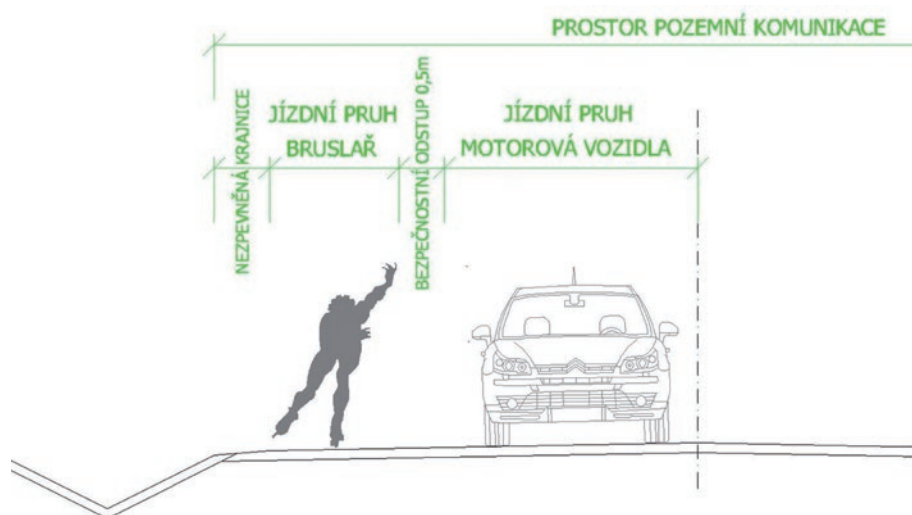
Tab. 1. Možnosti vedení komunikací pro bruslaře

INTRAVILÁN	Přidružený prostor	Samostatný provoz bruslař (úplné oddělení od ostatních uživatelů motorové a nemotorové dopravy)
		Společný provoz cyklistů a bruslařů oddělený od chodců
		Společný provoz chodců, a bruslařů oddělený od cyklistů
	Hlavní dopravní prostor	Společný provoz chodců, cyklistů a bruslařů
		V obytné nebo pěší zóně
		V jízdním pruhu společně s motorovou dopravou (zpevněná krajnice min. šířky 1,5 m)
EXTRAVILÁN	Stezka (samostatné těleso)	V jízdním pruhu vyhrazeném pro nemotorovou dopravu
		Samostatný jízdní pruh pro bruslaře
		Společný pás pro provoz cyklistů a bruslařů
		Společný pás pro provoz chodců a bruslařů
		Společný pás pro provoz chodců, cyklistů a bruslařů
	Součást silničního tělesa	Na účelové komunikaci, společný provoz nemotoristů
		V jízdním pruhu
		Po krajnici min. šířky 1,5 m (oddělený provoz)
		Jízdní pruh pro nemotorovou dopravu

Bruslaři jsou stejně jako chodci poměrně náchylné odvětví z pohledu bezpečnosti provozu. Vzhledem ke svému pojetí pohybu jsou dokonce více zranitelní než ostatní nemotoristé. Takže nejvíce diskutabilní je jejich společné působení v prostoru pro motorovou dopravu. V případě, že je nevyhnutelné spolupůsobení s motoristy, je třeba volit jen krátký úsek a zajistit veškeré podmínky bezpečnosti provozu. Je třeba se zaměřit na kritické úseky křížení a optimalizovat řešení pro plynulou jízdu.

Tab. 2. Vedení trasy v intravilánu v závislosti na motorové dopravě

Vedení komunikace pro bruslaře					
Funkční skupina místní komunikace	V hlavním dopravním prostoru		Mimo hlavní dopravní prostor		
	S motoristy	S nemotoristy	S nemotoristy v přidruženém prostoru	Samostatně v přidruženém prostoru	Na stezce společné nebo dělené
A	nemožné	nemožné	nemožné	nemožné	nutné
B	nevhodné	nevhodné	nevhodné	možné	vhodné
C	výjimečně	Možné	možné	vhodné	vhodné



Obr. 4. Společný provoz bruslař s motorovým vozidlem.

Vzhledem k rychlostem, kterých dosahuje motorová doprava v extravilánu, není vhodné společné vedení trasy, doporučuje se úplné nebo částečné oddělení nemotorové dopravy. Vedení trasy společně s nemotorovou dopravou se provádí výjimečně a je bezpečné pouze v případě nízké intenzity obou odvětví a snížení úsekové rychlosti motorové dopravy. Ve společném úseku se dopravním značením určí, na které straně se budou bruslaři pohybovat.

Tab. 3. Mezní hodnoty intenzit pro návrh stezek pro nemotorovou dopravu – odvozeno z ČSN 73 6101

Intenzita motorového dopravního proudu [voz/24h]	Mezní hodinové intenzity [voz/24h]			
	Nemotoristi	Kolo	Brusle	Chodec
< 2 500	70	90	80	60
2 500 - 5 000	25	30	25	20
5 000 - 10 000	15	15	12	10
> 10 000	10	10	7	5

Společný provoz nemotorové a motorové dopravy je možný v případě, že hodnoty hodinových intenzit nepřesáhnou hodnoty dané v tabulce 3. Pokud intenzity nevyhoví, je třeba navrhnout opatření oddělení jednotlivých uživatelů. V úsecích, kde se předpokládá rekreační pohyb bruslařů, včetně nezkušených jezdců a dětí, a kde není omezena rychlost motorových vozidel, se doporučuje oddělení i tam, kde intenzity vyhoví. Možnost společného vedení s chodci se intenzita chodců zohledňuje jen při jejích vysokých koncentracích, například v místě pěších zón, obchodu, zastávek veřejné dopravy a podobně. A také tam, kde předpokládáme časté křížení tras.

Tab. 4. Segregace jednotlivých nemotoristů dle intenzit provozu

Mezní denní intenzita proudu bruslařů [voz/24h]	Vhodnost segregace v závislosti na denní intenzitě [voz/24h]			
	Kolo	Segregace	Chodec	Segregace
< 1 000	< 1 200	NE	< 1 000	NE
	> 1 200	ANO	> 1 000	ANO
1 000 - 1 500	< 1 000	NE	< 800	NE
	> 1 000	ANO	> 800	ANO
> 1 500	< 800	NE	< 500	NE
	> 800	ANO	> 500	ANO

Hodnoty v tabulce 4 vycházejí ze získaných hodnot denních intenzit dopravy. Hodnotu intenzit, na základě které proběhne segregace, přímo ovlivňují prostorové možnosti. Není však vhodné budovat příliš široké stezky jen z důvodu, aby bylo možné zachovat společný provoz jejich uživatelů. Široké neusměrněné plochy vedou ke zmatenosti jezdců a zabírají prostor například pro zeleň.

Jednou z důležitých hodnot při návrhu bruslařských komunikací je úroveň kvality dopravy (tabulka 5). Stávající hodnoty uvedené v ČSN 73 6110 pro motorovou a pěší dopravu nejsou vhodné k použití pro bruslaře vzhledem k rozdílným charakteristikám pohybu a rychlostem oproti pěším. Podle stávajících hodnot z ČSN by byly všechny sledované komunikace kvalitní. Bylo proto třeba posunout hodnoty limitní hustoty směrem dolů dle skutečné zatíženosti zkoumaných úseků.

Tab. 5. Upravená tabulka úrovně kvality dopravy pro potřeby bruslařů.

ÚKD		Hustota dopravy (osob/m ²)	Ovlivnění jízdy ostatními uživateli komunikace
Označení	Charakteristika kvality dopravy		
A	Velmi dobrá	≤ 0,004	Bruslař se pohybuje volně bez konfliktů libovolnou rychlostí
B	Dobrá	≤ 0,006	Pohyb bruslaře je volný, vliv přítomnosti ostatních uživatelů je nízký
C	Uspokojivá	≤ 0,008	Změny směru a rychlost jízdy je třeba přizpůsobit ostatním uživatelům
D	Dostatečná	≤ 0,010	Volba rychlosti je omezena, předjíždění a změny směru jsou omezeny
E	Nestabilní	≤ 0,015	Rychlost bruslení je omezena, předjíždění není umožněno jízda s obtížemi
F	Nevyhovující	> 0,015	Pohyb a rychlost jsou neplynulé, jízda není téměř možná, dochází ke shluku

Při návrhu vedení trasy je třeba ověřit i prostorovou náročnost úseku v místech, kde by nebyl dostatečný prostor pro zasazení šířkového profilu, musíme hledat jiné směrové vedení. V případě, že stezku navrhujeme již v zastavěném území, je třeba ověřit předem užití bezpečnostních odstupů od veřejného osvětlení, zeleně a jiných prostorových překážek. Je třeba akceptovat jiné urbanistické řešení území. Vedení trasy záleží na funkci navrhovaného úseku, je předpoklad, že dálkové trasy nemají vysokou intenzitu a je možné je vést společně s jinými druhy dopravy, naopak trasy rekreačního charakteru, zejména v místech s vysokou poptávkou, jako jsou např. krajská města, preferujeme oddělené od ostatních uživatelů.

Cílem vytváření tras pro nemotoristy není pouze uspokojení stávající poptávky, ale vytváření nabídky pro potenciální uživatele, proto při návrhu nových tras nelze vycházet z existujících intenzit nemotorové dopravy, ale je nutné zpracovat dopravní studii, jejímž podkladem by měla být například anketa/průzkum zájmu o bruslení v řešeném území.

5.4. Návrhové parametry komunikací pro bruslaře

Definice návrhových parametrů vychází z informací o běžném pohybu bruslaře, jeho rychlosti, intenzitách a rizikových faktorech. Při optimálním návrhu musíme vycházet z ověřených principů jejich pohybů tak, abychom návrhové parametry komunikací upravili přímo pro jejich potřeby. Zároveň je třeba si uvědomit rozsáhlý počet sportovních odvětví, která probíhají na bruslích, a specifikovat návrh na jejich individuální potřeby (např. se sportovními prvky jako je zábradlí nebo U-rampa). Pro návrh komunikací pro běžný provoz nebo rekreační jízdu můžeme vycházet z následujících poznatků, které se týkají charakteristik:

- Délka rozhledu pro zastavení
- Návrhová rychlost komunikace
- Prostorové nároky bruslařů
- Směrové vedení komunikací
- Příčný sklon komunikace
- Výškové vedení komunikací
- Spolupůsobení jednotlivých druhů dopravy
- Bezpečnostní odstupy
- Společné
- Oddělené
- Křížení
- Dopravní značení
- Svislé dopravní značení
- Konstrukční požadavky
- Osvětlení
- Odvedení povrchových vod
- Orientační značení
- Bezpečnostní a zpomalovací prvky.

Návrhové parametry jsou detailně popsány v příloze 1 této metodiky.

Pod pojmem návrhové parametry si můžeme představit základní hodnoty, které jsou rozhodující pro plynulou jízdu. Parametry vycházejí z předpokladu idealizovaných úseků, to znamená, že bruslař není ovlivněn výškovými, směrovými, povětrnostními a kvalitativními vlivy. V případě působení těchto vlivů je třeba uvažovat o navýšení hodnot parametrů pro plynulost jízdy. Většina návrhových hodnot zajišťuje zkvalitnění provozu bruslařů, ale jejich užití je pouze doporučující. Rozhledové parametry by však měly být závazné především z bezpečnostního hlediska.

Základní návrhové parametry by měly být dodržovány za předpokladu změny předpisů v případě návrhu nových stezek určených přímo pro bruslaře. V případě rekonstrukcí, nebo přebudování již stávajících úseků není pochopitelně možné dodržet veškeré doporučené poznatky. Stávající komunikace či stezky, které nejsou určeny prvotně k užívání bruslaři, můžeme pouze ohodnotit vhodností využití podle návrhových parametrů.

Pokud se budují stezky, kde předpokládáme společné užívání více uživateli, je nutné navrhnout tyto úseky tak, aby vyhovovaly a splňovaly parametry, které jsou pro dané odvětví nejpřísnější. Tedy pokud například při budování spojené stezky pro cyklisty a bruslaře hodnota délky rozhledu cyklistů bude vyšší než hodnota doporučená pro bruslaře, je nutné návrh upravit podle hodnot cyklistů.

Příčný sklon komunikace zajišťuje dostatečné odvodnění, u nemotorové dopravy se navrhuje obvykle jednostranný s hodnotou 2 %. Sklon terénu závisí na typu povrchu a jeho schopnosti odvést vodu mimo jízdní pruh. Sklon musí splňovat bezbariérovost pro možnost využití komunikace osobami s omezenou schopností provozu.

Detailní informace o dalších parametrech, jako jsou bezpečnostní odstupy u kombinovaných stezek, dopravním značení a konstrukčních nárocích jsou uvedeny v příloze 1.

5.5. Vybavení komunikací pro bruslaře

Vybavení stezek je vším tím, co jejich uživatelé potřebují při jejich návštěvě a vše to, co je jim možné zajistit stezka a její okolí jako celek. Jsou to nezbytné součásti stezek, na které se nesmí při návrhu a budování zapomenout, a měly by být co v nejvyšší možné míře poskytovány pro zlepšení kvality služeb. Jedná se například o zajištění parkování a obslužnost, technickou podporu, odpočinkové zóny, orientační a mapové cedule, sociální zařízení a občerstvení. Nezbytnou součástí vybavení stezek jsou také monitorovací zařízení pro sčítání uživatelů, tzv. automatické sčítače. Naměřená data jsou využívána především správci stezek pro vyhodnocování efektivity managementu a marketingu.

V Česku se s následujícími zařízeními setkáváme málokdy, i když u nově budovaných stezek některé z důležitých prvků nejsou opomíjeny. Na vybraných stezkách využívaných cyklisty i bruslaři jsou již zabezpečeny parkovací plochy, a dokonce v intenzivně navštěvovaných úsecích v blízkosti měst fungují i letních měsících občerstvovací stanice. Tato zařízení jsou ale velice zřídka technicky upraveny tak, aby vyhovovaly nárokům bruslařů.

Detailní popis s příklady je obsahem Přílohy 1 a 2.

5.6. Údržba

Udržování čistoty a tím i kvality povrchu na stezkách je základní podmínkou pro pohyb bruslařů. Stezky jsou často vedeny lesem nebo v blízkosti svahů, ze kterých se na stezky dostává nečistota. Překážky, jako hlína nebo listí, se pro cyklisty a chodce nedají nazývat ani překážkami, ale potká-li se s nástrahou v podobě bláta či mokrého listí bruslař, může mít toto setkání za následek jeho pád.

Na rozdíl od motorových komunikací není třeba řešit údržbu v zimních měsících. Je třeba ji zajistit především v sezóně, kdy předpokládáme větší intenzitu provozu tedy v měsících duben-říjen. Udrží se zejména nezpevněné krajnice, musí být zajištěna jejich úprava tak, aby nezasahovala do zpevněné části komunikací. Dále se zajistí pravidelný úklid povrchu pomocí čistícího vozidla s kartáčem. V úsecích, kde trať vede převážně v zarostlém území, je nutné udržovat povrch v pravidelných intervalech. Údržba musí stezky pravidelně kontrolovat, jestli nedošlo například k sesunutí svahů do poježděného prostoru.



Obr. 5. Zbytky suché trávy na stezce po sekání okolí stezky (Nezamyslice).



Obr. 6. Čištění stezky pro bruslaře od listů a jiných nečistot (Německo).

6. Služby pro in-line bruslaře

Z výzkumu² vyplývá poměrně velká nespokojenost s možnostmi pro in-line bruslení v Česku. Bariérou je především nedostatečná infrastruktura, tedy malý počet produktů vhodných pro in-line bruslaře.

Za největší nedostatky jsou považované nekvalitní povrch stezky (76,1 %) společně s nedostatečnou údržbou (52,8 %). Tyto bariéry jsou závažné pro všechny in-line bruslaře bez ohledu na frekvenci jízd nebo délku výletů. Bruslařům, kteří podnikají delší výlety, častěji vadila také přelidněnost na stezce či nevyřešené průjezdy obcemi a areály.

In-line bruslaři shodně preferují cyklo a in-line stezky v přírodě oproti in-linovým oválům, na tom se shodnou všichni bez ohledu na frekvenci ježdění nebo délku výletů.

² Zdroj: Národní cyklo a in-line průzkum, STEM/MARK, on-line průzkum, srpen-září 2011

Pokud jde o doplňkové služby, priority in-line bruslařů jsou trochu jiné než u příznivců MTB a cykloturistů. Obecně jsou in-line bruslaři méně nároční na návazné služby, za nejdůležitější považují vybudování toalet podél in-line stezek (32,3 %), rádi také využijí wellness program (26,9 %) či servis bruslí (24,7 %). Nízký zájem o návazné služby souvisí s nedostatečnou infrastrukturou, která je vybudovaná především v okolí velkých měst. Prioritou tedy zůstává stále vybudování vhodné infrastruktury, která bude v dojezdové vzdálenosti stanic veřejné dopravy a případně s možnostmi okruhů. Pokud chceme zmenšit dopad motorizované dopravy (část bruslařů používá k dopravě na in-line stezku osobní automobil), je vhodné vytvářet programy ve spolupráci s místními dopravci. Kromě úpravy jízdních řádů připadá do úvahy i vytvoření orientačního značení, informace o odjezdu nejbližších spojů u stezky a podobně.

Populární jsou také půjčovny či servisy bruslí, které však mají smysl pouze u větších celků a souvislých in-line produktů (např. park Stromovka v Praze, areál Olympia v Brně apod).

Rezervační systém in-line balíčků zahrnujících ubytování, stravování, případně službu instruktora, servis bruslí a doprovodný program využijí především méně zkušení bruslaři, kteří v současné době hledají nové sportovní vyžití.

7. Propagace a marketing in-line produktu

Obecně platné mechanismy marketingu, které zahrnují všechny druhy produktů, od cykloturistických přes MTB až po in-line, popisuje kapitola IV MARKETINGOVĚ-PROPAGAČNÍ STRATEGIE.

Vzhledem k tomu, že v Česku ani v Polsku zatím nejsou plně rozvinuté produkty pro in-line turistiku, vychází tato kapitola z teoretického základu, s ohledem na lokální působnost a vztah k česko-polskému příhraničí.

V propagaci in-line produktů tak můžeme rozdělit ve čtyřech úrovních:

- **MÍSTNÍ ÚROVEŇ** – uskutečňují ho nejen dodavatelé služeb, ale také jejich zprostředkovatelé (cestovní kanceláře, cestovní agentury, informační a distribuční systémy). Provozovatel in-line produktu (např. zájmové sdružení) obvykle spravuje materiály o aktuální nabídce, s využitím všech kanálů, jako je např. webová stránka produktu, účast na veletrzích cestovního ruchu, či správa kanálu příznivců na sociálních sítích a komunikace s oborově zaměřenými médii.
- **REGIONÁLNÍ ÚROVEŇ** – menší in-line produkty typu okruhů či příměstských stezek jsou obvykle zmíněny v propagačních materiálech regionu či kraje. Prostřednictvím webových stránek regionů a jejich destinačních agentur by měly mít podporu nejen regionální in-line stezky, ale především dálkové trasy s parametry vhodnými pro in-line turistiku (např. Děčín-Bad Schandau, CT 18 v úseku Choceň – Brandýs nad Orlicí – Ústí nad Orlicí – Letohrad).
- **NÁRODNÍ ÚROVEŇ** - prezentaci zajišťuje na české straně Česká centrála cestovního ruchu - CzechTourism, která provozuje portál www.ceskojede.cz. V současné době (leden 2018) nabízí celkem 11 in-line produktů na území ČR.
- **MEZINÁRODNÍ MARKETING CESTOVNÍHO RUCHU**. Výsledky tohoto projektu česko-polské spolupráce je možné využít ke společnému marketingu přeshraničních tras, se zaměřením na turisty z dalších evropských zemí.

8. Přílohy - Metodika návrhu komunikací pro bruslaře

8.1. Příloha 1 – Konstrukční parametry pro in-line stezky

8.1.1. Délka rozhledu pro zastavení

Délky rozhledu nebyly doposud řešeny z pohledu zapojení bruslařů mezi uživatele dopravních staveb. Návrh rozhledů na cyklostezkách a trasách pro pěší vychází z předpokladu, že uživatelé při svém pohybu dosahují předpokládaných rychlostí. Bruslaři dosahují rozdílných rychlostí než cyklisté a chodci, proto je třeba při návrhu samostatných nebo sloučených stezek uvažovat s rozdílností rychlostí nemotoristů.

Délka rozhledu závisí na předpokládané rychlosti, na jejím základě se konstruují rozhledová pole, do kterých nesmí zasahovat překážky, které by zamezily bruslaři výhled. Při zvolení vzdálenosti potřebné k zastavení před překážkou uvažujeme s neideální pojezdovou plochu. Reakční doba je při bruslení proměnná, charakteristický pohyb do stran při jízdě nezajišťuje přímý pohled do směru jízdy, proto reakce na zpozorovanou překážku nenastane u všech uživatelů v krátkém časovém rozestupu.

Tab. 6. Délka rozhledu pro zastavení bruslaře

Návrhová rychlost	Doporučená nejmenší délka rozhledu [m]
< 10 km/hod	15
10 - 20 km/hod	20
20 - 30 km/hod	35
> 30 km/hod	50

V případě klesání se vzdálenost potřebná k zastavení procentuelně zvyšuje. Tabulkové hodnoty neodpovídají délce brzdné dráhy odvozené z publikace In-line bruslení . Oproti daným hodnotám je třeba rozhledovou vzdálenost navýšit o komfortní vzdálenost umožňující bruslaři³ bezpečné zastavení. Hodnoty jsou zároveň mírně navýšené od hodnot uvedených délek rozhledu pro cyklisty v TP 179. Cyklisté mají brzdnou dráhu o poznání kratší. Na nepřehledných úsecích, například v křižovatkách je vhodné přejít k návrhu zklidněných opatření dle kapitoly *Zpomalovací prvky*.

8.1.2. Návrhová rychlost komunikace

Při návrhu komunikace se vychází z předpokládané rychlosti, která je na komunikaci bezpečná. Rychlost může být v kritických úsecích a křižovatkách redukována. Pro bruslení musíme počítat se sklonovými poměry, které výrazně ovlivňují rychlost. Nárůstem sklonu terénu procentuálně rostou dosahované rychlosti v případě klesání a naopak v případě stoupání se snižují. Hodnota návrhové rychlosti má být co možná v nejdelším úseku jednotná. Změna rychlosti se počítá zejména v křižovatkových úsecích, kde není zajištěn plynulý průjezd.

Tab. 7. Základní návrhová rychlost komunikací pro bruslaře

Sklonové poměry	Návrhová rychlost [km/h]
Rovinatý terén (podélný sklon do 3 %)	20
Úseky klesání	30
Úseky stoupání	10

Rozdělení na úseky klesání a stoupání platí pouze pro jednosměrné stezky. V případě obousměrných tras/stezek je rozhodující hodnota klesání.

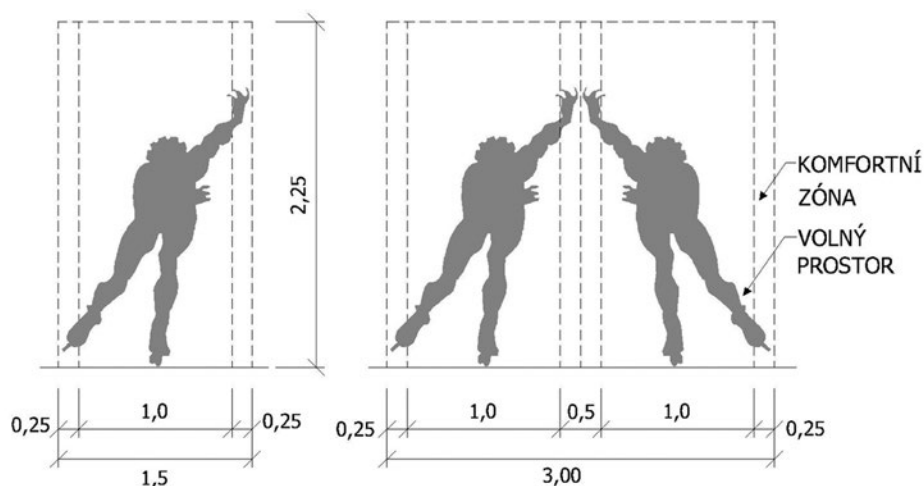
Komunikace je vhodné navrhovat na vyšší než je průměrná dosahovaná rychlost s výjimkou míst, kde se naopak snažíme rychlost snížit z bezpečnostního hlediska, tedy například klesání nebo nevhodný povrch.

V úsecích křížení komunikací se uvažuje s rychlostmi o něco nižšími. Je třeba předpokládat, že bruslař svoji rychlost postupně upravuje vzhledem k rozhledovým poměrům lokality. Rychlost překonání křížené komunikace tedy předpokládáme 8 km/hod za předpokladu zastavení a opětovného rozjetí a 15 km/hod při přímém průjezdu bez omezení. V návaznosti na sklonové poměry před křížením se rychlost může upravit, při předpokladu výrazně vyšších rychlostí je třeba navrhnout zpomalovací a bezpečnostní opatření. Na tuto rychlost je třeba navrhnout rozhledové pole křížené komunikace.

V případě, že očekáváme společné působení více nemotorových uživatel, musí být zohledněna i návrhová rychlost ostatních. Pěší provoz se zpravidla pohybuje rychlostí 4 - 6 km/hod, cyklistický provoz se navrhuje na 20-25 km/hod. Jejich hodnoty nejsou na rozdíl od bruslařů tolik ovlivněny sklonovými poměry.

³ Ladig G., Rügner F.: *In-line bruslení*, České Budějovice: Kopp 2003. 127 s. ISBN 80-7232-198-6.

8.1.3. Prostorové nároky bruslařů



Obr. 7. Základní prostorové nároky při bruslení jednosměrném a obousměrném.

Bruslař potřebuje pro svůj pohyb bezpečný prostor, do kterého nesmí zasahovat žádné okolní prvky (dopravní značení, zeleň). Volný prostor, který vyžaduje, je navýšen o komfortní zónu, která zajišťuje bezpečnost jízdy. Šířka volného prostoru je závislá na stylu jízdy bruslaře a je rozdílná při přímé jízdě, jízdě do kopce a při jízdě z kopce. Zároveň je třeba uvažovat s nutností jízdy obousměrné a jízdy společně s jinými nemotorovými uživateli. Prostorové nároky byly vypočítány a navrženy na základě zkušeností ze zahraničí a půdorysného průběhu jízdy uvedeného v kapitole 4 Fyzika a biomechanika pohybu bruslaře.

V celé šířce jízdního pruhu je potřeba dodržet zpevněný jednotný povrch krytu. Na rozdíl od ostatních nemotoristů využívají bruslaři kompletní šířku zpevněného povrchu. V případě najetí na nezpevněný povrch dochází ke ztrátě stability. K šířce jízdního pruhu se připočítávají příslušné bezpečnostní odstupy závislé na okolním prostředí. Pro umožnění předjíždění a tím zvýšení výkonnosti komunikace je možné pruh rozšířit dle prostorových nároků pokud do území dovoluje.

Základní šířka jízdního pruhu se navrhuje dle prostorových nároků bruslaře. Vychází z jeho trajektorie pohybu, která připomíná tvar sinusoidy. Pokud jede bruslař do kopce, sinusoida se rozšíří vzhledem k nutnosti odšlapovat do stran a překonat tak snížení rychlosti pohybu. Naopak při jízdě z kopce, kdy není nutné manévrovat pro snížení rychlosti, dochází k volnému přímému pohybu, který odpovídá prostorovým nárokům chodce. V případě, že se nenacházíme v rovinatém úseku (do sklonu 3%), je nutné uvažovat šířku jízdního pruhu v závislosti na volném prostoru dle tabulky 8, která odpovídá nárokům bruslaře dle jeho přirozeného pohybu. Ve většině případů se budují obousměrné stezky pro bruslení, ve kterých se v kopcovitých podmínkách vyrovnávají potřeby šířky ve stoupání a klesání k podmínkám rovinatého úseku.

Tab. 8. Šířka volného prostoru v závislosti na sklonu terénu a trajektorii pohybu

Trajektorie pohybu	Odšlapování		Bruslení	Volný pohyb	
Sklon komunikace	+ 10 %	+ 5 %	0 %	- 5 %	- 10%
Šířka volného prostoru [m]	2,5	1,5 - 2,5	1,5	0,75 - 1,5	0,75

Při nižších intenzitách provozu je možné vypustit komfortní zónu mezi jízdními pruhy. Aby byly dodrženy provozní principy, je třeba definovat umístění průjezdného profilu v souběhu s ostatními uživateli. Jednosměrný provoz by měl směrově odpovídat jiným dopravním proudům a obousměrný je třeba situovat symetricky kolem osy celého šířkového profilu. Asymetrické umístění je nevhodné vzhledem k přehlednosti úseků, je možné ho užít pouze v odvodněných případech.

Pokud budeme navrhovat komunikaci se smíšeným provozem více nemotorových odvětví, tak je třeba zajistit šířku jízdního pruhu pro cyklisty 1,00 m (min. 0,75 m) a šířku 0,75 m pro jeden pruh pro chodce.

8.1.4. Směrové vedení komunikací

Při průjezdu obloukem vznikají zvýšené nároky na šířku průjezdného profilu i parametry povrchu komunikace. Návrh směrového řešení musí umožňovat stejnoměrnou plynulou jízdu návrhovou rychlostí. Nejmenší poloměry směrových oblouků a jejich rozšíření v závislosti na návrhové rychlosti jsou znázorněny v tabulce 14, která je odvozena z hodnot projektovaných na cyklostezkách a uvedených v TP 179. V případě navrhování samostatných jízdních pruhů pro bruslaře, se dodržuje poloměr vnitřní hrany oblouku větší než 15 m. Na vnitřní straně oblouku je nutné dodržet bezpečnostní odstupy od pevných překážek, pokud to situace dovolí, doporučuje se navýšit odstupy ve směrových obloucích alespoň o polovinu dle návrhové rychlosti. Oblouky situované v klesání je třeba poměrově zvýšit dle sklonu nivelety. Při návrhu směrového řešení se nesmí zapomenout na to, že musí být umožněn průjezd vozidel údržby a záchranného systému.

Tab. 9. Nejmenší doporučený poloměr a rozšíření jízdního pruhu ve směrových obloucích

Návrhová rychlost	Poloměr směrového oblouku [m]	Rozšíření jízdního pruhu [m]
< 10 km/hod	4	0,5
15 km/hod	8	0,5
20 km/hod	15	0,25
30 km/hod	25	0,25
> 30 km/hod	30	-

Poloměr se uvažuje dle návrhové rychlosti, kterou bruslaři budou úsek projíždět, a konstruuje se na vnitřní hraně oblouku. V oblouku se zároveň doporučuje dostředný sklon, v opačném případě se uvažuje o navýšení poloměru nebo rozšíření.

8.1.5. Příčný sklon komunikace

Příčný sklon komunikace zajišťuje dostatečné odvodnění, u nemotorové dopravy se navrhuje obvykle jednostranný s hodnotou 2 %. Sklon terénu závisí na typu povrchu a jeho schopnosti odvést vodu mimo jízdní pruh. Sklon musí splňovat bezbariérovost pro možnost využití komunikace osobami s omezenou schopností provozu.

U stezek, které se budují přímo pro bruslení, se doporučuje používat nižší příčné sklony okolo 1 %. Při odšlapování má bruslař tendenci ujíždět po sklonu mimo jízdní pruh, což zhoršuje bezpečnost jízdy. Z důvodu zajištění odvedení vody je omezen minimální výsledný sklon na 0,5 %.

Při směrovém oblouku se volí obvykle dostředný příčný sklon, pokud není řešen kvůli odvodnění jiným způsobem. Klopení se provádí zpravidla kolem osy jízdního pásu. Na vnitřní hraně směrového oblouku se doporučuje zachovat podélnou vodící linii například ve formě obruby. Bruslař, který v oblouku odšlapuje, má tendenci se díky příčnému sklonu terénu posouvat mimo osu jízdního pruhu. V případě, že nemá zábranu ve formě volící linie, je pravděpodobné jeho vystoupení mimo zpevněnou část komunikace a tím vznikají kolize. Je možné užít alespoň sklopené obruby, která umožní odvodnění a zároveň upozorní jezdce, že se dostal za hranici jízdního pásu.

8.1.6. Výškové vedení komunikací

Při výškovém návrhu trasy se preferuje pozvolné plynulé stoupání či klesání ve větší délce, aby mohl bruslař upravovat svoji rychlost plynule. V případě kratších strmých převýšení se dodržují požadované délky, které umožní bezpečnou redukci rychlosti a zastavení. Podélný sklon ovlivňuje dosahovanou rychlost jízdy, která je jedním ze základních prvků pro bezpečnost. Stoupání není pro bruslaře nebezpečné, ale jeho větší sklony ovlivňují komfort jízdy. Zároveň čím je větší sklon stoupání, tím je nutné rozšířit jízdní pruh pro schopnost překonat převýšení plynulou jízdou. Klesání je vzhledem k náročnosti zastavení při vysokých rychlostech rizikové ať už z pohledu brzdné dráhy, tak se spolupůsobením ostatních uživatelů ve společném prostoru.

Největší podélný sklon vyhrazené stezky pro bruslaře nemá přesáhnout 5 % za běžných podmínek v rovinatém území. V případě nutnosti návrhu vyšších sklonů závislých na členění terénu je třeba sklon omezit na určitou délku, nebo alespoň vložit vyrovnávací úseky s nižším sklonem. V takovém případě je třeba zvážit, jestli je ještě přípustné spolupůsobení více uživatelů současně, nebo jestli je nutná segregace bruslařů. Nejnižší podélný sklon by z důvodu odvádění povrchové vody neměl klesnout pod 0,5 % v odůvodněných případech 0,3%.

Tab. 10. Délka stoupání a klesání v závislosti na podélném sklonu komunikace pro bruslení

Podélný sklon	≤ 3%	4%	5%	6%	8%	10%
Délka stoupání [m]	neomezené	350	200	100	70	30
Délka klesání [m]	250	180	100	50	20	10

Pozn.: Rozdělení platí pro jednosměrné stezky; u obousměrných stezek je rozhodující hodnota klesání, ve které bruslaři dosahují vyšších rychlostí.

V případě vyšších sklonů terénu se doporučuje ustoupit od dělicích prvků na komunikaci, které vymezují šířku jízdního pásu v minimálních rozměrech. Uživatelé pak v případě nutnosti mohou využít i protisměru nebo pruhu pro jiné bezmotorové odvětví.

Lomy nivelety se zaoblují pomocí výškových oblouků. Nutnost zaoblení vydutých a vypuklých oblouků není tak vysoká jako u návrhu motorových komunikací, protože bruslaři nedosahují takových rychlostí. Doporučuje se však vzhledem k plynulosti jízdy preferovat pozvolnou výškovou změnu trajektorie. V případě, že rozdíl lomu nivelety je menší než 6%, provádí se pouze technologické zaoblení. Poloměry oblouků jsou závislé na návrhové rychlosti komunikace. U návrhové rychlosti 15 km/h se doporučuje volit vrcholový oblouk o poloměru 20 m a údolnicový oblouk poloměru 15 m, při rychlostech 25 km/h, se oblouky úměrně zvyšují na poloměr 40 m a 30 m.

8.1.7. Spolupůsobení jednotlivých druhů dopravy

Podle předpokládané výhledové intenzity komunikace a jejího potenciálu využití jednotlivými uživateli se navrhne její celková šířka. Šířka musí obsahovat jednotlivé jízdní pruhy pro dané uživatele a bezpečnostní odstupy od hranice pojezdného povrchu.

Rozhodujícím faktorem pro spolupůsobení nemotorových uživatelů je jejich intenzita a rychlost, kterou se pohybují. S nárůstem intenzit a rozdílnými dosahovanými rychlostmi je pravděpodobný vyšší výskyt nebezpečí pro všechny uživatele. Vznikne tak nutnost segregace jednotlivých odvětví pomocí různých metod. Segregace může být řešena fyzickým oddělením, psychologickým, nebo jen přerozdělením vedení dopravy. Stezky pro bruslení samostatné nebo společně se navrhují v hlavním dopravním prostoru nebo přidruženém dle tabulky 1. Pokud je třeba v průběhu délky trasy upravit styl vedení a uspořádání jízdních pruhů, je nutné, aby změna byla plynulá a nebyla pro uživatele neočekávaná.

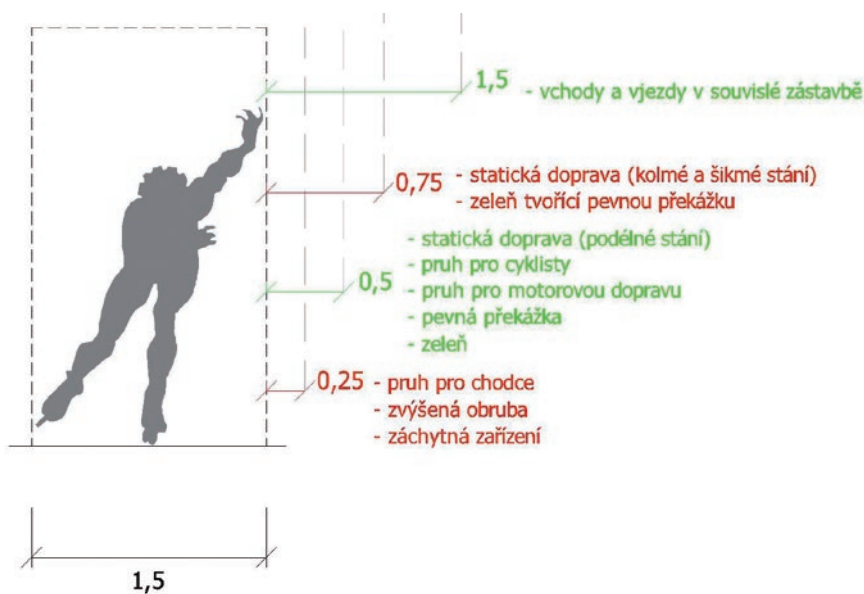
8.1.8. Bezpečnostní odstupy

Tab. 11. Bezpečnostní odstupy odvozená od tabulky 4 z ČSN 73 6110.

Typ pruhu nebo pásu	Typ sousedního prostoru, pruhu nebo překážky							
	Jízdní pruh pro motoristy	Statická doprava	Záchytná zařízení	Pruh pro chodce	Pruh pro cyklisty	Pevná překážka	Zvýšená obruba	Zeleň
Bezpečnostní odstup [m]	0,5	0,5-0,75	0,25	0,25	0,5	0,5	0,25	0,5-0,75

Kromě jízdního pruhu, který odpovídá pohybu bruslaře, je nutné uvažovat o bezpečnostních odstupech od okolního prostředí tak, aby nedocházelo zbytečně ke kolizi, nebo v případě kolize nebyly vysoké následky. Hodnoty bezpečnostních odstupů se navrhuje především u nově budovaných komunikací, měly by být dodrženy minimální hodnoty uvedené v tabulce a v případě, že to prostor umožní, mohou být navýšeny. V případě stísněných podmínek je možné hodnoty upravit, ale pouze tam, kde je možné akceptovat nižší bezpečnost. Ve směrových obloucích, nebo za předpokladu dosahování vyšších rychlostí se doporučuje naopak hodnoty rozšířit. U jednosměrných stezek při jízdě do kopce jsou vzhledem k rychlostem, které se bruslením dosahují, bezpečnostní odstupy bezpředmětné.

U parkování se hodnota mění dle uspořádání parkovacích míst. Uvažuje se s přesahem vozidel do komunikace a zároveň s možností otevření dveří do prostoru jízdního pruhu. Mezi jednotlivými pruhy pro bruslaře se zřizuje minimální bezpečnostní odstup, který je 0,25 z důvodu možnosti vyhnutí u míjejících se protisměrů. Při nižších intenzitách bruslařů je možné ho úplně vypustit. U podélné zástavby se zvyšuje až na 1,5 m. Na rozdíl od bezpečnostního odступu u motorové dopravy, pro bruslaře není vhodné, aby do něj zasahovalo cokoli včetně svodidel.



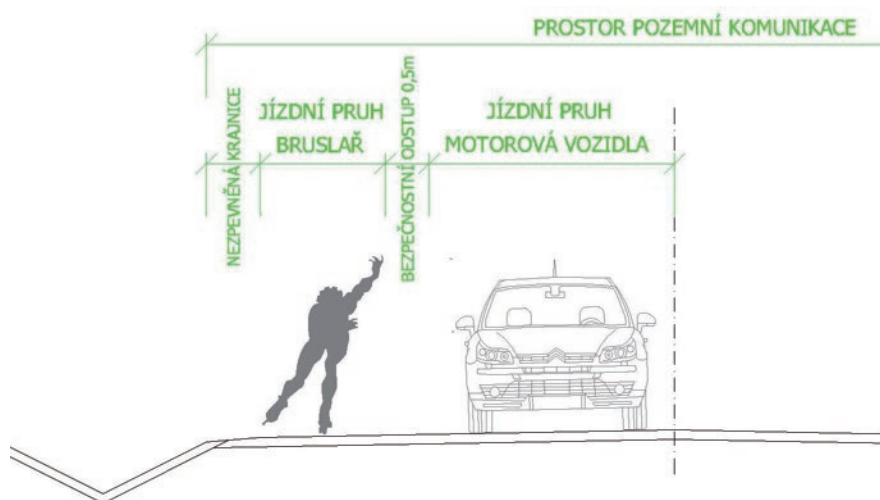
Obr. 8. Názorné zobrazení bezpečnostních odstupů odvozených z TP 179.

