

Nadregionální strategie KHK v oblasti cyklo, in-line a bike produktů



Cíle, dopady a priority strategie

Cíle:

- **Systémové využití potenciálu** pro rozvoj turistického ruchu na **území kraje** s pozitivními **dopady do terciální sféry**.
- **Zpřístupnění území kraje** návštěvníkům z ostatních regionů České republiky a zahraničním návštěvníkům (zejména z Polska a Německa) zrealizováním strategických směrů.
- **Zvýšení zájmu** o dlouhodobější pobyty v regionu **vytvořením produktů** pro specifické skupiny – rodiny s dětmi, in-line bruslaře, freeridové jezdce, atd.
- **Podpora projektu „Česko jede“**, který je zaměřen na **komplexní podporu cykloturistiky a dalších sportů v ČR (viz Národní strategie cyklistické dopravy pro léta 2013-2020)**

Dopady:

- **Pozitivní dopad 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**.
- **Zlepšení lidského zdraví** (i obyvatel v regionu) – prevence proti civilizačním chorobám, prevence proti nadváze (zejména u dětí – viz výsledky HBSC studie) → *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*.

Priority:

- **Zajistit připravenost realizace** dálkových cyklotras jako infrastrukturních staveb na území Královéhradeckého kraje s napojením na Polsko a turistické resorty pro **čerpání z EU fondů v období 2014-2020** a umožnit tak další rozvoj území.
- **Ekonomický přínos pro region** zajištěný přílivem návštěvníků s dlouhodobějším pobytem.



Příklad pozitivních dopadů rozsáhlejších projektů do terciální sféry:

- ✓ **zvyšující se poptávka po cykloturistice** ze strany veřejnosti v jednotlivých infocentrech
- ✓ zvýšená aktivita rekreačních cyklistů (rodiny s dětmi, senioři)
- ✓ rostoucí návštěvnost cyklostezky Hradec Králové – Josefov – Kuks (průměr 1 000 návštěvníků denně)
- ✓ zvýšená aktivita inomingových cestovních kanceláří
- ✓ vznik nových stravovacích a občerstvovacích stánků na trase (Smiřice, Heřmanice, Brod n. L.)
- ✓ **bezpečnější dopravní dostupnost a mobilita** nejen z pohledu turistiky a volnočasového vyžití, ale i z pohledu dělby přepravní práce cyklistické dopravy

Integrace dálkových tras

Návaznost dálkových tras na sousední kraje a území bude s jednotlivými zástupci krajů koordinována.

Supervizi nad touto oblastí bude provádět národní cyklokoordinátor Ing. Jaroslav Martínek a místopředseda Evropské cyklistické federace Daniel Mourek z nadace Partnerství.



Fotografie: nově vzniklé rychlé občerstvení na Labské stezce v Brodčanech n.L.

Statistické údaje

V posledních 6 měsících provozovalo **52,7% dotazovaných** – jízdu na kole (v přepočtu na českou populaci to znamená 4,75 mil. osob)

V posledních 6 měsících provozovalo **14,8% dotazovaných** – jízdu na in-line bruslích nebo na kolečkových lyžích (v přepočtu na českou populaci to znamená 1,33 mil. osob)

Zdroj: Národní cyklo a in-line průzkum, STEM/MARK, reprezentativní výběr populace – září 2011

V rámci statistických šetření a monitoringu, jež byl prováděn na území Královéhradeckého kraje v letech 2011/2013 převažovala ze zahraničních návštěvníků ve značné míře skupina návštěvníků z Polska. Níže uvedené statistiky podporují návrh vhodných lokalit na výstavbu bike a in-line resortů.