8.1.9. Společné

Bruslaři by při společném zařazení do prostoru komunikace neměli být vystavováni problémům, které ovlivní bezpečnost jízdy. Mohou se dostat do rizika kolize s motorovou nebo jinou nemotorovou dopravou, které s sebou nesou nemalé následky. Proto je nutné v případě společného vedení rozdílných uživatelů zajistit dostatečné bezpečnostní odstupy mezi nimi a od okolního prostředí. Velikost odstupů záleží na rychlostech uživatelů, intenzitě provozu, charakteristice území a kvalitě povrchu stezky.

Společný prostor bruslařů a motoristů je diskutované téma hlavně vzhledem k nevyřešené legislativě a bezpečnostním tématům. Mezi bruslaři existují dva názorové proudy, kdy každý obhajuje svou stranu silnice. Obecně panuje názor, že pravá strana je bezpečnější, především kvůli rychlosti, jakou se bruslař pohybuje. Běžně se pohybujeme rychlostí kolem 20 km/h, proto srážka s protijedoucím vozidlem (při jízdě vlevo) v obci vychází na cca 70 km/h a statisticky vzato, jsou v této rychlosti šance na přežití minimální. Mimo obec je to pak ještě horší i vzhledem k faktu, že brzdná dráha bruslí může být až dvojnásobná v porovnání například s jízdním kolem.

V případě nutnosti společného provozu motoristů a nemotoristů je třeba uvažovat, že má bruslař stejná práva jako cyklista, budeme tedy situovat jeho pohyb do stejného směru, kterým se pohybují motoristé. Dopravním značením se na to upozorní všichni uživatelé a bruslař se odkáže k pohybu po zpevněné krajnici. Na zpevněné krajnici se mohou pohybovat dle její šířky. V případě nižší šířky než 0,75 m není její využití vhodné. Do šířky 1,5 m záleží na návrhové rychlosti vozidel a intenzitě provozu bruslařů. Čím je vyšší rychlost, tím menší přípustná hodinová intenzita. Zároveň je třeba legislativně upravit nutnost využití ochranných pomůcek v případě jízdy po motorové komunikaci a doporučit vypustit bruslení při míjení s motorovou dopravou. Varianta společného užití jízdního pruhu například s autobusovou dopravou není vhodná. V případě, že se v okolí nachází stezka pro bruslení nebo cyklisty, je bruslař povinen jí využít a nepohybovat se po motorové pozemní komunikaci.



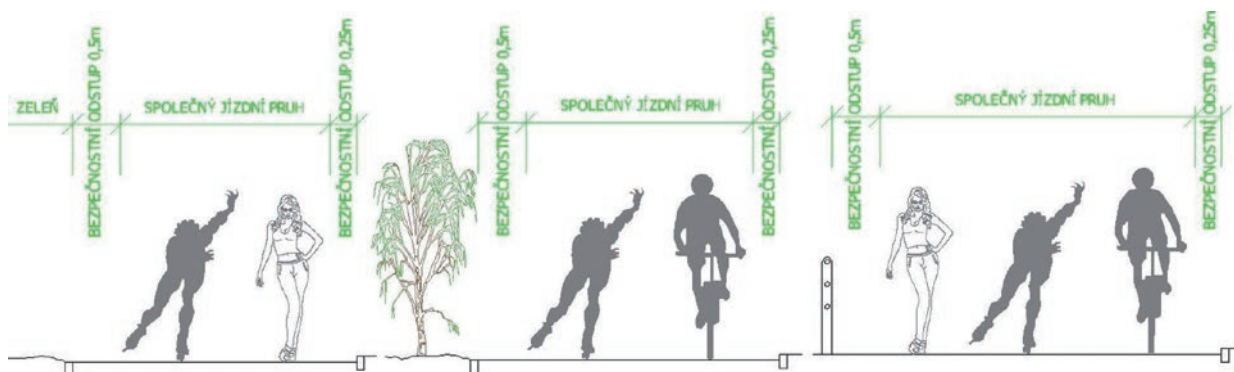
Obr. 9. Společný provoz bruslař s motorovým vozidlem.

Společný provoz s nemotorovou dopravou je zcela běžné vhodné řešení, které je ovlivněno jen šířkovými možnostmi a výhledovými intenzitami jednotlivých uživatelů. Podmínkou pro společné vedení je nízká intenzita provozu chodců nebo cyklistů. Není vhodné tam, kde se předpokládá nepřímý pohyb ostatních uživatel například při přecházení komunikace, nebo u vchodů do domů.

Tab. 12. Orientační šířky společného profilu nemotorové komunikace v závislosti na intenzitách uživatelů

Společný prostor bruslařů s	Minimální šířka jízdního profilu [m]	Maximální hodinová intenzita provozu
Chodci	3,00	100 bruslařů a 60 chodců
Cyklisty	3,00	100 bruslařů a 80 cyklistů
Chodci i cyklisty	4,00	100 bruslařů a 80 cyklistů a 60 chodců

Uvažovaná intenzita je za hodinu v obou směrech dohromady. Pokud se hodnoty zvětší oproti tabulkovým, je nutné zvýšit šířku jízdního profilu nebo dopravu oddělit. Šířka prostoru předpokládá střední intenzitu bruslařů, která nevyžaduje zdvojení jejich jízdních pruhů. Předpokládá se obousměrný provoz všech uživatelů. V případě nižších intenzit bruslařů, je možné přistoupit k nižším šířkovým hodnotám. Hodnoty doporučených intenzit pro oddělení jednotlivých uživatelů byly zvoleny na základě intenzit vycházejících ze zkoumaných úseků a výsledků úrovně kvality dopravy. Není však vyloučeno, že hodnoty není možné měnit vzhledem k předpokládanému nárůstu zájmu o nemotorovou rekreační činnost.



Obr. 10. Společný provoz nemotorové dopravy.

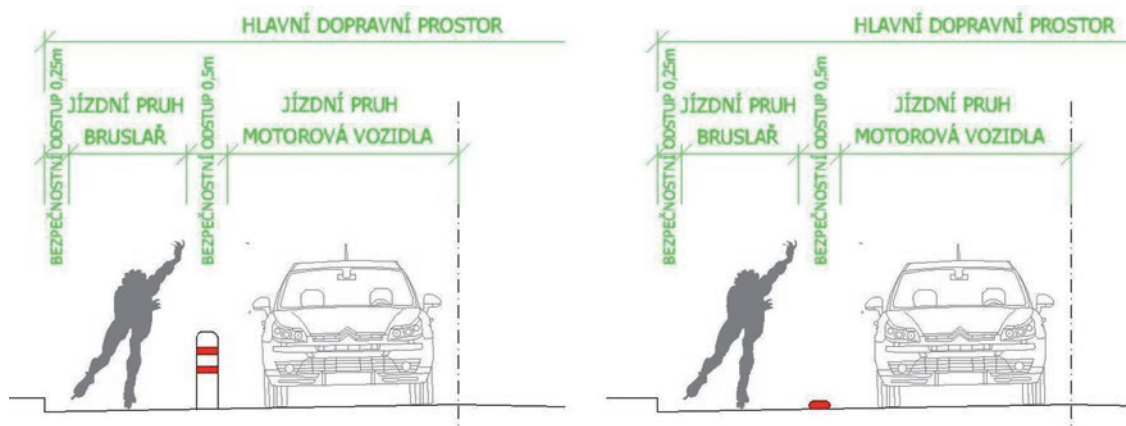
Pokud je potřeba vyznačit, kterou část komunikace mohou využívat jednotliví uživatelé, ale není zatím třeba jejich úplné nebo částečné oddělení, je možné si ve společném prostoru pomoci vodorovným dopravním značením. Ochranným pruhem nebo piktogramem, vyznačeném na pojížděném povrchu, je možné zvolit při spolupůsobení bruslařů s motoristy i nemotoristy. Za předpokladu častého křížení jednotlivých uživatelů je zapotřebí upravit požadavky tak, aby bylo jejich uspořádání logické a nevznikla kolize při přejíždění a přecházení šikmo jízdním pásem. Například chodci mají svůj pohyb situovaný co nejbližší k budovám, obchodům a vjezdům.

8.1.10. Oddělené

Tab. 13. Prvky pro oddělení jízdních pruhů jednotlivých uživatelů.

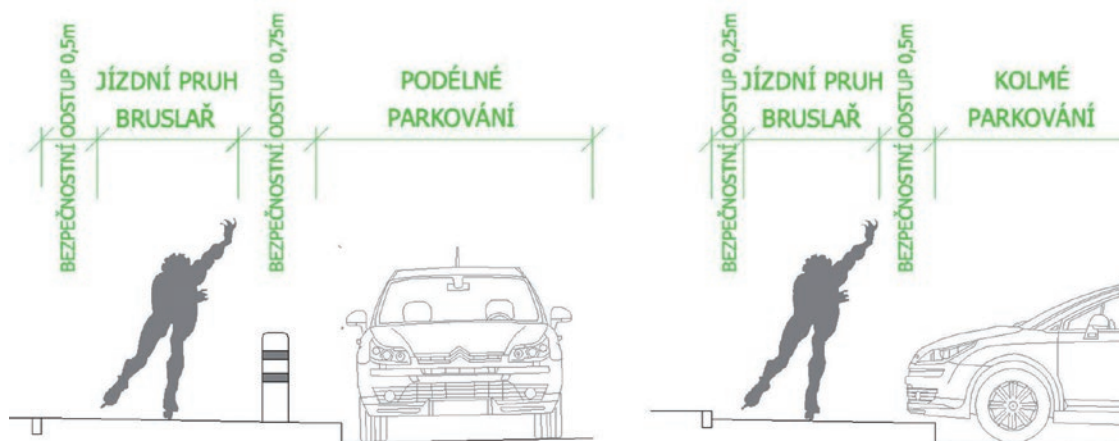
Dělicí prvek	Varianta	Šířka [m]	Poznámka
Podélná čára souvislá	Dopravní značení	0,125	Započítává se do šířky jízdního pruhu
Hmatný pás	Dlažba	min. 0,25	Součást bezpečnostního odstupu
Obruba	Sklopená, vyvýšená	0,25	Výšku a náběh nutno upravit pro možné najetí bruslí bez následku
Zelený pás	Zapuštěný	1 - 8	Je možné do něj řešit odvodnění
	Vyvýšený	1 - 8	
Dělicí pás	Zapuštěný	min. 0,5	Dle materiálu možno započíst do bezpečnostního odstupu
	Vyvýšený	min. 0,5	
Svislá zábrana	Zábradlí, sloupky, svodidlo	dle parametrů	Nutnost přerušení z důvodu přejíždění

Pokud není možné řešit komunikaci pro bruslení společně s jiným dopravním odvětvím, je třeba přistoupit na variantu oddělení jízdních pruhů od sebe. Oddělení může být částečné formou dopravního značení a fyzických či optických bariér, nebo úplné vytvořením samostatného silničního tělesa, což je až krajní řešení především z finančního hlediska. Oddělit od sebe můžeme nemotorovou dopravu s motorovou, cyklisty a chodce od bruslařů nebo zřídit samostatný pás pro bruslení. Rozdělení může proběhnout v hlavním dopravním prostoru přidruženém nebo na samostatných stezkách pro nemotoristy. Příklady prvků, které slouží k oddělení, jsou uvedeny v tabulce 13.



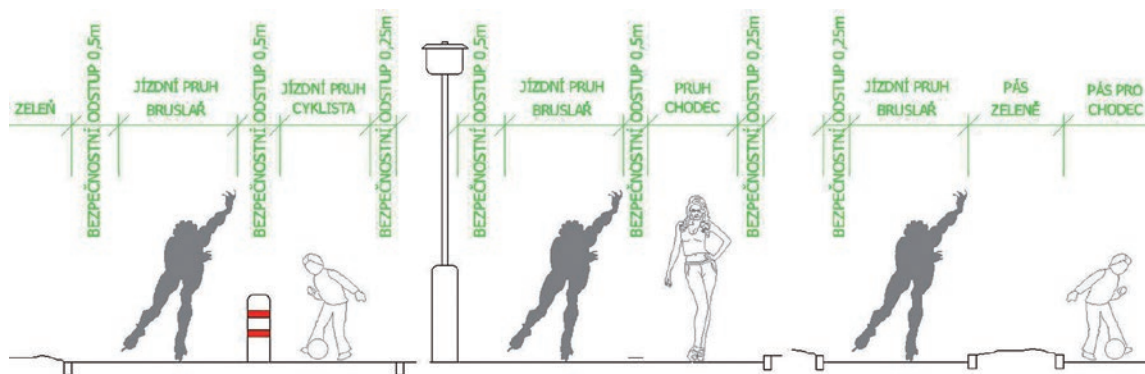
Obr. 11. Oddělený provoz v hlavním dopravním prostoru motorové pozemní komunikace.

Oddělení od jízdního pásu motorové dopravy je žádoucí, jen výjimečně se používá neoddělená varianta s jízdou po krajnici. Mezi motorovou dopravou a bruslením je vysoký rychlostní rozdíl, který při kombinaci s nepředvídatelným pohybem bruslení způsobuje značné bezpečnostní riziko. Oddělením těchto dvou odvětví přímo v hlavním dopravním prostoru zajistíme bruslařům i motoristům plynulou nerušenou jízdu. Nejvhodnějším oddělením je bariéra, která zajistí psychologické oddělení, ale zároveň není pevnou překážkou. Dnes je vhodným řešením užití flexibilních vodících sloupků, je možné však použít například vyvýšenou zaoblenou obrubu. Při oddělení musíme brát zřetel i na možnou údržbu povrchu, která je použitím dělicích prvků omezena.



Obr. 12. Oddělený provoz bruslařů v bezprostřední blízkosti statické dopravy.

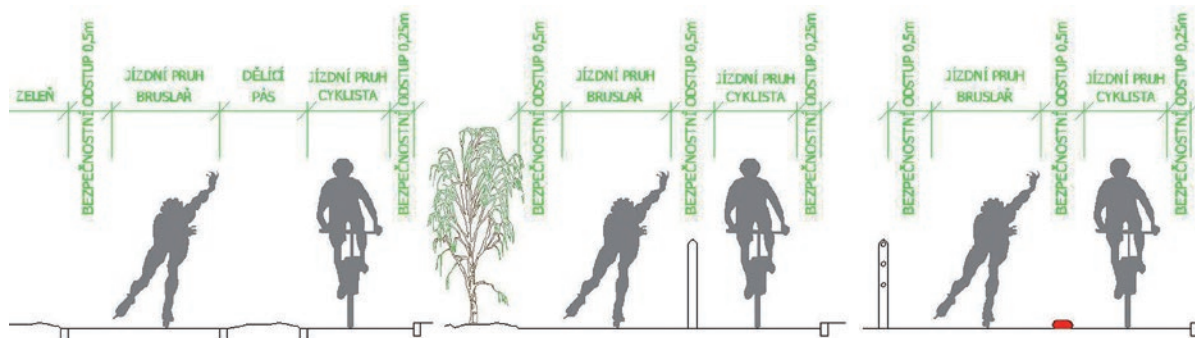
V případě, že vede stezka okolo parkování motorových vozidel, je nutné dodržet bezpečnostní odstup a především dbát na možnost vystupování osob směrem do stezky, doporučuje se oddělení pomocí bezpečnostních sloupků, zábradlí nebo kůlů. Projíždějící bruslaři musí být předem upozorněni na tuto možnost. U šikmého a kolmého parkování je třeba brát na zřetel přesah vozidel.



Obr. 13. Oddělení provoz chodců a bruslařů.

Oddělení chodců od bruslařů se provádí v případě předpokladu výskytu většího množství pomalých chodců. Mezi ty je možné zařadit osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, dále osoby, které používají prostor k obchodnímu využití nebo se pohybují v prostorách vjezdů a vstupů do objektů a na zastávkách hromadné dopravy. V případě odděleného provozu chodců a bruslařů je zapotřebí zajistit bezbariérový pohyb chodců pomocí užití hmatových úprav.

Mezi bruslaři a cyklisty dochází nejčastěji ke konfliktu unožením bruslaře do dráhy kolemjedoucího kola u předjíždění. Pokud jsou vysoké intenzity obou nemotorových druhů, je třeba jejich společné působení rozdělit. Vzhledem k možnému konfliktu není vhodné řešení pouze psychologickým dělicím prvkem, jako je například vodící čára. Pokud je opravdu zapotřebí cyklisty od bruslařů oddělit, použijeme formu fyzického oddělení.



Obr. 14. Oddělený provoz cyklistů a bruslařů.

8.1.11. Křížení

Křižovatky a křížení jsou stěžejní místa návrhů komunikací. Infrastruktura je ucelená v případě, že je zajištěné bezpečné a plynulé prolínání jednotlivých uživatelů. Bezpečnost a plynulost je závislá nejen na stylu vedení trasy, ale i na okolním prostředí ve vztahu k rozhledovým, výškovým a směrovým poměrům. Základní požadavky jsou předvídatelnost, jednoznačná práva uživatelů ve vztahu k přednosti v jízdě, plynulost dopravy a rozhledové poměry. Při návrhu křížení je třeba dodržet jednoduchost a srozumitelnost návrhu, je vhodné zajistit předvídatelnost pohybu jednotlivých uživatelů.

Křížení může mít několik forem, je možné ho provádět úrovně i mimoúrovňově, mezi motorovou dopravou a nemotorovou, nebo mezi dvěma nemotorovými dopravami. Každá forma má svá úskalí, na která je třeba se při návrhu zaměřit. Všechny styly křížení nemusí být vhodné pro všechny uživatele. Křižovatky se jako u motorové dopravy mohou dělit na průsečné, stykové, okružní, nebo jiné dle uspořádání dopravy. Úhel křížení se doporučuje volit mezi 75°- 105°, pokud to není možné, je třeba navrhnout jiná opatření.

Při úrovněm křížení s jakoukoliv jinou dopravou je třeba zajistit dostatečné rozhledové poměry, preferuje se zklidnění prostoru formou bezpečnostních zařízení nebo segregačních opatření. Pro zajištění bezpečnosti je třeba dodržet nižší rychlost všech křížných uživatelů a rozhledové poměry v celém prostoru. Doporučuje se vymežit prostor

alespoň 30m před křižovatkou pro vizuální kontakt a neumísťovat do prostoru překážky jako statickou dopravu, uliční mobiliář a podobně. V těsné blízkosti křížení by se měla zajistit přímočarost trasy, aby nevznikly pochyby o tom, kam bude uživatel pokračovat. Je vhodné doplnit křížení vodorovným a svislým značením, aby bylo přehledné uspořádání dopravy před a za křížením. Doprava pro bruslaře musí být vedena i za křižovatkou, není vhodné ji ukončit v místě křížení bez návaznosti. Přednostní průjezd je třeba zajistit pro odvětví, které dosahuje vyšších rychlostí, nebo má větší problém se snížením rychlosti a zastavením. Ostatní uživatelé musí mít umožněno bezpečné zastavení a dání přednosti. Při napojení na jinou pozemní komunikaci má být umožněna bezpečná a pokud možno plynulá jízda pro připojující se uživatele i pro ty, kteří již prostor využívají. Na křižovatkách je vhodné v případě vedení bruslařů po motorové komunikaci ukončení stezky převedením na chodník a vést dopravu společně s pěší dopravou přes motorovou komunikaci.

V případě nutnosti se překonání jízdního pruhu jiné nemotorové nebo motorové dopravy provede formou přejezdu pro bruslaře. Další variantou křížení nemotoristů je forma sdíleného prostoru, v takovém případě se nepředpokládá taková intenzita provozu. Je možnost odlišení křížných cest volbou barevnosti materiálu povrchu nebo odlišnou strukturou. Trasa, která má přednost, bude nepřerušena, psychologicky to působí jako brzda. Je možné doplnit návrh záchytným zařízením nebo uličním mobiliářem.

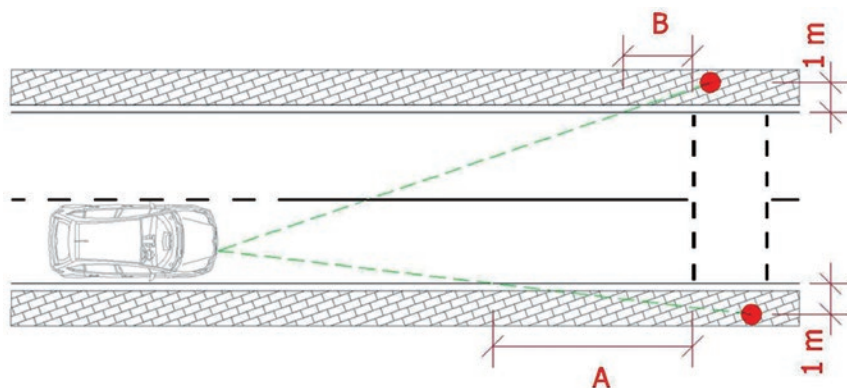
Přejezd pro bruslaře je určen k příčnému překonání vozovky. Označuje se svislým a vodorovným značením, jeho vedení je možné samostatně nebo společně s jinými nemotoristy. Provoz na přejezdu může být jednosměrný nebo obousměrný podle toho, jak je komunikace vedena před a po přejezdu. Směry je možné vyznačit šipkou a pikto-gramem na vozovce. Šířka přejezdu by měla navazovat na šířkové parametry úseku. Dopravní značení přejezdů pro bruslaře je na obrázku 16. Přejezd pro bruslaře je situován tak, aby umožnil v co nejkratší době přejetí bruslařů na druhou stranu komunikace. Bruslařský přejezd se navrhne podobně jako místo pro přecházení chodců. Důvodem je, aby neměli bruslaři absolutní přednost před vozidly. Rozdílnost však bude v rozhledových poměrech před přejezdem vzhledem k vyšším rychlostem bruslařů. V případě užívání přechodu pro chodce i bruslaři se doporučuje upravit rozhledové pole dle tabulky 14.

Tab. 14. Návrh úpravy nejmenší vzdálenosti pro rozlišitelnost přejezdu bruslařů

		Dovolená rychlost			
		70 km/h	50 km/h	40km/h	30km/h
Rozlišitelnost přejezdu		180 m	100 m	60 m	50 m
Rozhledová vzdálenost		90 m	50 m	35 m	30 m
Délka volného rozhledového pole pro řidiče ve směru jízdy	Čekací plocha na pravé straně komunikace – A	45 m	30 m	23 m	15 m
	Čekací plocha na levé straně komunikace - B	38 m	23 m	15 m	8 m

Návrh úprav spočívá v předpokladu, že průměrné rychlosti bruslařů jsou o polovinu větší než rychlosti chodců, na které je navržena tabulka rozlišitelnosti v ČSN 73 6110. Zároveň doporučuji upravit právo přednosti na přechodu a přejezdu pro bruslaře. Na rozdíl od chodců by neměli mít umožněno přednostní právo, aby se ke křížení přibližovali upravenou rychlostí. Jestli není možné dodržení rozhledových poměrů, je třeba snížit rychlost na komunikaci a předem na to dopravním značením upozornit i motoristy a nemotoristy.

Hodnoty uvedené v tabulce 14 jsou doplněny grafickou podobou na obrázku 15 pro vysvětlení použití jednotlivých rozhledových kuželů a jejich zásahu do okolního prostoru před místem určeným pro přejezd bruslařů.



Obr. 15. Rozhledová pole přejezdu pro bruslaře, do kterých nesmí zasahovat žádná překážka.

V případě nutnosti překonat pozemní komunikaci jinak než přímou formou je nutnost vybudovat nadjezd nebo lávku. Lávka musí být zpřístupněna bruslařům, aby nemuseli před překážkou zouvat brusle. Proto se doporučuje zřízení rampy, která bude sjízdná. Z hlediska půdorysu je třeba dodržovat vedení formou směrových oblouků, aby bylo umožněno plynulým pohybem překonat výškové rozdíly.

8.1.12. Dopravní značení

Nevyhnutelným bodem je zavedení specifických značek pro bruslaře, které zatím nejsou stanoveny. Dopravním značením je třeba rozlišit jednotlivé uživatele a definovat jim pravidla jak a kde se pohybovat. Stezky by měly být adekvátně značeny, aby bruslař věděl, která je pro jeho jízdu na bruslích vhodná a která ne. Směrové, kilometrové tabule se symbolem brusle použité na stávajících stezkách by jasně rozlišily, který úsek je pro svůj nebezpečný povrch bruslaři nesjízdný. V následující kapitole je návrh specifického dopravního značení, které bude zahrnuto v metodice pro navrhování komunikací pro bruslení a může sloužit jako podklad pro doplnění vyhlášky.

Svislé dopravní značky se dělí na výstražné, upravující přednost v jízdě, zákazové příkazové, informativní (zónové, provozní, směrové a jiné) nebo dodatkové tabule. Kdy a jak správně značky použít je uvedeno ve Vyhlášce č. 294/2015 Sb.

Svislé značení je třeba umístit tak, aby nezasahovalo do jízdního prostoru, sloupek, na který je značka připevněna, musí být od stezky v bezpečné vzdálenosti, aby nepůsobil jako pevná překážka. Rozměry značek nemusí odpovídat běžným požadavkům, vzhledem k návrhové rychlosti stezek není třeba, aby byly viditelné na stejnou vzdálenost jako u motorových komunikací. Značky se umísťují zpravidla u pravého okraje komunikace a jsou ve zmenšených podobách. Značky, které označují začátek a konec úseku, je možné umístit na jednom sloupku, strana, na které se u komunikace umístí, není rozhodující.



Obr. 16. Návrh dodatkových tabulí upozorňujících na bruslaře.



Obr. 17. Typy výstražných značek, které můžeme potkat na komunikaci pro bruslaře.

Výstražné, zákazové a příkazové značky, nebo značky, které upravují směr jízdy, je možné použít sjednocené s dodatkovou tabulí. Tabule nebo popřípadě dodatková tabulka upozorňuje, koho se značení týká nebo jinak informuje uživatele o situaci, která na cestě nastane.

Výstražné značky označují problematické místo a jejich vzdálenost od tohoto místa by měla být zhruba 30 m. Výstražné značení pro bruslaře upozorňuje především na stoupání a klesání, nevhodný povrch, terénní nerovnosti a směrové poměry. Značka vpravo na obrázku 18 označuje jiné nebezpečí než to, které můžeme označit značkou, doplňuje se dodatkovou tabulí s piktogramem, nebo slovně upozorní například na nedostatečnou údržbu povrchu.

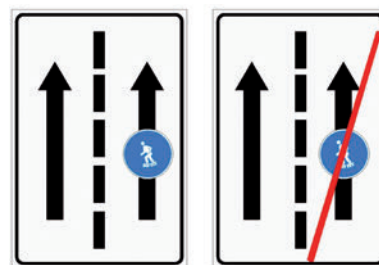
Značky upravující přednost jsou hlavní komunikace, dej přednost v jízdě nebo stopka, mohou být opět umístěny na komunikaci pro nemotoristy a mohou být označeny dodatkovou tabulí, koho se tato informace týká. Je možné i užití značky upravující přednost protijedoucích uživatelů v případě zúžení nebo na kritických úsecích.



Obr. 18. Návrh zákazových značek



Obr. 19. Návrh označení stezky pro bruslaře a Společný provoz nemotorové dopravy



Obr. 20. Návrh označení vyhrazených jízdních pruhů

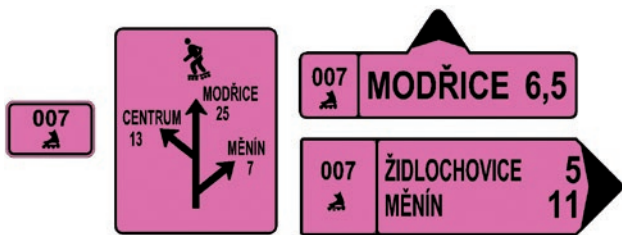
Zákazové značky se užívají na počátku omezení, ale mohou se v průběhu i zopakovat. Zobrazené značky ukazují na zákaz vjezdu bruslařů nebo na zákaz vjezdu vyznačených nemotorových uživatelů. Takové značky je možné využít v úsecích motorových komunikací, kde se předpokládá vysoká intenzita motoristů a ostatní uživatelé by byli ohroženi. Zároveň se značek využívá v případě oprav úseků nemotorových komunikací. Zákazová značka může upravovat i rychlost, kterou se uživatelé po komunikaci pohybují.

Příkazová dopravní značka Stezka pro bruslaře je asi ta nejdůležitější ze svislých. Značka se umísťuje na všech křižovatkách a na nepřehledných úsecích na stezkách, které mají sloužit pro bruslení. Základním typem značky je začátek a konec bruslařského úseku. Další varianty označení jsou kombinovatelné dle potřeby a návrhu společného prostoru pro všechny nemotorové uživatele. Společný provoz může být volný nebo fyzicky oddělný. U oddělení jednotlivých odvětví záleží na prostorových a kapacitních možnostech. Oddělení může být pevnou překážkou, nebo jen vodorovným dopravním značením. Výběr jednotlivých společných prostorů záleží na četnosti jednotlivých uživatelů, je však nutné tuto segregaci dodržovat, aby nedocházelo ke kolizím. Tak jako značka Stezka pro bruslaře mají i značky Stezky společného provozu své označení pro začátek a konec úseku. Mezi příkazové značky patří i značka Jiný příkaz, která může slovně poukázat na informace typu „Bruslaři jedou vpravo“.

Značka Vyhrazený jízdní pruh se řadí mezi informativní provozní. Značky se užívá v případě, že je stezka vedena souběžně s jiným druhem jízdního pásu. Na značce je vyznačený skutečný počet jízdních pruhů, je možné kombinovat opět se značkou Společného provozu obrázek 21.

Informativní značky směrové, neboli u nemotorové dopravy zvané orientační dopravní značení, je soubor značení, které uvádějí cíle trasy, jejich vzdálenost, směry trasování a číselnou soustavu komunikací. Je možné pomocí těchto značek rozlišit význam úseku, jestli se jedná o dálkové trasy, regionální nebo sportovní okruhy. Směrové tabule, které jsou vidět na obrázku hned vlevo, oznamují jednotlivé úseky a jejich vzdálenosti. Uprostřed obrázku 21 se nachází návěs, ta může řešit křižovatky, průletové úseky nebo jen doporučený průjezd problematickým místem. V pravé části obrázku je vidět směrová tabulka sloužící jako doplňující prvek při nutnosti upozornit na změnu směru nebo vedení trasy a není nutné použití směrové tabule.

Orientační dopravní značení slouží jako turistické značení, je možné ho doplnit o znaky různých ucelených trasových systémů lokálního formátu. Další formy orientačního značení používané v zahraničí jsou zahrnuté v příloze C – Fotodokumentace.



Obr. 21. Návrh orientačního dopravního značení



Obr. 22. Návrh upozornění na bruslaře pro motoristy.

Na rekreačních stezkách se můžeme setkat i s jinými informativními značkami. Jsou to značky, které nás upozorňují na okolní zajímavosti a funkční prostředky, se kterými se během jízdy můžeme setkat. Nejčastějšími značkami jsou například Místo pro odpočinek, WC, Tábořiště nebo Servisní místo. V případě, že se jedná o servis přímo pro bruslaře, je vhodné doplnit značku dodatkovou tabulí.

V případě křížení s jinou komunikací je třeba uživatele upozornit na možný výskyt bruslařů, nebo na křížení formou přejezdu pro bruslaře. Značky se umísťují podle svého typu do bezprostřední blízkosti křížení nebo do dostatečné vzdálenosti tak, aby se mohl motorista připravit a zareagovat včas. V místech s častým křížením komunikace za sebou je možnost zvolit dopravní tabuli určující zónu. Bruslařskou zónou zajistíme možnost neumísťovat velké množství značek začátek a konec stezky pro bruslení. Na zónovou tabuli je možné umístit i informaci, jak dlouhá zóna bude, nebo kterých uživatelů se týká.

Vodorovné dopravní značení. V problematice vodorovného dopravního značení Česká republika na bruslaře příliš nepamatuje. Pokud je použito, pak především k vyznačení vedení jízdních pruhů, nebo k upozornění na riziková místa. V zahraničí se můžeme na stezkách setkat například s vyznačením úseků pomalé jízdy nebo upozorněním na prudké klesání. Vodorovné dopravní značení použitelné na komunikace pro bruslaře se dělí na podélné čáry, příčné čáry, šipky a ostatní dopravní značky. Stávající dopravní značení se používá standardní bílé barvy, v případě dopravních značek dle jejich barvy. V případě nutnosti dočasného nebo přechodného dopravního značení, například u rekonstrukcí nebo objížděk, se používá žlutá barva nátěrů nebo polepů. Vodorovné značení používané na komunikacích pro nemotoristy je zpravidla poměrově upraveno na menší prostor jízdního pásu oproti užívání na motorových komunikacích. Značení se provádí plastem za studena, aby nebyly narušeny vlastnosti povrchu komunikace jako u barveného provedení nástřikem nebo nátěrem. Doporučuje se nedělat značení příliš hladké vzhledem k protiskluzovým vlastnostem povrchu

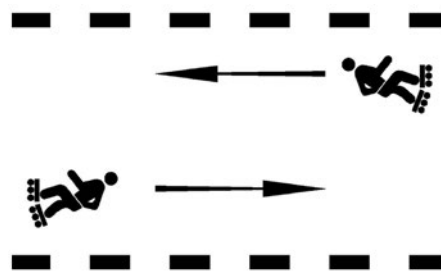
Podélná čára souvislá se užívá v případech, kdy oddělujeme prostor pro bruslení od ostatního prostoru ať už motorové nebo jiné nemotorové dopravy. Na nemotorových stezkách se používá tloušťka podélné čáry 0,125 m. Čára může být vedena po celé délce jízdního pruhu nebo jen na počátku a konci tak, aby naznačila, kde bude řešený který typ dopravy. V místech, kde není zapotřebí úplné oddělení dopravy, nebo je předpoklad přejíždění z jízdních pásů se užívá přerušovaná podélná čára. Její členění se provádí ve zkrácených délkách 0,5 m čáry x 0,5 m přerušení. Poslední variantou podélných čar je vodící čára. Vodící čáru užíváme v problematických úsecích, kde je třeba vymezit prostor, kudy má bruslař vést svou trasu. Místa, která mohou zavádět jiným směrem, nebo kde je nežádoucí, aby byla jízda vedena mimo vyznačený úsek, je vždy lepší vyznačit vodící čarou.

Příčná souvislá čára se používá na hranicích úseků. Začátek, konec úseku nebo křižovatka se dá označit příčnou čarou samostatnou, nebo ji doplnit o symbol bruslaře pro určení, komu je stezka věnována. Dále je možné čáru doplnit dopravní značkou nebo nápisem upravujícím přednost v jízdě u vyústění do motorové komunikace.

Označení pruhu, kde předpokládáme pohyb bruslařů, je možné znázornit formou piktogramu bruslař. Označení se zpravidla dává na začátek a konec trasy a může se zopakovat i během jízdy nebo při rozvětvení úseků. V případě, že vede úsek po komunikaci pro motorová vozidla, označí se piktogramem, na které straně komunikace mají řidiči jezdců na bruslích očekávat. Piktogram se často doplňuje šipkou znázorňující směr jízdy, nebo možnost více směrů. Opět je možné šipky opakovat v průběhu úseků.



Obr. 23. Návrh označení vedení jízdního pruhu s pikto-gramem bruslaře.



Obr. 24. Návrh vodorovného dopravního značení přejezdu pro bruslaře s pikto-gramem.

V místě úrovnového křížení se vyznačuje přejezd pro bruslaře stejně jako přejezd pro cyklisty, úprava je rozdílná od přechodu pro chodce, protože bruslaři mohou při přejezdu vodorovného značení ztratit stabilitu. Šířka přejezdu se upravuje na šířku jízdního pruhu.

Vodorovné značení může předem upozornit na nerovnosti na komunikaci, zpomalovací prvky, křížení s jinou komunikací nebo jen informovat jezdce, co je na trati čeká.

8.1.13. Konstrukční požadavky

Pouze nízké procento stezek naší republiky je vyhrazeno pro bruslaře. Ve větší části se jedná o stezky určené pro smíšený provoz cyklistů s chodci a tomu odpovídá i návrh povrchu. Hrubozrnná asfaltová směs a dlažba vyhovují pohybu cyklistů a chodců, ale pro malá kolečka bruslí jsou zcela nevhodné. Bruslaři, na rozdíl od cyklistů, ocení pro komfort své jízdy kryt z jemnozrnného materiálu se zrnitostí do 8mm případně maximálně do 11 mm. Na stezku pro bruslaře není vhodné použít kryty s otevřenou makrotexturou, nebo naopak povrch příliš hladký, tj. lité asfalt. Hrubší kamenivo způsobuje hlučnou a nepříliš plynulou jízdu, hladké povrchy mají sklony prokluzovat. Betonová dlažba zámkového typu, u nás používaná pro povrch chodníků, se často objevuje i na úsecích cyklostezek, které se tím stávají pro bruslaře nepřekonatelnými.

Tab. 15. Rozdělení poježděných krytů komunikací pro bruslaře

TYP KRYTU	MATERIÁL	VLASTNOSTI	NEVÝHODY/VÝHODY	VHODNOST
K1	Asfaltová vrstva se zrnitostí do 4 mm (5 mm)	Komfort a plynulost jízdy	Cena krytu / Snižují valivý odpor a minimalizují vibrace	Nejvhodnější varianta v ČR se zatím nevyrábí
K2	Asfaltová vrstva se zrnitostí do 8 mm	Komfort a plynulost jízdy	Snižují valivý odpor a minimalizují vibrace	V ČR nejvíce využívaná varianta pro nemotorovou dopravu
K3	Asfaltová vrstva se zrnitostí do 11 mm	Odvod povrchové vody, drsnost krytu	Otevřená makrotextura = nepříjemné vibrace při jízdě / snazší odvod povrchové vody	Nejméně vhodné kryty pro svoji drsnost (způsobují vysoké vibrace)
K4	Lité asfalt	Vodotěsnost, minimální drsnost, tepelná přetvářnost	Za teplého počasí se rozpouští a lepí kolečka, hladký povrch způsobuje prokluzování / minimální drsnost = nulové vibrace	Nevhodné řešení z bezpečnostních důvodů (prokluzování)
K5	Cementobetonová vrstva	Dlouhá životnost, nižší provozní teplota	Dilatační spáry, náročná pokládka / Světlé zbarvení = lepší viditelnost, menší přehřívání	Vhodná varianta, ale vzhledem k ceně a náročnosti pokládky se tolik nevyužívá
K6	Betonová dlažba	Vodopropustnost, snadná rozebíratelnost	Drobné dlažby se zkosenými hranami = vysoké vibrace / Velkoformátové dlažby bez fazet = plynulejší jízda	V případě nutnosti snadného rozebírání a zachování dlážděného rázu povrchu

Návrh konstrukce se bude provádět jako u ostatních dopravních odvětví podle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací. Pro bruslaře je stěžejní návrh pojezdové (obrusné) vrstvy krytu, který musí splňovat specifické požadavky pro plynulost jízdy. V místech, kde povede stezka pro bruslení souběžně se stezkou pro cyklisty či chodce, nebo automobilovou dopravu, doporučujeme zachovat jednotný kryt. Tam, kde budeme uvažovat o společném pojezdu všech nemotoristů, je třeba upravit vlastnosti krytu tomu nejvíce náročnému, což jsou bruslaři. Na rozdíl od chodců a cyklistů jim záleží na vlastnostech povrchu. I když návrh komunikace je prvotně řešen pro nemotorové uživatele, je nutné komunikaci dimenzovat na případný pojezd vozidel záchranných služeb a údržby. Třída zatížení komunikace se navrhuje VI a návrhová úroveň porušení vozovky D2.



Obr. 25. Vhodné kryty pro bruslaře

Obrusné vrstvy je možné pomocí přísad barevně odlišit v místech krizových úseků pro segregaci jednotlivých uživatelů nebo z jiného bezpečnostního hlediska. Při užití různě barevných krytů je třeba sjednotit barevnost alespoň v regionálním formátu a dbát na to, aby po přidání barviva nebyla narušena struktura povrchu a tím nedošlo k neplynulému navázání. Další možností odlišení drsnosti povrchu jsou barevné nátěry na pojezdovém krytu, nátěr je třeba pravidelně obnovovat. Typ nátěru by neměl být příliš klzký, aby nesnížil bezpečnost jízdy.



Obr. 26. Nevhodně použité kryty na stezkách pro bruslaře

Povrchová úprava má zajistit plynulou bezpečnou jízdu, u které nebude jezdec limitován vibracemi, drsností povrchu nebo prokluzováním. Vibrace a valivý odpor způsobený jízdou po nerovném povrchu ovlivňuje výrazně plynulost jízdy. Určení kvality povrchu záleží tedy především na těchto dvou vlastnostech. Na rozdíl od motorové dopravy, kde je možné hodnoty vibrací měřit, je u bruslí tento prvek spíše subjektivním pocitem jednotlivých uživatelů. Vibrace jsou kromě drsností povrchu ovlivněny i velikostí, materiálem koleček a typem ložisek. Každé brusle jsou v tomto specifické.