Poláci

- přijeli hlavně za rekreací a zábavou (86 %)
- zajímali se o lyžování a další sporty (42 %) a přírodu (32 %)
- 43 % tvořili noví návštěvníci
- nejčastěji přijeli na 1 den (39 %) nebo víkend (45 %)
- nejčastěji se jednalo o osoby ve věku 26-55 let (64 %)

Zdroj: Statistická šetření a monitoring cestovního ruchu v Královéhradeckém kraji v období 2011-2013 / STEM/MARK

Dálkové trasy jako významný hospodářský faktor

Na příkladu údajů z Labské stezky spatřujeme **zřejmé pozitivní dopady dálkových tras pro dotčená území**. Tato nejoblíbenější cyklotrasa v Německu v celé své délce i s českou částí měří přibližně 1230km. Na našem území je to spojnice vedoucí podél toku Labe z Krkonoš přes Královéhradecký, Pardubický, Středočeský a Ústecký kraj, kde Labe opouští Českou republiku a pokračuje do Saska a dalších šesti spolkových zemí až k Severnímu moři. *V Německu je Labská stezka organizačně rozdělená do 3 úseků, přičemž každý úsek měří přibližně 300km a je zajišťován jedním koordinátorem (jednou koordinací jednotkou).*¹ Na příkladu jednoho úseku je možné ze statistik odvodit paralelu s naší částí Labské stezky při dobudování celého úseku od pramene Labe až k moři.

Ad1 zdroj – Turistický projekt Labská stezka / zpracovatel Varia s.r.o. / zadavatel Ústecký kraj / červen 2013

Při průměrné cestě 8 dní dosahují výdaje 586,04€ (598,95 €) na jednoho cyklistu. Při průměrné návštěvnosti 155.000 cyklistů ročně dosahuje realistický obrat cyklostezky cca. 90mil.€, přičemž nejsou zohledněni výletníci a nákupy vybavení (kola, oblečení, mapy). / hrubý odhad cykloturistiky na Labské stezce v Sasku – Anhaltsku / v jednom úseku /

zdroj – průzkum Sasko-Anhaltsko 2012

Labská stezka v Královéhradeckém kraji

Labská stezka je v našem kraji vedena v délce 84 km (resp. 110km vč. úseku k Labské boudě) v trase Vrchlabí – Hostinné – Dvůr Králové nad Labem – Jaroměř – Hradec Králové – Vysoká nad Labem (hranice kraje). V novém úseku (HK-Josefov-Kuks) byly instalovány 3 sčítače, které monitorují pohyb pěších a cyklistů na této stezce. Při provedeném sčítání dne 10. 7. 2013 bylo zjištěno, že úsek Labské stezky mezi krajským městem Hradec Králové a Kuksem navštíví **měsíčně v průměru 25.000 osob**. To je markantní důkaz potenciálu a potřeb obyvatel v této oblasti. Jedná se v současné době zejména o dojezdy do zaměstnání a aktivní jednodenní odpočinek, avšak s velkým potenciálem zvýšení návštěvnosti převážně dlouhodobějšího pobytu v kraji při dobudování celé Labské cyklotrasy nejen na našem území.

Strategie

1. Definice jednotlivých strategických směrů.
 - ✓ Jedná se především o rozvoj dálkových tras, bike a in-line resortů.
2. Realizace v krocích: studie proveditelnosti → DUR → stavební řízení → realizace.
 - ✓ S ohledem na délku tras a rozsah dotčených území je postup rozdělen do tří realizačních schémat – A, B a C.
3. **Ekonomika** – podmínkou realizace bude **vícezdrojové financování – kraj, územně samosprávné celky, dotace.**
 - **Realizační úroveň A** financována pouze krajem a městy v poměru 50% ze strany kraje a 50% ze strany měst a obcí.
 - **Realizační úroveň B a C** bude zajišťována externími zdroji financování (EU, státní dotace) za finanční spoluúčasti všech partnerů (kraj, města a obce).

→ V rámci realizace strategie nutno počítat s objemem prostředků na lidské zdroje zajišťující projednání majetkoprávních vztahů a dalších nezbytných administrativních úkonů včetně nákladů na zpracování projektových studií a dalšími náklady typu geodetické podpory, správních poplatků atd.
4. Návaznosti dálkových tras na další kraje budou konzultovány již v rámci realizačního schématu A za **supervize národního cyklokoordinátora a Nadace Partnerství.**
5. Stanovení marketingové strategie.
 - marketingové aktivity budou načasovány tak, aby byly v souladu se stanoveným postupem garantů jednotlivých cyklotras, a aktuálně budou seznamovat zejména občany Královéhradeckého kraje o dílčích aktivitách v jednotlivých úsecích dálkových tras. Postup bude koordinován v souladu s celonárodními strategickými zájmy.

Realizační schéma úrovně A - studie:

1. **Financování – 50% kraj + 50% města a obce.**
2. **Předpokládané ukončení realizace – do konce roku 2014**
3. Realizace studií s **využitím stávajících subjektů** působících na území KHK za využití jejich zkušeností z přípravných fází projektů, naučených procesů vedení projektů a vedení komunikačních strategií. Tyto subjekty budou garanty minimálně dokončení realizačního schéma úrovně A.
4. Takto zvolený **postup minimalizuje náklady** spojené se zakládáním subjektů, které by v budoucnu ani nemusely být oprávněnými žadateli o dotace.
5. Výstupem studií budou mapové podklady tras podložené souhlasnými prohlášeními vlastníků, předběžnými stanovisky dotčených orgánů a institucí.
6. Bude se tedy jednat o **plnohodnotné vydefinování realizovatelných úseků jednotlivých dálkových tras a resortů se zmapováním přehledu stavebních objektů na jednotlivých trasách a předběžným investičním rozpočtem.**
7. S ohledem na délku cyklotras a rozsah území budou efektivně využívány nefrekventované komunikace nižších tříd a v maximální míře budou využívány stávající stavební objekty jako mosty, podchody, propustky atd.
8. Stejně kvality studie bude dosaženo i v případě bike a in-line resortů.
9. **Studie** budou reálným **kompromisním průsečíkem ekonomiky** jednotlivých strategických směrů, **turistiky, politiky zaměstnanosti a dopravní obslužnosti** jednak ve smyslu dojezdu do zaměstnání a jednak v **umístění resortů** nejen v okolí velkých aglomerací, ale **zejména v ekonomicky zaostalejších oblastech.**
10. Dálkové trasy budou již na realizační úrovni A členěny do etap tak, aby v případě aktuální neprůchodnosti některého území mohly být realizovány ostatní bezkonfliktní etapy.
11. V území, které se bude v době pořizování studií jevit jako neprůchodné, budou právní vady a jiné překážky jasně vydefinovány, následně monitorovány, aby mohly být při pozitivních změnách prostředí neprodleně restartovány a zařazeny tak dodatečně do realizačních schémat jednotlivých úrovní.
12. Pro trvale neprůchodná území budou hledány náhradní varianty trasování.

Realizační schéma úrovně B – zpracování DUR¹ a PD² stavby všech stupňů:

- 1. Financování – dotace (EU, stát), kraj, města a obce.**
- 2. Předpokládané ukončení realizace – do konce roku 2015**
- Na základě výsledků projednání studií jednotlivých tras budou zpracovány DUR pro jednotlivé dálkové trasy. Bude nutné stanovit příslušné stavební úřady, které budou jednotlivé DUR projednávat v řízení.
- DUR budou doplněna o aktuální vyjádření správců sítí, dotčených orgánů a institucí.
- S ohledem na posun v časové přímce bude možné definovat oprávněné žadatele o dotace. Původní subjekty budou buď dále nositeli této úrovně realizace projektu, nebo dojde k účelovému vzniku oprávněných subjektů, do jejichž majetku budou studie vloženy.
- Po dokončení DUR jednotlivých realizovatelných úseku dálkových tras a resortů budou nastaveny investiční strategie včetně časových harmonogramů a finančních plánů.
- Pokud budou pro podání žádostí o dotace postačovat pravomocné DUR, bude připravena dotační strategie.
- Následně budou pořízeny PD všech stupňů stavby s přihlédnutím na ekonomiku realizace staveb a dotační strategii. S ohledem na délku dálkových tras budou efektivně využívány nefrekventované komunikace nižších tříd a stávající stavební objekty.
- V jednotlivých strategických směrech dojde k ustanovení speciálních stavebních úřadů, které budou administrátory stavebních řízení.

Realizační schéma úrovně C – příprava a realizace staveb:

- 1. Financování – dotace (EU, stát), kraj, města a obce.**
- 2. Předpokládaná realizace – 2016-2020**
- Přednostně budou realizovány úseky tras, které budou již ve studiích označeny jako prioritní. Budou to takové úseky, které eliminují silnice vyšších tříd, stavební objekty, které propojí jinak nepropojitelná území na úrovni cyklodopravy.