V České republice se doposud na nemotorové komunikace určené pro jízdu bruslařů používá, jako nejlepší varianta pro pojezdovou plochu, asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 8. V zahraničí jsou vidět povrchy s nižší zrnitostí okolo 4 mm, které jsou pro bruslaře vhodnější. Zároveň v porovnání s motorovou dopravou nevyžadují bruslaři takový důraz na protismykové vlastnosti, jsou tak často vidět kryty s užitím vápencového kameniva, které se rychleji obrousí a zajistí tak plynulou jízdu. Rozdílná barevnost kameniva může sloužit pro odlišení jednotlivých povrchů. Výjimkou nejsou ani kryty, kde je jako pojivo použit jemný těžký písek.

8.1.14. Technické zázemí

Osvětlení komunikací pro bruslaře závisí na funkční třídě a dopravním významu, je třeba rozdělit trasy na intravilánové a extravilánové. V případě, že vede úsek kolem komunikace pro motoristy, která již osvětlena je, není třeba řešit samostatné osvětlení. Stejně tak úseky, které jsou částí dálkových tras s minimálním nočním, či večerním provozem není třeba osvětlovat. Nutnost osvětlení zejména na místech, kde účastníci provozu potřebují získat přehled rychle o dopravní situaci, kde je vyšší intenzita provozu, a je třeba zajistit bezpečnost a plynulost jízdy. Nasvícení by se mělo využít převážně u kritických míst úseků, kde hrozí kolize. Jsou to místa křížené různými druhy dopravy, problematické úseky z pohledu směrového a výškového řešení. Světlo by nemělo uživatele oslňovat, doporučuje se užití bílého osvětlení v rozsahu 2-15 lx. Nesmí zasahovat do průjezdného profilu a nemělo by způsobovat jakékoliv ohrožení. Při řešení prostoru kolem stezky je třeba se vyvarovat možnostem oslnění uživatelů okolními světlenými prvky, jako jsou billboardy, LED svítidla apod. Oslnění může eliminovat i vhodně umístěná zeleň.

Odvedení povrchových vod z krytu komunikace se řeší především příčným a podélným spádováním, které by mělo vodu odvést mimo průjezdný profil. Jakákoliv záchytná zařízení jako jsou vpusti a odvodňovací žlaby, narušují bezpečnost a plynulost jízdy. Proto se doporučuje vysunout je mimo jízdní pás vedle průběžného pásu nebo užití vhodných krytých odvodňovacích žlabů. V případě nutnosti umístit zařízení do trajektorie pohybu je třeba vyvarovat se poklopům s větším rozptylem ok, která by umožnila najetí brusle do otvoru. Vhodným řešením jsou vpusti, které se umístí pod obrubou, nebo štěrbinové žlábků. Štěrbina se však doporučuje minimální rozteče kolmo na osu trasy, v případě šikmého vedení se může brusle při jízdě dostat do její osy. V případě užití příčných odvodňovacích prvků doporučujeme umístit na komunikace dopravní značení, které na přítomnost rušivého prvku upozorní. Příkopy vedené souběžně s úsekem musí být odděleny od komunikace dostatečnou šířkou neznepevněné krajnice. U hlubokých příkopů je třeba užití záchytného zařízení proti pádu jezdců na bruslích.



Obr. 27. Vodorovné značení upozorňující na křížení cesty vodou (Labská stezka)



Obr. 28. Nevhodný odvodňovací prvek, který slouží jako oddělení chodců a cyklistů

Mapy a panely, které slouží pro informaci uživatelů, kde se nachází v území a jakou trať mohou očekávat, je třeba umístit ve významných styčných bodech trasy, například na začátku úseku, na parkovištích nebo na křižení více stezek. Panel by měl obsahovat plán, nebo soustavu plánů tras, včetně informací o vlastnostech úseku, jejich délce a profilu tratě. Je vhodné také upozornit na problematická místa, jako jsou stoupání a klesání, prudké změny směru nebo úsek s nevhodným terénem. Panely by měly být vhodně umístěny na místě, které umožní zastavení většího počtu uživatelů tak, aby nezasahovaly do plynulosti provozu. Zpravidla se umísťují na odpočívadlech nebo parkovištích. Doporučuje se sjednotit mapové podklady a značení na infopanelech alespoň v regionálním formátu, aby nedocházelo k rozdílné formulaci poskytnutých informací.



Obr. 29. Informační tabule (Flaeming-Skate)



Obr. 30. Informační tabule (Švýcarsko)

8.1.15. Zpomalovací prvky

Zpomalovací prvky jsou zábrany či retardéry, které snižují rychlost bruslaře nebo ho donutí úplně zastavit. Mělo by na ně být předem upozorněno dopravním značením, pokud jsou umístěny náhlým způsobem a nejsou dostatečně viditelné na délku rozhledu pro zastavení. Zpomalovací prvky by měly zapříčinit pozvolné snížení rychlosti, v opačném případě může dojít k pádu bruslaře. Užívají se zejména při potřebě zklidnění dopravy v místech, kde se bruslaři pohybují ve společném prostoru s chodci a cyklisty.



Obr. 31. Upozornění na snížení rychlosti pomocí zdrsnění povrchu nátěrem (Švýcarsko)



Obr. 32. Zpomalení před křižením s motorovou dopravou pomocí šikany (Nezamyslice)

Nejčastěji se užívají zpomalovací prahy, ty se doporučují na stezce pro bruslaře dělat formou sinusoidy, jejich šířka by měla být alespoň 2 m, aby ovlivnila jízdu a nepůsobila jako nerovnostní prvek, který by narušil stabilitu jezdce. Dále se v úsecích s dlouhým klesáním, kde není zajištěn dostatečný prostor pro brzdění, mohou navrhnout protisvahy,

kteří umožní bruslaři pozvolně upravit rychlost. Jejich užití je však prostorově náročné. Další variantou jsou brzdné oblouky. Jedná se o protisměrné směrové oblouky navazující na sebe. Jejich použití musí být v souladu s návrhem směrového řešení a trasa musí být v oblouku dostatečně široká, aby umožnila bruslaři manipulaci a bezpečnou jízdu.



Obr. 33. Zábradlí použité před křižovatkou pro zpomalení bruslaře po klesání (Flaeming-Skate)



Obr. 34. Zábradlí upozorňující na zúžený a snížený průjezdný prostor pod mostem (Švýcarsko)

Pro zastavení či zpomalení se často pomáhá okolním prostředím, jezdci vyjedou ze zpevněného povrchu na okolní nebezpečnou část nebo se zastavují o okolní prvky, jako jsou stromy. Takové řešení není příliš vhodné, proto tyto dvě formy zastavení simulujeme pomocí různých šikan nebo změny povrchu stezky. Šikany mohou být řešeny formou zachytných zařízení jako zábradlí nebo sloupky, jejich výška musí odpovídat vhodnému vybavení. Změna povrchu komunikace musí být pozvolná, například užití drsnějšího povrchu s větší škálou zrnitosti, nebo zdrsňení povrchu formou náštříku vodorovného značení.

8.1.16. Bezpečnostní zařízení

Bezpečnostním zařízením je míněno zábradlí, bezpečnostní pruhy, vodorovné a svislé dopravní značení, integrační opatření na vozovce a jiné prvky, které zajišťují plynulost, bezbariérovost a bezpečnost provozu. Jedná se nejen o prvky dopravy usměrňující, ale také dopravně informující. Při užití bezpečnostních zařízení musí být zachována bezbariérovost komunikace.



Obr. 35. Dřevěné zábradlí nad svahem (Bílovice nad Svitavou)



Obr. 36. Zábradlí nad propustkem (Nezamyslice)

Zábradlí jako bezpečnostní prvek se navrhuje tam, kde se bruslař nachází v potenciálním nebezpečí. Místa, která je třeba oddělit od jiného dopravního prostoru, například křížení různých komunikací. V případě umístění pevných překážek v blízkosti trajektorie pohybu jako jsou hydranty, sloupky VO nebo stromy, které nemají dostatečný bezpečnostní odstup. Dále se užívá jako ochranný prvek v případě vedení nivelety v náspu nebo v místě křížení propustku a

na mostních tělesech, kde hrozí pád dolů. Výšku zábradlí je třeba uzpůsobit výšce uživatelů, která je průměrně o 15cm vyšší než u chodců. Na rozdíl od chodců, kteří mají výšku zábradlí 1,1 m, je doporučená výška zábradlí 1,30 m. Stejná výška se užívá i pro cyklisty, ale na rozdíl od nich jim nehrozí po nárazu podjetí zábradlí. Proto na stezkách pro bruslaře doporučuji použít zábradlí s vyšší bránící plochou. Typ zábradlí je třeba uzpůsobit více druhům uživatelů, materiál a tloušťka konstrukce by měla být volena bezpečným pojetím, které počítá s nárazem. Zábradlí je možné simulovat svodidly, která by však měla odpovídat stejným požadavkům jako zábradlí. V prostorách rekreačních úseků je možné užít například dřevoocelová svodidla, která zapadnou svým charakterem lépe do prostředí.

Vhodným bezpečnostním zařízením jsou zábrany vytvořené z lan nebo řetězků, fungují jako zábradlí a svodidla, ale mají pro bruslaře měkčí formu zpomalení než je náraz do pevné překážky. Doporučuje se užít soustava prvků nad sebou. Výška systému by měla opět odpovídat výšce bruslaře, rozestupy jednotlivých lan by neměly být větší než 30 cm.

Jako bezpečnostní dělicí prvek se mohou použít vodicí sloupky, mohou působit jako integrační opatření na vozovce při oddělení jednotlivých druhů dopravy. Sloupky mohou být užity podélně jako lem jízdního pásu, nebo v místech, kde chceme omezit rychlost nebo upozornit bruslaře na nebezpečný úsek křížení, se dají umístit kolmo na směr jízdy. V případě kolmého umístění musí být zachován průjezdný prostor mezi sloupky alespoň 75 cm. Variantou ke klasickým vodicím sloupkům jsou flexibilní sloupky, jde o novou formu zařízení, které díky své flexibilitě nepůsobí jako pevná překážka, ale z hlediska psychologické podpory pomáhá při bezpečnosti. Ze zveřejněné studie je prokázána o 40% menší nehodovost u cyklistů v městském provozu.



Obr. 37. Oddělení motorové a nemotorové dopravy vodicími sloupky (Mallorca)



Obr. 38. Záchytné zařízení v podobě svodidel a zábradlí na mostě (Lužická jezera)



Obr. 39. Kryt K1-K2 odlišený barevností kameniva

8.1.17. Monitorovací zařízení (automatické sčítače)

Bez znalosti informací o počtu uživatelů stezek a jejich rozložení v prostoru a čase není možné provádět efektivní management a marketing stezek. Data o návštěvnosti slouží správcům stezek zejména k:

- řízení – vyhodnocování trendů, sezónnosti a špičkových hodin pro plánování investic do rozvoje stezky a údržby;
- získávání finančních zdrojů a vykazování – měření efektivnosti investic, získávání nových finančních zdrojů a vykazování efektivnosti jejich užití;
- propagace a informování – poskytování informací úřadům, médiím a veřejnosti.

Pro dlouhodobý a systematický monitoring návštěvnosti se na stezkách instalují automatické sčítače, jejichž hlavní výhodou je, že dokáží zaznamenávat počty uživatelů stezek 24 hodin denně, nepřetržitě po celý rok a v hodinových intervalech. Technologie pro záznam pouze bruslařů zatím nebyla vyvinuta, proto se pro sčítání bruslařů využívají především tepelná (pyroelektrická) čidla, která registrují skokovou změnu teploty před čidlem. Tato čidla tak zaznamenávají všechny typy uživatelů stezek, tj. bruslaře, pěší, cyklisty, běžkaře a to bez rozlišení. Cyklisty lze případně odlišit připojením indukčního čidla, instalovaného pod povrch komunikace. Na jednotlivých lokalitách bývá kromě celkového počtu průchozích zjišťován i směr jejich pohybu. Datová jednotka, do níž se údaje ukládají, bývá společně s baterií umístěna ve sloupku nebo v zemi schránce. Sčítače na baterie s životností až 10 let nevyžadují připojení elektrické energie, takže je možné je snadno přesouvat na další lokality.

V ČR se na většině smíšených stezek pro bruslaře, cyklisty a pěší využívají sčítače značky Eco-counter, jejichž dodavatelem je Partnerství, o.p.s. Více než desetiletá zkušenost s používáním tohoto typu automatických sčítačů prokázala jejich spolehlivost z hlediska přesnosti i funkčnosti.

Specifikace automatického sčítače s tepelným čidlem (typ PYRO)

- Záznam tepelného záření lidského těla.
- Sčítání všech uživatelů stezky bez rozlišení.
- Možnost směrového rozlišení pohybu.
- Garantovaný dosah až 15m.
- Instalace v boxu (mobilní, krátkodobé sčítání 0 – 12M) nebo ve sloupku (statická, dlouhodobé sčítání > 12M).



Specifikace automatického sčítače s tepelným a indukčním čidlem (typ MULTI)

- Záznam elektromagnetického impulsu kola a tepelného záření lidského těla.
- Sčítání s rozlišením cyklistů a ostatních uživatelů.
- Rozlišení směru pohybu.
- Garantovaný dosah indukčního čidla max. 6m, garantovaný dosah tepelného čidla max. 15m.
- Instalace indukčního čidla pod povrchem stezky (dlouhodobé sčítání > 12M) a tepelného čidla ve sloupku vedle stezky.



Obr. 40. Automatický sčítač s tepelným čidlem (Jihomoravský kraj)



Obr. 41. Automatický sčítač s kombinací tepelného a indukčního čidla (Kraj Vysočina)

Data o návštěvnosti jsou základem pro efektivní management a marketing. Jen čísla ale nejsou všechno – naměřené hodnoty je nezbytné doplnit o další informace o uživateli stezek, zejména o:

- *struktury návštěvníků* – dle věku, vzdělání, místa bydliště atd.;
- *zdrojích informací pro plánování výletů/dovolené* – internet, doporučení, sociální sítě atd.;
- *využití služeb a výdajích* – ubytování, stravování, doprava, infocentra atd.;
- *spokojenosti a pozitivní/negativní zkušenosti v destinaci*.

Tato data je možná zjišťovat různými metodami, mezi něž patří např. dotazníková šetření, rozhovory nebo pozorování.



Obr. 42. Dotazníkové šetření přímo na stezce (Francie)



Obr. 43. Rozhovory s návštěvníky destinace (Jižní Morava)

8.2. Příloha 2 – Vybavení komunikací pro in-line stezky

8.2.1. Doprovodné zařizovací prvky

Mezi doprovodné zařizovací prvky patří zejména budování klidových zón neboli odpočívátek v blízkosti stezek. Zřizují se zejména v lokalitách s vyšším zájmem návštěvníků, na rekreačních trasách nebo na dálkových úsecích, které nenavazují na obydlené části. Posezení se buduje odolné a účelové, může být doplněno zastřešením. Důležité je, aby obsahovalo prvky technického mobiliáře, jako jsou lavičky, odpadkové koše, mapy, hydranty s pitnou vodou, toalety a podobně. Pro odpočinkové využití dětí mohou obsahovat dopravní a sportovní hřiště. Jejich četnost umístění záleží na návštěvnosti stezek. V úsecích s vyšší návštěvností se musí zajistit jejich prostorová kapacita, nebo naopak více odpočívátek na kratších úsecích. Mohou být umístěny podél úseku, nebo v místech parkovišť a začátků trasy. Parkování kolem stezek doporučuji omezit parkovacími hodinami, nebo automaty, které umožní řidičům využít parkování bezplatně jen na dobu určitou. Často se stává, že parkoviště slouží jako záchytná pro řidiče, kteří stezky nevyužívají a nastává tak na koncových místech úseků zahlcení prostoru automobily.

Podél dopravních tras pro bruslaře je třeba zajistit uliční mobiliář tak, aby jeho použitelnost byla nastavena pro bruslaře. Výška posezení, toalet, odpadkových košů apod. musí uvažovat s výškou bruslaře. Například toalety je možné volit společně s imobilními občany, je tak zajištěn větší manipulační prostor a zvýšený posed, který zajistí bruslaři, že nemusí sundávat brusle. Povrch podlahy musí být vyroben z drsné dlažby, aby zamezil podklouznutí. Odpadkové koše také udělané ve zvýšené podobě umožňují obsluhu i za jízdy. Jejich velikost a počet je třeba dimenzovat dle možnosti pravidelného vyvážení a předpokládané návštěvnosti stezek. Je vhodné zařadit i prvky, které poskytují částečné opření, které nahradí úplné posazení.



Obr. 44. Vybavenost stezky – WC a pitko (Viedeň)



Obr. 45. Odpočívadlo (Flaeming-Skate).

Další prvky, které zajistí větší komfort, jsou například servisní stojany s nářadím. Obsahují imbusové klíče pro dotahování šroubů u koleček a brzd. Stojany s nářadím a půjčovny bruslí je vhodné budovat u tras rekreačního charakteru. Občerstvení formou stánků nebo automatů umístěných v okolí mohou být spojeny s klidovými zónami, nebo mohou být umístěny samostatně podél trasy. Je možné také doplnit občerstvovací automaty v blízkosti vodních prvků s pitnou vodou, jako jsou pumpky, kašny nebo pitka. Ty by měly být schopny napustit lahev s vodou. Je vhodné, aby se pitko dalo vypnout nebo teklo jen v určitém časovém úseku, díky povětrnostním vlivům jsou jinak v okolí zbytečně mokrá místa na vozovce.

8.2.2. Zeleň

Zeleň plní funkci tvorby prostoru kolem pozemních komunikací. Podle účelu, za kterým je zřízena, může oddělovat jednotlivé plochy fyzicky, nebo působit jako odvodňovací plochy, které zachycují vodu z povrchu stezky. Dále plní funkci estetickou a vytváří rámec celkového silničního prostoru. Především je však důležitá pro funkci ekologickou, produkuje kyslík, který je v okolí nemotorových komunikací obzvláště důležitý a zachycuje prachové částice například od ostatní okolní motorové dopravy.

Při návrhu okolní zeleně nesmíme zapomenout na fakt, že může být v okolí i pevnou překážkou pro bruslaře, která by měla negativní vliv na bezpečnost. Doporučují se volit vhodné dřeviny v dostatečné vzdálenosti od hrany komunikace. Vzdálenost a rozteč výsadby jednotlivých prvků je volena podle typu dřeviny po konzultaci odborníkem v oboru zeleně.

Při užití vzrostlých stromů v blízkosti komunikace se doporučuje bezpečnostní odstup od hranice komunikace 0,75 m. Vhodnější řešení jsou však keřovité výsadby, které nejsou pevnou překážkou, jejich vzdálenost by měla být alespoň 0,5 m, musí se však počítat s rozrůstáním do prostoru. Větve keřů by neměly zasahovat do bezpečnostního odstupu. Doporučený typ dřeviny by neměl být překážkou v podobě opadávání listů a plodů, které by zůstávaly na stezce v případě, že nebude zajištěna pravidelná údržba. Zároveň musíme brát v potaz zastínění komunikace, hranice světla a stínu by se měla vyvarovat setkání s nepřehlednými či komplikovanými úseky návrhu trasy. I proto je vhodnějším řešením užívání nižších dřevin, které nevrhají tolik stínu.

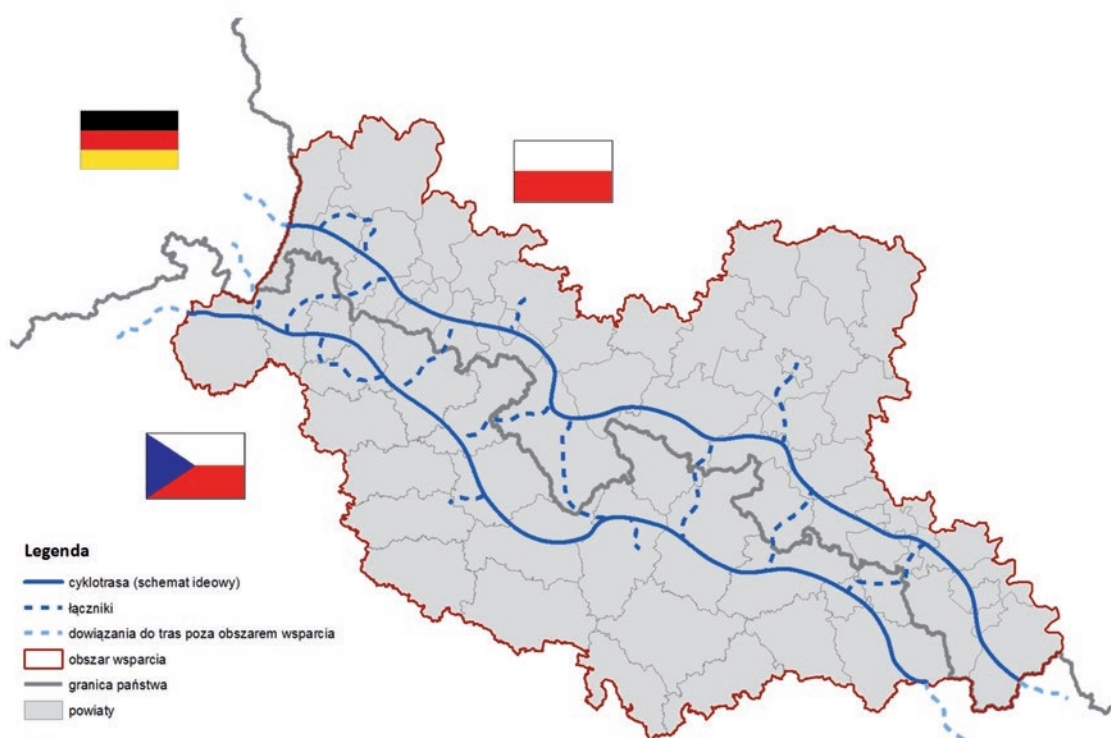
V. ČÁST IV – Marketingová strategie přeshraniční cykloturistiky v polsko-českém příhraničí	121
1. Úvod	121
2. Analýza poptávky	121
2.1. Struktura poptávky	121
2.2. Trendy v cykloturistice	123
2.3. Cílové skupiny	125
2.4. Zdrojové trhy	126
2.5. Monitoring návštěvnosti	127
2.6. Ekonomické přínosy cykloturistiky	129
2.7. SWOT analýza poptávky	130
3. Analýza nabídky	131
3.1. Cyklistická infrastruktura - významné přeshraniční a příhraniční cyklotrasy	132
3.2. Značení cykloturistických tras	132
3.3. Atraktivity v okolí tras a stezek	133
3.4. Služby pro cykloturisty	133
3.5. Veřejná doprava	135
3.6. Organizovaná cykloturistika, role cestovních kancelářů a agentur	135
3.7. SWOT analýza nabídky	136
4. Marketingová strategie	136
4.1. Principy marketingové strategie	136
4.2. Strategické cíle marketingu česko-polské cyklotrasy	136
4.3. Strategické oblasti	137
4.4. Tvorba produktu	138
4.5. Komunikační strategie	139
5. Turistický produkt Česko-polská přeshraniční cyklotrasa	141
5.1. Popis produktu	141
5.2. Cílové skupiny a zdrojové trhy	141
5.3. Partneři produktu	142
5.4. Zapojení produktu do nabídky destinace	142
5.5. Rozvoj produktu ve střednědobém horizontu	142
5.6. CI produktu (název, slogan)	143
5.7. Marketingový mix produktu	143
5.8. Služby, benefity, potřeby, eventy	144
6. Příloha 2 - Trasy EuroVelo a jejich certifikace	144
7. Případová studie marketingu evropské dálkové cyklotrasy – Labská stezka	149

V. ČÁST IV – Marketingová strategie přeshraniční cykloturistiky v polsko-českém příhraničí



1. Úvod

Marketingová strategie přeshraniční cykloturistiky v polsko-českém příhraničí zahrnuje analytickou a strategickou část. V analytické části se věnuje analýze nabídky a poptávky, a to v obecné rovině i na úrovni zkoumaného území. Ve strategické části je definována strategie marketingu a produkt polsko-české dálkové cyklotrasy, včetně jeho základních atributů, tj. cílových skupin, klíčových partnerů, marketingového mixu a marketingových nástrojů.



Obr. 1. Ideový návrh polsko-české dálkové cyklotrasy

2. Analýza poptávky

Analytická část je postavena především na závěrech a dílčích zjištěních z konzultací v jednotlivých krajích a vojvodství, výzkumů a odborných studií, které v dané oblasti zpracovaly nejrůznější instituce na národní a mezinárodní úrovni (např. Evropská cyklistická federace ECF, Česká centrála cestovního ruchu – CzechTourism, Nadace Partnerství a jednotliví partneři apod.) stejně jako z monitoringu návštěvnosti významných cyklotras jako je Labská stezka, Greenway Jizera či EuroVelo 4 a 9.

2.1. Struktura poptávky

Dle studie společnosti IPSOS zpracované pro agenturu CzechTourism „**Cykloturistika**“ z roku 2017 jezdí 72 % populace ČR alespoň někdy na kole na cyklovýlety. Přitom 59 % lidí preferuje pohodovou cykloturistiku a 10 % aktivní cykloturistiku. Ženy spíše preferují kratší tratě do 20 km, naopak dlouhé tratě nad 50 km jezdí spíše muži. Počet ujetých kilometrů klesá s rostoucím věkem, nebo pokud jedou lidé s dětmi. Aktivní cykloturistiku preferují spíše muži než ženy a spíše mladší než starší. Nejvíce ji preferují ti, kteří jezdí na cyklovýlety několikrát týdně. Pohodovou cyklo-

turistiku upřednostňují o něco více ženy než muži a spíše starší než mladší. Nejméně ji preferují lidé, kteří jezdí na kole několikrát týdně. Nejvíce je pohodová cykloturistika preferována u lidí, kteří jezdí na kole jen několikrát do roka (93 % z nich). Aktivnější cyklisté se v průběhu života stávají rekreačními cyklisty (kvůli zhoršujícímu se zdravotnímu stavu a celkové kondici).

Výzkumy agentury CzechTourism dále ukazují, že 70 % cykloturistů jezdí na kole alespoň jednou za měsíc a přibližně 19 % lidí využije kolo na cyklovýlet jednou týdně. Současně 44 % cykloturistů vyrazí na výlety s partnerem či partnerkou, 18 % vyrazí na výlet s dětmi a 27 % lidí s kamarády. Z pohledu délky trasy cyklovýletu ujede přibližně 58 % cykloturistů vzdálenost mezi 11 až 30 km a necelých 10 % jezdí delší vzdálenosti v rozmezí 51 a více kilometrů. Nejoblíbenějším terénem trasy jsou cyklostezky, které se snaží vyhledávat a maximálně využívat 46 % lidí. Cyklotrasy dlouhodobě preferuje zhruba 10 % lidí a přibližně 35 % lidí typ trasy a povrchu vůbec nerozlišuje a vyrazí na cyklovýlety podle situace a chuti. Cyklostezky přitom preferují hlavně ženy a mladší lidé, starší lidé typ trasy tolik neřeší. Nejvíce je však v porovnání s ostatními skupinami využívají ti, co jezdí na výlety s partnerem či někým dalším z rodiny. Po cyklotrasách jezdí v porovnání s ostatními skupinami nejčastěji cykloturisté, kteří vyrazí na výlety s přáteli.

Poskytování ubytování je pro cestovní ruch stěžejní službou. Z výzkumů agentury CzechTourism vyplývá, že 43 % cykloturistů alespoň někdy přespává v rekreačním zařízení, nejčastěji v kempu (58 %) nebo v penzionu (55 %). Současně ale 74 % z nich by si bylo ochotno připlatit za nadstandardní služby. Za nejdůležitější doplňkový atribut ubytování považují cykloturisté uzamykatelné místo pro bezplatné uschování kol (92 %), celkovou kvalitu stravování (89 %) a možnost zapůjčit si v místě ubytování nářadí pro opravu kol (73 %).

Jak je již naznačeno výše, tak mezi faktory, které nejčastěji rozhodují o výběru trasy nebo lokality cyklovýletu, patří kvalita cykloturistické infrastruktury (vč. orientačního značení a sportovní infrastruktury v okolí trasy). Dalším kritériem je náročnost trasy, ať už z pohledu cenové náročnosti výletu nebo délky a výškového profilu trasy. Rozhodující jsou samozřejmě také atraktivita na trase nebo v jejím okolí, které je možné v průběhu cyklovýletu navštívit. V neposlední řadě lidé berou ohled na dostupnost služeb na trase a bezpečnost a vytíženost stezek.



Obr. 2. Faktory výběru trasy nebo lokality cyklovýletu (CzechTourism, 2017)

Organizovaná cykloturistika není v České republice příliš rozšířená. Souvisí to s faktem, že lidé na dovolenou s kolem vyrazí spíše na jednodenní výlety a rádi si je plánují a organizují sami (hledají inspiraci na internetu, od známých či vyrazí na již ověřené trasy). Na druhou stranu výhodou organizovaných cyklovýletů je bezstarostnost. Cykloturisté se mohou spolehnout na to, že budou spokojeni se zvolenými trasami, dopravou i ubytováním, přestože dané prostředí neznají (např. Alpy, Ukrajina).



Obr. 3. Organizovaná cykloturistika (CzechTourism, 2017)

Z pohledu certifikace služeb a jejich označení je v ČR mezi cykloturisty nejrozšířenější národní značka „**Cyklisté vítáni**“, kterou již zaregistrovalo 30 % cykloturistů. Nejčastěji si ji lidé spojují s hospodami a restauracemi (22 %) nebo s jiným zázemím pro cykloturisty (22 %). Nejčastěji tuto značku znají cykloturisté, kteří jezdí tratě o délce alespoň 20 km, přespávají v kempu a jezdí na dvoudenní až týdenní výlety. Cykloturisté od této značky očekávají hlavně bezpečné uschování kol (33 %), servis kol (18 %) a dobré občerstvení (16 %).

Následující schéma shrnuje nejdůležitější statistiky a výstupy z provedených výzkumů agentury CzechTourism. Z těchto čísel je zřejmé, že **cykloturistika je v ČR široce rozšířenou a oblíbenou aktivitou**. Většina lidí přitom na kole preferuje pohodové a krátkodobé výlety po dobře sjízdných a atraktivních trasách v České republice. Kolo se tak postupně stává vybavením, které si mnoho lidí bere na svou dovolenou. Většina lidí (72 %) přitom jezdí alespoň někdy na kole na cyklovýlety, ale pouze 25 % lidí alespoň někdy na cyklovýletu přespává.

2.2. Trendy v cykloturistice

Současný vývoj v cestovním ruchu (cykloturistiku nevyjímaje) naznačuje některé výrazné trendy, které by měly být zohledněny ve všech koncepčních a strategických materiálech v cestovním ruchu a současně na ně musí reagovat nabídková strana trhu:

Důraz na kvalitu

Kvalita se stává jedním z nejdůležitějších aspektů nabídky. Cykloturisté obecně patří ke zkušeným návštěvníkům, kteří dokážou kvalitu dobře posoudit vzhledem k ceně, kterou platí. Např. významná střediska cestovního ruchu musí vynakládat o to větší prostředky, aby si kvalitu atraktivit i služeb zachovaly. Cykloturisté často při plánování své cyklovýlety dávají na doporučení svých přátel a příbuzných. Vedle toho mnoho informací vyhledávají na internetu a sociálních sítích. Cykloturisté také v porovnání s ostatními segmenty cestovního ruchu častěji poskytují zpětnou vazbu na kvalitu služeb a celkové hodnocení svého výletu. Odborné studie z Německa proto ke kvalitě uvádějí, že je důležité si zapamatovat, že pokud mají i třeba jen některé komponenty cyklovýletu nižší kvalitu, tak je celý produkt (výlet) posuzován negativně.

Individualismus

Každý host chce být považován za individualitu a v případě cykloturistiky platí obzvláště, že cykloturisté často očekávají zvláštní zacházení (v podobě poskytování specializovaných služeb, speciální stravy apod.). Nabídka musí umět na tyto požadavky poptávky maximálně reagovat.

Flexibilita

Cykloturistika je segmentem, který je výrazně závislý na počasí, veřejné dopravě a například i kondici lidí. Cykloturisté jsou během svého výletu vystaveni změnám počasí a poskytovatelé služeb by na tato specifika cykloturistiky měli být vždy schopni a ochotni reagovat a neočekávané situace a změny v plánech turistů zvládnout. Cykloturisté se např. operativně rozhodují, jestli nezůstanou v daném ubytování déle. Toto spontánní chování vyžaduje velkou flexibilitu na straně poskytovatelů služeb.

Kratší, ale častější cyklovýlety

V případě cykloturistiky jsou týdenní výlety či dovolené převážně záležitostí etablovaných cyklotras jako je Labská či Dunajská stezka. Naproti tomu trh s víkendovými cyklovýlety roste. Poskytovatelé ubytování na cyklostezkách nebo v jejich okolí tak musí být připraveni přijímat hosty třeba jen na jednu noc, což odpovídá certifikátu „Cyklisté vítání“.

Vyšší citlivost na cenu

V závislosti na kategorii ubytování a stravování musí být ceny rozumné a srozumitelné. Cykloturisté jsou velmi často senzitivní na poměr kvalita / cena a dokážou dále předat (například prostřednictvím sociálních sítí) svoji nespokojenost. Na druhou stranu cykloturisté často ani netrvají na nejnižší ceně. Spíše hledají a očekávají služby odpovídající ceně, kterou jsou ochotni zaplatit.

Inteligentní nakupování

Zvolený druh dovolené nemusí nutně korelovat s příjmem. Z provedených výzkumů vyplývá, že například situování podnikatelé se poměrně často účastní stanových táborových výletů, a naopak studenti tráví wellness víkendy v pětihvězdičkových hotelech. Kategorizace turistů se stává obtížnější, zejména pokud jde o mezinárodní produkt, kterým jsou mimo jiné i cyklotrasy EuroVelo či Labská stezka. Ve výsledku tak každý host musí mít stejně vysokou hodnotu a musí se s ním zacházet stejně zdvořile.

Jednoduchost

Jednoduchost nabídky, marketingu a poskytovaných informací se v poslední době staly trendem, přičemž roste důležitost právě aspektu jednoduchosti. Nejen v cestovním ruchu totiž vznikají stále sofistikovanější automatizované systémy a komplexní nástroje pro informování návštěvníků. Tyto nástroje sice snižují náklady, nicméně chybí zde určitý lidský prvek a schopnost operativně řešit požadavky lidí. Vzniká tak část potenciální poptávky, která tyto systémy nerada akceptuje, což ve výsledku může vést až k výběru jiné dovolené nebo výletu do jiné destinace.

Globalizace

Mezi cykloturistickými produkty a destinacemi je v současné době vysoká konkurence. Možnosti pro cykloturistiku jsou kvalitní téměř ve všech zemích západní Evropy. Stejně tak i služby jsou téměř všude dostupné v určité dostačující kvalitě nebo se na jejich zlepšení intenzivně pracuje. Proto je velmi důležité, aby byly nově vznikající produkty, služby i atraktivity nejen v oblasti cykloturistiky maximálně konkurenceschopné s jedinečnými charakteristikami.

Sezónnost

Dle studie společnosti IPSOS zpracované pro agenturu CzechTourism „Cykloturistika“ z roku 2017 je délka cykloturistické sezóny určena (ne)přízní počasí. Každý rok je tedy jinak dlouhá. Studie v Německu a ve Velké Británii naznačují, že pro cykloturistiku je hlavní sezóna od května do konce srpna s podílem 79 % všech výletů během těchto čtyř měsíců. Např. v Nizozemsku je 74 % jednodenních výletů realizováno na jaře a v létě, 19% na podzim a pouze 7% v zimě. Ve Francii existuje poměrně výrazný kontrast na trase EuroVelo 6 mezi létem a ostatními obdobími. V letních měsících je zde výrazně větší počet cykloturistů. Po zbytek roku už převažují spíše jen jednodenní nebo víkendové cyklovýlety. Indikátorem poptávky jsou také denní teploty. Se stoupající teplotou výrazně ubývá cykloturistů na stezkách. Kromě teploty má na poptávku vliv počasí jako celek, kdy v době deštivé předpovědi opět výrazně klesá počet cykloturistů. Zlepšené či zhoršené počasí tak může výrazně promluvit do jednotlivých statistik v cykloturistice.

Délka pobytu

Informace o průměrné délce pobytu českých cykloturistů jsou uvedeny v zobecněné podobě výše. Nicméně každá stezka nebo trasa je v tomto ohledu specifická a je dlouhodobě spojena s určitou cílovou skupinou a délkou pobytu cykloturistů. Samozřejmě, že v první řadě je tento fakt určen nabídkou, tedy atraktivitami na trase, kvalitou povrchu, náročností trasy, službami na trase, apod. Určitá trasa tak podle svých specifík generuje svoji dlouhodobou poptávku.

Jak ale vyplývá z provedených výzkumů v Rakousku a Nizozemí, tak například na atribut průměrné délky pobytu má výrazný vliv také marketing a to, jak je trasa prezentována poptávce. Obecně řečeno, marketing má vliv na to, jak je trasa navštěvována, jakou má cílovou skupinu a jak dlouho dobu na ní nebo v jejím okolí cykloturisté stráví.

Doba jízdy na kole a délka trasy

Výzkumy provedené v zemích západní Evropy naznačují, že vícedenní cykloturisté tráví v sedle kola při svých výletech mnohem více hodin za den, než je tomu v případě jednodenních cykloturistů. Více než 65 % vícedenních cykloturistů tráví při svém výletu více než 7 hodin denně na kole. V případě jednodenní cykloturistiky odpovídá tento počet hodin pouze 5 % cykloturistů. Přibližně 62 % jednodenních cykloturistů tráví na kole něco mezi 1 až 4 hodinami jízdou denně. V rámci vícedenních cyklovýletů ujedou cykloturisté v průměru 60 km za den. U jednodenní cykloturistiky tato vzdálenost dosahuje v průměru 41 km.

Ubytování

V oblasti ubytování je v případě cykloturistiky dlouhodobý trend využívání pensionů a hotelů spíše než jiných typů ubytování. Nicméně v posledních letech podíl ubytování v hotelích klesá a naopak pomalu narůstá ubytování v soukromí. V případě ubytování v soukromí může být ale statistika výrazněji zkreslena, jelikož ne všichni hosté a počty strávených nocí jsou u těchto ubytovacích zařízení oficiálně vykazovány.

Elektrokola

Speciálním trendem v cykloturistice jsou elektrokola. Používání elektrokol se neustále rozšiřuje, což vnímají i destinace cestovního ruchu. Přibližně 4 % všech cykloturistů již používá elektrokola, přičemž 20 % z nich je pronajato. Obecně je v cykloturistice trendem výraznější růst počtu pronájmů kol v posledních dvou letech (v Německu se například počet pronajímaných kol za posledních 10 let zdvojnásobil). Ve Švýcarsku se každoročně prodej elektrokol duplikuje a předpokládá se, že v roce 2030 bude 10 % ženevského obyvatelstva mít elektrokolo. V Nizozemsku již 10% všech nově prodávaných jízdních kol má elektrickou podporu. Názory odborníků zde naznačují potenciál 30 % trhu.

Chytré telefony, GPS a jiné moderní technologie

Smartphony a jiná zařízení pro určování polohy (GPS) se stávají stále oblíbenějšími. Chytré telefony se v současnosti používají pro plánování cyklovýletu a také spontánní kontrolu informací v jejich průběhu (servisní informace, informace o nejbližších restauracích, časech cestování, ujeté vzdálenosti, hotelech, apod.). Rozšiřuje se také využití specializovaných GPS zařízení na kolo. Nicméně moderní smartphony jsou natolik výkonné a programově vybavené, že naplní všechny potřeby cykloturistů. Vzhledem k raketovému vývoji v oblasti IT technologií je otázkou, kam se budou technologie dále vyvíjet a jak se posune jejich využití v cykloturistice. Nicméně jedná se o zásadní trend a faktor významně ovlivňující poptávku i nabídku v cykloturistice.

2.3. Cílové skupiny

Agentura CzechTourism rozlišuje následující skupiny cykloturistů:

Dálkový cykloturista (dovolená na kole)

DŮVODY K CESTOVÁNÍ

„Cestujeme, abychom poznali duchovní tradici místních obyvatel. Zajímáme se o místní kulturu, tradice obyvatel, jejich výrobky a lokální potraviny. Na cestách rádi poznáváme místní architekturu, trávíme čas prozkoumáváním přírodních a kulturních památek, historických měst, hradů a zámků.“

ZPŮSOB CESTOVÁNÍ

Dálkový cykloturista cestuje krajem z místa na místo. Samotná cesta je cíl. Má rád pestrou nabídku turistických cílů a atraktivit, které objevuje v poklidném tempu. Prvoplánově nevyhledává pouze nejznámější turistické cíle, ale rád navštíví většinu skrytá místa s *geniem loci*. Destinace může tento segment oslovovat relativním klidem navštěvovaných lokalit (vyhýbají se klasickým rušným prázdninovým destinacím). Jezdí ve skupině přátel nebo pouze s partnerem. Jízda na kole je pro něj životní styl. Má vyšší vzdělání a spíše nadprůměrné příjmy. Zajímá se o prostředí, ve kterém se pohybuje. Aktivně hledá informace, nebojí se dozvědět víc, než je obvyklé. Jeho aktivní životní styl se projevuje zájmem o pohybové aktivity v přírodě, péčí o dobrou fyzickou a psychickou kondici, má vřelý vztah k přírodě, preferuje

zdravé a lokální potraviny. Oceňuje kvalitu služeb za dostupnou cenu. Vyhledává spíše menší podniky (ubytovací a stravovací zařízení) s osobitým přístupem a atmosférou.