Jednotlivá realizační schémata budou operativně přizpůsobována aktuálnímu stavu. Za realizaci každého strategického směru bude odpovídat přidělený garant.

Supervizi realizace nadregionální strategie bude provádět Odbor regionálního rozvoje, grantů a dotací / oddělení regionálního rozvoje Královéhradeckého kraje.

¹ DUR – dokumentace k územnímu řízení

² PD – projektová dokumentace stavby

Podmínkou realizace je vícezdrojové financování. V rámci realizačních schémat úrovně A a B je nutné zajistit financování na úrovni kraje a municipalit s případným využitím evropských a státních dotací. Realizační schéma úrovně C je podmíněno společným financováním ze strany kraje a municipalit s nutným využitím evropských a státních dotací.

Realizační úroveň C – investiční odhad

Vstupní údaje:

- **Celková délka dálkových tras 330 km.**
- Odhad rozsahu novostaveb 30% z celkové délky = 99 km.
- Bezpečnostní a směrové značení v odhadovaném rozsahu 70% z celkové délky = 231 km.
- **Odhad nákladu novostaveb ve výši 320 mil. Kč** (zahrnuje majetkoprávní náklady, DUR a PD stavby, náklady realizace stavby).
- **Odhad nákladu dopravního značení ve výši 15 mil. Kč.**

Pro odhad investičních nákladů byly použity jednotkové ceny z realizace stavby stezky Hradec Králové - Kuks poplatné daňové a ekonomické situaci v době realizace stavby v letech 2012-2013, cena stavby 3,2 mil. Kč/km a poměrově odpovídající objem dopravního značení.

Strategické směry

1. Dálkové cyklotrasy

1.1. Laská cyklotrasa č. 2 v délce 40 km

- **Garant – Labská stezka o.s.**

1.2. Cyklotrasa Odra – Nisa č. 14 v délce 110 km

- **Garant – Královéhradecká labská o.p.s.**

1.3. Kladská stezka – Česká Skalice – Náchod – Polsko v délce 30 km s propojením do Ratibořic a k vodní nádrži Rozkoš

- **Garant – Královéhradecká labská o.p.s.**

1.4. Příhraniční cyklotrasa č. 22 v délce 150 km včetně zvýšení počtu turistických hraničních přechodů

- **Garant – Labská stezka o.s.**

2. Bike a In-line resorty

- Řešeno individuálně po posouzení bonity předkládaných projektových záměrů, přičemž pozornost by měla být prioritně věnována níže uvedeným resortům
- Vhodnou lokalitou pro **in-line resort** je připravovaný okruh kolem vodní nádrže **Rozkoš**
→ Okruh kolem vodní nádrže Rozkoš je vhodný z důvodu nízkého převýšení
- Vhodnými lokalitami pro **bike resort je Broumovsko a Orlické hory** – zde jsou připravovány projekty bike resortu Javoří hory na Broumovsku a Orlicko – Bystřický resort v Orlických horách s možností realizace po obou stranách hranice s Polskem
→ Bike resort Javoří hory na Broumovsku by významně ekonomicky stimuloval toto území
→ Orlicko – Bystřický bike resort počítá s využitím stávajícího zázemí skiareálu Deštné v Orlických horách, tudíž by realizace bike resortu v tomto území byla vysoce ekonomicky efektivní
- Projekt „cyklo in-line park Hradec Králové“ v komplexu městských lesů Hradce Králové

3. Podpora systému Bike&Ride a doprovodné cykloturistické infrastruktury

- Smyslem systému Bike&Ride je vybudovat infrastrukturu umožňující bezpečné odstavení jízdního kola v prostorách stanice, jenž umožní cestujícímu pokračovat k cíli své cesty vlakem anebo naopak. Jízdní kolo v systému funguje jako dopravní prostředek pro krátké vzdálenosti z místa bydliště (či zaměstnání) ke stanici. S ohledem na výrazně širší okruh v okolí dostupný od stanice jízdním kolem než pěší dopravou, je tak podpora systému Bike&Ride v zájmu železniční dopravy, neboť tím výrazně stoupá počet jejich potencionálních uživatelů. V Německu celkem 15% všech uživatelů železniční dopravy se dopravuje na nádraží jízdním kolem, v Nizozemí a Dánsku je to dokonce 30%.

[Zdroj: Aktualizace koncepce cyklo dopravy v Královéhradeckém kraji / vypracovalo Centrum dopravního výzkumu v.v.i. Brno \(Zastupitelstvo schválilo v roce 2009\)](#)

- Za doprovodnou infrastrukturu lze považovat zejména úschovny kol, parkovací domy pro kola, stojany u turistických a přírodních památek, odpočívadla, informační a naučné tabule apod.

→ Řešeno individuálně po posouzení bonity předkládaných projektových záměrů.



Královéhradecký kraj
Pivovarské nám. 1245
500 03 Hradec Králové

Praha, 31.7.2013

**Věc: Vyjádření ke zpracování Nadregionální strategie
Královéhradeckého kraje v oblasti cyklo, in-line a bike produktů**

Za koordinační místo Labské stezky v ČR a evropských dálkových cyklotras EuroVelo v ČR **vitáme a podporujeme zpracování Nadregionální strategie Královéhradeckého kraje v oblasti cyklo, in-line a bike produktů**, která přispěje ke koordinovanější a efektivnější realizaci a propagaci prioritních dálkových cyklotras v Královéhradeckém kraji a bude inspirací i v ostatních krajích ČR. V květnu otevřený úsek Labské stezky mezi Hradcem Králové a Kuksem, realizovaný za přispění kraje a evropských fondů Královéhradeckou labskou o.p.s. dokazuje, že potenciál pro využití dálkových koridorů nejen cykloturisty a cyklisty, ale i in-linisty přesahuje hranice jednoho kraje či země.

Navrhovaná strategie pomůže cíleně a ve spolupráci s důležitými partnery udělat z dálkových cyklotras v Královéhradeckém kraji top cykloturistický produkt v ČR i střední Evropě a zároveň pomůže i pro každodenní dojíždění za prací či zábavou. Strategie pomůže i definovat a kvantifikovat ekonomické přínosy stezek pro místní hospodářství z veřejných prostředků, což není v ČR běžné. Z těchto důvodů věříme, že navrhovaná strategie bude do roku 2014 realizována.

Zůstávám s pozdravem,



Ing. Daniel Mourek
koordinátor Labské stezky pro ČR
evropských tras EuroVelo v ČR
Nadace Partnerství,
Krátká 26,
100 00 Praha 10
Tel.274816727
e-mail:daniel.mourek@nap.cz

Královéhradecký kraj

**Pivovarské nám. 1245
500 03 Hradec Králové**

Olomouc, 31.7.2013

Věc: Vyjádření ke zpracování Nadregionální strategie Královéhradeckého kraje v oblasti cyklo, in-line a bike produktů

Vzhledem k tomu, že předložený dokument je v souladu s Národní strategií rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013 - 2020 **doporučujeme zpracování Nadregionální strategie Královéhradeckého kraje v oblasti cyklo, in-line a bike produktů.** Tato strategie bezesporu přispěje k dynamickému rozvoji a propagaci prioritních dálkových cyklotras v Královéhradeckém kraji a jistě bude i motivačním prvkem dalším krajům.

Jsme přesvědčeni, že účinný rozvoj dálkových tras přinese území Královéhradeckého kraje pozitivní ekonomické dopady s ohledem na statistické ukazatele zahraničních dálkových tras a produktů. V neposlední řadě tato navrhovaná strategie přispěje ke zlepšení mobility samotného území Královéhradeckého kraje alepší tak životní úroveň občanů zde žijících.

S úctou

Ing. Jaroslav Martinek

koordinátor rozvoje cyklistické dopravy ČR

vedoucí oblasti nemotorové dopravy - O15

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Wellnerova 3, 779 00 Olomouc

tel. 00420 548 423 797

mobil: 00420 602 503 617

e-mail: jaroslav.martinek@cdv.cz

skype: panathi1

weby: www.cyklostrategie.cz,