Rekreační cykloturista (dovolená s kolem)

DŮVODY K CESTOVÁNÍ

„Účelem naší dovolené je relaxace a odpočinek formou aktivního pohybu. Hlavní dovolená často směřuje k moři. Preferujeme dostupné zahraniční destinace. Domácí pobyt je buď občasnou alternativou dovolené u moře nebo druhou či třetí dovolenou v roce.“

ZPŮSOB CESTOVÁNÍ

Na dovolenou jezdí rekreační cykloturisté častěji na prodloužené víkendy, ale i déle. Nejčastěji si koupí dopředu celý zájezd od cestovní kanceláře. Výlety si ale vesměs organizují sami. Během cestování chtějí navštívit zajímavé přírodní parky a možnost poznávat přírodu. Na dovolené rádi využívají luxusní služby a kvalitní ubytování. Rádi poznávají místní pochoutky a ocení kvalitní a zajímavou gastronomii. Rádi tráví čas v lázních a wellness.

Rekreační cykloturisté cestují na různě dlouhé výlety - jednodenní cesty, ale účastní se i víkendových pobytů anebo týdenních až dvoutýdenních cest. Cykloturistika je pro ně hlavní náplní dovolené. To však neznamená, že netráví čas v destinaci i jinými aktivitami. Vybírá si konkrétní místo pobytu, ze kterého vyrazí na jednodenní či půldenní výlety. Důležitá je pro něj pestrost možností vyžití, kvalitní cykloturistická infrastruktura a zajištění hladké mobility v destinaci (kombinování různých modů dopravy). Demograficky jde o velmi pestrou skupinu návštěvníků, nalezneme zde jak rodiny s dětmi, tak skupiny přátel různého věku či mladé páry. Často nejde o hlavní dovolenou, ale kratší cesty v průběhu jarní, letní a podzimní sezóny. Významnou roli hraje cenová dostupnost a tomu odpovídá i forma volba levnějšího ubytování (penzion, chata, ubytovny) i dalších služeb.

Rekreant (krátké výlety)

DŮVODY K CESTOVÁNÍ

Kolo a cykloturistika je pro něj doplňková aktivita. Hlavním motivací je návštěva přírodních a kulturních cílů, nevyhýbá se nenáročnému pohybu. Důležitými faktory jsou klid a pohoda. Ve velké míře využívají služeb spojených s odpočinkem a péčí o svoje zdraví. Zdravý životní styl je jedním z významných charakteristických rysů této cílové skupiny. Vyžadují kvalitní gastronomii a další služby (ubytování, wellness, zábava).

ZPŮSOB CESTOVÁNÍ

Cestují individuálně, jako dopravní prostředek využívají auto, výběrově potom kolo v rámci občasných jednodenních výletů. Program si organizují sami. Důraz kladou na zážitky, tzn. výlety na výjimečná místa s autentickou atmosférou. Vyhledávají kvalitní infrastrukturu, tedy především cyklostezky, fyzicky méně náročná. Mají vyšší vzdělání s nadprůměrnými příjmy. Kolo nemusí nutně vlastnit, rádi si půjčují kvalitní vybavení (vč. elektrokol). Z hlediska demografických faktorů patří mezi návštěvníky v produktivním věku (35-65 let), kteří přicestovali v párech či se skupinou přátel.

2.4. Zdrojové trhy

Následující tabulka ukazuje na význam jednotlivých cílových skupin v marketingové komunikaci. Dálkovým cykloturistům je přidělen cca 30 % podíl na marketingových výdajích. Větší důraz je kladen na zahraniční návštěvníky (v souladu s preferencemi). Uvedené podíly převyšují momentální poptávku, strategie však vidí v dálkové cykloturistice potenciál a zkušenosti ze zahraničí ukazují na růst tohoto segmentu poptávky.

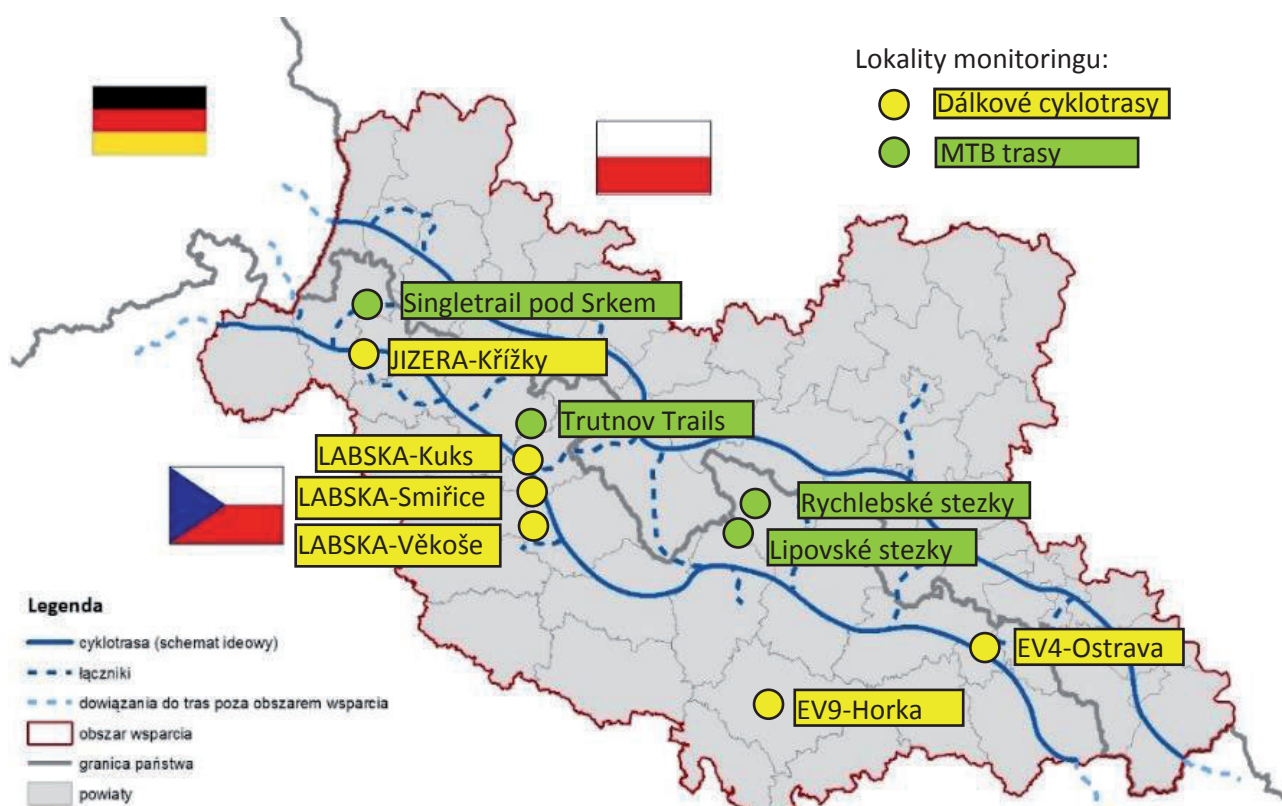
Podstatná část marketingových aktivit by však měla být cílena na zbývající dva segmenty, s vyšším zastoupením rekreačních cykloturistů. Zde reagujeme na trend kombinace nejrůznějších aktivit v rámci pobytu v destinaci. Rozdělení výdajů na domácí a zahraniční návštěvníky upřednostňuje domácí poptávku (60:40) s potenciálem růstu podílu zahraničních návštěvníků (s růstem kvality nabídky). Mezi primární zahraniční trhy pro ČR patří Polsko, Německo, Nizozemí, Slovensko.

Tab. 1. Rozdělení cílových skupin podle významu a zdrojových trhů
(CzechTourism, Nadace Partnerství, 2017)

Cílová skupina	Celkem	Domáci	Zahraníční
Dálkový cykloturista (tours)	30%	50%	50%
Rekreační cykloturista (trips)	50%	60%	40%
Rekreant (short trips)	20%	50%	50%
Geografický původ	100%	60%	40%

2.5. Monitoring návštěvnosti

V česko-polském příhraničí probíhá dlouhodobý i krátkodobý monitoring cyklistů a dalších uživatelů cyklotras a cyklostezek. Pořizovatelem dat jsou národní parky, kraje, města nebo zájmové organizace (Nadace Partnerství, ČEMBA). Nižší uvádíme přehled vybraných lokalit monitoringu cyklistů na dálkových a MTB trasách, u nichž jsou dostupná data.



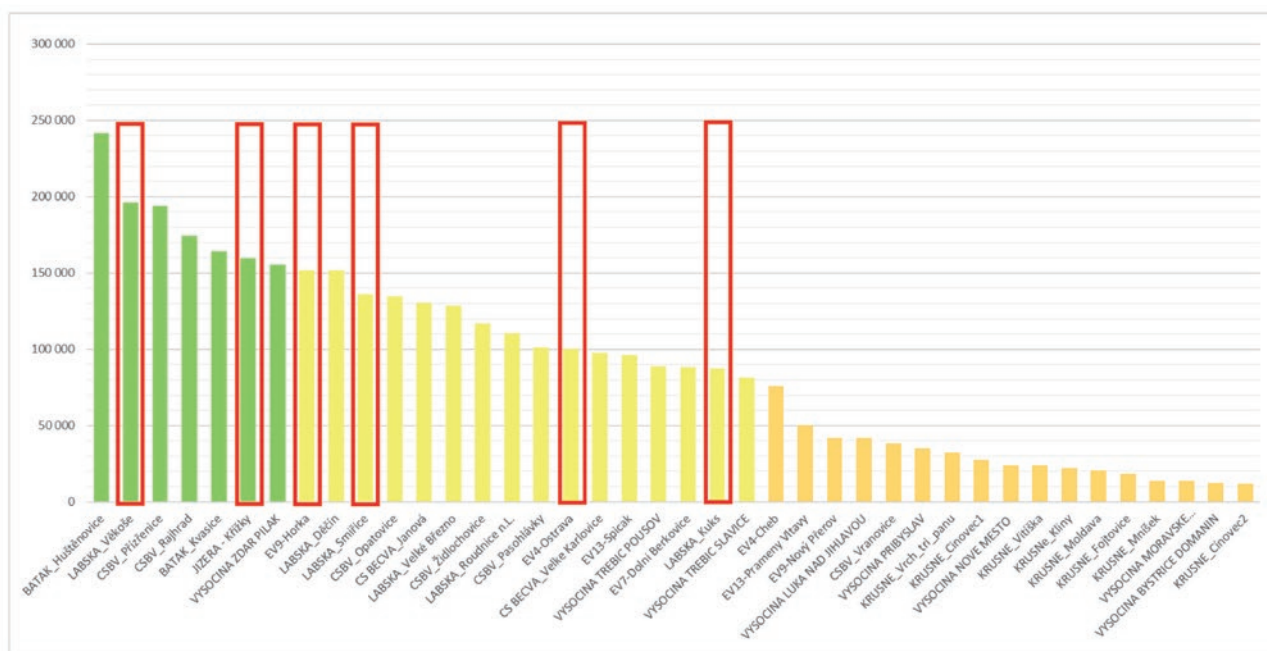
Obr. 4. Lokality monitoringu cyklistů v ČR-PL příhraničí v roce 2018

V případě výše uvedených lokalit dálkových cyklotras se jedná o dlouhodobý kontinuální monitoring cyklistů a dalších uživatelů stezek. K dispozici jsou data do roku 2017. V případě MTB stezek probíhá monitoring návštěvnosti dlouhodobě pouze na Singletrailu pod Smrkem, na ostatních lokalitách probíhalo měření návštěvnosti v létě a na podzim 2018.

Tab. 2. Srovnání návštěvnosti dálkových cyklotras v ČR-PL příhraničí (Nadace Partnerství, 2018)

Lokalita	Celková návštěvnost 01-12/2017	Z toho: Cyklisté 01-12/2017	Z toho: Pěší a ostatní 01-12/2017
Labská stezka – Věkoše	196 037	147 761	48 276
Greenway Jizera – Křížky	159 507	88 989	70 518
Eurovelo 9 – Horka	151 913	140 372	11 541
Labská stezka – Smiřice	135 891	112 697	23 194
Eurovelo 4 – Ostrava	100 524	86 745	13 779
Labská stezka – Kuks	87 361	65 888	21 473

Z hlediska celkové návštěvnosti i počtu cyklistů byla v roce 2017 nejnavštěvovanější lokalita na Labské stezce ve Věkoších s téměř 200 tis. uživatelů, resp. 150 tis. cyklistů. Druhá se z pohledu celkové návštěvnosti umístila Greenway Jizera v Křížkách se 160 tis. uživateli, avšak v počtu cyklistů (89 tis.) je až na 4. místě za Eurovelo 9 v Horkách nad Moravou (140 tis.) a Labskou stezkou ve Smiřicích (113 tis.).



Obr. 5. Srovnání návštěvnosti dálkových cyklotras v ČR za rok 2017 (Nadace Partnerství, 2018)

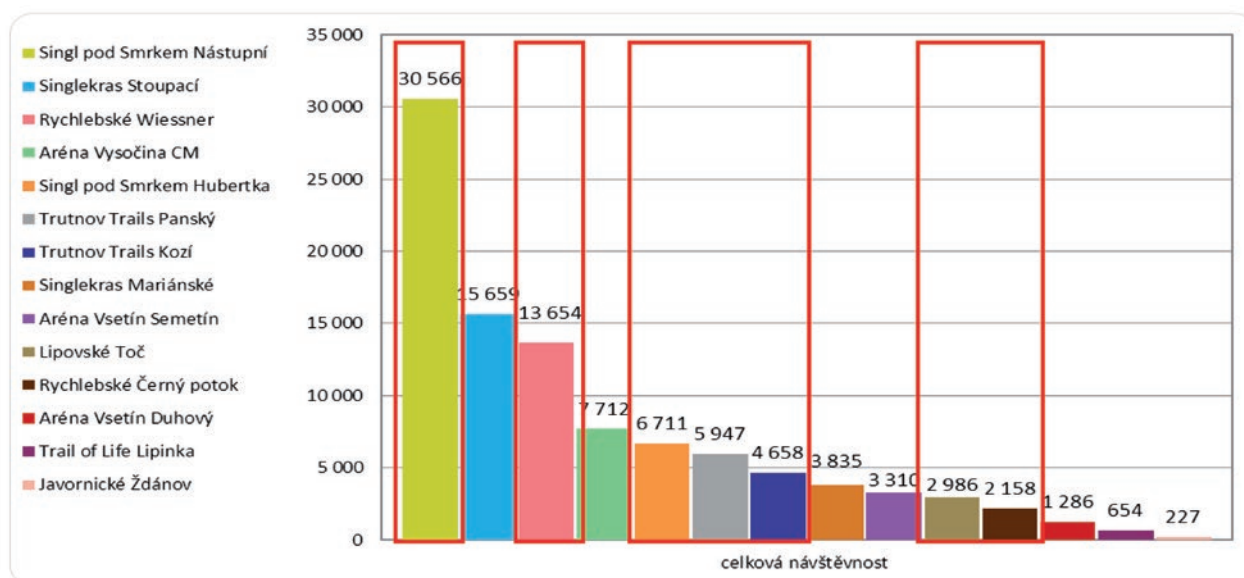
Ze srovnání celkové návštěvnosti dálkových cyklotras v ČR vyplývá, že všechny lokality v oblasti ČR-PL příhraničí patří mezi více navštěvované, a tedy zde existuje značný potenciál pro návštěvu okolních regionů v Polsku.

Dlouhodobý monitoring návštěvnosti na MTB trasách (singletrailech) probíhá pouze na Singletrailu pod Smrkem v lokalitě Nástupní (75 613 záznamů cyklistů v roce 2017) a lokalitě Hubertka (14 702 záznamů cyklistů v roce 2017). V roce 2018 proběhlo krátkodobé měření návštěvnosti na 13 lokalitách na singletrailech v ČR, z toho 7 lokalit leželo v ČR-PL příhraničí.

Tab. 3. Srovnání návštěvnosti MTB tras v ČR-PL příhraničí za období 08-09/2018 (Nadace Partnerství, 2018)

Lokalita	Celková návštěvnost 08-09/2018
Singletrail pod Smrkem Nástupní	30 566
Rychlebské Wiessner	13 654
Singl pod Smrkem Hubertka	6 711
Trutnov Trails Panský	5 947
Trutnov Trails Kozí	4 658
Lipovské Toč	2 986
Rychlebské Černý potok	2 158

Údaje za lokalitu Nástupní jsou z pohledu ostatních MTB lokalit zkreslené, protože tato lokalita je využívána bikery v obou směrech, zatímco ostatní pouze v jednom. Přesto lze Singletrail pod Smrkem považovat za jeden z nejnavštěvovanějších areálů MTB tras, společně s Rychlebskými stezkami i Trutnov Trails.



Obr. 6. Srovnání návštěvnosti MTB tras v ČR příhraničí za období 08-09/2018 (Nadace Partnerství, 2018)

I ve srovnání s jinými MTB trasami v ČR patří Singletrail pod Smrkem, Rychlebské stezky a Trutnov Trails mezi nejnavštěvovanější, tedy je zde opět potenciál pro vznik a zvýšení návštěvnosti dalších areálů v ČR-PL příhraničí.

2.6. Ekonomické přínosy cykloturistiky

Dle závěrů studie pro potřeby Evropského parlamentu (2012) v současné době neexistuje v Evropě žádná jednotná statistika pro monitoring ekonomických přínosů cykloturistiky. V každé ze zemí EU se používá odlišná metodika pro odhad významu a kvantitativních parametrů v cykloturistice. Nejdále jsou v tomto ohledu země jako Francie a Německo, v ČR na takovéto metodice spolupracuje Nadace Partnerství s VŠE Praha. Hodnoty udávané jako celoevropské průměry jsou výrazně generalizovány a v některých zemích může docházet k podcenění či přecenení některých výkonových ukazatelů. I přesto jsou následující celoevropské odhady dostatečně vypovídající o významu cykloturistiky:

- 2 300 mil. jednodenních cyklovýletů za rok.
- 20 mil. strávených cyklodovolených za rok.
- 44 mld. EUR tvoří hrubé příjmy z cykloturistiky za rok, z nichž 9 mld. EUR tvoří příjmy z cyklodovolených.

Tab. 1. Ekonomický přínos cykloturistiky ve vybraných zemích EU v mld. EUR (ECF, 2012)

Ekonomický přínos cykloturistiky ve vybraných evropských zemích a celé EU (mld. EUR)					
Země	1 denní cesty	Cesty s přenocováním	Přínos 1denních cest	Přínos delších cest	Celkový přínos
Rakousko	62	0,46	0,96	0,20	1,16
Polsko	101	1,06	1,56	0,47	2,02
Česko	55	0,56	0,85	0,26	1,09
Německo	607	4,62	9,34	2,03	11,37
Celkem EU	2274	20,36	35,0	8,94	43,94

Odhad potenciální hrubé hodnoty sítě EuroVelo tras (po jejich kompletním dokončení v 2020): 14,5 mil. přenocování cykloturistů

- 6,4 mld. EEUR je celkový hrubý příjem z přenocování cykloturistů.
- 46 mil. jednodenních cyklovýletů.
- 0,7 mld. EUR přímé příjmy z jednodenních cyklovýletů.
- 7 mld. EUR je celkový přímý příjem.

2.7. SWOT analýza poptávky

Tab. 2. SWOT analýza poptávky

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Atraktivní příhraniční region. • Vysoce navštěvované horských lokalit Krkonoše, Jizerské a Orlické hory či Jeseníky. • Zavedené turistické služby. • Návštěvníci jsou s dovolenou většinou spokojeni, své pozitivní zkušenosti často předávají svým známým. • Opakovaná návštěvnost a vysoká loajalita pravidelných návštěvníků. • Zahraniční návštěvníci především z Polska. • Rostoucí poptávka po aktivní dovolené. • Obecně rostoucí poptávka po dovolené v ČR. • Rostoucí zájem o kombinaci různých aktivit, obzvláště je zastoupeno i kolo. • Dovolená s kolem může být spojena s poznáním přírody, historických památek apod. • Region disponuje trasami pro všechny typy cykloturistů (různé povrchy, profily tras, MTB, inline apod.). • Návaznost na trasy EuroVelo, jako snadno zapamatovatelnou a celoevropskou značkou. • Cykloturisté nevnímají cyklo-dovolenou jako náročnou sportovní aktivitu, ale jako pohodářské poznávání krajiny, lidí, tradic, památek. • Existence poměrně rozšířené značky „Cyklisté vítání“. • Cyklo-dovolená není finančně náročná. • Cykloturistika je aktivitou v souladu se zdravím životním stylem a ochranou přírody. 	<ul style="list-style-type: none"> • U domácích návštěvníků převažují jednodenní výlety, tzn. nižší využití ubytovacích kapacit. • Cykloturisté preferují spíše pohodovou cykloturistiku, což vyžaduje kvalitní infrastrukturu. • Cykloturisté své výlety dopředu příliš neplánují a rozhodují se na poslední chvíli. • Cykloturisté jsou neustále náročnější na podobu tras, jejich okolí, a i vybavenost službami. • Cykloturisté jen v malé míře využívají organizované výlety. • Cykloturistika je vázána pouze na letní sezónu. • Požadavky cykloturistů jsou diverzifikovanější v detailech, na které musí nabídka reagovat (nabídka pro téměř každého návštěvníka je pak unikátní). • Cykloturisté většinou přepravují kola v rámci své cyklo-dovolené autem, mnohem méně vlakem. • Jen malé procento cykloturistů zaregistrovalo značku „Cyklisté vítání“ nebo nevědí, co se za značkou skrývá. • Značka EuroVelo není doposud příliš známá, lidé se s ní sice setkávají, ale neví, co znamená.

Příležitosti	Ohrožení
<ul style="list-style-type: none"> • Rostoucí zájem návštěvníků poznávat vlastní zemi. • Neustále se rozvíjející fenomén cykloturistiky, rostoucí zájem o aktivní trávení volného času a s tím rostoucí poptávka po cykloturistice. • Další zkvalitňování a rozšiřování infrastruktury. • Využívání moderních technologií v rámci cykloturistiky z ní dělá ještě zajímavější a atraktivnější aktivitou. • Rozvoj značky EuroVelo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Příchod další hospodářské krize, která opět velmi výrazně zasáhne oblast cestovního ruchu. • Kolísání návštěvnosti ovlivněné aktuálními trendy. • Zhoršení zahraničně-politické situace – zavádění restrikcí pro příjezdy zahraničních návštěvníků. • Lidé nebudou brát ochranu přírody jako důležitou součást života, budou stále pohodlnější (pokles poptávky po cykloturistice).

3. Analýza nabídky

S vývojem poptávky se dynamicky rozvíjí také nabídka v cykloturistice. Ať už je řeč o základní infrastruktuře (čili cyklotrasách, cyklostezkách, orientačním značení, atraktivitách v okolí těchto liniových prvků apod.) nebo o doprovodné infrastruktuře v cykloturistice (ubytovací a stravovací zařízení, cykloservisy, úschovny kol, půjčovny kol, veřejná doprava apod.), tak nabídka zažívá v posledních letech obrovský boom ve všech svých aspektech. Rozvíjí se také systémy nejrůznějších certifikací, jejichž cílem je nabídku ještě více zkvalitnit, zprůhlednit a zatraktivnit pro lidi.

Ze studií CzechTourism vyplývají zajímavá zjištění, která jsou pro nabídku v cykloturistice typická:

- Délka cykloturistické sezóny je určena (ne)přízní počasí. Každý rok je tedy jinak dlouhá.
- Motivace lidí pro cykloturistiku tkví především v potřebě fyzické aktivity. Při výběru místa je pro ně rozhodující kvalita stezek / tratí a kvalita jejich značení.
- Cykloturistika je ideální prostředkem pro objevování dosud neobjevených míst mimo hlavní turistické proudy, což Češi v posledních letech stále častěji vyhledávají (naproti tomu zahraničí je spíše o objevování cizí kultury a mainstreamových památek).
- V ČR se úroveň služeb a podmínek pro cykloturistiku liší napříč kraji a regiony.
- Pro cykloturistiku lidé vyhledávají udržované tratě, které protínají atraktivní přírodní scenérie (lidé například upřednostňují tratě, které nabízejí výhledy do přírody). Udržované tratě a dobré značení jsou motivací, proč dané místo navštívit.
- Pozitivně je hodnocená oblast jižních Čech a jižní Moravy, kde jsou trasy pro cykloturisty dobře značené, naopak Šumava či Vysočina na základě zkušeností některých cykloturistů dostatečné značení neposkytuje.
- 74 % cykloturistů by bylo ochotno si připlatit za nadstandardní služby spojené s ubytováním v rekreačních zařízeních. Nejčastěji by měly zájem o bezpečné uschování kol (17 %) a dále o servis kol (16 %). Dále se zajímají o služby jako je wellness, masáže hygienické zázemí, bazén, sauna, aquapark půjčovna kol přístřešky pro kola nebo zázemí pro umytí kola.
- Lidé mívají pro cykloturistiku vlastní vybavení nebo si často půjčují vybavení před odjezdem na cestu. Očekávají, že si mohou vybavení uschovat na místě, například v penzionu či v kempu.
- Cykloturisté se při plánování výletu nerozhodují podle toho, jestli bude na trase nějaké občerstvení, protože vědí, že v ČR vždy nějaké najdou (na rozdíl od např. Německa).
- Pro cykloturisty je nejdůležitější, aby byla restaurace vybavená zahrádkou a stojanem na kola, na který je možné vidět z místa sezení (aby si mohli svá kola hlídat).
- Chování personálu v ČR oproti zahraničí lidé považují za neprofesionální, často ho vidí jako podrážděné a nepříjemné (výjimku tvoří Morava, která je vnímána jako vstřícná a pohostinná).

Významným atributem cykloturistiky je také skutečnost, že přivádí návštěvníky do regionů, které by během své návštěvy a při cestování jinými dopravními prostředky s největší pravděpodobností ani nenavštívili. Tento fakt je zřejmý především u dálkové cykloturistiky. V případě České republiky se jedná o důležitou vlastnost už jen z toho pohledu, že 65 % všech návštěv zahraničních turistů směřuje do Prahy. Dálková cykloturistika tak tvoří segment, který je svými dopady a poptávkou výjimečný a je proto nutné se jím zabývat a případně vytvářet podmínky pro další rozvoj.

3.1. Cyklistická infrastruktura - významné přeshraniční a příhraniční cyklotrasy

Stezky česko-polského příhraničí tvoří svým způsobem síťový produkt, sestavený ze stávajících tras. Současný stav současně předurčuje koridory, ve kterých bude nezbytné cyklotrasy vyznačit, či dobudovat infrastrukturu cyklotras.

Významné přeshraniční a příhraniční cyklotrasy na české straně

- EuroVelo 9: Balt – Jadran.
- EuroVelo 4 – Trasa střední Evropou.
- Labská stezka.
- Greenway Jizera.
- Cyklostezka Odra.
- Trasa Dolinou Lužické Nisy.
- Sudetská cyklotrasa.
- Cyklostezka Odra – Nisa.
- Cyklotrasa Olše/Olza.
- Čarodějnická cyklotrasa.
- Slezská magistrála.

Významné přeshraniční a příhraniční cyklotrasy na polské straně

- EuroVelo 9: Balt – Jadran.
- EuroVelo 4 – Trasa střední Evropou.
- Cyklostezka Odra.
- Trasa Dolinou Lužické Nisy.
- Sudetská cyklotrasa.
- Zlatá stezka.
- Kladská stezka.
- Kamenná stezka.
- Trasa Dolinou Bobru.
- Cyklostezka Odra – Nisa.
- Čarodějnická cyklotrasa.
- Cyklotrasa Olše/Olza.

Kvalita povrchu cykloturistické infrastruktury je určující pro bezpečnost všech uživatelů. Tento fakt dokazují nej-různější statistiky, které mapují nehodovost cyklistů. Ze statistik jednoznačně vyplývá trend, že čím kvalitnější infrastruktura (nedílným předpokladem růstu kvality je samozřejmě segregace cykloturistiky od motorové dopravy), tak tím nižší nehodovost a počet zraněných a usmrcených osob.

3.2. Značení cykloturistických tras

Jak vyplývá téměř ze všech výzkumů provedených mezi cykloturisty v celé Evropě, tak právě proznačení cyklistické infrastruktury je jedním z nejdůležitějších bodů pro to, aby její uživatelé byli s tímto produktem spokojeni a odnášeli si příjemný zážitek. Díky aktivitám krajů a regionů vzniklo v ČR v posledních letech mnoho kilometrů nových cyklostezek. Vytvářejí se nové a bezpečné koridory pro cyklisty, které na sebe stahují stále víc návštěvníků.

Značení cykloturistických tras vychází ze stávající legislativy (TP 179) a respektuje používanou metodiku KČT. Při tvorbě cykloturistického značení platí v ČR následující zásady:

- Doplnějí platný systém dopravního značení cyklotras v ČR.
- Umožňují proznačení cyklotrasy číslem i logem, včetně značení mezinárodních tras EuroVelo.
- Upozorňují na blízké turistické cíle pomocí mezinárodně srozumitelných piktogramů (např. nádraží, přívoz, památky, nebezpečná místa atd.).
- Jsou mezinárodně srozumitelné a kompatibilní se značením cyklotras v evropských zemích.

Této problematice se věnuje samostatně zpracovaná **Metodika tvorby dálkových cyklotras**.

3.3. Atraktivita v okolí tras a stezek

Jak mimo jiné vyplývá z části věnované analýze poptávky, tak obecně jsou pro cestovní ruch a cykloturistiku nejatraktivnějšími atributy nabídky: kulturně-historické památky, pěkná příroda, zajímavý charakter krajiny, místní folklor a tradice, zajímavé akce, příp. jiné možnosti turistických a cykloturistických aktivit. Výše uvedené atributy se objevují v různé významnosti v nabídce všech krajů ČR. Nejčastěji uváděné atraktivita, které se staly důvodem návštěvy:

- Historické, vojenské a industriální památky.
- Tradiční akce spojené s regionem, gastronomie.
- Tradice a lidové zvyky.
- Hustá síť místních stezek.

Velké oblibě se u návštěvníků těší také nejrůznější tematicky zaměřené stezky.

3.4. Služby pro cykloturisty

Atraktivita ovšem nejsou jediné, na co cykloturisté při plánování své dovolené berou ohled. Především v rámci segmentu cykloturistiky je nezbytné mít na trase určité typy služeb a mít je také v určitém dostupném územním (vzdálenostním) rozptýlu. Uvedené vyplývá také ze studií CzechTourism, kde více než polovina cykloturistů plánuje svůj cyklovýlet tak, aby byly nezbytné služby dostatečně dostupné a aby byla zároveň i lokalita atraktivní. Lokalitu a její atraktivitu bere za nejdůležitější přibližně třetina respondentů. Služby a celkové zázemí považuje přibližně 14 % respondentů cykloturistů za důležitější. Níže uvedený text se zabývá jednotlivými typy služeb, které cykloturisté na trase nejčastěji vyžadují.

Ubytovací a stravovací služby

Dostupnost ubytovacích a stravovacích služeb v okolí cykloturistické infrastruktury je pro mnoho cykloturistů zásadním bodem pro plánování cyklovýletu a pro rozhodování o výběru trasy. Dle ECF je pro plánování cyklovýletu často rozhodující vzdálenost mezi ubytovacími a stravovacími zařízeními ve standardu, který konkrétní turisté vyžadují a hledají. Na základě výzkumu CzechTourism si 62 % cykloturistů hledá informace o těchto službách vždy již před svou cestou, 34 % tyto informace vyhledává občas a pouze 4 % cykloturistů je nevyhledává před cestou vůbec.

Podle nejrůznějších odborných studií z poslední doby je i v případě ubytovacích a stravovacích služeb důraz na kvalitu jedním z nejdůležitějších trendů v cestovním ruchu. V současnosti všechny cílové skupiny vyžadují a očekávají určitou kvalitu a standard ubytování za cenu, kterou platí (ta se samozřejmě liší mezi cílovými skupinami). Lidé při plánování svého cyklovýletu sledují recenze a hodnocení služeb na internetu (např. Tripadvisor, Booking.com, Holidaycheck apod.). Tímto způsobem vzniká permanentní tlak na poskytovatele služeb, aby neustále pracovali na růstu kvality své nabídky a udrželi si svou konkurenceschopnost.

Z výzkumů CzechTourism vyplývá, že lidé v ubytovacím zařízení nad rámec standardu ocení např. uzamykatelnou místnost pro bezplatné uchování kol, možnost vyprání a usušení oblečení a výstroje, zprostředkování výpůjčky kola, dostupnost tištěných informačních materiálů, dostupnost masáží či wellness, kvalitní stravování nebo možnost umytí kola. Za standard považují např. dostupnou lékárníčku nebo WIFI na pokojích. Na druhou stranu není pro běžné cykloturisty v ČR až tak atraktivní nabídka extra zdravých a energeticky vydatných snídaní s minimem tuku, možnost zakoupení obědových balíčků nebo poskytnutí základního náradí pro jednoduché opravy kol.



Obr. 7. Logo certifikace „Cyklisté vítání“

Tyto výše zmíněné atributy splňuje **národní certifikace služeb pro cykloturisty „Cyklisté vítání“**, kterou v ČR provozuje od roku 2006 i Nadace Partnerství (www.cyklistevitani.cz). Jedná se o certifikaci kvality služeb ubytovacích a stravovacích zařízení, kempů a turistických cílů, poskytujících zázemí pro cykloturisty i jejich kola. Od certifikátu Cyklisté vítání lidé očekávají především garanci toho, že zařízení bude odpovídat jejich potřebám:

- stravovací zařízení: možnost odložit kolo bezpečně do stojanu; mít pocit, že je zde cyklista vítán; nabídka lehčích jídel
- ubytovací zařízení: možnost uschování kola; nabídnout pocit, že je cyklista vítaný; poskytnout rady a materiály (mapy) užitečné pro výlety po okolí; možnost servisu kola



Obr. 8. Co si pod značkou Cyklisté vítání lidé vybaví? (CzechTourism, 2017)

Specializované cykloslužby

Z výzkumů provedených v západní Evropě vyplývá, že se cykloturisté nejčastěji ohlížejí při plánování cyklovýletu na to, jestli je na trase dostupná:

- Opravna kol - cyklistický obchod nebo dílna s náhradními díly a kvalifikovaným personálem k opravě kol na místě.
- Obchod s náhradními díly.
- Prodejní automat – pro prodej univerzálních náhradních dílů (např. světla, duše).
- Samoobslužná stanice - stojan na kolo, věšák s nářadím (klíče, imbusové klíče, šroubováky).
- Linka pomoci - pomocná služba je k dispozici při volání na určité telefonní číslo; služba musí být signalizována na trase (na informačních tabulích, značkách, oblastech odpočinku apod.) a umístění takové signalizace by mělo být v on-line aplikacích zapsáno.
- Úschovna kol.
- Půjčovna kol.
- Dobíjecí stanice pro elektrokola.

3.5. Veřejná doprava

Jak vyplývá z průzkumů ECF, tak cykloturisté preferují a využívají častěji služeb veřejné dopravy než ostatní typy návštěvníků v cestovním ruchu. Důvod je čistě praktický, jelikož cykloturisté se v mnoha případech nevracejí zpět do místa, odkud svůj výlet zahájili, ale ukončí jej na jiném místě, odkud se přepravují veřejnou dopravou s kolem domů. Dle ECF je právě tento fakt jedním z důvodů, proč je cykloturistika jedním z neekologičtějších způsobů trávení volného času.

Obecně z evropských průzkumů vychází, že cykloturisté na svou cyklo dovolenou nejčastěji cestují autem (více než v polovině případů). Na druhém místě je využívání vlaku k přepravě do místa zahájení a z místa ukončení cesty. Na třetím místě se pak dlouhodobě drží přeprava přímo na kole a veřejná doprava je využívána například jen na určitých úsecích cyklo dovolené. Současně platí, že v Evropě dlouhodobě roste využití vlakových spojení cykloturisty v průběhu své dovolené. Některé průzkumy v oblasti šetrného cestovního ruchu tento fakt dokonce vyzdvihují jako jeden z nejvýznamnějších poptávkových trendů vedle např. rostoucího cestování letadlem a využívání nízkonákladových leteckých spojení. Cestování vlakem totiž u určité části trhu představuje jakési idylické zahájení cyklo dovolené s poznáním krajiny a výhledem z vlaku.

S těmito poptávkovými trendy také souvisí snaha neustále pracovat na propojení veřejné dopravy s cykloturistikou. Akteři v cestovním ruchu se snaží o to, aby bylo cykloturistům poskytováno vhodné a komplexní zázemí pro trávení jejich času a aby byly spoje veřejné dopravy maximálně vybaveny službami pro cykloturisty, které jsou popsány výše. Je také tlak na to, aby se maximalizovali přepravní kapacity veřejné dopravy pro kola a došlo k jejich zefektivnění podle toho, jakým způsobem se poptávkové trendy v cykloturistice ubírají.

Z průzkumů agentury CzechTourism vyplývá, že 58 % cykloturistů převáží svá kola do místa začátku výletu osobním automobilem. Oblíbená je ale i vlaková přeprava (30 %). Dalších 17 % cykloturistů jede na výlet rovnou na kole a 7% lidí si nechá kolo převézt autobusem. Cyklobusy mezi cykloturisty ovšem příliš oblíbené nejsou, cykloturisté často ani přesně neví, jak cyklobusy fungují a kde v ČR je lze využít.

České dráhy provozují půjčovny elektro/kol na železničních terminálech **ČD Bike**. Kraje podél česko-polské cyklotrasy provozují i **cyklobusy**, které dopravují cykloturisty do méně dostupných destinací.

3.6. Organizovaná cykloturistika, role cestovních kanceláří a agentur

Důležitými partnery spolupráce při rozvoji cykloturistiky jsou i cestovní kanceláře a agentury. Jejich služeb v současnosti využívá přibližně 10 % cykloturistů. Nicméně dle průzkumů CzechTourism dalších přibližně 22 % jich do budoucna plánuje využít. Takto profesionálně organizované cyklovýlety jsou atraktivní především pro ty, kteří se chtějí vydat do zahraničí. Výhodou organizovaných cyklovýletů je bezstarostnost. Cykloturisté se mohou spolehnout na to, že budou spokojeni se zvolenými trasami, dopravou i ubytováním, přestože dané prostředí neznají (např. Ukrajina, Alpy apod.).

Role zprostředkovatelů služeb je specifická a v podstatě také nenahraditelná v následujícím:

- Jsou odpovědní za své vlastní podnikání a mají zvláštní zájem na tom, aby byli ekonomicky úspěšní.
- Proto jsou motivováni reagovat na požadavky trhu a vytvářet atraktivnější, inovovanou a konkurenceschopnější nabídku.
- Mají dobrou znalost cílových skupin, vhodných produktů, potenciálu apod.
- Mají praktické znalosti o cyklistických trasách a jsou schopni efektivně produkt prodat a distribuovat o něm informace cílové skupině.
- Cestovní kanceláře skrze prodej svých produktů nepřímo pomáhají budovat značku cykloturistiky, případně také značku EuroVelo nebo značku konkrétní cyklotrasy.

3.7. SWOT analýza nabídky

Tab. 6. SWOT analýza nabídky

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Tematicky bohatá nabídka cestovního ruchu. • Návštěvníci mohou svoji dovolenou na území ČR trávit pestře a kombinovat různé formy cestovního ruchu. • ČR je bezpečná destinace. • POIs zahrnují památky, poznání tradic nebo přírody, návštěvu akcí. • Hustá a dokonale značená síť turistických tras a stezek, která je ve světovém měřítku unikátní. • Hustá síť železniční a autobusové dopravy (cyklobusy v ČR). • Celkový nárůst objemu i kvality poskytovaných služeb a doprovodné infrastruktury pro cykloturistiku. • „Cyklisté vítání“ - celoplošná standardizaci služeb pro cykloturisty. 	<ul style="list-style-type: none"> • Zaostávání za rozvojem nabídky šetrných forem cestovního ruchu v konkurenčních destinacích (Rakousko, Německo apod.). • Přílišná sezónnost nabídky v cykloturistice. • Doposud nízká míra inovací turistické nabídky (zelený cestovní ruch, wellness, seniorní turistika apod.). • Malá podpora zkvalitňování podnikatelského prostředí. • Nedostatečná kvalita či rozsah infrastruktury a služeb pro cykloturistiku. • Dosud malý zájem CK a touroperátorů působit na domácím trhu – nabízet regionální produkty cestovního ruchu. • Nedostatečné statistické informace o kapacitách a výkonech cestovního ruchu na lokální úrovni.
Příležitosti	Ohrožení
<ul style="list-style-type: none"> • Vhodné podmínky na straně nabídky pro tvorbu konkurenceschopných a kvalitních produktů v cykloturistice. • Výrazné zvýšení kapacity a kvality infrastruktury a služeb pro cykloturistiku. 	<ul style="list-style-type: none"> • Silná a aktivní konkurence v sousedních zemích, propad v kvalitě nabídky oproti těmto destinacím. • Nedostatek finančního kapitálu pro další rozvoj nabídky v cykloturistice.

4. Marketingová strategie

4.1. Principy marketingové strategie

Marketingová strategie příhraniční česko-polské cyklotrasy vychází z existujících koncepčních dokumentů jednotlivých krajů. Je založena na čtyřech základních principech, které se promítají i do produktové strategie destinace:

Koncentrace zdrojů

- Zaměření marketingových aktivit na úzký okruh jasně vymezených cílových skupin návštěvníků.
- V oblasti nabídky se soustředit na klíčové produkty cestovního ruchu, především na tzv. majákové produkty.

Spolupráce

- V rámci marketingových aktivit hledat synergie ve spolupráci s regionální i národní úrovní řízení destinací cestovního ruchu.

Obsah a positioning

- Komunikace destinací podél trasy musí být založena jednotném positioningu značky.

Digitalizace komunikace

- V oblasti komunikačních nástrojů klade strategie důraz na online marketing (web, sociální sítě, e-CRM, ...).

4.2. Strategické cíle marketingu česko-polské cyklotrasy

Globálním cílem strategie je postupně vytvořit z existujících cyklotras, jež jsou páteří česko-polské cyklotrasy tzv. **majákový produkt**. To předpokládá podporovat zákaznický orientovaný přístup poskytovatelů služeb, kteří zprostředkují návštěvníkům autentický zážitek z pobytu v česko-polském příhraničí. Dále nastavit takový systém koordinace aktivit, který zabezpečí efektivní a ucelenou propagaci produktu.

Dlouhodobé cíle

- Umístit značky propojených cyklotras na trhu cestovního ruchu a pracovat na jejich pozitivním vnímání u cílových skupin návštěvníků.

- Během 5 let u turistické poptávky etablovat cyklotrasu a její značku, jako trasu národního významu s přesahem do středoevropského prostoru.
- Certifikovat vybrané části tras dle evropské certifikace EuroVelo a provádět na trase pravidelný monitoring a vyhodnocování ekonomického dopadu.

Dílčí cíle

- Aplikovat koncept House of Brands – pečovat o celou rodinu regionálních a tematických značek, které mají potenciál a sílu se na trhu cestovního ruchu prosadit.
- Usilovat o to, aby se aktéři cestovního ruchu ztotožnili s hodnotami značky a promítli je do svých marketingových aktivit.
- Prosadit soulad mezi marketingovou strategií česko-polské cyklotrasy a marketingovými aktivitami přílehlých destinací.
- Zintenzivnit a zefektivnit marketingovou komunikaci a distribuci tras a jejich značek.
- Zlepšovat znalosti o cílových trzích a aktivovat potenciál lidských zdrojů regionu.
- Vybudování systému dlouhodobého kvantitativního a kvalitativního monitoringu produktu.
- Zvýšení informačního servisu pro aktéry cestovního ruchu (kvalitativní šetření spokojnosti).

4.3. Strategické oblasti

Infrastruktura produktu

Základním předpokladem konkurenceschopného produktu cestovního ruchu je důraz na kvalitativní rozvoj jádra produktu. V případě cykloturistického produktu je jádrem dopravní cesta a jeho vybavenost doprovodnou infrastrukturou. V České republice jsou značené cyklotrasy vedeny v ideálním případě po účelových komunikacích – cyklostezkách a dále vedlejších komunikacích a cestách či silnicích nižších tříd. Snahou všech cyklostrategií je dostat cyklotrasy mimo silniční komunikace a eliminovat tak rizika spojená se stále silnější automobilovou dopravou. Investice do projektové přípravy, výstavby a údržby cyklostezek je součástí Konceptu rozvoje cyklistiky v jednotlivých krajích.

Z hlediska předmětných tras **doporučujeme realizovat následující aktivity:**

- Provést pasportizaci jednotlivých tras a vyhodnotit jejich stav v terénu a identifikovat problematické úseky, resp. slabé a silné stránky tras.
- Budovat cyklostezky v turisticky exponovaných lokalitách a v aglomeracích s přímou vazbou na příhraniční trasu, a to včetně přípravy projektové dokumentace a posilování koordinační role krajů u páteřních cyklotras.
- Investovat do doprovodné infrastruktury a značení tras. Vybavovat nástupní body na cyklotrasy, budovat a udržovat odpočinková místa a tematicky orientované informační tabule. Dále je třeba rozvíjet zázemí pro cykloturisty všech věkových kategorií (od dětských hřišť po edukativní, zábavní a fitness areály).
- Budovat infrastrukturu pro e-mobilitu. Prodej elektrokol zažívá boom – projekt na pro zákaznický orientované služby, které zahrnují možnost nabíjení u významných turistických cílů. I nepřímá podpora poskytovatelů služeb na zřizování nabíjecích stanic.

Kvalita služeb

S cykloturistikou jsou spojeny specifické požadavky na rozsah a šíři služeb. I díky tomu je tato oblast průkopníkem v oblasti řízení kvality a zavádění certifikačních systémů. V České republice dlouhodobě rozvíjí Nadace Partnerství ve spolupráci s partnery projekt **Cyklisté vítáni**, který ideově vychází z obdobných systémů v Rakousku a Německu. Právě certifikace Cyklisté vítáni je ideálním nástrojem pro selekci poskytovatelů služeb a zahrnutí přidané hodnoty do cykloturistického produktu.

Z hlediska předmětných cyklotras **doporučujeme realizovat v oblasti kvality služeb a prostředí následující aktivity:**

- Rozvíjet certifikaci Cyklisté vítáni a další certifikační systémy orientované na specifické cílové skupiny destinace (např. pro rodiny s dětmi, elektrokola, ...). Důsledné využívání certifikace pro tvorbu produktů cestovního ruchu a jejich komunikaci (tištěné materiály, webové portály a jejich mapové služby).

- Lépe komunikovat přidanou hodnotu certifikovaných služeb cílovým trhům. Monitorovat přínosy pro samotné poskytovatele služeb.
- Rozvíjet projekty, které ulehčují přepravu kol, a to jak do cílových destinací, tak uvnitř destinace (vlaky a cyklobusy) pod značkou Bike & Ride. Promítnutí sítě služeb cyklobusů a vlaků s přepravou kol do tvorby produktů a komunikace nabídky regionu.
- Především ve střediscích cestovního ruchu iniciovat a podporovat rozvoj doplňkových služeb pro cykloturisty – úschovny kol, popř. jejich servis a půjčení (to již většinou dostatečně řeší soukromý sektor).
- Kvalitu zážitku návštěvníka z cykloturistiky nevytváří pouze služby jako takové, ale cykloturista se pohybuje krajinou a nedílnou součástí jeho vnímání prostoru a okolí.

Lidé a síť

Tvorba produktu cestovního ruchu musí být podložena síťováním nejrůznějších aktérů cestovního ruchu. Výsledný pobyt návštěvníka v destinaci je souborem nejrůznějších interakcí mezi různými prvky nabídky. Z pohledu cykloturistiky hrají nejdůležitější roli faktory uvedené v následujícím obrázku.

4.4. Tvorba produktu

Jedním z cílů této strategie je vytvořit podél příhraniční cyklotrasy konkurenceschopné produkty cestovního ruchu a implementovat je do produktové nabídky destinací. Každá z cyklotras, ze kterých se skládá příhraniční cyklotrasa, se nachází v různém stádiu životního cyklu produktu.

Struktura produktu cestovního ruchu

Nejabstraktnější úroveň produktu je téma nebo konkrétní majákový produkt destinace. Témata mají inspirovat k návštěvě a seznámit potenciální návštěvníky s nabídkou destinace. Mají nejčastěji podobu forem cestovního ruchu (aktivity), které lze v destinaci realizovat, ale také zážitků a pocitů, specifické cílové skupiny. Nabídka musí být součástí tématu Cykloturistika a v rámci tématu provázána s další navazující nabídkou regionálních cyklotras a tipů na výlety. Přehled jednotlivých cyklotras, i když komunikačně zabalený do imageově orientovaných výstupů, je z hlediska tvorby produktu málo. Při tvorbě produktu je třeba doplnit tématu konkrétní obsah v podobě inspirativních itinerářů (konkrétní tipy na trasování výletů či denního programu). Konečně poslední úrovní produktu jsou balíčky, které kombinují konkrétní služby a jsou nabízeny pro daný čas a za danou cenu.

Majákový produkt tvoří ucelený řetězec služeb a atraktivit vnímaný trhem pod jednou značkou. Zásadní znakem majákového produktu je jeho jasná viditelnost na trhu. Nedílnou součástí takového produktu je širší prostředí, ve kterém se nachází (např. krajinný ráz).

Doporučení pro oblast tvorby produktu

Tvorba produktu představuje soubor aktivit, jejichž snahou je agregovat dílčí vstupy do ucelené nabídky služeb a turistických cílů. Tu zastřešuje značka produktu a její hodnoty, které reprezentuje. Z pohledu návštěvníka je vnímaná jako příslib zážitků, které si s produktem spojuje. Mezi klíčové aktivity tvorby produktu patří:

- Pro cílové skupiny rekreačních cykloturistů a rekreantů vytvořit inspirativní výlety navázané na hlavní USP příhraniční cyklotrasy a hlavní střediska cestovního ruchu v zázemí tras.
- Identifikace nosných eventů cestovního ruchu, které se prostorově a tematicky prolínají s cyklotrasou. Využívání eventů jako nástroje řízení návštěvnosti a prodlužování sezóny destinace.
- Průběžná realizace storytellingu (např. Čarodějnické procesy, téma Sudety, Krkonoše) který formou příběhů interpretuje přírodní, kulturní a společenské hodnoty území, kterým stezka prochází.
- Založení produktových týmů pro jednotlivé trasy (destinační organizace, zástupci turistických oblastí, NNO, turistických cílů, podnikatelské subjekty).
- Nastavení role a úkolů jednotlivých partnerů v produktu (networking), které vychází z motivace konkrétního subjektu stát se součástí sítě.

Při tvorbě produktu a jeho komunikaci je vhodné definovat přidanou hodnotu, kterou návštěvník při využití stezky a na ni navázaných služeb dostává. Takovou přidanou hodnotou mohou být exkluzivní nabídky pro vybrané skupiny

návštěvníků (např. ubytované v síti Cyklisté vítání) nebo přiblížení místním residentům a jejich životu (např. formou nabídky zážitků poskytovaných místními). Některé příklady a způsoby úvah uvádí následující tabulky.

Tab. 7. Tvorba produktu – návštěvnický zážitek

Cíl	Pozornost musí být věnována
Sjednocení nabídky podél trasy	Existuje nějaké společné téma, které zastřešuje navrhovanou stezku? Je toto téma něčím výjimečné? Skýtá téma možnost prožití skutečného a unikátního zážitku?
Inspirační příběh	Má téma charakter inspirativního příběhu? Lze na pozadí tématu vyprávět lokální story (o osobnostech, zvycích, kulturním a přírodním dědictví)?
Zapojení a autenticita	Poskytuje téma možnost se zapojit do místního dění či naučit se něco nového o místní lokalitě? Je nabídka autentická? Je charakteristická určitou úrovní kvality? Vyvolává emoce, lze ji vnímat více smysly?
Přidat něco „extra“	Nabízí produkt tzv. „pohled za oponu běžné nabídky“? Přináší produkt zákazníkovi moment překvapení? – nečekané zážitky
Trvalé vzpomínky	Zanechá pobyt v destinaci v návštěvníkovi trvalé vzpomínky? Vyvolává potřebu sdílet zážitky?

4.5. Komunikační strategie

Komunikační strategie česko-polské přeshraniční cyklotrasy vychází ze tří základních předpokladů.

1. Má nadregionální povahu a v řadě případů dochází k přesahům mimo hranice ČR.
2. Je to produkt, na kterém se podílí pestré spektrum aktérů.
3. Produkt cílí na různé skupiny uživatelů tras.

Základní komunikační linie

Cyklotrasa, která provede v pohodovém tempu návštěvníka ČR od západu na východ (různé kouty Čech, Moravy, Slezska a Polska s návazností na sousední Německo a Slovensko).

Základní komunikační linie: Místní autentické tradice a gastronomie

V komunikaci zdůrazňovat pestrost krajiny, kterou trasa prochází. Cykloturista projíždí napříč Českou republikou, rozličnými oblastmi a regiony se svými specialitami. Propojení největších měst ČR (Liberec, Olomouc, Ostrava), možnost zastavení na řadě míst s památkou UNESCO.

Základní komunikační linie: Rozmanitost přírodní a kulturní

Ve všech případech komunikovat zajímavá čísla cyklotrasy (délka, služby atd. viz prezentace na EuroVelo.com), dále pestrost atraktivit podél trasy, především přírodu a kulturní krajinu.

Komunikační aktivity

Segment domácí a zahraniční trhy (Polsko, Německo, Slovensko, Nizozemí)

1. Web cyklostezky - propojení s externími distribučními online kanály. Především na následujících serverech:
 - Wikipedie.
 - Mapy.cz (dodání obsahu za předmětné stezky – gpx, popis, brand, především v české verzi, doplňkově anglicky a německy).
 - OutdoorActive – vytvořit oficiální obsah pro jednotlivé stezky.
 - CzechTourism – zpracovat jednotlivé trasy do webových prezentací agentury (Kudyznudy.cz; CzechTourism.com; Česko jede.cz/czechtrail.cz).
 - Storytelling – tipy na zážitky podél trasy, důraz na lokální zkušenost, přeshraniční témata, přinášet nová témata.
2. Web destinací - aktualizace obsahu cykloturistické nabídky předmětných destinací (Liberecký kraj, Pardubický kraj, Královéhradecký kraj, Olomoucký kraj a Moravskoslezský kraj)

3. Facebook a Instagram ads – obsahová reklama a videoreklama
 - U starší generace hlavně informativní články a videa.
 - U generace Y a Z GIFy, memy a inspirativní fotografie.
4. Google ads
5. Key media management – spolupráce s médii (printová i online)
 - Press trips ve spolupráci s CzechTourism Polsko.
 - Blogy.
 - Instagram, Facebook, YouTube – influenceři.
 - Publikování příspěvků, které zahrnou trasy mezi top trasy v ČR, popř. ve střední Evropě.
6. Print/průvodce
 - Mapy cyklotras a navazujícími cyklo okruhy s nabídnou doplňkových služeb.
 - Trhací mapy pro potřeby turistických informačních center.
 - Leták – distribuce skrze TIC, veletrhy cestovního ruchu a partnery (cyklo akce, cyklo obchody, síť Cyklisté vítání).
7. Partnerský marketing
 - Spolupráce s firmami napojenými na obchod s cyklistickými produkty, využití jejich marketingových aktivit a cílů pro propagaci destinace.
8. Podpora prodeje
 - Specializované veletrhy cestovního ruchu (ČR, PL, AT, DE, NL, SK).
9. Nabízet mix osvědčených turistických cílů a skrytých míst. Propojovat na ostatní marketingová témata destinací:
 - Cyklo & příroda.
 - Cyklo & relaxace (wellness).
 - Cyklo & kulturní zážitky.
 - Cyklo & sport.
 - Cyklo & gastronomie.

Doporučení pro oblast komunikace

- Inovovat webovou prezentaci nabídky cykloturistiky destinací podél hranice s důrazem na TOP cykloprodukty (vč. EuroVelo tras).
- Rozvíjet Content management produktu – tj. vytvářet obsah pro komunikaci ve formě fotografií, videí a storytellingu.
- Distribuovat informace o cyklotrase na klíčových portálech s potenciálem následné organické distribuce (Wiki, mapy.cz, weby agentury CzechTourism, ...).
- Pro komunikaci produktu využít globálních sportovních aplikací typu Strava, Endomondo, SportTracker apod.
- Zintenzivnit kooperaci s CzechTourism a posílení positioningu ČR jako také destinace aktivního pohybu, vč. nabídky kvalitních cyklotras národního a mezinárodního charakteru. Lépe strukturovat nabídku cykloturistiky ze strany CzechTourism a jednotlivých regionálních destinací.
- Komunikaci orientovat na rostoucí poptávku po kombinaci projížďky na kole a dalších aktivit jako jsou sport, památky, gastronomie, design, relaxace u vody apod. Také komunikovat možnosti vyžití na různých typech kol (silniční, trekkingová, horská) v rámci jedné dovolené.
- Rozvíjet systém distribuce informací o produktové nabídce regionu uvnitř destinace a v rámci tohoto systému zahrnout EuroVelo trasy do TOP nabídky krajů.
- Realizovat projekt zapojení (formou školení a spolupráce) provozovatelů služeb napojených na produktu.

5. Turistický produkt Česko-polská přeshraniční cyklotrasa

5.1. Popis produktu

Dálková cyklotrasa česko-polským příhraničím, která vede od západu na česko-polsko-německém trojmezí z Hrádku n. N. na východ po Český Těšín/Cieszyn měří více (hranice) než 800 km. Severní „polský“ úsek **páteřní cyklotrasy** vede přes Bogatynię dál na severovýchod přes Frydlant do Jeleni Góry přes Leśną, Gryfów Śląski a Wleń. Následně trasa vede podél Rudawské chráněné krajinné oblasti až k propojení s **cyklotrasou 5 v údolí Bobrů**, odkud trasa navazuje na Wałbrzych následně pak na sever do Świdnicy. Odtamtud trasa nabírá jihovýchodní směr a po překročení hranice województwa Śląskiego a vstupem do województwa Opolskiego se trasa blíží k české hranici procházejíc přes obce Paczków, Głuchołazy, Prudnik a Głubczyce. Ve Slezsku trasa pokračuje přes Racibórz do Jastrzębia-Zdroju a do Cieszyna, a to dvojím způsobem – ze severního a východní směru – a také prostřednictvím výletu po **Wiślanej cyklotrase** směrem na východ. Z druhé strany „český“ úsek páteřní cyklotrasy z Hrádku n. N. vede po **cyklostezce Odra-Nisa/cyklotrasa 20** podél řeky Nisy do Liberce a následně ne jih do Turnova po **cyklotrase 14/14A** přes Sychrov a dále po **Greenway Jizera/cyklotrasa 17**. Další vedení trasy v Libereckém kraji směřuje na východ do královéhradeckého Vrchlabí na **Labskou stezku/cyklotrasu 2** až do krajské metropole Hradce Králové. Držením jihovýchodního směru trasa prochází Pardubickým krajem, konkrétně přes Ústí nad Orlicí a Českou Třebovou **Orlickým cyklo-inline královstvím/cyklotrasa 18 a 24**. U Zábřehu n. M. se trasa přiklání k evropské dálkové **EuroVelo 9 Balt-Jadran/cyklotrasa 4/Moravské stezce** a pokračuje směrem na Olomouc a dál po evropské dálkové **EuroVelo 4 Trase Střední Evropou/cyklotrase 5** do Moravskoslezského kraje. Po překročení hranice Moravskoslezského kraje směřuje podél řeky Odry až do Ostravy. Odtamtud pokračuje do Bohumína po EuroVelo 4 a dále podél řeky Olše jako **cyklotrasa 10** do města Český Těšín.

Terénní profil oblasti je charakteristický zejména svou územní rozmanitostí. Větší část pohraničí tvoří hory – hlavně Sudety – jehož pohoří vytváří přírodní hranici mezi Polskem a ČR. Proto byly vytipovány i **přeshraniční spojky** v Náchodě/Kudowie-Zdroji, Boboszwowie/Dolní Lipka, Mikulovicích/Głuchołazy, Podlasie/Zawada a Wymysłów/Hranice, které je spojeno s terénním profilem znemožňujícím vést trasy v horských oblastech určených pro široké spektrum uživatelů.

5.2. Cílové skupiny a zdrojové trhy

- Mladí, svobodní 15–25 let aktivní cyklisté; výlety ve skupinách přátel, vyhledávají zejména zábavu, doprovodné akce.
- Aktivní mladí bez dětí 25–35 let; kombinují aktivní pohyb v přírodě s poznáváním, zajímají se o přírodní krásy, kulturu, regionální gastronomii.
- Rodiny s dětmi 25–40 let; volí kratší úseky v režimu cyklostezky vhodné pro jízdu s cyklovozíkem a pro děti, které už jezdí samy na kole, ve vyšší míře využívají doprovodných atrakcí (především Labská stezka, Greenway Jizera).
- Střední a starší věk, „prázdné hnízdo“ 40–60 let, kombinace sportovního výkonu a poznávání.
- Senioři 60+; vyšší míra využití elektrokol, preference kvalitní infrastruktury, zejména zahraniční i v kategorii dálkových cykloturistů.
- Dálkoví aktivní cykloturisté všech věkových kategorií; orientace na konkrétní liniovou destinaci, na kole tráví delší čas a jedou tzv. „na těžko“, tedy včetně (části) vybavení.
- **Hlavní zdrojové trhy:** ČR, Polsko, Německo, Slovensko.

5.3. Partneři produktu

- **Kraje:** Liberecký, Pardubický, Královéhradecký, Olomoucký, Moravskoslezský.
- **Vojvodství:** Dolní Slezsko, Opole, Slezsko.
- **Města/okresy/místní akční skupiny:** např. okres Zabkowice.
- **NNO:** Nadace Partnerství, Wrocławska Inicjatywa Rowerowa (Wrocławská cyklistická iniciativa), Asociace Měst pro Cyklisty.
- **Regionální organizace cestovního ruchu a další odborné organizace:** DS Východní Čechy, Region Orlicko-Třebovsko, DM Podzičinsko, SMO Krkonoše, Revitalizace Kuks, SCR Střední Morava, SCR Jeseníky, Moravian-Silesian Tourism, Region Těšínské Slezsko, OROT, Sdružení pro regionální rozvoj a spolupráci „Olza“, IRT.
- **Národní organizace cestovního ruchu:** agentura Czech Tourism a Polish Tourism.
- **Provozovatelé služeb s certifikací Cyklisté vítání (pouze v ČR).**
- Cestovní kanceláře, Tour operátoři, přepravci. Formou inzerce spolufinancování Oficiálního cykloprůvodce Labská stezka.
- **Vydavatelé cykloturistických map a odborných periodik:** spolupráce na propagaci produktu, publikace redakčních a odborných textů k produktu.
- **Krajské hospodářské komory.**

5.4. Zapojení produktu do nabídky destinace

Česko-polská přeshraniční cyklotrasa jakožto liniová destinace propojuje jednak ČR a PL a jednak několik destinací v rámci ČR a v návaznosti na Německo. Dotčené kraje mají cyklotrasu definovanou ve svých strategických dokumentech jako prioritní a páteřní produkt. Na jednotném marketingu, budování jednotné značky a rozvoji nabídky certifikovaných služeb Cyklisté vítání je nutná spolupráce se všemi dotčenými DMO a dalšími partnery jako je národní dopravce, provozovateli cyklobusů atd.

5.5. Rozvoj produktu ve střednědobém horizontu

Spolupráci partnerů (z řad měst, krajů, hospodářských komor, destinačních agentur, podnikatelů v rámci certifikace Cyklisté vítání a NNO) na české i polské straně na rozvoji **Česko-polské přeshraniční cyklotrase** je třeba koordinovat a trasu propagovat jako celek, tj. produkt s nabídkou lákavých atrakcí (města, destinace, turistické atrakce a cíle), akcí (kulturní a jiné akce podél celé trasy) servisních služeb pro cyklisty, informačních center, ubytovacích a stravovacích služeb s certifikací Cyklisté vítání a služeb CK a touroperátorů. Garance úrovně služeb prostřednictvím certifikace je na evropských dálkových stezkách zavedeným standardem (např. certifikace Bett und Bike v Německu, RADfreundliche Betriebe v Rakousku, Fietsers Welkom v Holandsku a další).

Společným dlouhodobým cílem musí být vybudování TOP evropského cykloturistického produktu se silnou mezinárodní značkou a využití potenciálu produktu ve všech pilířích trvalé udržitelnosti:

- **Infrastruktura:** vybudovat koridor s vysokým podílem bezpečných cyklostezek.
- **Služby:** rozvíjet primárně síť služeb s certifikací Cyklisté vítání (Bett & Bike v německé části) v kategoriích ubytovací a stravovací zařízení, kempy a turistické cíle. Na české části Labské stezky máme aktuálně 160 zmluvněných certifikovaných služeb. Dále integrujeme nabídku hlavních doprovodných atrakcí podél stezky, přepravních služeb, cykloservisů, informačních center, přívozů a dalších služeb podél stezky. Aktuálním rozvojovým cílem je integrace nabídky služeb po celé délce Labské stezky od pramene až po Severní moře.
- **Marketing produktu:** ve spolupráci s partnery realizovat koordinovaný marketing.
- **Management:** definovat roli koordinátora produktu se zastoupením hlavních partnerů (tvorba krátkodobého marketingového plánu produktu a spolupráce při jeho realizaci).

5.6. CI produktu (název, slogan)

Česko-polská přeshraniční cyklotrasa

„Přeshraniční dálková cyklotrasa“

5.7. Marketingový mix produktu

Hlavní parametry produktu

Mezinárodní přeshraniční dálková cyklotrasa v celkové délce produktu cirká 1300 km. Produkt členěn na úseky - optimální denní etapy (40 - 60 km) a bude sjednocovat silné etablované značky cyklotras.

Hlavní komunikační nástroje produktu

- Oficiální webový portál min v Čj, Pl, Nj a Aj.
- Tištěný cykloprůvodce s mapou a certifikovanými službami pro cykloturisty, TIC, cykloservisy.
- Elektronický newsletter.

Propagace produktu

- Prezentace produktu na veletrzích a specializovaných cyklistických akcích (cca 40 velkých akcí v průběhu celého roku – Polsko, Německo, ČR, Slovensko, Švýcarsko atd.).
- Česko-německá konference k marketingu Labské stezky.
- Komunikace outdoor ve spolupráci s partnery: infopanely, značení v terénu vč. propojek.
- Komunikace tisk ve spolupráci s partnery: Press tripy, články v časopisech, denících a cykloturistických speciálech.
- Eventy: regionální eventy partnerů, akce pro odbornou veřejnost z oblasti cykloturistiky.

Cena produktu

Vzhledem k charakteru produktu a neziskové pozici jeho koordinátora je cena produktu vyjádřena jeho ročním ekonomickým přínosem. Roční ekonomický přínos je stanoven kompletací dat z automatického monitoringu cyklistů a informací o charakteristice, profilu a útratách návštěvníků Labské stezky získaných strukturovaným dotazníkovým šetřením.

Marketingová komunikace produktu

- Responsivní web, sociální sítě (včetně jazykových mutací) – prolinkováno s weby partnerů.
- Propagační materiály, jazykové mutace a distribuční kanály:
 - **Cykloprůvodce** – min. dvě plnohodnotné jazykové mutace s mapou (CZ/PL), cca 100 stran, náklad, pro uživatele k dispozici zdarma. Informace o hlavních atrakcích podél celé stezky, certifikovaných službách pro cyklisty. Spolupráce na distribuci s agenturou CzechTourism.
 - **Elektronický newsletter** (4x ročně, na cca 1000 adres) - distribuce formou direct mailingu, obsah ve spolupráci s partnery (informace o aktuálním dění, integrace novinek z regionů).
 - **Komerční mapy** ve spolupráci s nakladatelstvími z ČR a PL.
 - **Upomínkové předměty** cyklo dres, šátek, pláštěnka na helmu, USB flash disk, čepice, placky, klíčenky atd.
- Spolupráce s cestovními kancelářemi či agenturami - dlouhodobá spolupráce s cestovními kancelářemi - Tour operátory na české i polské části cyklotrasy (Press a fam tripy, online a tištěná propagace). V CZ: CK Enthusia, Europe Bike Tours, AVE Travel, Cyklus Trails.
- Spolupráce s CzechTourism a PolishTourism – zařazení do nabídky pro domácí a zahraniční klienty, vč. uvedení produktu v katalogu Aktivní dovolená a na webu www.ceskojede.cz. Foto/video shooting, press tripy.
- Plánování, statistiky, metriky – monitoring návštěvnost (www.mereniavstevnosti.cz)..

5.8. Služby, benefity, potřeby, eventy

Služby Cyklisté vítání: zatím pouze na české části www.cyklistevitani.cz. Aktuálním rozvojovým cílem je zlepšení přeshraniční integrace nabídky služeb (certifikovaní poskytovatelé ubytovacích a stravovacích služeb i hlavní atrakce a doprovodné služby) i na polské straně hranice.

Propojení s eventy:

- Regionální eventy partnerů.
- Tematické akce pro odbornou veřejnost (Cyklokonference v ČR, konference Velo-City /EuroVelo, mezinárodní den turistiky Polské centrály cestovního ruchu, Cieszyn, česko-polské setkání turistických projektů na Polské ambasádě v Praze, česko-německo-rakouské setkání k plánovanému koridoru Kodaň-Berlin-Praha-Vídeň v Praze...).
- Kulturní akce podél cyklotrasy v regionech.
- Tematická konference k rozvoji česko-polské přeshraniční cykloturistiky.

6. Příloha 1: Trasy EuroVelo a jejich certifikace

6.1. Základní informace o trasách EuroVelo

EuroVelo neboli evropská síť cyklotras, je projektem Evropské cyklistické federace (ECF). Projekt rozvíjí 14 transevropských cyklotras s celkovou délkou více než 70 000 kilometrů. ECF zodpovídá za propagaci projektu v Evropě a ve světě. Trasy EuroVelo jsou vedeny po existujících či plánovaných dálkových národních či regionálních cyklotrasách, které splňují předem stanovené podmínky. Podstatnou část této sítě tvoří již stávající národní, regionální či místní cyklotrasy. Územím ČR prochází 4 trasy EuroVelo 4,7,9 a 13 (česko-polského projektu se týkají trasy 4 – Trasa Střední Evropou a 9 – Balt - Jadran. Za koordinaci tras EuroVelo v ČR je zodpovědná Nadace Partnerství. Více o síti evropských tras EuroVelo www.eurovelo.com a EuroVelo v ČR na www.eurovelo.cz.



Obr. 9. Logo tras EuroVelo a certifikace EuroVelo

Existuje také jednotná forma **značení logem EuroVelo**. Nižší uvedená mapka zachycuje síť dálkových cyklotras EuroVelo v celé Evropě.



Obr. 10. Schéma tras Eurovelo v Evropě



Obr. 11. Schéma tras Eurovelo v ČR

Každá cyklotrasa EuroVelo nebo její podstatná část má splňovat základní požadavky cílových skupin cykloturistů z hlediska cyklistické infrastruktury, značení, napojení na veřejnou dopravu, vybavení službami, ale i co do marketingu a propagace. Evropská certifikace cyklotras EuroVelo přitom rozlišuje kritéria dle zdatnosti, zkušeností s jízdou na kole a dle typu jízdního kola jednotlivých uživatelů.

Hlavní **cílové skupiny** pro cyklotrasy EuroVelo:

- Cykloturisté na hlavní dovolené s kolem.
- Rekreační cyklisté na dovolené bez převládající cykloturistiky.
- Jednodenní výletníci na kolech s účelem rekreace.
- Každodenní cyklisté.
- Sportovní a fitness cyklisté.

Pro proces certifikace cyklotras EuroVelo je zásadní pochopit fakt, že celý proces certifikace byl vyvinut se zřetelem **na jednotlivé cílové skupiny a z jejich perspektivy**, ne z pohledu provozovatelů cyklotras či krajských administrativ

Každá trasa EuroVelo a její denní etapa má splňovat potřeby **základních cílových skupin**. Je přitom nutné jasně rozlišovat mezi **základními** potřebami uživatelů (základní, zásadní kritéria), **velice důležitými** potřebami (důležitá kritéria) a **potřebami speciálních uživatelů** (doplňková kritéria). Základním předpokladem pro výpočet bodů udělených v jednotlivých kategoriích je následující:

Základní kritéria:

- Pokrývají **základní potřeby cykloturistů**, užívajících jízdní kolo jako pravidelný dopravní prostředek a/nebo pravidelně k rekreačním účelům.
- Všechna základní kritéria musí být splněna podél celé cyklotrasy EuroVelo.

Hlavní kritéria:

- Pokrývají základní potřeby cykloturistů s **menšími zkušenostmi** s každodenní jízdou na kole a s **průměrnými zkušenostmi** a zdatností s rekreační cyklistikou. Min. **70% celkové délky** cyklotrasy musí splňovat tato důležitá kritéria.

Doplňková kritéria:

- Pokrývají základní potřeby **nezkušených cykloturistů** či **cyklistů se speciálními koly a příslušenstvím** (silničáři, tandemy, malé děti ve vozíku, hand bikers atd.).

Ostatní kritéria:

- Celá cyklotrasa může být označena jako celek jako bezpečná, komfortní a atraktivní pokud **dosáhne min 50% možných bodů na každé denní etapě** a jako celek získá **min 60% váženého průměru** všech kritérií.

6.2. Certifikace tras EuroVelo

Certifikace cyklotras EuroVelo je vícevrstevný proces, který se zakládá na získávání dat v terénu a jejich následné analýze. Certifikát cyklotrasy udělí ECF poté, co jsou splněna všechna požadovaná kritéria.

Jednotlivé kroky certifikace

Certifikaci předchází práce v terénu osobou – certifikátorem, jež byla proškolená ECF a jež trasu projela na kole a detailně ji zdokumentovala. ECF pravidelně proškoluje, certifikuje a zveřejňuje aktuální seznamy certifikátorů cyklotras EuroVelo (pro ČR 2 pracovníci Nadace Partnerství). V případě, že nelze získat místní informace v terénu, certifikátoři použijí veřejně dostupných dat z internetu, databází či tištěných podkladů. Důležité informace k certifikaci jsou nahrány do databáze tras EuroVelo u ECF. Detailnější informace mají být poskytnuty i organizacím pečujícím o cyklotrasy. Závěrečná zpráva o certifikaci je pak k dispozici na webu www.eurovelo.org. Vyhodnocení poznatků a certifikace samotná musí být vždy v souladu s příslušnými zásadami vytváření cyklotras EuroVelo a manuálem pro certifikaci, který se pravidelně ročně aktualizuje a je k dispozici na webu www.eurovelo.org.

Vyhodnocení jednotlivých komponent trasy a celkový výpočet bodů

Výpočet bodů hodnocené cyklotrasy či úseku následuje dle rastru a může dosáhnout max. 100%. Skutečně dosažená hodnota se nezveřejňuje, ale je k dispozici správcům trasy. Celkově dosažený počet bodů se získává na základě váženého průměru dosaženého **u všech denních etap**. Nejprve se vypočítají body získané za všechna jednotlivá

kritéria. V závislosti na převážení jsou body za jednotlivé kategorie nahrány do celkového bodového hodnocení. Převážení záleží jednak na důležitosti kritéria, jednak na podílu délky denní etapy na celkové délce trasy. Celkový počet bodů se nezmění či bude automaticky nastaven na 0 v následujících případech:

- V denní etapě nebylo splněno některé ze základních kritérií, nebo
- V denní etapě není dosaženo 50% max. dosažitelných bodů, nebo
- Celková trasa nedosáhne 60% celkově dosažitelných bodů.

Pokud není splněno jedno nebo více základních kritérií pro denní etapu, a existuje-li objízdná varianta či možnosti využití veřejné dopravy, lze takovou trasu certifikovat, doporučit ji lze ale pouze zkušenějším cyklistům. Denní etapy trasy, které nesplňují základní kritéria, a existuje-li objízdná varianta či možnosti využití veřejné dopravy, lze takovou trasu certifikovat, doporučit ji lze ale pouze zkušenějším a příležitostným cyklistům.

Průběh certifikace a rozdělení rolí

Certifikace trasy EuroVelo či jejího úseku může být poptáván u ECF pouze pracovní skupinou pro danou EuroVelo složenou z národního koordinačního centra EuroVelo ve spolupráci s regionálními partnery a za předpokladu, že bude předložen důkaz o společném financování a že bude zřejmý úsek trasy určený pro certifikaci. ECF musí být o certifikaci vyrozuměna ještě před začátkem procesu. Certifikaci smí provádět pouze ECF autorizovaní certifikátoři. Seznam certifikátorů je k dispozici na webu ECF. Po ukončení sběru dat a po jejich vyhodnocení musí zástupce pracovní skupiny požádat ECF o vystavení certifikátu trasy. ECF vydá certifikát buď pro celou trasu nebo pro jasně definovaný přeshraniční úsek trasy EuroVelo. Musí být přitom zřetelné, o jaký úsek trasy se jedná.

Certifikace je platná po dobu 5 let. Během této doby jsou členové pracovní skupiny zodpovědní za aktualizaci dat v databázi ECF pro danou trasu. Nejpozději po uplynutí 5 let musí opět následovat sběr dat o trase v terénu.

Komunikace

Z certifikátu musí být jasně zřetelné o jakou trasu či geografický úsek trasy se jedná. Všichni zúčastnění partneři přitom mohou v komunikaci požit slovní spojení „EuroVelo trasa č. – název je certifikovanou trasou evropské sítě cyklotras“ příp. „EuroVelo trasa č. – název mezi A a B je certifikovanou trasou evropské sítě cyklotras“

Implementace

Evropská certifikace může být iniciována pouze konsorciem relevantních partnerů podél EuroVelo cyklotrasy. Certifikace může být zrealizována pouze experty autorizovanými ECF. Po fázi sběru dat a po jejich vyhodnocení požádá leader konsorcia (a zároveň předloží všechny relevantní informace) ke schválení ECF a pro vydání příslušného oficiálního certifikátu. Musí přitom poskytnout ECF veškeré relevantní údaje pro certifikaci trasy. V rámci certifikace by mělo být jasně pojmenováno, pro jaké cílové skupiny je trasa vhodná příp. jaká omezení skýtá. Specifikována by měla být omezení pro věkové a výkonnostní skupiny, typy kol např. „úsek cyklotrasy EuroVelo mezi A a B je vhodný pro všechny cyklisty“ nebo „úsek trasy mezi A a B může být doporučen pro zkušené i příležitostné cyklisty“. Omezení je nutné komunikovat pro různé cílové skupiny u každé denní etapy.

ECF plánuje do budoucna aktualizované přehledové mapy certifikovaných cyklotrasy zobrazovat na svém webovém portálu www.eurovelo.com.

ECF kritéria a kategorie pro certifikaci

Kritéria pro hodnocení cyklotras jsou kategorizovány pro

Cyklistickou infrastrukturu

- Kontinuita trasy
- Použití komunikace pro trasu
- Povrch a šířka
- Stoupání
- Atraktivita cyklotrasy
- Značení
- Napojení na veřejnou dopravu

Služby

- Ubytování
- Stravování a odpočívky
- Cykloservisy a obchody
- Ostatní služby
- Rezervovatelné nabídky, balíčky

Marketing/ Propagace

- Web
- Tiskoviny
- Ostatní formy propagace a informační nástroje

Váhy jednotlivých kategorií pro výslednou certifikaci jsou stanoveny následovně:

Cyklistická infrastruktura:	Služby:	Propagace:
65%	20%	15%

ECF kritéria – Cyklistická infrastruktura

Průchozí sjízdnost trasy

- *Základní kritéria:* žádná fyzická přerušení cyklotrasy, všechny přírodní i stavební překážky na trase musí být sjízdné (mosty, přívozy), žádné zákazy vjezdu cyklistů na trase.
- *Doplňková kritéria:* žádná přerušení cyklotrasy pro speciální kola (tandemy, přívěsné vozíky – schody atd.).

Použité komunikace pro trasu:

- *Základní kritéria:* max. 50% každé denní etapy vedeno po veřejných komunikacích s vysokým podílem automobilů a vysokou povolenou rychlostí (celková trasa nevykazuje více než 25% takovýchto úseků).
- *Důležitá kritéria:* certifikovaná cyklotrasa nesmí obsahovat denní etapy, které vedou na více než 10% délky po frekventovaných silnicích (4.000 aut/denně) a s vysokou povolenou rychlostí (více než 30km/h).
- *Doplňková kritéria:* žádné nebezpečné křižovatky pro speciální skupiny cykloturistů.

Povrchy a šířka trasy:

- *Základní kritéria:* povrchy celoročně sjízdné pro uživatele trekkingových a touringových kol (výjimka - sníh) s pevným povrchem.
- *Hlavní kritéria:* min. 50% povrchů sjízdných stejně dobře jako asfalt.
- *Doplňková kritéria:* Povrchy/šíře sjízdné i pro speciální typy kol.

Převýšení:

- *Základní kritéria:* žádná denní etapa nevykazuje vyšší stoupání nad 1.000 výškových metrů.
- *Hlavní kritéria:* žádná denní etapa nevykazuje stoupání delší než 5km a převyšující 6%.

Atraktivita:

- *Základní kritéria:* atraktivní přírodní a kulturní krajina je upřednostňována.
- *Doplňková kritéria:* ne více než 50% denní etapy monotónní krajinou.

Značení:

- *Základní kritéria:* značení není přerušeno a odpovídá národním standardům.
- *Hlavní kritéria:* každá křižovatka je řádně proznačená, více bodů lze získat díky existenci infotabulí.

Napojení na veřejnou dopravu:

- *Základní kritéria:* nejméně každých 150km podél cyklotrasy je dosažitelných veřejnou dopravou s přepravou kol.
- *Hlavní kritéria:* nejméně každých 75km podél cyklotrasy je dosažitelných veřejnou dopravou s přepravou kola.

ECF kritéria – Služby

Ubytování:

- *Základní kritéria:* každá denní etapa nabízí min. 1 ubytování (pension, privat, camping).
- *Hlavní kritéria:* každá denní etapa nabízí i další typy ubytování (luxusnější hotel, nejjednodušší ubytování).

Stravování a odpočívky:

- *Základní kritéria:* každá denní etapa nabízí min. 1 stravování.
- *Doplňkové kritérium:* min. každých 15km jednoduché stravovací zařízení.
- Plus body za existenci certifikovaných zařízení pro cykloturisty a za odpočívky

Cykloservis:

- *Základní kritéria:* každých 150km min 1 cykloservis/obchod.
- *Hlavní kritéria:* každá etapa min. 1 cykloservis/obchod.

Doplňkové služby:

- *Doplňkové kritérium:* dobíjecí stanice pro elektrokola v rámci každé denní etapy.

Rezervovatelné nabídky/balíčky:

- *Základní kritéria:* min. 1 nabídka transnárodní cyklotúry k rezervaci.

ECF kritéria – Marketing, reklama

Internet:

- *Základní kritéria:* detailní informace o národních/regionálních úsecích cyklotrasy znázorněné v národních/regiónálních podrobných cyklomapách, povinný prolink na www.eurovelo.com.
- *Hlavní kritéria:* detailní informace o národních/regionálních úsecích cyklotrasy znázorněné v národních/regiónálních podrobných cyklomapách vč. informací o bodech zájmu (POI), ubytování, jízdních řádech veřejné dopravy atd.
- Plus body za prezentace na sociálních mediích, online reklamní kampaně atd.

Tiskoviny:

- *Základní kritéria:* min. 1 průvodce nebo cyklomapa o cyklotrase, brožury a letáky.

Ostatní reklamní prostředky:

- *Základní kritéria:* Infotabule a Infopointy.
- *Doplňkové kritérium:* Eventy, audio průvodce, PR-kampaně

7. Příloha 2: Studie marketingu evropské dálkové cyklotrasy – Labská stezka



Obr. 12. Logo trasy Labská stezka

Fenomenální evropská dálková cyklotrasa, která vede od pramene Labe až k Severnímu moři u německého Cuxhavenu v délce téměř 1.300 km (včetně odbočky do Prahy). Díky atraktivnímu prostředí a jedinečnému spojení historie, architektury a přírody jednoznačně jedna z nejkrásnějších a nejoblíbenějších říčních stezek v Evropě. Česko-německý produkt aktivní dovolené - dálkové cykloturistiky - s nenáročným profilem, bohatou nabídkou doprovodných atrakcí a perfektním zázemím služeb.

7.1. Cílové skupiny produktu a zdrojové trhy

- Mladí, svobodní 15–25 let (DCR, PCR); výlety ve skupinách přátel, vyhledávají zejména zábavu, doprovodné akce, páry.
- Aktivní mladí bez dětí 25–35 let (DCR, PCR, ACR); kombinují aktivní pohyb v přírodě s poznáváním, zajímají se o přírodní krásy, kulturu, architekturu, historii, regionální gastronomii a vinařství.
- Rodiny s dětmi 25–40 let (DCR, PCR, ACR); volí kratší úseky v režimu cyklostezky vhodné pro jízdu s cyklovozkem a pro děti, které už jezdí samy na kole, ve vyšší míře využívají doprovodných atrakcí.
- Střední a starší věk, „prázdné hnízdo“ 40–60 let (DCR, PCR, ACR); opět kombinace sportovního výkonu a poznávání; spojené s relaxací, ochutnáváním regionálních vín a jídel).
- Senioři 60+ (DCR, PCR, ACR); vyšší míra využití elektrokol, preference kvalitní infrastruktury, zejména zahraniční i v kategorii dálkových cykloturistů.
- Dálkoví cykloturisté všech věkových kategorií (DCR, PCR, ACR); orientace na konkrétní liniovou destinaci, na kole tráví delší čas a jedou tzv. „na těžko“, tedy včetně (části) vybavení.
- Zdrojové trhy: ČR, Německo, Švýcarsko, Holandsko, Rakousko, Polsko a další trhy.

7.2. Partneři produktu

- **4 koordinační centra Labské stezky**, 3 německá (Sever, Střed a Jih) a jedno pro ČR (Nadace Partnerství). Spolupráce na rozvoji cykloturistického produktu Labská stezka, koordinace mezinárodního marketingu stezky a zajištění realizace jeho hlavních bodů.
- Kraje a statutární města podél Labské stezky. Dlouhodobá spolupráce a koordinační role definována nadregionální smlouvou o spolupráci na marketingu produktu Labská stezka. Signatáři smlouvy jsou Ústecký, Středočeský, Královéhradecký kraj a statutární města Děčín, Ústí nad Labem, Pardubice a Hradec Králové a koordinátor Labské stezky - Nadace Partnerství. Předmětem smlouvy je organizační a finanční zajištění společného a jednotného marketingu turistického produktu Labská stezka a koordinace rozvoje Labské stezky v ČR. Výkonným orgánem spolupráce je koordinační skupina produktu (zástupci signatářů smlouvy).
- Regionální organizace cestovního ruchu - DA České středohoří, Středočeská centrála CR, DS Východní Čechy, DM Podzvičinsko, SMO Krkonoše, Revitalizace Kuks. Dlouhodobá spolupráce na přípravě a distribuci Oficiálního cykloprůvodce Labská stezka. Spolupráce na přípravě periodického elektronického newsletteru Labské stezky.
- Agentura Czech Tourism. V letech 2018 a 2019 byl produkt Labská stezka uveden v katalogu Aktivní dovolená. Oficiální cykloprůvodce Labská stezka byl zařazen do ediční řady CzT, Titulní foto českého úseku Labské stezky do průvodce využito z databáze CzT. Oficiální cykloprůvodce distribuován kanály CzT (ČR a částečně zahraniční zastoupení CzT).
- Provozovatelé služeb s certifikací Cyklisté vítáni. Zajištění služeb v certifikovaném standardu podél Labské stezky. Formou inzerce spolufinancování Oficiálního cykloprůvodce Labská stezka.
- Cestovní kanceláře, TourOperátoři, přepravci. Formou inzerce spolufinancování Oficiálního cykloprůvodce Labská stezka.
- Vydavatelé cykloturistických map a odborných periodik. Spolupráce na propagaci produktu, publikace redakčních a odborných textů k produktu.
- Krajské hospodářské komory – Ústecký a Královéhradecký kraj.
- MAS – Střední Čechy.

7.3. Zapojení produktu do nabídky destinace

Labská stezka jakožto liniová destinace propojuje jednak ČR a Německo a jednak několik destinací v rámci ČR. Všechny dotčené kraje mají Labskou stezku definovanou ve svých strategických dokumentech jako prioritní a páteřní produkt. V rámci ČR spolupracujeme na jednotném marketingu a rozvoji nabídky certifikovaných služeb Cyklisté vítáni podél Labské stezky se všemi dotčenými DMO (DA České středohoří, Středočeská centrála CR, DS Východní Čechy,

DM Podzvičinsko, SMO Krkonoše, Revitalizace Kuks). Nejintenzivnější forma spolupráce je v Ústeckém kraji, kde má DA České středohoří přímo krajský marketing Labské stezky ve své gesci, komunikuje s certifikovanými službami „Cyklisté vítání“ a plně spolupracuje na budování jednotné značky.

7.4. Rozvoj produktu ve střednědobém horizontu

Spolupráci partnerů (z řad měst, krajů, hospodářských komor, destinačních agentur, podnikatelů v rámci certifikace Cyklisté vítání a NNO) na české i německé straně na rozvoji Labské stezky, její nabídky a služeb pro její uživatele iniciujeme již od roku 2008. Labskou stezku propagujeme jako celek, tj. produkt s nabídkou lákavých atrakcí (města, destinace, turistické atrakce a cíle), akcí (kulturní a jiné akce podél celé LS, v ČR komunikovány primárně akce na území ČR) servisních služeb pro cyklisty, informačních center, ubytovacích a stravovacích služeb s certifikací Cyklisté vítání a služeb CK a touroperátorů. Garance úrovně služeb prostřednictvím certifikace je na evropských dálkových stezkách zavedeným standardem (např. certifikace Bett und Bike v Německu, RADfreundliche Betriebe v Rakousku, Fietsers Welkom v Holandsku a další). Naším hlavním dlouhodobým cílem je vybudování TOP evropského cykloturistického produktu se silnou mezinárodní značkou a využití potenciálu produktu ve všech 3 pilířích trvalé udržitelnosti.

Během 10 let existence produktu máme definovány a pracujeme v následujících strategických rozvojových oblastech:

- 1. Infrastruktura Labské stezky** - v této oblasti spolupracujeme především s kraji jakožto investory stezky. Koordinujeme proznačení Labské stezky mezinárodním logem produktu a integrujeme a komunikujeme aktuální vedení celé trasy na území ČR. Všechny kraje podél Labské stezky ji mají definovanou ve strategických dokumentech jako páteřní produkt a postupně realizují výstavbu či přípravu výstavby úseků v režimu cyklostezky s vizí jejich konečného propojení. Ze 470 km produktu v ČR (vč. propojky Mělník - Praha - Čelákovice) je v režimu cyklostezky téměř 50%.
- 2. Služby** - ve vlastní režii rozvíjíme primárně síť služeb s certifikací „Cyklisté vítání“ (Bett & Bike v německé části) v kategoriích ubytovací a stravovací zařízení, kempy a turistické cíle. Na české části Labské stezky máme aktuálně 160 zasmulvněných certifikovaných služeb. Dále integrujeme nabídku hlavních doprovodných atrakcí podél stezky, přepravních služeb, cykloservisů, informačních center, přívozů a dalších služeb podél stezky. Aktuálním rozvojovým cílem je integrace nabídky služeb po celé délce Labské stezky od pramene až po Severní moře.
- 3. Marketing produktu** - ve spolupráci s partnery a německými koordinačními centry realizujeme koordinovaný marketing Labské stezky prostřednictvím jeho hlavních nástrojů (více viz kap. 7). Mezi hlavní rozvojové priority v této oblasti je posílení on-line marketingu (nový společný CZ-DE web Labské stezky) a kompletní integrace nabídky produktu (trasování, hlavní atrakce, služby, doprava, servis) po celé délce Labské stezky od pramene až po Severní moře.
- 4. Management** - v roli koordinátora produktu vedeme agendu Koordinační skupiny produktu v ČR. V té jsou zastoupeni hlavní partneři produktu a její náplní je tvorba krátkodobého marketingového plánu produktu a spolupráce při jeho realizaci. V mezinárodním měřítku je ve spolupráci všech 4 koordinačních center Labské stezky zpracovávána a naplňována dlouhodobá rozvojová strategie produktu.

7.5. Marketingový mix produktu

Hlavní parametry produktu

Mezinárodní dálková, říční cyklotrasa Labská stezka v celkové délce produktu 1.300 km. Produkt členěn na **úseky** - optimální denní etapy (40 - 80 km) ve směru převládajícího větru - proti proudu Labe.

Hlavní komunikační nástroje produktu

- Oficiální **webový portál** www.labska-stezka.cz v české verzi a www.elberadweg.de pro německy mluvící klienty a obdobně anglická a holandská verze webu.
- Každoročně vydávaný tištěný Oficiální cykloprůvodce LABSKÁ STEZKA (ELBERADWEG Handbuch).
- Facebook Labské stezky v Čj a Nj a youtube (mezinárodní verze), Instagram.
- Elektronický newsletter Labské stezky (4x ročně, na cca 1000 adres).

Propagace produktu

- Prezentace produktu na veletrzích a specializovaných cyklistických akcích (cca 40 velkých akcí v průběhu celého roku - Německo, ČR, Dánsko, Rakousko, Nizozemí, Belgie, Švýcarsko ad.).
- Česko-německá konference k marketingu Labské stezky.
- Komunikace outdoor ve spolupráci s partnery: CLV, infopanely podél LS, veřejné pumpy, značení logem v terénu.
- Komunikace tisk ve spolupráci s partnery: Press tripy, články v časopisech, denících a cykloturistických speciálech, komerčních cykloprůvodcích (ShoCaart, Esterbauer atd.).
- Eventy: regionální eventy našich partnerů, akce pro odbornou veřejnost z oblasti cykloturistiky (Cyklokonference v ČR, konference Velo-City 2017EuroVelo).

7.6. Marketingová komunikace produktu Labská stezka

Web, sociální sítě, mobilní aplikace

www.labska-stezka.cz (stávající web LS, CZ, DE a EN jazyková mutace)

www.elberadweg.de (nový web LS, CZ, DE, EN a NL jazyková mutace, letos přesměrování CZ URL na nový web)

www.facebook.com/LabskaStezka (CZ) a www.facebook.com/elberadweg.de (DE)

Info o LS na webech partnerů (např. www.kralovehradeckyregion.cz, www.branadocech.cz, www.vychodni-cechy.info, www.idecin.cz, www.ceskestredohori.info, www.podkrkonosi.eu, www.krkonose.eu ad.)

Info o LS na tematických webech dálkové cyklistiky (www.cyklistevitani.cz, www.EuroVelo.cz, www.EuroVelo.com, www.ceskojede.cz, a www.kudyznudy.cz)

YouTube channel Labské stezky (www.youtube.com/elberadweg)

Instagram [#elberadweg](https://www.instagram.com/elberadweg)

Propagační materiály

Oficiální cykloprůvodce LABSKÁ STEZKA (ELBERADWEG Handbuch) - dvě plnohodnotné jazykové mutace (CZ/DE), cca 100 stran, náklad 260 tis. ks, cca 33 tis. ks pro český trh, pro uživatele k dispozici zdarma. Informace o hlavních atrakcích podél celé stezky, lodním spojení, přívozech, informačních centrech a certifikovaných službách a možnostech ubytování pro cyklisty. Pro rok 2018 je průvodce připraven designu ediční řady agentury CzechTourism a bude distribuován i oficiálními kanály CzT. Distribuován na akcích, veletrzích, v regionech na TIC ve spolupráci s partnery a přímou distribucí na konkrétní zájemce.

Elektronický newsletter Labské stezky (4x ročně, na cca 1000 adres) - distribuce formou direct mailingu, obsah ve spolupráci s partnery (informace o aktuálním dění na Labské stezce, integrace novinek z regionů).

Komerční mapy Labská stezka nakladatelství SHOCart s redakčním textem o stezce od koordinátora LS - NP.

Upomínkové předměty: cyklo Dres Labská stezka, šátek, pláštěnka na helmu, USB flash disk, čepice, placky, klíčenky ad.

Spolupráce s cestovními kancelářemi či agenturami

Dlouhodobá spolupráce s cestovními kancelářemi - Tour operátory na české i německé části Labské stezky (Press a fam tripy, online a tištěná propagace). CZ: CK Enthusia, Europe Bike Tours, AVE Travel, Cyklus Trails, Greenways Travel Club.

Spolupráce s CzechTourism – propojení do nabídky CzT

V roce 2018 byl produkt Labská stezka uveden v katalogu Aktivní dovolená. Oficiální cykloprůvodce Labská stezka byl zařazen do ediční řady CzT, Titulní foto českého úseku Labské stezky do průvodce využito z databáze CzT. Oficiální cykloprůvodce distribuován také kanály CzT (ČR a částečně zahraniční zastoupení CzT).

<http://www.czechtourism.com/s/labe-trail/>

<http://www.kudyznudy.cz/aktivity-a-akce/aktivity/z-ceskeho-svycarska-az-k-pramenu-labe-po-labske-st.aspx>

Měření návštěvnosti stezek

www.mereninavstevnosti.cz/Uvod.aspx

7.7. Služby, benefity, potřeby

Služby Cyklisté vítání: Na české části Labské stezky máme aktuálně 160 zasmluvněných certifikovaných služeb. Celkem je podél LS od pramene k Severnímu moři cca 600 certifikovaných ubytovacích a stravovacích služeb.

Hlavní atrakce podél Labské stezky: integrujeme nabídku hlavních doprovodných atrakcí podél stezky, přepravních služeb, cykloservisů, informačních center, přívozů a dalších služeb podél stezky. U všech evidovaných služeb integrujeme základní údaje - otevírací doby, základní popis, kontakt a foto.

Aktuálním rozvojovým cílem je zlepšení přeshraniční integrace nabídky služeb (certifikování poskytovatelé ubytovacích a stravovacích služeb i hlavní atrakce a doprovodné služby) po celé délce Labské stezky od pramene až po Severní moře.

7.8. Memoranda či smlouvy o partnerství v produktu

- Smlouva o spolupráci na marketingu produktu Labská stezka. Signatáři smlouvy jsou Ústecký, Středočeský, Královéhradecký kraj a statutární města Děčín, Ústí nad Labem, Pardubice a Hradec Králové a koordinátor Labské stezky - Nadace Partnerství. Předmětem smlouvy je organizační a finanční zajištění společného a jednotného marketingu turistického produktu Labská stezka a koordinace rozvoje Labské stezky v ČR.
- Memorandum o spolupráci s agenturou CzechTourism, na jejím základě plní NP roli experta a koordinátora sítě páteřních dálkových cyklotras ČR.

7.9. Významné eventy

- Regionálních eventy našich partnerů (slavnostní otevírání nových úseků stezky, odemykání/zamykání Labské stezky na začátku/konci cykloturistické sezóny).
- Tematické akce pro odbornou veřejnost (Cyklokonference v ČR, konference Velo-City 2017EuroVelo, mezinárodní den turistiky Polské centrály cestovního ruchu, Cieszyn, česko-polské setkání turistických projektů na Polské ambasádě v Praze, česko-německo-rakouské setkání k plánovanému koridoru Kodaň-Berlín-Praha-Vídeň v Praze...).
- Kulturní akce podél Labské stezky v regionech (festivaly, přehlídky divadel, městské slavnosti ad.), komunikovány v průběhu cyklosezóny vždy dle aktuálnosti.
- Tematická konference k rozvoji Labské stezky, ve spolupráci se 3 koordinačními centry LS v Německu a tuzemskými partnery, vždy na konkrétní téma související s rozvojem LS.

Obsah

VI. ČÁST V – Strategie pro implementaci	155
1. Všeobecný úvod	155
2. Představení základních principů zpracování strategické části	155
3. Definování vize	155
4. Doporučená struktura strategických priorit, cílů a opatření Koncepce	156
4.1. Priorita 1. Bezpečná infrastruktura pro rozvoj cyklodopravy a cykloturistiky	157
4.2. Priorita 2. – Cykloturistika, in-line a terénní cyklistika jako nedílná součást rekreace a cestovního ruchu	162
4.3. Priorita 3. - Koordinace a organizace cyklistiky	166

VI. ČÁST V – Strategie pro implementaci



1. Všeobecný úvod

Řešeným územím je území celého Česko – polského příhraničí. Vzhledem k rozloze území je zřejmé, že účelem tohoto dokumentu není postihnout veškerou problematiku v oblasti cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v polsko - českém příhraničí, naopak jeho ambicí je **upozornit na problémy a skutečnosti, které mají přinejmenším regionální význam a mohou účinně napomoci dalšímu rozvoji cyklistiky v území**. Dokument je tedy koncipován z nadregionálního pohledu, současně však v přiměřené míře zohledňuje dílčí potřeby jednotlivých regionů.

Koncepce vychází z principu, že **za rozvoj cyklistické dopravy, stejně jako za výstavbu a údržbu cyklistické infrastruktury, je primárně zodpovědná obec/město** (v případě doprovodné infrastruktury popř. také subjekty působící na jejím/jeho území). **Úlohou českých krajů a polských vojvodství je** určit další směry rozvoje cyklistiky na jeho území, **evidence a zpracování dat o cyklistické infrastruktuře** a v neposlední řadě také **finanční podpora a koordinace aktivit v oblasti cyklistické dopravy a cykloturistiky**.

České kraje a polská vojvodství mají **plnit svoji koordinační úlohu**, a to pokud možno prostřednictvím krajského / vojvodského cyklokoordinátora s patřičnými kompetencemi a jeho pracovní krajské cykloskupiny, zejména u páteřní sítě dálkových cyklistických tras (evropských, národních a nadregionálních), které jím procházejí.

V určitých specifických případech by měl být i pořizovatelem technických studií, na základě kterých by bylo možné projektově připravit a realizovat konkrétní projekty. Zabývat se z vlastní iniciativy a rozhodovat o konkrétních projektech by měl v úsecích významných nadregionálních cyklotras, kde není v silách obecní samosprávy touto problematikou řešit.

2. Představení základních principů zpracování strategické části

V rámci Strategické části je brán zřetel zejména na tato dvě témata:

1. Podpora cyklistické dopravy.
2. Podpora cykloturistiky.

Hlavní zřetel je kladen na těchto pět oblastí:

1. Bezpečnost dopravy cyklistů.
2. Infrastruktura pro cyklisty.
3. Realizace a údržba páteřní sítě cyklotras.
4. Marketing a propagace.
5. Optimalizaci, údržbu a realizaci značení.

Strategická část formuluje vizi a hlavní strategické cíle rozvoje cyklistické dopravy a cykloturistiky v polsko - českém příhraničí, stejně jako doporučuje priority a opatření, které povedou k dosažení a naplnění hlavních cílů strategie.

3. Definování vize

Vize v cyklistické dopravě pro rok 2025

- Cyklistická doprava je rovnocenným pilířem dopravní politiky v polsko - českém příhraničí, spojený s finanční podporou výstavby kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury.
- Je zajištěna přímá dostupnost nejdůležitějších cílů v celém příhraničním regionu systémem bezpečných propojení. Pro systém komunikací pro cyklisty je důležitá zejména bezpečnost cyklisty, ale i ostatních účastníků silničního provozu.
- Je zajištěno bezpečné propojení sousedních sídelních celků:
 - Existuje souvislá síť bezpečných a přímých cyklostezek a dalších vhodných komunikací pro cyklisty, atraktivní parkovací zařízení pro cyklisty a další služby. Cyklistická síť je souvislá, bezpečná a přímá.

- Funguje intermodalita propojením cyklistické a veřejné dopravy. U zastávek veřejné dopravy je dostatek –stojanů a úschoven pro jízdní kola.
- Je zajištěna koordinační činnost z úrovně kraje v oblasti rozvoje cyklistické infrastruktury mezi jednotlivými regiony a všemi zainteresovanými subjekty

Vize v cykloturistice pro rok 2025

- Je systémově využít potenciál rozvoje páteřní dálkové trasy, cykloturistiky, in-line a terénní cyklistiky v polsko - českém příhraničí s pozitivními dopady do terciální sféry.
- **České kraje a polská vojvodství** mají vybudované souvislé úseky cyklostezek, a to zejména podél svých významných řek.
- Je zpřístupněno území v polsko - českém příhraničí návštěvníkům zrealizováním příslušných strategických směrů.
- Je zvýšen zájem o dlouhodobější pobyty v regionu vytvořením produktů s doporučenými vícedenními trasami pro specifické cílové skupiny – seniory, rodiny s dětmi, in-line bruslaře, MTB cyklisty, atd.

Celkové dopady:

- Podpora cykloturistiky s pozitivním dopadem do terciální sféry – rozvoj služeb v regionu, alternativa udržitelného rozvoje cestovního ruchu, zvýšení zájmu o region / kvalitní konkurenceschopné produkty = *ekonomický přínos pro region*. Podpora vzniku podnikatelských aktivit a s tím spojená tvorba nových pracovních příležitostí v regionu = *ekonomický přínos pro region*.
- Zvýšení mobility v území (při bezpečné síti cyklostezek a cyklotras) – využití jízdního kola např. při cestě do práce, do školy, snížení emisí = *ekonomický přínos pro region*.
- Zlepšení lidského zdraví (i obyvatel v regionu) – prevence proti civilizačním chorobám, prevence proti nadváze (zejména u dětí) = *ekonomický přínos pro region*.
- Podpora ekologicky šetrnější alternativy k dopravě automobilové – zlepšení stavu životního prostředí v regionu.

4. Doporučená struktura strategických priorit, cílů a opatření Koncepce

PRIORITETY		CELE	
Priorita 1	Cíl 1.1	Cíl 1.2	Cíl 1.3
Bezpečná infrastruktura pro rozvoj cyklo dopravy a cykloturistiky	Realizace páteřních dálkových tras na území kraje / vojvodství	Zvýšení bezpečnosti cyklistů prostřednictvím budováním cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty	Vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy na krajských, vojvodských a státních dopravních stavbách
Cykloturistika, in-line a terénní cyklistika jako nedílná součást rekreace a cestovního ruchu	Zajištění komplexní marketingové prezentace cykloturistiky	Zvýšení kvality rekreační cyklistiky podporou související doprovodné cyklistické infrastruktury a kvalitních služeb	Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému
Koordinace a organizace cyklistiky	Koordinace aktivit kolem cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky	Realizace poradenství a propagace	

Role při naplňování jednotlivých opatření, aneb co pro podporu Koncepce rozvoje přeshraniční cykloturistiky v polsko-českém příhraničí může udělat:

- Stát (Česká republika a Polsko)
- Kraj a vojvodství
- Regiony (destinační společnosti, mikroregiony)
- Města a obce
- Neziskový sektor
- Podnikatelská sféra

Klíčové otázky pro implementaci:

- Stanovení zodpovědnosti za realizaci opatření v jednotlivých českých krajích a polských vojvodstvích?
- Jak budou financovaná daná opatření?

4.1. Priorita 1. Bezpečná infrastruktura pro rozvoj cyklodopravy a cykloturistiky

Priorita 1 - Bezpečná infrastruktura pro rozvoj cyklodopravy a cykloturistiky

Cíl 1.1 Realizace páteřních dálkových tras na území kraje	Cíl 1.2 Zvýšení bezpečnosti cyklistů prostřednictvím budováním cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty	Cíl 1.3 Vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy na krajských, vojvodských a státních dopravních stavbách
Opatření 1.1.1. Vypracování studií a projektových dokumentací pro vybrané páteřní dálkové cyklotrasy	Opatření 1.2.1. Výstavba a údržba komunikací pro cyklisty	Opatření 1.3.1. V rámci zpracování projektových dokumentací rekonstrukcí krajských a vojvodských komunikací prověření možnosti začlenění cyklistických opatření
Opatření 1.1.2. Postupná výstavba úseků cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty na vybraných úsecích dálkových cyklotras v česko-polském příhraničí	Opatření 1.2.2. Metodické vedení k ekonomicky úsporným opatřením	Opatření 1.3.2. Zamezení rizika vzniku bariér cyklistické dopravy při novostavbách a rekonstrukcích na státních komunikacích a při realizaci velkých železničních staveb, atd.
Opatření 1.1.3. Postupné značení a přeznačení mezinárodních, dálkových a krajských koridorů v polsko-českém příhraničí		Opatření 1.3.3. Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů. Aneb využívání: <ul style="list-style-type: none"> – Opuštěných drážních cest – Protipovodňových opatření – Lesní a polní cesty

Základní princip realizace priority 1.

Priorita řeší podporu výstavby bezpečné cyklistické infrastruktury na dálkové páteřní trase (cíl 1.1.), dále vytváří podmínky pro rozvoj sítě navazujících místních cyklotras a to buď formou výstavby nových samostatných cyklostezek (cíl 1.2.), nebo podporou integrovaných řešení ve spolupráci s dalšími institucemi (cíl 1.3.).

CÍL 1.1 Realizace dálkové páteřní trasy na území polsko – českého příhraničí

Cíl řeší následující kritický bod:

- Základní síť dálkových cyklotras v Česku a v Polsku vykazuje celou řadu nedostatků: špatný stav povrchu (úseky vedoucí po nebezpečných polních a lesních cestách) či nevhodné šířkové uspořádání (některé úseky nedosahují šíře ani 1 m), častá křížení s frekventovanými silnicemi, nebo dokonce vedení dálkových cyklotras přímo po těchto komunikacích, některé obce na dálkových trasách (hl. ty s nízkými příjmy a velkým katastrem) nejsou schopny na svém území vybudovat delší bezpečné úseky cyklistických komunikací.

Návrh řešení kritického bodu:

Česká republika a Polsko má definovanou svou síť mezinárodních, dálkových páteřních tras, která ale vykazuje řadu nedostatků. Proto je cílem koordinovat a realizovat výstavbu alespoň těch nejproblematictějších úseků na vybraných koridorech, kde obce nemají zájem o realizaci cyklostezek, nebo nemají organizační kapacitu a finance, ale přitom je třeba na nich zajistit bezpečnost cyklistů a oddělit je od frekventované automobilové dopravy. Jedná se o podporu úseků a tras, kde je nutné zajistit obě funkce cyklotrasy, tedy dopravní i rekreační.

Vizí je, aby páteřní trasy vedly primárně podél řek. Na druhé straně se jedná o dlouhodobou vizi, která přesahuje rámec tohoto dokumentu. Je třeba zdůraznit, že v některých případech cyklostezku podél řeky nebude možné vést, ať již z pohledu reliéfu krajiny, nebo z důvodu ochrany přírody a krajiny, při respektování souhlasného stanoviska SEA k cyklistickému generelu. Je tedy možné, že samotný koridor cyklotras podél řeky se odkloní např. až o 3 km od břehu řeky. Strategická část tak určuje koridor, který zajistí průjezdnost krajiny.

Proto je prioritní především příprava a realizace projektů výstavby páteřních cyklistických tras, která zahrnuje zejména projektovou přípravu ve všech úrovních od pořizování územně analytických podkladů, rozvojových plánů, generelů území, technických studií, studií resp. studií proveditelnosti včetně řešení majetkoprávních vztahů po dokumentaci k územnímu řízení a stavebnímu povolení, dále majetkoprávní vypořádání, zajištění vlastních nebo vnějších finančních prostředků a vlastní realizaci staveb. Hlavní prioritou těchto opatření by mělo být scelení hlavních národních tras s požadavkem na financování těchto staveb z evropských a republikových fondů. Důležitá je zde zejména komplexní projektová připravenost. Dále se doporučuje, aby se stavba vybuvovala jako účelová komunikace a posléze převedena do pasportu místních komunikací příslušné obce, údržbu tedy bude zajišťovat obec.

Za prioritní z hlediska výstavby cyklistické infrastruktury lze označit zejména ty páteřní trasy, které lze v určitém slova smyslu považovat za koridory, kde detailní vedení bude upřesněno na základě plánovacích podkladů.

Detailní úseky doporučené k realizaci jsou popsány v **část I, kapitola. 5.3** tohoto dokumentu ve vazbě na mapy.

Ukazuje se, že mnohé obce v polsko – českém příhraničí ležící na dálkových cyklotrasách mají velký katastr a malý počet obyvatel. Při jejich relativně malém rozpočtu s nízkými příjmy (z rozpočtového určení daní) **nejsou schopny na svém území vybudovat delší bezpečné úseky cyklistických komunikací.** Z legislativy vyplývá, že zodpovědnost za místní komunikace přísluší obci. Jenže ony nemají ve svých prioritách zařazenu výstavbu nových cyklostezek. Z tohoto důvodu se na **dálkových cyklotrasách objevují „prázdná místa“, kde se nenachází žádná cyklistická infrastruktura a cyklisté jsou vedeni po nebezpečných komunikacích vyšších tříd,** což českým krajům a polským vojvodství z pohledu rozvoje cykloturistiky na atraktivitě nepřidává. Pokud budeme chtít budovat na území polsko – českého příhraničí smysluplnou kontinuální síť cyklostezek a cyklotras, bez zbytečných přerušení, které provedou cyklistu bezpečně přes dané území, tedy zcela mimo silnice s hustým provozem, **nevýhneme se tomu, aby se začalo uvažovat a prosazovat financování takových úseků i z úrovně českých krajů a polských vojvodství.** Z tohoto pohledu navrhujeme vymyslet sofistikovaný model budování liniových staveb přímo kraji a vojvodstvími, a to především na území obcí, přes které vedou dálkové trasy a které si výstavbu těchto liniových staveb nemohou dovolit. Po zbudování jednotlivých úseků pak kraj a vojvodství tyto stavby majetkově právně čistým způsobem může předat dané obci, případně si je ponechat ve svém majetku jako účelové komunikace.

Finanční prostředky na výstavbu cyklistických komunikací mohou české kraje získat např. ze **Státního fondu dopravní infrastruktury. V Polsku ovšem zatím tato možnost není zatím k dispozici a mohou se spoléhat jen na evropské fondy.**

Opatření 1.1.1. Vypracování studií a projektových dokumentací pro vybrané páteční dálkové cyklotrasy

Toto opatření koordinuje zpracování studií a projektových dokumentací na nejproblematictějších úsecích **vybraných dálkových cyklotras**. Úseky jsou vytipované v část I, kapitola. 5.3.

Opatření 1.1.2. Postupná výstavba úseků cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty na vybraných úsecích dálkových cyklotras na území Olomouckého kraje ze strany kraje

Opatření navrhuje, aby české kraje a polská vojvodství koordinovaly výstavbu vybraných úseků na území kraje. Jedná se o výstavbu úseků, které jsou navrženy v část I, kapitola. 5.3a které budou podrobně specifikovány na základě projektových dokumentací.

Opatření 1.1.3 Postupné značení a přeznačení mezinárodních, dálkových a regionálních tras

Opatření je zaměřeno na vlastní provedení značení v terénu. Prioritně bude provedeno přeznačení dálkových tras dle aktualizovaného vedení tras a v souladu s dohodou o číslování dálkových tras v ČR a v Polsku provedenou na národní úrovni. Součástí této aktivity bude doplnění loga pojmenovaných cyklotras (např. EuroVelo). Po koncepční aktualizaci celkové sítě cyklistických tras bude postupně provedeno komplexní přeznačení cyklotras.

Cíl 1.2 Realizace navazující bezpečné sítě místních cyklotras prostřednictvím budováním cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty

Cíl řeší následující kritický bod:

- Ačkoliv za sledované období se stav cyklistické dopravní infrastruktury zlepšil, lze konstatovat, že stále přetrvává výrazný infrastrukturní deficit spočívající v nedostatečném množství bezpečných cyklistických komunikací sloužících ke každodenní dojíždce obyvatel do zaměstnání, do škol, na úřady či za službami, s nemalým počtem konfliktních míst v uzlech, kde se setkávají jednotlivé dopravní módy.

Návrh řešení kritického bodu:

Chceme-li vytvořit atraktivní města a jejich okolí z pohledu podpory cyklistické dopravy, musíme mít jasnou vizi. Všichni jeho obyvatelé musí mít možnost přepravovat se pohodlně a efektivně. S rychle rostoucí populací a přibývajícím pracovními místy ve městech roste silný tlak na současná dopravní řešení, na stávající infrastrukturu i veřejný prostor. Hlavní problémy se týkají dopravní přetíženosti, hluku a znečištění. Způsob, jakým se přepravujeme uvnitř měst, značně ovlivňuje kvalitu života v nich. Proto potřebujeme nové vize toho, jak by se v těchto městech dala zajistit mobilita i v budoucnosti.

Dostupnost je přitom klíčový termín. Dostupnost znamená, že koncept měst umožňuje lidem dostat se snadno z jedné lokality do jiné, a to nenákladným, pohodlným a prostorově nenáročným způsobem. Dobré město má vysokou míru dostupnosti. Jezdit na kole ulicemi města je jednoduché, bezpečné a atraktivní.

Z pohledu perspektivy polsko – českého příhraničí je pak zajištění bezpečnosti cyklistické dopravy v extravilánu především jejím oddělení od frekventované automobilové dopravy. Cílem je tak ochrana provozu cyklistů na pozemních komunikacích a provedení opatření v místech s častými nehodami cyklistů.

Opatření 1.2.1 Výstavba a údržba komunikací pro cyklisty

Toto opatření zajišťuje podporu výstavby cyklistických stezek. Jde o úseky, kde je nutné vybudovat cyklostezku především v rámci dojíždění do zaměstnání, škol, pro posílení bezpečnosti silničního provozu z obcí do měst a následně mezi obcemi. V prioritách podpory by se měly objevit úseky, které stahují cyklisty ze silnic a plní jak funkci dopravní, tak i funkci rekreační.

Opatření 1.2.2 Metodické vedení k ekonomicky úsporným opatřením

Opatření směřuje k metodickému vedení realizace nízkorozpočtových opatření, která také mohou napomoci rozvoji cyklistické dopravy v území:

- využívání dopravně-organizačních opatření zohledňujících provoz cyklistů (např. vodorovným dopravním značením, cyklopruhu, cyklopiktokoridory),
- použití i jiných, než asfaltových a betonových technologií při výstavbě cyklistických komunikací, k možnosti použití užších cyklistických komunikací při stísněných podmínkách.

CÍL 1.3 Vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy na ostatních dopravních stavbách

Cíl řeší následující kritické body:

- Nejednotný výklad legislativy v ČR a v Polsku a nejednotný přístup veřejnoprávních orgánů při zřizování jízdních pruhů na málo zatížených komunikacích mimo intravilán obcí (tj. na komunikacích, kde může být rychlost 90 km/hod.), zřizování cyklopruhů na krajských a vojvodských silnicích uvnitř obcí či při pohledu na jízdu cyklistů v protisměru u jednosměrných komunikací a povolování jízdy cyklistů po málo využívaných chodnicích.
- Obecně je zatím podceňována role kraje, či vojvodství při podpoře bezpečnostních opatření pro cyklisty. Většinou se omezuje na dotační titul na vybudování a opravu cyklistických komunikací, díky kterému si obce dofinancují své projekty ze státních a evropských fondů. Toto opatření je sice velmi pozitivní, ale je potřeba brát v úvahu že silnice jsou při dnešních intenzitách automobilové dopravy velkou bariérou pro další rozvoj cyklistické dopravy. Cyklistický provoz je nutné zohledňovat v širších vztazích a má být umožněno dosažení vazeb zajištěných pro motorová vozidla ve srovnatelném standardu i pro jízdní kola obdobně jako využití dopravní stavby pro zlepšení bezmotorové prostupnosti dotčeného území.

Návrh řešení kritických bodů:

Všeobecně je zatím podceňována role krajů a vojvodství při podpoře **bezpečnostních opatření pro cyklisty. V současné době jsou silnice při dnešních intenzitách automobilové dopravy velkou bariérou pro další rozvoj cyklistické dopravy.** Problém nastává v souběžích nebo i mimoúrovňových kříženích, kde jsou zpravidla potřeby cyklistické dopravy systematicky opomíjeny. Obce jsou tak někdy odkázány pouze na možnost vybudování oddělené cyklostezky, která je nejdražší variantou. **Sice kraje a vojvodství v přechodném období občas podpoří výstavbu několika takových cyklistických komunikací, ale je třeba tuto podporu rozšířit. V případě budování cyklistických pruhů na krajských a vojvodských silnicích se ze strany správce komunikací jeví jako problematické provádět zimní údržbu těchto cyklistických pruhů.**

Stanovení údržby bude obecně řešeno s obcí, přes kterou vede krajská a vojvodská komunikace na které jsou vyznačené cyklistické pruhy. Nicméně jedná se o problém, který je třeba otevřít a řešit na národní úrovni. Obecně lze konstatovat, že komunikace nebyly vybudovány jen pro automobilový provoz, ale i pro cyklistický provoz. Správce komunikace je pak povinen udržovat komunikaci pro všechny účastníky silničního provozu, tedy i cyklisty. Než se problém vyřeší, lze přechodně akceptovat stávající způsob řešení tohoto problému, a to přelepením svislé dopravní značky u **vyhrazených jízdních pruhů** (tím její zneplatnění) po dobu zimního období.

Cíl chce vést správce silnic ke spoluzodpovědnosti za řešení dopravní bezpečnost cyklistů na silnicích. Současný přístup projektování a přípravy rekonstrukcí a novostaveb pozemních komunikací je zacílen především na automobilovou dopravu. Cíl proto chce předcházet těmto problémům:

- Časté opomíjení jiné, než motorové dopravy se negativně projevuje v nezastavěném i zastavěném území, často má i definitivně negativní vliv na celkové fungování území.
- Cyklodoprava se řeší jen ve výjimečných případech od počátečních prověřovacích studií záměru (územní plánování), což způsobuje, že později již bývá pozdě na odpovídající plnohodnotné řešení.

Opatření 1.3.1 V rámci zpracování projektových dokumentací rekonstrukcí krajských a vojvodských komunikací prověření možnosti začlenění cyklistických opatření

Opatření směřuje k vytvoření podmínek pro koncepční řešení rozvoje cyklistické dopravy při rekonstrukcích krajských a vojvodských komunikací. Obce a další klíčové organizace mohou požádat správce silnic řešit dopravní bezpečnost cyklistů na silnicích s preferováním integrace hlavního dopravního prostoru formou ochranných pruhů pro cyklisty a piktogramových koridorů pro cyklisty, případně ve zvláštních případech po dohodě s Policií i formou vyhrazených pruhů pro cyklisty. Systém spolufinancování jednotlivých úseků bude vždy stanoven v rámci místních podmínek. Požadavek na řešení cyklodopravy musí předně vzejít ze strany obce na jejímž území je rekonstrukce plánována a musí mít konkrétní podobu. Požádá-li obec nebo další příslušná organizace správce silnic řešit dopravní bezpečnost cyklistů, bude se hledat společné řešení.

Opatření 1.3.2 Zamezení rizika vzniku bariér cyklistické dopravy při novostavbách a rekonstrukcích na státních komunikacích a při realizaci velkých železničních staveb atd.

Na žádost obce, či dalších klíčových organizací bude kraj a vojvodství vstupovat do jednání ve věci projektové přípravy realizaci v rámci novostaveb a rekonstrukcí státních silnic, případně při realizaci velkých železničních staveb, atd., u kterých by jejich realizací mohlo docházet k bariérám rozvoje cyklistické dopravy. Systém spolufinancování jednotlivých úseků bude vždy stanoven v rámci místních podmínek.

Opatření 1.3.3 Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů

V mnoha případech pro rozvoj cyklistické dopravy postačí využít nově budovaných, nebo rekonstruovaných účelových komunikací, a to v rámci využívání těchto možností:

- Podporovat vedení cyklistické infrastruktury podél vodních toků, zejména na protipovodňových hrázích. Cyklostezky je nutné koncipovat jako víceúčelové komunikace (cyklostezka + účelová komunikace). Pokud se budují protipovodňové hráze, tak již v územním řízení se nesmí zapomenout na definování komunikace pro cyklisty, na kterou pak následně proběhne zvlášť územní, stavební a kolaudační řízení. Nicméně u každé takové stavby se bude muset prověřit, za jakých podmínek by bylo možné dané hráze opravit. Zatím není automatické, aby jednotlivá Povodí komunikaci (protipovodňovou hráz) vybudovalo takovým způsobem, aby byla dobře pojízdná i pro cyklisty. Nemusí se přitom jednat o asfaltovou komunikaci. Zkušenosti z praxe naznačují, že již dnes existují hráze, které byly vybudovány ze strany Povodí velmi kvalitně (např. hráz u Chomoutova na Olomoucku).
- Využívat pozemkových úprav a lesních cest pro vedení cyklotras a výstavby nové cyklistické infrastruktury.
- Potenciál využívání drážních těles po rušených železničních tratích pro vybudování cyklistických stezek. Nicméně v území se v dlouhodobém hledisku připravují přeložky stávajících tratí s cílem zvyšování traťových rychlostí a opuštěné těleso může příležitost na zbudování stezky přinést. Obdobná příležitost může nastat i při budování silničních přeložek a obchvatů.
- V lokalitách soustavy Natura 2000 (které se nacházejí často právě podél vodních toků) je nutno respektovat předměty ochrany a spolupracovat s orgány ochrany přírody.

České kraje a polská vojvodství budou vést jednání se zainteresovanými organizacemi o možnosti realizace daných opatření, které směřují k vytvoření podmínek pro koncepční řešení rozvoje cyklistické dopravy

4.2. Priorita 2. – Cykloturistika, in-line a terénní cyklistika jako nedílná součást rekreace a cestovního ruchu

Priorita 2 – Cykloturistika, in-line a terénní cyklistika jako nedílná součást rekreace a cestovního ruchu

<p>Cíl 2.1</p> <p>Zajištění komplexní marketingové podpory přeshraniční cykloturistiky v polsko-českém příhraničí</p>	<p>Cíl 2.2</p> <p>Zvýšení kvality rekreační cyklistiky podporou související doprovodné cyklistické infrastruktury a kvalitních služeb</p>	<p>Cíl 2.3</p> <p>Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému</p>
<p>Opatření 2.1.1.</p> <p>Podpora celkové propagace přeshraniční cykloturistiky v polsko-českém příhraničí (v ČR / PL, kraj /vojvodství</p>	<p>Opatření 2.2.1.</p> <p>Zajištění pružné údržby značení cyklotras</p>	<p>Opatření 2.3.1.</p> <p>Podpora rozvoje systému BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS a v rámci budování dopravních terminálů a</p>
<p>Opatření 2.1.2.</p> <p>Podpora tvorby cykloproduktů dálkového typu v polsko-českém příhraničí”</p>	<p>Opatření 2.2.2.</p> <p>Podpora terénní cyklistiky – výstavba konkrétních lokalit</p>	<p>Opatření 2.3.2.</p> <p>Podpora provozu vlakových linek a vybraných autobusových linek zajišťujících dopravní obsluhu území vozidly uzpůsobenými k přepravě kol</p>
<p>Opatření 2.1.3.</p> <p>Podpora tvorby cykloproduktů terénní cyklistiky v polsko-českém příhraničí”</p>	<p>Opatření 2.2.3.</p> <p>Podpora realizace doprovodné cyklistické infrastruktury</p>	<p>Opatření 2.3.3.</p> <p>Podpora projektů integrujících kolo do jednotlivých druhů dopravy</p>
<p>Opatření 2.1.4.</p> <p>Podpora tvorby produktů in-line turistiky v polsko-českém příhraničí”</p>		

Priorita počítá s podporou dálkové cykloturistiky, na kterou je možné se dívat ze dvou úhlů pohledů. Ten první vidí „klasické“ týdenní putování v koridoru dálkových tras, kdy s rozvojem elektrokol se tento potenciál zvyšuje. Na druhé straně, koridor dálkové trasy může být využit pro místní obyvatele z regionu. Rovněž priorita počítá s rostoucím významem terénní cyklistiky a inline produktů.

CÍL 2.1 Zajištění komplexní marketingové prezentace přeshraniční cykloturistiky v polsko-českém příhraničí (v ČR / PL, kraj /vojvodství)

Cíl řeší:

- Nedostatečná propagace cyklistické infrastruktury a služeb na území polsko-českého příhraničí na internetu: absence cyklistického portálu (informačně-mapového portálu s propojením na on-line plánovač tras), nejednotné informování o nabídce produktů a služeb (každé Sdružení cestovního ruchu si vytváří vlastní komunikační strategii vč. webové prezentace s cílovými skupinami), informace o cyklistických trasách nejsou nijak strukturované a ke všem cílové skupiny (cyklisté) nedostávají veškeré potřebné informace o daných trasách (k povrchu trasy, vhodného typu kola, časové náročnosti, doplňkových služeb – možnosti stravování, úschovny kol, apod.).
- Nedostatečná nabídka produktových cyklobalíčků a tvorba programů pro jednotlivé skupiny rekreačních cyklistů.

Návrh řešení kritických bodů:

Strategický cíl je postaven na těchto předpokladech:

- 1) Partneři kladou důraz na cykloturistické nabídky, kteří se rozhodnou v kraji strávit dovolenou, či prodloužený víkend s vazbou na cykloturistiku.
- 2) Partneři nepropagují „pro turisty“ vše – kladen je důraz jen na klíčové TOP nabídky.
- 3) Síla marketingu spočívá v tom, že obce, města, kraj a další organizace působící v cestovním ruchu se dohodnou na stejném principu či způsobu propagace cykloturistiky v kraji.
- 4) Propagace je postavena na faktu, že v území existuje kvalitní síť cyklistických tras, ať již díky kvalitní cyklistické infrastruktuře, tak značení.
- 5) Síla cykloturistiky funguje v intermodalitě, tedy propojení cyklistické a veřejné dopravy.

Dále strategický cíl počítá s tím, že turisté nepřijedou primárně za cykloturistikou, ale chtějí vidět také památky, atraktivitu, kde dojedou autem, či využijí pěších tras. Cykloturistika ale může být vhodný doplněk.

Smyslem cíle je následně realizace jednotlivých produktů dle zpracovaného marketingového plánu a jím navržených marketingových nástrojů (možnými nástroji jsou např. stávající webové portály a microsite (speciální malý web, fungující jako doplněk hlavní webové prezentace), aplikace pro mobilní telefony, značení v terénu vč. tagových cedulí a QR kódů, slevové balíčky, zájezdy distribuované prostřednictvím cestovních kanceláří, články a reportáže v médiích, mapy, brožury, cyklistické akce, tematické hry a soutěže apod.).

Nezbytné je zapojení ostatních subjektů, zejména poskytovatelů služeb a provozovatelů turistických atraktivit a atrakcí atd., kteří jsou do produktu zapojeni.

Opatření 2.1.1 Zajištění souhrnné prezentace nabídky přeshraniční cykloturistiky v polsko-českém příhraničí

Opatření směřuje k podpoře a zajištění informovanosti veřejnosti o kompletní nabídce v oblasti rekreační cyklistiky v polsko – českém příhraničí. Bude se jednat o společné propagační materiály (brožury, letáky, web, apod.), jejichž součástí budou i informace o nabídce a produktech cykloturistiky (viz. opatření 2.1.2. – 2.1.4.):

- A. Vytvoření jednoduchého webového portálu s turistickou nabídkou + jazykové mutace;
- B. Upřesnění a rozřídění tipů na cyklovýlety na webech i v průvodcích.
 - a. cyklisté preferující kratší a bezpečné trasy, převážně kvalitní zpevněný povrch, *častým cílem je restaurace se zahrádkou nebo hřiště (do této kategorie spadá i nabídka pro in-line bruslaře, osoby s tělesným postižením „tzv. vozíčkáři“, je vhodná pro rodiny s dětmi, pro méně zdatné rekreační cyklisty, nenáročné kratší trasy, cca do 30 km,*
 - b. zdatnější rekreační cyklisté: okružní trasy 40 - 80 km, často v kombinaci s poznáváním místních zajímavostí a kulturních památek, zpevněný povrch i nenáročná přírodní cesty, delší trasy ani nekvalitní povrch nejsou překážkou, cílem je radost z jízdy;
 - c. dálkové cyklisté – je řešeno v rámci opatření 2.1.2.
 - d. terénní cyklisté – je řešeno v rámci opatření 2.1.3.
 - e. nabídky in-line produktů – je řešeno v rámci opatření 2.1.4.
- C. Marketingová podpora tematických tras.
- D. Zpracování mapy cyklotras území.
- E. Realizace jednoduchého letáku.
- F. Moderní informační technologie.
- G. Prezentace na tuzemských a mezinárodních veletrzích cestovního ruchu;

Opatření 2.1.2 Podpora tvorby produktu páteřní dálkové trasy v polsko – českém příhraničí.

Cílem je ve spolupráci s českými kraji a s polskými vojvodstvími připravit produkty pro dálkové cyklisty, kteří preferují trasy 50-100 km/den, převážně se drží páteřních tras, v místě se většinou zdrží na jednu noc. **Nejde ale jen o dálkové cykloturisty, ale o lidi, co žijí v regionu a během dvou, tří dnů se chtějí pohybovat v koridoru dálkových cyklotras.**

Postup propagace je popsán v část IV - Marketingově-propagační strategie

Opatření 2.1.3 Podpora tvorby produktů terénní cyklistiky

Do tohoto opatření je zařazena propagace sítě přírodně blízkých stezek. Příkladem může být nabídka speciálně upravených cest neboli singltrailů/singltreků tzv. **Rychlebské stezky** (jedná se o jednostopé terénní cesty ve volné přírodě postavené s ohledem na potřeby MTB). Bikeparky se nacházejí většinou v lyžařských střediscích, kde jsou jezdci dopravováni nahoru lanovkou, jsou velmi zjednodušeně řečeno „sjezdovky pro kola“ s mnoha umělými nebo přírodními překážkami.

Postup propagace je popsán v samostatné metodice (část II - Koncepce rozvoje MTB turistiky v polsko – českém příhraničí)

Opatření 2.1.4 Podpora tvorby produktů in-line

Do tohoto opatření je zařazena propagace produktů in-line.

Postup propagace je popsán v samostatné metodice (část III - Koncepce rozvoje in-line turistiky v polsko – českém příhraničí)

CÍL 2.2 Zvýšení kvality rekreační cyklistiky podporou související doprovodné cyklistické infrastruktury a kvalitních služeb

Cíl řeší následující kritický bod analytické části:

- Stávající systém údržby a obnovy cyklistického značení není přehledný (existence značení v terénu, které má neznámého vlastníka, respektive se k jeho vlastnictví nikdo nehlásí), nemá nastavené priority ani odpovědnosti, v některých místech dochází k duplicitám. Tento systém ke všemu přestává korespondovat se skutečným stavem v terénu (po vybudování nového úseku cyklostezky není na tento převedena stávající cyklotrasa, ponechává mj. není definováno, kdo toto přeznačení má provést). Údržba cykloznačení je dlouhodobě finančně poddimenzovaná. V mnoha regionech není prováděna pravidelná údržba, současný stav značení některých cyklotras je tak v havarijním stavu, proto je navrženo jejich zrušení.

Návrh řešení kritického bodu:

Opatření 2.2.1 Zajištění údržby značení cyklotras

Velmi nutné je zajištění finančních prostředků na údržbu značení všech cyklistických tras v území polsko – českého příhraničí. Cílem je sladit systém značení podle čísel a podle log (tematických tras). Součástí opatření je i zpracování pasportu daného značení a jeho následná každoroční aktualizace. Koordinace značení číselných cyklotras bude probíhat ve spolupráci s Klubem českých turistů, koordinace značení tematických cyklotras bude probíhat ve spolupráci s marketingovým koordinátorem dané tematické trasy.

Opatření zahrnuje:

- Stanovení systému údržby značených cyklotras na území kraje.
- Provedení revize a pasportu značení spojenou s údržbou cyklotras.
- Vyhotovení projektů značení nových cyklotras, případně jejich přeznačení, přeložení nebo dokonce rušení nevhodných cyklotras, zejména cyklotras IV. tříd, jejich projednání s dotčenými subjekty a získání Stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci od příslušného Silničního správního úřadu.
- Výroba a instalace značení cyklotras v terénu.

Opatření 2.2.2 Podpora výstavby infrastruktury terénní cyklistiky

Toto opatření podporuje (dotačním titulem na výstavbu a příspěvky na provoz) **realizaci infrastruktury terénní cyklistiky** (singltreků či singltrailů) a dalších staveb pro technické cyklistické disciplíny využitelných širokou veřejností. V dalších případech se jedná o podporu zbudování dráhy (pumptrack) nebo menších bikeareálů. Dále opatření zahrnuje vyhledávání, projektování, projednávání a vyznačování souvislých tras pro horská kola v terénu. Žadatel je povinen předložit vyjádření (souhlas) majitelů pozemků. V případě realizace a provozování stezek bude určen provozovatel – zodpovědný subjekt, který se bude podílet v rámci závazků stanovených Smlouvou o provozu stezek na plnění prevenční povinnosti s ohledem na možné škody na lesním porostu, na zdraví a majetku třetích osob atd.

Opatření 2.2.3 Podpora realizace doprovodné cyklistické infrastruktury

Opatření směřuje také k podpoře tvorby a instalování informačních a naučných tabulí s detailními popisy atraktivit v území a jednak k podpoře výroby a instalace odpočívek ve významných turistických oblastech a u cyklotras. Opatření směřuje rovněž k podpoře zajištění doplňkových služeb pro cyklisty (půjčovny a úschovny kol, stojany, cykloboxy, servisní služby).

CÍL 2.3 Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému

Cíl řeší:

- Chybějící systém BIKE & RIDE (odstavných ploch pro jízdní kola) u celé řady přestupních terminálů a zastávek.

Návrh řešení kritického bodu:

Cílem je podporovat programy, které pomohou propojit cyklistiku s veřejnou hromadnou dopravou v oblasti denního dojíždění do práce a do škol. Je proto nutné zajistit přístupnost nástupišť a zejména možnost odstavení jízdních kol v rámci systému BIKE & RIDE na zastávkách a stanicích železniční, autobusové a městské hromadné dopravy. Na druhé straně je třeba zdůraznit, že tento cíl bude fungovat jen za předpokladu, když bude posílen význam veřejné dopravy, zvláště té železniční.

Opatření 2.3.1 Podpora rozvoje systému BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS a v rámci budování dopravních terminálů a zmapování potřeby podpory systému sdílení kol (bikesharing)

Opatření zahrnuje finanční podporu realizace konkrétní infrastruktury BIKE & RIDE. Dále v rámci budování dopravních terminálů bude uplatňováno řešení parkování jízdních kol (spolupráce od zadání projektové dokumentace). Parkování jízdních kol by mělo být řešeno primárně jako zastřešená stání, pokud možno uzamykatelná nebo ve formě cykloboxů. Součástí opatření bude i **zmapování potřeby podpory systému sdílení kol (bikesharing)**. Podpora nebude zaměřena na nákup jízdních kol, ale jen na infrastrukturu (stojany na kola), což odpovídá rozměru tohoto opatření.

Opatření 2.3.2 Podpora provozu vlakových linek a vybraných autobusových linek zajišťujících dopravní obsluhu území vozidly uzpůsobenými k přepravě kol

Opatření se týká podpory provozu vlakových linek a vybraných autobusových linek zajišťující dopravní obsluhu území vozidly uzpůsobenými k přepravě kol. Je třeba vést jednání s železničními a autobusovými přepravci o možnosti zavedení vhodnějšího tarifu pro každodenní přepravu jízdního kola ve vlacích a autobusech integrovaného dopravního systému.

Opatření 2.3.3 Podpora projektů integrujících kolo do jednotlivých druhů dopravy

Opatření směřuje k podpoře (formou příspěvku dopravcům v rámci dopravní obslužnosti) a k rozšíření možností převozu kol z měst a obcí do vzdálenějších lokalit, případně do turisticky atraktivních oblastí, které jsou z hlediska fyzického či časového cyklistou problematicky dosažitelné. Opatření navazuje na stávající aktivity dopravních společností.

4.3. Priorita 3. - Koordinace a organizace cyklistiky

Priorita 3 – Koordinace a organizace cyklistiky

Cíl 3.1 Koordinace aktivit cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky	Cíl 3.2 Realizace poradenství a propagace
Opatření 3.1.1. Koordinační podpora	Opatření 3.2.1. Zvyšování informovanosti zainteresovaných subjektů
Opatření 3.1.2. Průběžná aktualizace a doplňování sítě cyklotras a cyklostezek	Opatření 3.2.2. Podpora komplexní dopravní výchovy na místní úrovni
Opatření 3.1.3. Měření návštěvnosti a provádění průzkumů	

Realizace jednotlivých projektů spojených s vlastní výstavbou cyklistické infrastruktury už několik let v rámci českých krajů a polských vojvodství běží, někdy hladce, někdy s menšími, výjimečně s většími problémy. To však samo o sobě pro další rozvoj cyklistiky v kraji nestačí. Nejvýznamnějším úkolem kraje po podpoře realizace projektů a po ideové podpoře rozvoje cyklistické infrastruktury je právě činnost organizační a koordinační. Pro úspěšné naplňování krajských a vojvodských koncepčních rozvojových dokumentů v oblasti cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky je **zapotřebí obecně realizovat tři stěžejní opatření organizačního charakteru:**

- zřídit finanční nástroj orientovaný na podporu cyklistiky;
- iniciovat vznik pozice krajského a vojvodského cyklokoordinátora;
- založit pracovní skupinu zaměřenou na rozvoj cyklistiky na krajské a vojvodské úrovni.

Kraje a vojvodství jsou tvůrcem dílčích koncepcí rozvoje cyklistiky. Podpora cyklistické dopravy a cykloturistiky potřebuje solidní základnu, aby mohla dosáhnout cílů, které sleduje. Kontinuita a přiměřené vybavení personálními a finančními prostředky jsou důležitými faktory úspěchu.

Sám o sobě však kraje a vojvodství nemohou postihnout všechny aspekty rozvoje, všechny detaily konkrétních řešení, všechna problémová místa ani všechny příležitosti. Je důležité, aby noví krajská a vojvodská cyklokoordinátora byli v nepřetržitém kontaktu se zástupci měst, obcí, institucí, spolků i jednotlivců, sbírali informace nejen o potřebách cyklistiky v jednotlivých lokalitách, ale i o realizacích dílčích projektů, o stavu již hotových projektů, o jejich využívání či oblibě, o jejich technickém stavu a potřebě jejich údržby či nákladnějších oprav, tyto informace na jednom místě evidovali, třídili, zpracovávali a na základě vyhodnocení těchto informací upravovali stávající strategické plány, aktualizovali je či vytvářeli nové, opět v součinnosti s širokou, avšak trvale spolupracující odbornou i laickou veřejností.

CÍL 3.1 Koordinace aktivit cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky

Cíl řeší následující kritické body:

- Na krajské a vojvodské úrovni většinou neexistuje v současné době jednotný systém řízení, koordinace a komunikace rozvoje záměrů v oblasti cyklo dopravy ani rekreační cyklistiky (jak horizontálním směrem – uvnitř struktur kraje, tak i vertikálním směrem – směrem ven dolů na úroveň měst a obcí či směrem ven nahoru na úroveň státu).
- Pro území neexistuje pasport cyklistických stezek a cyklotras ani aktualizovaný pasport cykloznačení, se kterými by se aktivně pracovalo: v současné době je problematické získat data o aktuálním stavu vedení a značení cyklostezek a cyklotras na území.

Návrh řešení kritického bodu:

Cíl směřuje k průběžné aktualizaci koncepčního zpracování sítě cyklistických tras v území polsko – českého příhraničí, a to pomocí vytvoření finančního a koordinačního rámce. Výsledkem bude v čase aktualizovaná studie cyklistické infrastruktury, která stanoví páteřní, doplňkovou a celkovou síť. Součástí aktualizace bude i doplnění a úprava dlouhodobých priorit výstavby a značení cyklistické infrastruktury v souladu s aktuálními podmínkami a trendy. V rámci opatření bude probíhat vyhodnocování a aktualizace koncepce rozvoje cyklodopravy vč. monitoringu počtu návštěvníků na vybraných cyklotrasách, cyklostezkách a cyklocestách (prostřednictvím instalovaných automatických sčítačů) a profilu návštěvníků (sociologická šetření).

Opatření 3.1.1. Koordinační podpora

Pilířem opatření je vytvoření pozice krajského a vojvodského cyklokoordinátora, který koordinuje naplňování jednotlivých opatření a spolupracuje na jejich realizaci se zainteresovanými odbory a dalšími institucemi. Dalším jeho úkolem je koordinace činností kolem mezinárodních a krajských cyklokoridorů. Opatření je také zaměřeno na zřízení pracovní cykloskupiny, složené z jednotlivých zainteresovaných odborů a dalších institucí. Tato cykloskupina se bude scházet dvakrát do roka a jejím úkolem bude průběžný monitoring jednotlivých opatření tohoto dokumentu. Jednotliví členové mohou přinášet podněty rovněž průběžně.

Opatření 3.1.2. Průběžná aktualizace a doplňování sítě cyklotras a cyklostezek

Specifickým úkolem krajského a vojvodského cyklokoordinátora je evidence celkové potřeby výstavby cyklistických stezek, aby bylo možné stanovit přiměřenou finanční dotaci z evropských, národních dotačních titulů, z krajů a vojvodských. Účelem této aktualizované databáze bude:

- zkoordinovat aktivity obcí s dalšími partnery (kraj, další obce, ŘSD apod.), zejména pro využití Strukturálních fondů EU,
- motivovat obce při budování cyklistických stezek v rámci základní dopravní obslužnosti obcí.

CÍL 3.2 Realizace poradenství a propagace

Cíl řeší následující kritické body:

- Chybí mezioborový přesah plánování z úrovně státu směrem na kraje a vojvodství (např. při plánování a realizace obchvatů silnic I. tříd), kde nikdo nehájí zájmy cyklodopravy. Jedním z důsledků této nekoordinace je absence vzdělávacích seminářů a akcí pro obce a také koordinované propagační akce.
- Cyklisté jsou nejohroženější skupinou účastníků silničního provozu a spolu se seniory jsou jednou z mála cílových skupin, u které se dlouhodobě nedaří dosáhnout potřebného snížení nehodovosti.

Návrh řešení kritického bodu:

Cílem je podpora realizace osvětových programů zaměřených na zvyšování podpory udržitelných forem dopravy (nejen cyklistické, ale i pěší a veřejné dopravy).

Opatření 3.2.1: Zvyšování informovanosti zainteresovaných subjektů

Podporovat realizaci konferencí, seminářů a školení v oblasti cyklodopravy, cykloturistiky a terénní cyklistiky za účelem přenosu know-how do krajů a vojvodství a za účelem motivace subjektů exkurze do lokalit s rozvinutou infrastrukturou pro cyklistickou dopravu.

Opatření 3.2.2 Podpora komplexní dopravní výchovy na místní úrovni

Jedná se o průřezové opatření, které by se nemělo týkat jen cyklistické dopravy. Je třeba podporovat i opatření podpory komplexní dopravní výchovy dětí a mládeže na místní úrovni se začleněním zdravotních a environmentálních prvků výhod cyklistické dopravy spolu s aktivní snahou rodičů naučit své děti základním cyklistickým dovednostem pod mottem: „staň se instruktorem svého dítěte“. Strategie bude podporovat nácvik jízdy v reálném terénu, nejen na hřištích, dále podporovat realizaci komunikačních témat prevence dopravních nehod na téma a) vzájemná ohleduplnost, b) zvýšené povědomí o „Cyklolegislativě“, c) předvídatelné chování, d) doporučená a povinná výbava kola a cyklisty.

VII. ČÁST VI – Provádění Konceptů při modelových akcích	169
1. Úvod	169
2. Model implementace možných předpokladů Konceptce rozvoje přeshraniční cykloturistiky na polsko-českém pohraničí v rozsahu společné propagace a značení na příkladu projektu SINGLETRACK GLACENSIS	170
2.1. ÚVOD	170
2.2. NÁVRH ZNAČENÍ SPOJEK SINGLETRAILOVÝCH LOKALIT PROJEKTU SINGLETRACK GLACENSIS	170
2.3. NÁVRH PROPAGAČNÍ KAMPANĚ SINGLETRACK GLACENSIS	171
3. Modelový projekt řízení silniční dopravy pro klíčové úseky dálkové cyklistické trasy jako projekt předinvestičních (přípravných) činností	174
3.1. Právní podstata	174
3.2. Rozsah a předmět zpracování	174
3.3. Projekt plánované	174
3.4. Samosprávné celky, kterými prochází trasa	175
3.5. Vzorce pro značení cyklistické trasy	176
3.6. Spojení s Greenways	176
4. Modelová Konceptce rozvoje okresního cyklistického systému (SRPSR) – v okrese Żąbkowice – jako model implementace Konceptce na místní úrovni	177
4.1. Úvod	177
4.2. Charakteristika oblasti dotčené realizací modelového opatření	177
4.3. Posouzení stavu cyklistické vybavenosti Żąbkowického okresu	178
4.4. Strategická část	179
4.5. Směry rozvoje systému cyklistické dopravy (cyklistická infrastruktura)	181
4.6. Pokyny k propagačním a vzdělávacím aktivitám	183
4.7. Správa okresního cyklistického systému a monitoring realizací	184
4.8. Plán aktivit – tabulka cyklistických záměrů	184

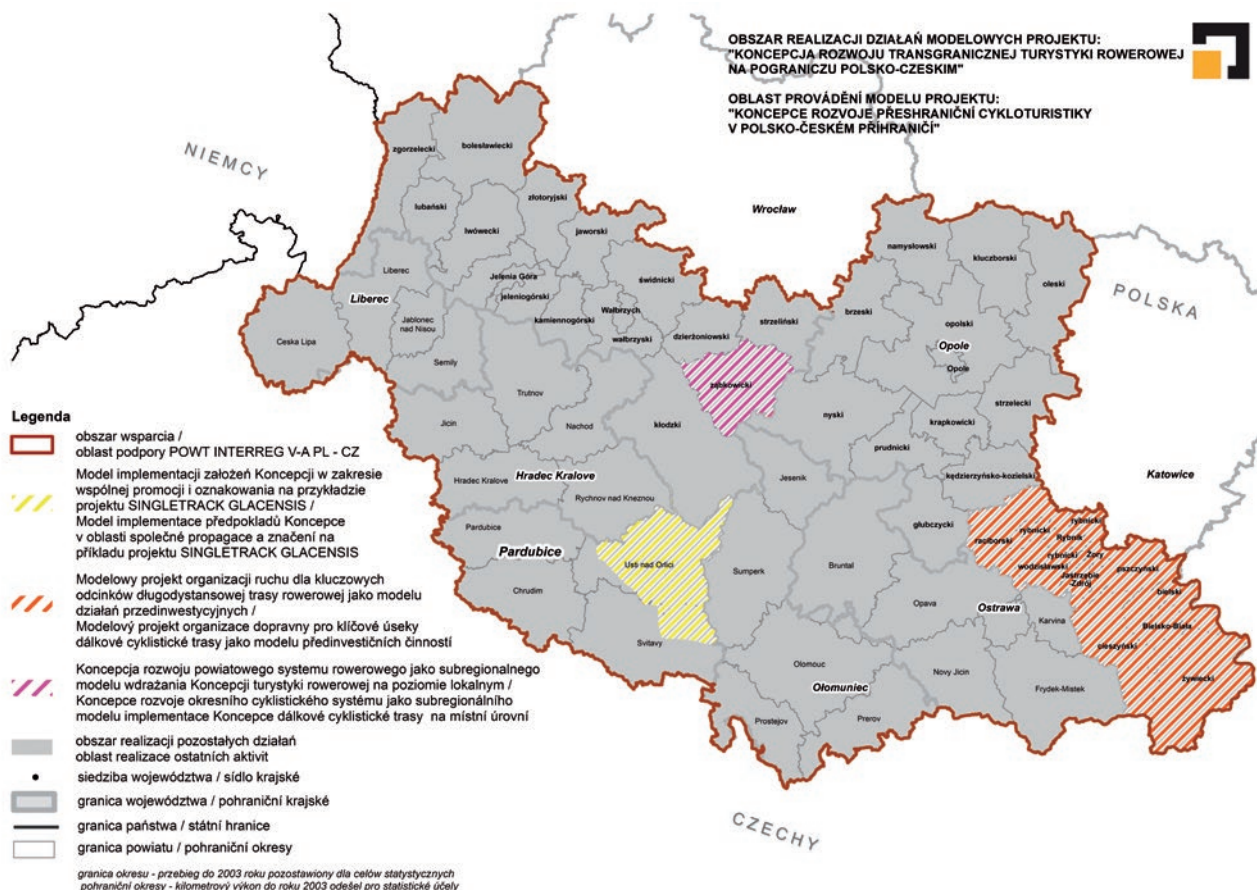
VII. ČÁST VI – Provádění Konceptí při modelových akcích



1. Úvod

Modelové činnosti realizované prostřednictvím jednotlivých partnerů projektu mají za úkol vytvořit modelové příklady implementace zjištění projektu na místní úrovni. Díky jejich realizaci ostatní subjekty z oblasti podpory programu budou se moci opřít o vzor, který po zohlednění místních podmínek můžou využít ve své oblasti (např. okrese). Modelové činnosti zahrnují následující úkoly:

- „Modelová Konceptce rozvoje okresního cyklistického systému v okrese Ząbkowice“ (realizující partner: okres Ząbkowice);
- „Modelový projekt organizace silniční dopravy pro klíčové úseky dálkové cyklistické trasy ve Slezském vojvodství“ (realizující partner: Sdružení pro regionální rozvoj a spolupráci „Olzta“);
- „Model implementace jednotlivých zjištění Konceptce v rozsahu společné propagace a označení na příkladu projektu SINGLETRACK GLACENSIS“ (realizující partner: Region Orlicko-Třebovsko);



2. Model implementace možných předpokladů Koncepce rozvoje přeshraniční cykloturistiky na polsko-českém pohraničí v rozsahu společné propagace a značení na příkladu projektu SINGLETRACK GLACENSIS

2.1. ÚVOD

Cílem tohoto modelového projektu je vytvořit návody, které budou sloužit investorům a provozovatelům MTB produktů na polsko-českém příhraničí za účelem prezentace pod jednotnou silnou značkou Singletrack Glacensis a propojení jednotlivých areálů.

Pod značkou **Singletrack Glacensis** má zájem o prezentaci více než desítky lokalit nově budovaných singletrailových lokalit a bike parků na území Euroregionu Glacensis. Tato **metodika** říká, **jaké jsou zásady jednotné prezentace**.

Pilotním projektem je podpořený projekt z programu Interreg V-A pod názvem Singletrack Glacensis (reg. číslo projektu CZ.11.2.45/0.0/0.0/16_025/0001217), který bude realizován do října 2020. Zahrnuje výstavbu 4 singletrailových lokalit:

- Peklák Česká Třebová,
- Zdobnice,
- Miedzygorze
- Spalona,

celkem téměř 60 km nových singletracků) a propagační kampaň, včetně vytvoření společných webových stránek.

Předpokládá se, že **jednotlivá zapojená singletrailová lokalita/bike park** bude mít svoji **osobitou prezentaci**: své logo, své značení, své webové stránky atd., ke kterým však bude připojovat jednotné logo **celoplošného produktu Singletrack Glacensis**, bude se prezentovat na společném webu a v kampaních tak, jak je popsáno v této metodice.

2.2. NÁVRH ZNAČENÍ SPOJEK SINGLETRAILOVÝCH LOKALIT PROJEKTU SINGLETRACK GLACENSIS

Metodika značení spojek

Princip

Jednotlivé singletrailové lokality budou propojeny spojkami po stávajících cyklotrasách, které budou vyznačeny logem projektu Singletrack Glacensis. Značky nebudou mít navigační, ale marketingovou funkci. Budou umístěny pouze na významných křižovatkách. Kompletní GPS souřadnice spojek budou uvedeny na webových stránkách.

Technické provedení

Jedná se o doplňkové marketingové značení spojek. V Česku pro tyto účely poslouží značka IS 21a):



IS 21a
Směrová tabulka (přímá)

Na značku bude nalepeno logo Singletrack Glacensis, značka bude umístěna na stávající sloupky cykloturistického značení. Doporučená **frekvence doplňkového marketingového značení** se pohybuje okolo **2 značek na 10 km** a je odvislá od charakteru terénu. **Náklad** na výrobu a instalaci jedné značky na stávající sloupky (materiál, výroba, instalace, vč. cestovního) se pohybuje okolo **33 €/ks**, vč.

2.3. NÁVRH PROPAGAČNÍ KAMPANĚ SINGLETRACK GLACENSIS

2.3.1. Návrh organizace webu

Založení a provoz domény

Polským partnerem jsou registrovány domény: singletrackglacensis.cz, singletrackglacensis.pl, singletrackglacensis.com. Na těchto doménách budou provozovány společné webové stránky projektu.

Společný web Singletrack Glacensis

V rozpočtu projektu Singletrack Glacensis je zahrnuto vytvoření logotypu, grafického manuálu, vč. grafické podoby webu a vytvoření společného webu projektu Singletrack Glacensis.

Cílem společného webu je prezentovat jednotným způsobem všechny areály, které se budou chtít pod touto značkou prezentovat. Úvodem budou prezentovány 4 areály, specifikované v kapitole 1, další se přidají.

Obsah společného webu:

- Společná značka: logo, název, slogan Singletrack Glacensis (slogan bude vytvořen diskusí v komunitě bikerů)



- informace o projektu – nabídka turistického produktu MTB v česko-polském příhraničí
- základní informace o projektu ohledně dotačního programu a povinná publicita
- pořízení a instalace kvalitních image foto z oblasti singletracků (střídající se série profesionálních fotografií)
- přehledná mapa a přehled singletrailových lokalit/bike parků na polské a české straně, které se prezentují pod značkou Singletrack Glacensis
- prolinky na weby jednotlivých singletrailových lokalit/bike parků, které budou mít vlastní webové stránky a vzniknou v režii jednotlivých účastníků projektu; v rámci společného rozpočtu bude nabídnuta jednotná šablona pro dílčí weby pro naplnění informacemi a jejich správu jednotlivými areály (zákres tras, vybavení nástupního místa, poskytované služby)
- adresář MTB akcí v rámci značky Singletrack Glacensis (vyhledávání podle místa a data - registrace pozvánky, následně informace o průběhu a foto, prolink na pořadatele)
- nabídka kurzů a škol jízdy na biku
- diskusní fórum (zkušenosti návštěvníků, dotazy) – spíše bude probíhat na facebooku
- prolinky na tematicky související weby (ČEMBA, POMBA, destinace, služby atd.)
- odkaz na sociální síť.

2.3.2. Návrh členění a obsahu inzerátu

Inzerát je **placená forma reklamy**, kdy je třeba na malém prostoru vystihnout vše. Musí obsahovat:

- logo, slogan projektu Singletrack Glacensis
- logo a případně slogan prezentované singletrailové lokality/bike parku
- velmi stručný text nabídky v holých větách (několik vět)
- odkaz na webové stránky celého projektu
- odkaz na webové stránky konkrétní singletrailové lokality/bike parku
- odkaz na sociální síť
- motivační foto

2.3.3. Návrh reklamního článku

Reklamní článek je nástrojem **PR komunikace**. Musí obsahovat jasnou informaci, příběh a musí zaujmout. Pak má šanci, že jej tištěná a internetová média **bezplatně zveřejní** a využijí rozhlasová a televizní média. Média velmi často nabízejí výhodnou **kombinaci placené inzerce** na malém prostoru a **zveřejnění PR článku** na velkém prostoru.

Ideální rozsah článku je **1 strana A4**. Větší rozsah článku by měl být psaný formou reportáže, určené například jako dvoustrana v tištěných médiích, kdy reportér zjišťuje informace a zážitky. Zajímavý článek má obsahovat **příběh účastníka** nebo účastníků produktu, kteří pro konkrétní cílovou skupinu popíší svoje **zážitky z absolvování produktu** a doplní je **fotografiemi**. Článek má mít velmi **autentický charakter** vlastní zkušenosti. Ideální jsou i **praktické informace**, jako je popis příjezdu, zkušenosti se službami ubytování, stravování a servisu, po popis absolvování vlastního MTB produktu. Vhodná je například zkušenost aktivního zkušeného bika s jeho postřehy a využití jízdy po trasách, zábavných překážkách, se **zdůrazněním výjimečnosti, odlišnosti** nebo i nedostatků v porovnání s jinými singletrailovými lokalitami/bike parky. Specifický článek může napsat matka s dětmi, kteří mohou doprovázet svého velkého bika a sama absolvuje pro ně určené trasy odpovídající obtížnosti. Specifický článek se může týkat popisu **společné bikerské vyjížd'ky**, ze **společného tréninku** nebo z **bikerských závodů**.

Důležitá je vhodná **distribuce článku**. Ideální forma je hromadným emailem se skrytím adresátů, s kvalitním, stručným a poutavým uvedením obsahu sdělení. **Kvalita doprovodného sdělení v e-mailu** často rozhoduje o tom, zda adresát e-mail otevře. Článek lze nabídnout:

- regionálním obecním listům, zpravodajům a newsletterům
- tiskovým mluvčím místní a regionální samosprávy
- místním a regionálním destinačním společnostem
- regionálním deníkům
- celostátním deníkům
- tematicky zaměřeným médiím (cyklo, sport, zdravý životní styl, dovolená)
- rozhlasům a rádiu všeho druhu
- lokálním televizím
- internetovým médiím (celoplošným i tematickým).

I velmi známá média hledají zajímavý obsah a kvalitně napsaný článek je pro ně často zajímavým materiálem pro zveřejnění.

2.3.4. Návrh tiskové zprávy

Tisková zpráva je vydávána **při příležitosti nějaké události**, například při příležitosti otevření nové singletrailové lokality. Tisková zpráva nemá být delší než 1 strana A4 textu. Tisková zpráva obsahuje:

- poutavý, stručný a výstižný název tiskové zprávy
- perex, který v několika bodech atraktivně sděluje obsah tiskové zprávy a hlavní události
- předmět sdělení ve formě popisu autora tiskové zprávy
- ověřené citace významných aktérů
- odkaz na webové stránky aj, zdroje pro nalezení podrobnějších informací
- kontakty na osoby, které poskytnou podrobnější informace
- fotografie (případně s odkazem na stažení v kvalitním tiskovém rozlišení).

Co se týká **distribuce tiskové zprávy**, platí výše uvedená ustanovení jako u distribuce článku.

2.3.5. Návrh organizace společné bikerské vyjížd'ky

Společná bikerská vyjížd'ka je dle zkušeností velmi **oblíbeným nástrojem**, jak **představit nové bikové areály** veřejnosti. Organizace společné bikerské vyjížd'ky na uvedení produktu Singlterack Glacensis zahrne tyto kroky:

- **Propagace před konáním vyjížd'ky – pozvánka široké veřejnosti a médiím:**

Distribuce:

- cílená pozvánka partnerům projektu

- cílená pozvánka bikovým osobnostem
- výlep plakátu,
- distribuce tiskové zprávy (ad výše),
- direct mailing a facebook s využitím kontaktů a možností lídrů bikerské komunity
- zveřejnění na novém webu produktu

Pozvánka musí obsahovat:

- přesné místo a termín konání (nástupní místo Peklák Česká Třebová, červen 2020 – po vybudování singletracků, předpoklad příznivého počasí)
- program,
- popis nově představovaného produktu (trasy a souhrny délek nových tras)
- kontakt na organizátora (web, jméno, telefon, e-mail).

- **Program a organizace bikerské vyjížďky**

Jedná se o celodenní akci, zahájení v 11 hodin, v sobotu. Bikerskou vyjížďku řídí moderátor akce.

Program:

- shromáždění účastníků v nástupním místě na singletracky (akční reprodukováná hudba a neformální atmosféra, reklamní panel, místo s bezplatnou distribucí celoplošných propagačních předmětů: mapa celého projektu SG, mapky jednotlivých areálů, trhací bloček a propiska, puzzle)
- slavnostní otevření celého nového produktu SG (představení programu dne, představení celého česko-polského produktu, webu, produktu karty bikerů, slavnostní přestřižení pásky, křest; prostor pro partnery, politiky, bikové osobnosti, prostor pro média – rozhovory)
- představení technik jízdy na biku zábavnou formou a představení zásad chování na singlteracích – ohleduplnost k ostatním účastníkům a přírodě (instruktoři)
- rozdělení zájemců o vyjížďku do 4 skupin, vedených 4 instruktory (zábavná zkouška dovedností na místě: od skupiny zkušených bikerů po skupinu malých dětí a zcela začínajících bikerů)
- pilotní jízda na singletracích ve 4 skupinách
- slavnostní udělení razítek do prvních karet bikerů a distribuce propagačních předmětů řízené distribuce jako odměna za absolvování pilotní jízdy (trika, šátky, přilby, cyklolekárničky, ...), pozvánka na školu jízdy bikerů, tréninky, závody (instruktoři)
- ukončení oficiální části akce
- volná zábava: produkce bikových filmů, volná diskuse, tanec a zábava

- **Potřebné zázemí a zajištění akce**

- stan pro případ nepřízně počasí
- reklamní panel
- propagační předměty produktu k volné distribuci: mapa produktu SG, mapky jednotlivých areálů, trhací bločky, propisky, puzzle, karta bikerů
- propagační předměty pro cílenou řízenou distribuci (politici, partneři, absolventi bikerské vyjížďky, média): trika, cyklolekárničky, cyklopřilby, cyklolahve, sportovní šátky, flash disky
- mikrofon a reproduktory pro moderátora akce, politiky a instruktory
- vnitřní prostory a zajištění projekce bikerských filmů
- bezplatný pitný režim (dle počasí voda/čaj) a drobnost k zakousnutí
- možnost placeného občerstvení a nápojů (gril, párky, pivo, limonáda apod.)
- možnost placeného ubytování v dosahu
- reprodukováná hudba
- moderátor akce

- 4 instruktoři
 - osoba pro produkci bikerských filmů
 - fotograf a kameraman
 - tlumočnick (čeština, polština)
 - případně ohniště a prostor pro tancování
- **Propagace po akci**
 - tisková zpráva a její distribuce
 - zveřejnění informací, fotografií a filmů z akce na webu produktu

Náklady na organizaci této příkladné **promo akce** je zahrnuta do rozpočtu projektu Singletrack Glacensis a může být vzorem pro uvedení do provozu dalších singletrailových lokalit.

3. Modelový projekt řízení silniční dopravy pro klíčové úseky dálkové cyklistické trasy jako projekt předinvestičních (přípravných) činností

3.1. Právní podstata

- Zákon o silničním provozu – Zákon ze dne 20. června 1997 ve znění pozdějších změn (souhrnný text) Sbírka zákonů 2012 bod 1137 ve znění pozdějších změn)
- Nařízení ministra dopravy a ministra vnitra ze dne 31. července 2002 (Sbírka zákonů č. 170 bod 1393 ze dne 12. října 2002 ve znění pozdějších změn)
- Nařízení ministra dopravy ze dne 3. července 2003 ve věci podrobných technických podmínek pro silniční dopravní značení a ostatních bezpečnostních zařízení spojených se silničním provozem a kritérii pro jejich rozmístění na silničních komunikacích (Sbírka zákonů č. 220 bod 2181 ve znění pozdějších změn).
- Nařízení ministra dopravy ze dne 23. září 2003 ve věci podrobných podmínek pro řízení a dohlížení nad silničním provozem (Sbírka zákonů 2003 č. 177 bod 1729).
- Technické parametry svislého dopravního značení a nosných konstrukcí - verze červenec 2011 – zdroj Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach (Krajské ředitelství silnic a dálnic Katowice)
- Nařízení ministra dopravy, stavebnictví a námorního průmyslu ze dne 19. července 2013 nahrazující dosavadní nařízení ve věci podrobných technických podmínek pro silniční dopravní značení a ostatních bezpečnostních zařízení spojených se silničním provozem a kritérii pro jejich rozmístění na silničních komunikacích
- Sbírka zákonů ze dne 6. srpna 2013, bod 891.

3.2. Rozsah a předmět zpracování

Předmětem zpracování je shrnutí „Modelového projektu řízení silničního provozu pro klíčové úseky dálkové cyklistické trasy ve Slezském vojvodství“.

Začátek úseku je Most Przyjaźni v Cieszynie (43-400 Cieszyn, ul. Zamkowa) a konec úseku je umístěn 43-246 Zabłocie, Bielska 54.

Célková délka projektu řízení silničního provozu činí **61,36 Km**.

3.3. Projekt plánované

ZAČÁTEK TRASY: Most Przyjaźni (Most přátelství) v Cieszynie (43-400 Cieszyn, ul. Zamkowa)

Směřujte alejí Jana Jana Łyska na jih (1,43 km) následně odbočte vlevo na Dębowa (1,48 km)

pokračujte podél ulice Jastrzębia (1,09 km) dále směřujte na Generała Józefa Hallera na jihovýchod (0,68km) pokračujte podél Wielodrogra (0,85 km) následně po Wielodroga pokračujte na jih směřem na Stroma (1,01) ostře vlevo na Stroma (0,47 km) Stroma se stáčí mírně vpravo a dále pokračuje po Kulisza (1,17 km) následně odpočte vpravo Lipowa (0,64 km) odpočte vlevo na Zamkowa (0,52 km) a dále pokračujte Zamkowa na jih směřem na Graniczna

(0,70 km) odbočte vpravo a zůstaňte na Zamkowa (0,07 km) poté odbočte vlevo na Goleszowska (1,60 km) pokračujte dál po Grabowa na severovýchod směrem na Różana (0,50 km) poté odbočte mírně vlevo na Robotnicza (370 m) následně odbočte vlevo na Krátka (96 m) odbočte vpravo na Zakładowa (61 m) poté odbočte vlevo na Cieszyńska (97 m) odbočte vpravo na 1 Maja (301) odbočte vlevo směrem na Wolności (560 m) následně odbočte mírně vpravo na Radoniowa

(130 m) odbočte na Piekarnicza (1,11 km) pokračujte podél Cinciały (259 m) odbočte vlevo na Główna (471 m) následně odbočte mírně vpravo a zůstaňte na Główna (464 m) odbočte mírně vlevo na Słoneczna (1,38 km) odbočte vpravo na Nierodzimska (1,19 km) pokračujte dál na východ směrem na Trzy Dęby (1,05 km) odbočte vlevo (244 m) mírně odbočte vpravo na Jana Chmiela (379 m) pokračujte dál po Beskidzka.

(685 m) odbočte vpravo a zůstaňte na Beskidzka (184 m) odbočte vlevo a zůstaňte na Beskidzka (759 m) pokračujte podél Górny Bór (622 m) poté odbočte vlevo na Gołęszyców

(247 m) odbočte vpravo (398 m) odbočte vlevo směrem: Gustawa Morcinka (223m) odbočte vlevo na Gustawa Morcinka, Váš cíl bude vpravo (522 m) dále pokračujte po Gustawa Morcinka směrem na východ Górny Bór (18 m) odbočte vlevo na Górny Bór

(39 m) z kruhovéhoobjezdu sjeďte třetím výjezdem na Adama Mickiewicza (495 m) odbočte vpravo na Szkolna

(202 m) odbočte vlevo Ustrońska (26 m) odbočte vpravo na Garbarska (170 m) odbočte vpravo na Fabryczna (100m) odbočte vpravo na Wiślańska (548 m) poté odbočte vlevo (56 m)

odbočte vpravo (922 m) směřujte na jihovýchod (1,56 km) odbočte vlevo na

Piaskowa (24 m) odbočte vpravo (1,20 km) odbočte vlevo (79 m) směřujte na východ směrem na Czarny Las (261 m) pokračujte podél Czarny Las (418 m) odbočte vlevo na Krzywaniac (414 m) pokračujte podél Nowy Świat (860 m) odbočte vpravo na Zalesie (2,02 km) z kruhového objezdu sjeďte druhým výjezdem na Bielska (731 m) odbočte vpravo na Szpotawicka (2,32 km) pokračujte dál po Szpotawicka směrem na východ na Cisowa (1,85 km) odbočte vlevo na Cisowa (111 m) pokračujte po Cisowa na sever směrem na Myśliwska (3,94 km) pokračujte podél Strumieńska (648 m) odbočte vpravo na Akacyjowa (365 m) odbočte vlevo na Międzyrzecka (72 m) pokračujte po Międzyrzecka na západ směrem na Strumieńska (47m) odbočte vpravo na Strumieńska (4,06 km) odbočte vlevo na Szkolna (720 m) pokračujte po Szkolna severovýchodně směrem na Rzemieślników (791 m) pokračujte podél Roztropicka (613 m) pokračujte podél Szkolna (942 m) odbočte mírně vpravo na Sadzonka (1,92 km) odbočte vpravo na Leśna (1,60 km) Leśna stáčí mírně vpravo a dál pokračuje po Czereśniowa (1,19 km) pokračujte po Czereśniowa na západ směrem na Miarki (222 m) odpočte vpravo na Miarki (615 m) odpočte vlevo na Darwina (208 m) odpočte vpravo na Cieszyńska (328 m) poté mírně odbočte vpravo zůstaňte na Cieszyńska (848 m) pokračujte podél Kopernika (386 m) odbočte vlevo na Wojska Polskiego (447 m) odbočte vpravo na Pod Dudnią (272 m) odbočte vlevo na Reja (817 m) odbočte vpravo na Jałowcowa (716 m) odbočte vpravo zůstaňte na Jałowcowa (322 m) mírně odbočte vpravo na Długa (677 m) poté pokračujte přímo na Bielska.

KONEC TRASY: 43-246 Zabłocie, ul. Bielska 54

3.4. Samosprávní celky, kterými prochází trasa

městský úřad Cieszyn
obecní úřad Goleiszów
městský úřad Skoczów
obecní úřad Brenna
obecní úřad Jaworze
obecní úřad Jasienica
obecní úřad Chybie
městský úřad Strumień

3.5. Vzorce pro značení cyklistické trasy



R-1



R-1a



R-1b



R-3



R-4
nerovnosti



R-4
klesání



R-4
stoupaní



R-4
zúžení



R-4



R-4



R-4



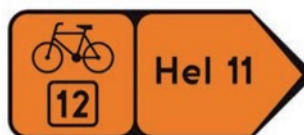
R-4a



R-4b



R-4c



R-4d



R-4e

3.6. Spojení s Greenways

Trasa na úseku mezi Skoczowem a Brennou se propojuje se stezkou Greenways Kraków-Morava-Vídeň (KMW GW). Z toho hlediska by mělo značení trasy zohledňovat také standardy pro značení stezek Greenways: na společném úseku by mělo být umístěno logo stezky KMW GW.



Greenway Krakov-Morava-Vídeň je stezka kulturního a přírodního dědictví, kterou tvoří jednotlivé sítě cyklistických, pěších, vodních, koňských a vzdělávacích tematických stezek. Hlavní uzel této stezky tvoří dlouhá 780 km cyklistická trasa, která mezi sebou spojuje historická města a městečka a také chráněné přírodní, krajinné a kulturní oblasti v samotném srdci střední Evropy.

Zároveň se doporučuje, aby celá dálková cyklistická trasa v polsko-českém pohraničí byla navržena a označena dle kritérií a metodiky Greenways a zvláště pak, aby zohledňovala standardy označení tras Greenways jakými jsou:

- označení dojezdu do nejdůležitějších atrakcí kulturního a přírodního dědictví, v tom místních ekoturistických destinací např. řemeslnické spolky, eko muzea, vzdělávací farmy, obchody s místními výrobky, galérie, degustační místa a ostatní atrakce důležité z hlediska propagace turistické a krajinné atraktivity trasy a také z hlediska vzdělávacího aspektu projektu.
- označení dojezdů do rekreačních lokalit, cykloservisů, míst vhodných zejména pro cyklisty, informačních turistických center, zastávek veřejné hromadné dopravy a do ostatních stezek- uzlů, spojek (cyklistických, v tom MTB, pěších, in-line, vodních atp.).
- informační tabule s plánem stezky (min. Jedná v každé obci) pokud je to možné, didaktické tabule (krajinné) na nejdůležitějších památkových objektech.

Kritéria stezek Greenways jsou uvedené v Deklaraci Greenways Evropského sdružení Greenways EGWA/European Greenways Association přijaté v roce 200 ve francouzském Lille (a také v novelizované Deklaraci přijaté v Madridu v roce 2010) jak i rovněž v Deklaraci Greenways středně-východní Evropy přijaté ve Vídni v roce 2016 a podepsané přes Sdružení regionálního rozvoje a spolupráce „OLZA“ v Cieszynie (<https://www.greenways.org.pl/2016/12/08/deklaracja-greenways-wiednia/>).

4. Modelová Koncepce rozvoje okresního cyklistického systému (SRPSR) – v okrese Ząbkowice – jako model implementace Koncepce na místní úrovni

4.1. Úvod

Koncepce rozvoje cyklistiky Ząbkowického okresu se dle záměru *Dolnoslezské strategie rozvoje cyklistiky* (DPR) má stát nástrojem pro stimulaci rozvoje cyklistiky v rámci okresu, má ukazovat opatření, která je nutno v této oblasti podniknout ze strany okresních a obecních samospráv.

Východiska této studie byla převzata z realizačních směrnic uvedených v implementačních dokumentech *Dolnoslezské strategie rozvoje cyklistiky* (DPR).

Jsou to zejména:

- *Projektové a prováděcí standardy cyklistické infrastruktury Dolnoslezského vojvodství,*
- *Koncepce hlavních cyklistických sítí Dolnoslezského vojvodství.*

Před zahájením prací souvisejících se zpracováním studie bylo zadáno zpracování přesné *Inventarizace cyklistické infrastruktury a ostatních objektů a oblastí významných pro rozvoj cykloturistiky*, která navazuje na dřívější inventarizaci realizovanou IRT pro celou oblast dotčenou v rámci tohoto projektu.

4.2. Charakteristika oblasti dotčené realizací modelového opatření

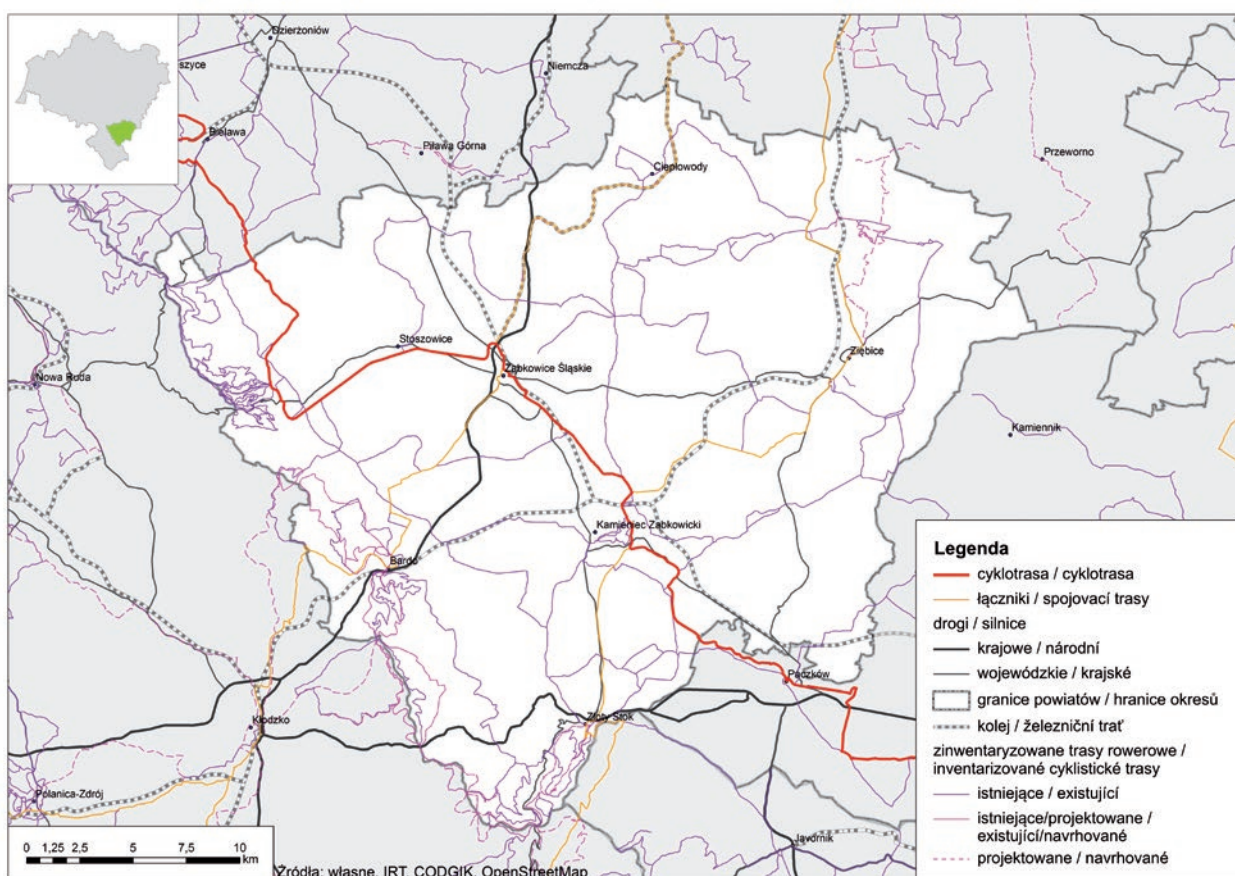
Dnešní Ząbkowický okres je oblastí, přes kterou po celá staletí probíhá důležitá dopravní tepna ze severu Evropy na jih. Dříve tímto územím vedla hlavní trasa Jantarové stezky. Jejím soudobým pokračováním na území okresu jsou státní silnice č. 8 (Vratislav–Kladsko), železniční trať č. 276 (Vratislav–Mezilesí) a evropská cyklostezka *Eurovelo 9*, která vede z Gdaňsku do Puly v Chorvatsku. Vzdálenosti do hlavních měst střední Evropy: Berlína, Prahy, Vídně a Varšavy (tj. od 200 do 350 km) a výhodná poloha na průsečíku důležitých dopravních koridorů zajišťuje, že Ząbkowický okres je i díky Vratislavi, nejdůležitějšímu sídlu v regionu, poměrně dobře komunikačně napojen na další významná polská a evropská centra.

Výhodná poloha v sousedství Kladského výběžku (jedné z nejdůležitějších turistických destinací Dolního Slezska), krajinný ráz (členitý reliéf), přírodní a kulturní zajímavosti a hodnoty vytvářejí dobré podmínky pro rozvoj turistiky na území Ząbkowického okresu, a to včetně rozvoje cykloturistiky.

Ząbkowický okres má hustou síť vnitřních a vnějších dopravních spojení, tvořených státními silnicemi (silnice č. 8 a č. 46 v celkové délce 40,1 km), vojvodskými silnicemi č. 382, 385, 390 a 395 (celková délka 118,3 km), okresními silnicemi (388,0 km) a obecními komunikacemi. Důležitým prvkem dopravního systému v rámci okresu jsou železniční tratě (trať č. 276 Vratislav–Mezilesí/Lichkov a č. 137 Katowice–Lehnice). Součástí dopravního systému je hustá síť cyklotras různých kategorií.

4.3. Posouzení stavu cyklistické vybavenosti Ząbkowického okresu

Ząbkowický okres disponuje poměrně hustou sítí cyklotras (v délce asi 450 km) vedených jak v horských oblastech (po lesních cestách), tak v podhůří (po polních cestách a veřejných komunikacích s nízkou intenzitou dopravy, a ve velmi omezeném rozsahu také po vyhrazených cyklostezkách). Cyklotrasy mají různý charakter (význam, funkce, standard) i odlišné uživatele dle preferovaných forem cyklistických aktivit.



Obr. č. 1. Stávající a plánované cyklistické trasy v rámci Ząbkowického okresu

Ačkoli je stávající síť cyklotras Ząbkowického okresu naplánovaná tak, aby umožňovala dopravu k nejdůležitějším generátorům provozu, její kvalita nespĺňuje potřebné standardy ani očekávání cyklistů.

Převážnou většinu cyklotras Ząbkowického okresu tvoří značené (dle Instrukce pro značení cyklotras Polské turistické organizace) cyklotrasy využívající stromy, sloupy a ostatní objekty nacházející se podél trasy, použité jako nosiče informací o trase; pouze v omezené míře jsou doplněné doplňkovými, trvanlivými značkami upevňovanými na sloupcích nebo sloupech dopravních značek. Pozitivním příkladem je zde cyklostezka EuroVelo 9, jejíž značení bylo na celém území okresu obnoveno dle platného standardu.

Doplňkovými prvky takto vytýčených cyklotras jsou turistické přístřešky, budované zejména v lesích, určené pěším turistům a cyklistům, a informační tabule s vyznačením průběhu těchto tras. Jak počet přístřešků, tak tabulí je naprosto nedostatečný. Častým jevem je také nenavazující značení cyklotras z důvodu nepravidelného provádění obnovy značení a odstraňování nosičů značení (kácení stromů, výměna sloupů, nový nátěry stavebních objektů a podobně).

Charakter současného cyklistického systému Ząbkowického okresu, a zejména minimální počet stezek pro cyklisty a kombinovaných pěších a cyklo stezek, vyčleněných z běžné automobilové dopravy, včetně ostatních infrastrukturálních řešení v rámci dopravního pásu jako jsou pruhy pro cyklisty a *kontrapasy* (protisměrné jízdní pruhy), zóny pro cyklisty odbočující vlevo nebo odpovídající úprava zón zklidněné dopravy je příčinou existence řady pro cyklisty nebezpečných, dopravních míst.

Poměrně dobré dopravní návaznosti (jak vnitřní, tak vnější) umožňují v rámci Ząbkowického okresu připravit možnosti pro využití hromadné dopravy (vlaková nebo autobusová doprava), i individuální. K tomu je však nutno připravit přestupní, dopravní uzly pro ty, kteří se na jízdních kolech dopravují do míst, kde přestupují na jiný dopravní prostředek (příjezd po bezpečné trase do přestupního místa a infrastruktura umožňující bezpečné ponechání jízdního kola, tj. cykloparkoviště se stojany pro odstavení kol) a pro ty, kteří na kole dojíždějí do Ząbkowického okresu (informace o průběhu cyklotras v rámci okresu – informační tabule, označení trasy z přestupního místa do významných generátorů cykloprovozu – hlavní cyklotrasy, přírodní zajímavosti a památky, místa se službami pro cyklisty).

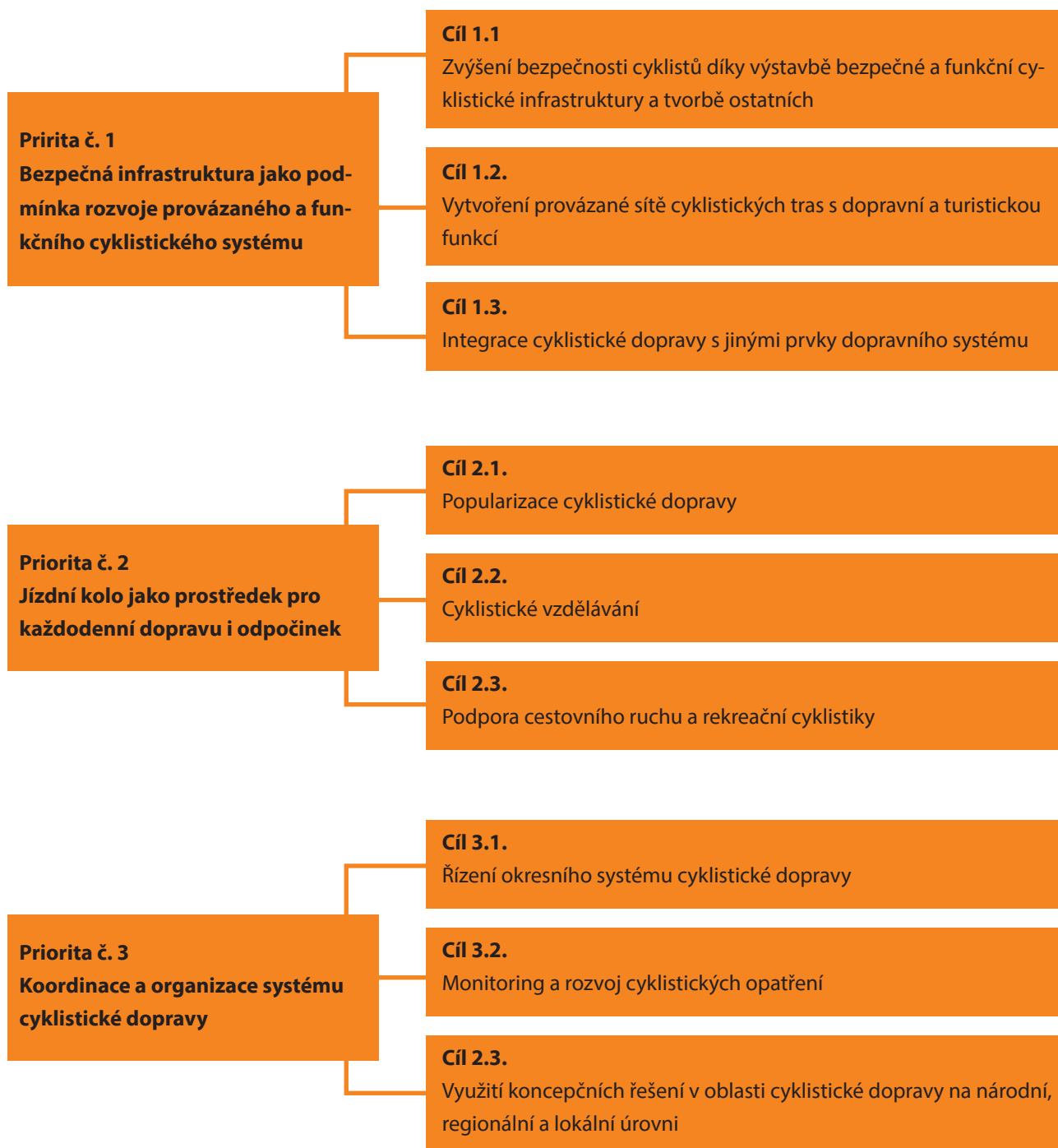
4.4. Strategická část

Na základě uskutečněných veřejných projednání a připravené SWOT analýzy systému cyklistické dopravy Ząbkowického okresu byly stanoveny vize, priority, cíle a opatření pro rozvoj cyklistické dopravy.

Vize

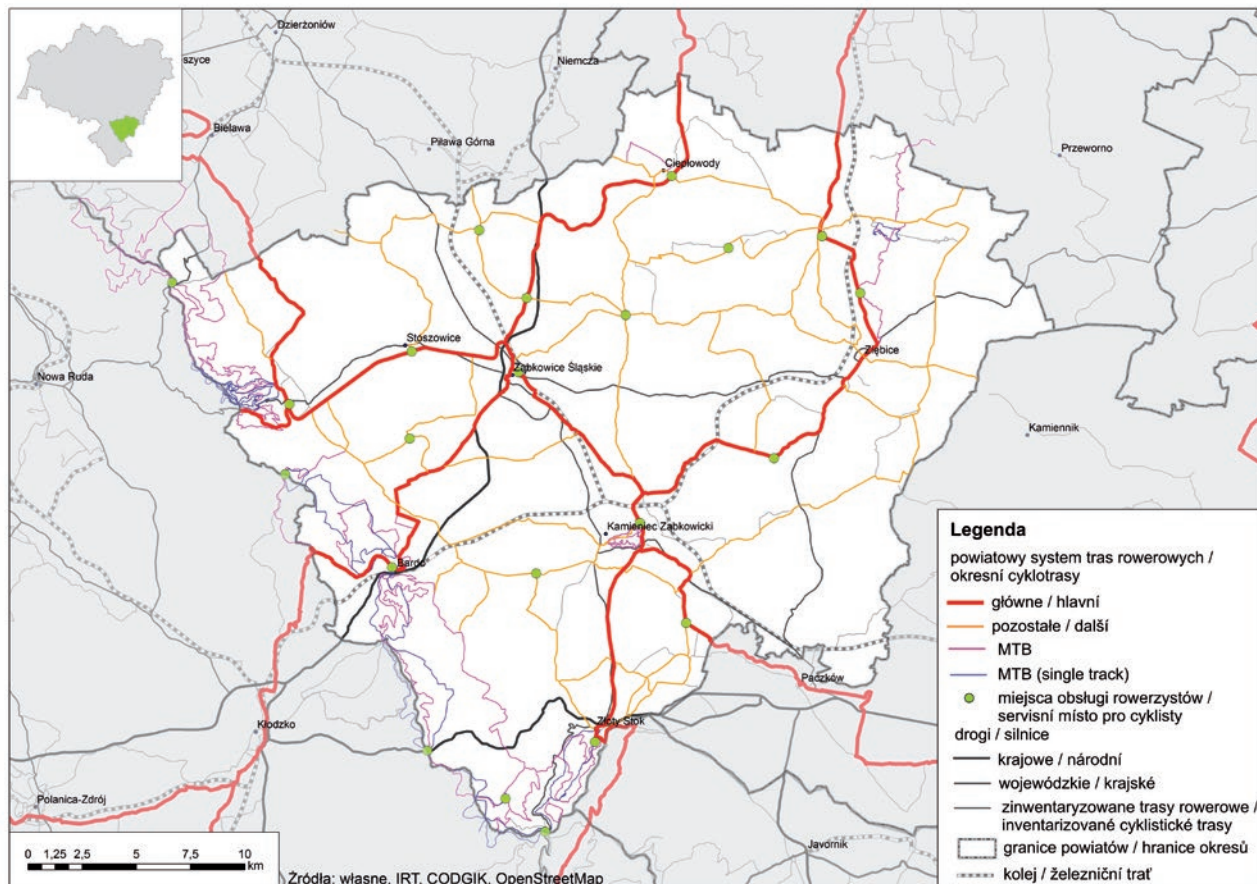
Bezpečná, provázaná a funkční síť cyklotras zajišťující dostupnost všech důležitých cílů cyklistické dopravy a cyklistická doprava jako významný a společensky akceptovatelný prvek integrovaného dopravního systému Ząbkowického okresu.

Struktura cílů



4.5. Směry rozvoje systému cyklistické dopravy (cyklistická infrastruktura)

System cyklotras s dopravními a turistickými funkcemi, kategorizací a doprovodnou vybaveností



Obr. č. 2. System cyklotras Żabkowického okresu

Hlavní cyklistické trasy

Umožňují cyklistickou dopravu mezi hlavními sídly okresu, důležitými generátory cyklistické dopravy (turistickými zajímavostmi), jsou součástí dálkových cyklistických tras vedených územím Żabkowického okresu, tvoří nejdůležitější vnější (regionální) propojení.

- **Trasa EuroVelo 9** (Mezinárodní dálková cyklostezka/Cyklotrasa česko-polského příhraničí);
- **Trasa ZŁOTA** (Kladský okres – Bardo – Żabkowice Śląskie, a dále 2 varianty: po trase bývalé železnice o Strzelinského okresu nebo přes Kamieniec Żabkowicki – Żiębice – Henryków – do Strzelinského okresu);
- **Cisterciácká a sakrální trasa CYSTERSKA/SAKRALNA ER-8** (Henryków – Żiębice – Kamieniec Żabkowicki – Bardo – Wambierzyce/Kladský okres);
- **Trasa Mariany Oranžské** (Kamieniec Żabkowicki – Żłoty Stok – mimo území Żabkowického okresu: Bílá Voda – Orłowiec – Łądek Zdrój – Stronie Śląskie)

Ostatní cyklistické trasy

Člení se do několika kategorií:

- Spojovací úseky hlavních tras s místními atrakcemi a cíli cyklistických vyjížděk mimo hlavní cyklotrasy, zvyšující dosah vlivu celé cyklosítě;
- Místní turistické trasy;
- Sportovní trasy: MTB, trasy Enduro Strebrna Góra a trasy Singletrack Glacensis.

Napojení na okolní cyklistické trasy

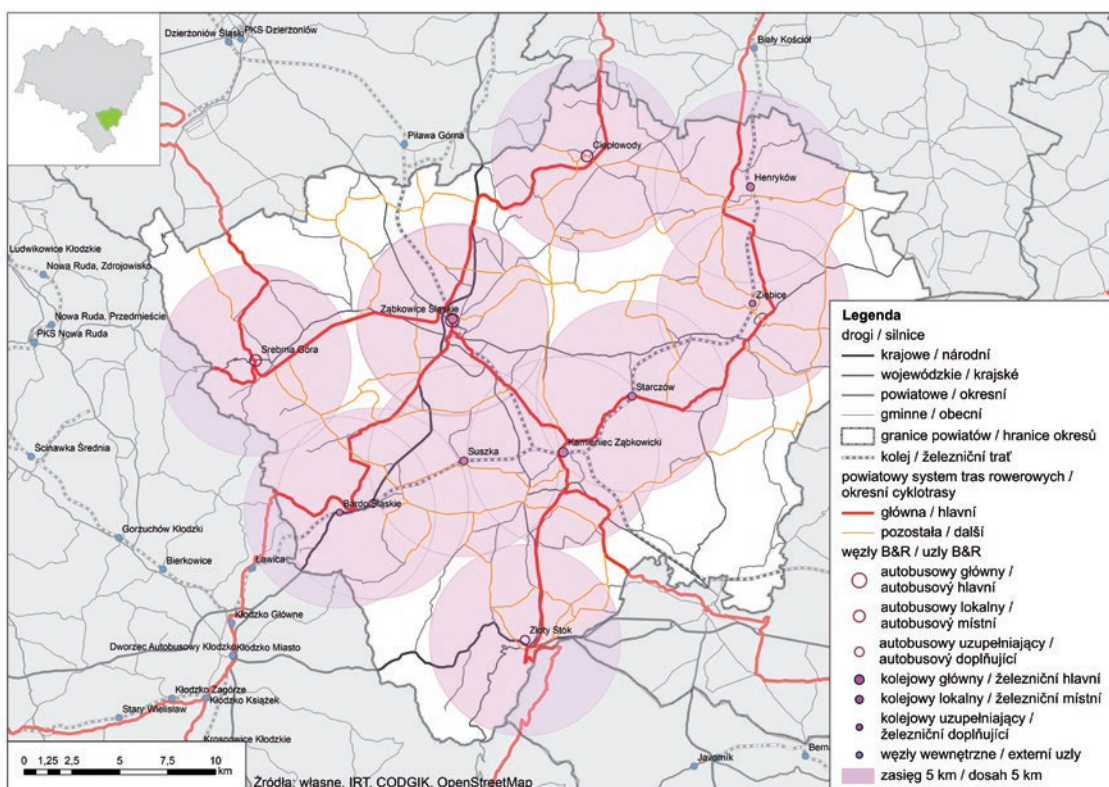
Implementace průběhu hlavních cyklistických koridorů v rámci okresu umožňuje výhodným způsobem integrovat systém cyklistické dopravy Ząbkowického okresu s vnějším systémem cyklistických tras.

Dálková trasa EuroVelo 9 určuje napojení v ose východ–západ (s Niským okresem na východě a Dzierżoniowským okresem na západě) a trasa ZŁOTA nabízí propojení v ose sever–jih (se Strzeleńským okresem na severu a Kladským na jihu).

Doplněním propojení vyplývajících z implementace koridorů hlavních tras jsou pro Ząbkowický okres důležité průběhy regionálních tras kulturního významu, tj. cisterciácké a sakrální trasy CYSTERSKA/SAKRALNA ER 8, představující propojení cyklistického systému Ząbkowického okresu s Niským okresem severovýchodním směrem a trasa MARIANY ORANŹSKÉ (navazující na průběh Přeshraničního naučné stezky Mariany Oranžské – propojení cyklistického systému Ząbkowického okresu s Mikroregionem Javornicko jihovýchodním směrem).

Systém Bike&Ride (B&R)

V plánu je realizace hierarchizované sítě cyklistických přestupních uzlů v rámci systému B&R tvořeného hlavními B&R uzly (národní dopad), doplňujícími B&R uzly (regionální dopad) a lokálními B&R uzly.



Obr. č. 3. Uzly B&R

Technická standardizace prvků systému

Realizace prvků bude probíhat podle *Projektových a prováděcích standardů cyklistické infrastruktury Dolnoslezského vojvodství*.

Standardizace cyklistických tras

Tři ZÁKLADNÍ ZPŮSOBY vedení cyklistické dopravy		
Cyklistická doprava v jízdním pásu dle obecných pravidel	Cyklistická doprava v jízdním pásu v jízdních pružích určených pro cyklisty	Cyklistická doprava mimo jízdní pás na silnicích pro cyklisty
<ul style="list-style-type: none">uklidnění dopravy,cyklistická doprava v obou směrech na jednosměrných ulicích,obslužné (servisní) silnice,cesty pro zemědělskou dopravu,lesní cesty pro lesní hospodářství,v městských úsecích také úseky tras označené značkou P-27.	<ul style="list-style-type: none">jízdní pruhy pro cyklisty,protisměrné jízdní pruhy (kontrapasy) v jednosměrných ulicích,autobusové a cyklistické jízdní pruhy a drážní tělesa s cyklistickou dopravou	<ul style="list-style-type: none">obousměrné silnice pro cyklisty,jednosměrné silnice pro cyklisty,kombinované pěší a cyklistické tahy

Hlavní trasy

Hlavní trasy se shodují s tahy mezinárodních, národních a regionálních cyklistických stezek vedoucích k nejdůležitějším turistickým zajímavostem regionu.

Hlavní cyklistické, turistické trasy musí být napojeny na síť ostatních turistických, cyklistických tras, zpřístupňujících ostatní turistické zajímavosti v jejich okolí. Systém hlavních tras musí být budován a postupně rozšiřován dle intenzity cyklistického, turistického provozu tak, aby výhledově bylo umožněno úplné zapojení všech významných generátorů dopravy. Hlavní cyklistické, turistické trasy vedené ve městech musí zpřístupňovat centra a jejich nejdůležitější turistické zajímavosti a musí vést k železničním a autobusovým nádražím.

Ostatní trasy

Síť ostatních cyklistických tras spolu se skeletem hlavních tras musí být propojena prostorově a zpřístupňovat celou oblast okresu.

Ostatní komunikační trasy musí umožňovat cyklistickou dopravu k hlavním generátorům provozu a přestupním uzlům hromadné dopravy ze vzdálenosti nepřekračující 5 km a to jak v katastru měst, tak mimo hranice města.

Ostatní turistické a rekreační trasy spojují hlavní trasy s turistickými zajímavostmi nacházejícími se mimo dosah hlavních tras. Musí tvořit provázanou síť s jedinou výjimkou, kterou jsou specializované trasy pro sjezdovou cyklistiku typu enduro a singtracky budované v obtížně dostupných terénních podmínkách.

Služby pro cyklisty

Služby nabízené cyklistům představují doplňkovou nabídku cyklistických, turistických tras. Jejich základním úkolem je zajistit přístřeší před deštěm nebo sluncem, místo pro odpočinek a občerstvení (svačina), informace o oblasti (turistické zajímavosti) a znázornění průběhu trasy.

Jejich umístění je navrhováno tak, aby na dané trase bylo možné si odpočinout – alespoň každých 10 km. Místa s cyklistickými službami musí být navrhována v souladu s architektonickým stylem dané oblasti.

4.6. Pokyny k propagačním a vzdělávacím aktivitám

- Propagačně-vzdělávací kampaň propagující individuální a skupinové přínosy jízdy na jízdních kolech, zejména z hlediska komunikačního a trvale udržitelné dopravy v měřítku zajišťujícím reálný vliv na povědomí společnosti.
- Program zajišťující transfer znalostí, schopností a příkladů dobré praxe týkajících se cyklistické dopravy směrem k obcím Ząbkowického okresu.
- Program školení pro získání cyklistické karty, obsahující prvek praktického školení v podmínkách reálného silničního provozu.
- Kampaň propagující cestovní ruch, cyklorekreaci a cyklistiku.

- Komplexní vzdělávací program pro děti a mládež popularizující denní dojíždění na kole v návaznosti na myšlenky trvale udržitelné dopravy (kampaň typu *Rowerowa Szkoła*),
- Kampaň zaměřená na řidiče, propagující bezpečné vzory chování vůči cyklistům na silnicích.
- Okresní cyklistický internetový portál „*propojující*“ všechny vzdělávací a propagační iniciativy a prezentující důležité informace týkající se lokálního rozvoje cyklistické dopravy.

4.7. Správa okresního cyklistického systému a monitoring realizací

Model řízení a monitoringu založený na:

- průběžné spolupráci **okresního cyklistického zmocněnce** s regionálními institucemi zabývajícími se zaváděním *Dolnoslezské strategie rozvoje cyklistiky* (DPR) a zaměstnanci obecních úřadů v rámci Ząbkowického okresu, realizujícími investice do cyklodopravy,
- zpracování **Akčního plánu** na okresní úrovni ve spolupráci s obcemi, zaměřeného na rozvoj cyklistického systému,
- pořádání na úrovni okresu (každoročně) **Konzultačního cyklistického fóra** za účasti všech zájemců o rozvoj cyklistické dopravy (zástupců samospráv, zainteresovaných institucí, nevládních organizací a nadšenců cyklistického provozu), jehož hlavním úkolem bude ukazovat potřeby rozvoje cyklistického systému a monitoring realizace aktivit.

4.8. Plán aktivit – tabulka cyklistických záměrů

Koncepce rozvoje cyklistického systému Ząbkowického okresu zahrnuje **Plán aktivit** (tabulku záměrů v oblasti rozvoje cyklistické dopravy), což vyplývá ze schváleného modelu řízení okresního cyklistického systému.

ISBN: 978-83-945949-4-7

Projekt pn. „Koncepcja rozwoju transgranicznej turystyki rowerowej na pograniczu polsko- czeskim”
jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego za pośrednictwem programu
INTERREG V-A Polska- Republika Czeska.



PŘEKRAČUJEME HRANICE
PRZEKRACZAMY GRANICE
2014—2020



EVROPSKÁ UNIE / UNIA EUROPEJSKA
EVROPSKÝ FOND PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ
EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO



Finansowane
przez Samorząd
Województwa
Opolskiego

