

**CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA A MOŽNOSTI VYHODNOCENÍ JEJÍCH
DOPADŮ DO ŽIVOTA MĚST A REGIONŮ
INFRASTRUCTURE FOR CYCLING AND POSSIBILITIES OF EVALUATION
OF ITS' IMPACTS INTO THE LIFE IN CITIES AND REGIONS**

Martin Maštálka, Dagmar Krejčová

**Univerzita Pardubice, fakulta ekonomicko-správní, ústav regionálních a
bezpečnostních věd**

martin.mastalka@upce.cz

Klíčová slova:

projekt, regionální rozvoj, cestovní ruch, cyklodoprava, cyklostezka

Keywords:

project, regional development, tourism, cycling, bikeway

Abstract:

There has been a large support for development of cycling infrastructure in the Czech Republic for last few years. During the EU programming period 2007-2013, also the development of special bikeways was supported. As upcoming 2014-2020 programming period is going to be more focused to projects' outputs, there comes again a question of evaluation of impacts of built infrastructure into the regional life. This article deals with relevant indicators that would prove impacts of built regional bikeways into villages, cities and regions.

Úvod

Cyklistické dopravě je věnována v posledních letech vysoká pozornost a to především z důvodu její atraktivity a rozvojového potenciálu. V České republice byl zaznamenán největší rozvoj cykloturistiky v posledních patnácti letech. Byly vybudovány stovky kilometrů cyklostezek. Jízdní kolo se stalo nezbytnou součástí moderního života, ale také dopravním prostředkem využívaným k dopravě za prací. Postupně se propojují městské cyklotrasy s regionálními. Cyklistická infrastruktura byla v letech 2007-2013 poměrně štědře podporována ze zdrojů Evropské unie. Přestože v hustotě, ale hlavně

v komplexnosti a propojenosti, sítě cyklostezek Česká republika stále nedosahuje úrovně Německa či Rakouska, situace se znatelně zlepšuje.

V novém plánovacím období 2014-2020 dochází v oblasti podpory projektů ke zpřísnění vyhodnocování dopadů projektů do území. V souvislosti s tímto trendem se nabízí otázka, jak byly dopady investic měřeny v předchozích letech.

Cílem tohoto příspěvku je vyhodnotit dopady výstavby cyklostezek do vybraných regionů.

1. Metodika, řešerše

Regionální cyklostezky jsou budovány především jako součást cyklotras fyzicky oddělených od motorové dopravy. Jejich účelem je nabídnout komfortní a bezpečnou jízdu regionem a tím zvýšit atraktivitu využití jízdního kola jako dopravního prostředku pro poznávání regionu, resp. zvýšení cestovního ruchu.

Cestovní ruch v regionech umožňuje ekonomicky zhodnotit přírodní a kulturně-historické atraktivity, které by jinak zůstaly většinou nevyužity. Význam cestovního ruchu pro určitý region je potom tím vyšší, čím více využívá místní zdroje pracovních sil a místních produktů. Bezprostřední přínos cestovního ruchu v daném regionu se dle projevuje [2]:

- v příjmech z cestovního ruchu (výdaje účastníků cest. ruchu v daném regionu),
- v daňových příjmech a poplatcích – zdroj místních rozpočtů,
- v nových podnikatelských příležitostech zvyšujících zaměstnanost (v cest. ruchu je třeba značného množství pracovníků různých profesí a různé kvalifikace),
- v nových investičních příležitostech,
- ve zlepšování celkové úrovně infrastruktury a vybavenosti,
- v podněcování aktivit místního obyvatelstva atd.

K těmto přínosům lze přispět rovněž vybudováním sítě regionálních a nadregionálních cyklotras. Využití jízdního kola má však také řadu potenciálních úskalí, které mohou rozšíření cestovního ruchu, opírajícího se o cyklistickou dopravu, zabránit. Lze uvést řadu bariér, které mohou potenciální cyklisty od využití jízdního kola odradit:

- určitý odpor cyklisty k používání jízdního kola, který plyne z pocitu ohrožování ostatní dopravou, vynuceného pohybu ve smogu motorových vozidel a vynuceného pohybu v nevhodném terénu,

- fyzická možnost cyklisty (spíše zdravotní stav než věk),
- nepříznivé počasí, zimní období,
- snížená bezpečnost (větší možnost pádů a úrazů u jednostopých vozidel),
- obavy z odcizení kola nebo jejich součástí po zaparkování nebo z dlouhodobějšího odstavení dražších typů kol na veřejném nehlídaném prostoru.

Projekty cyklostezek by tak měly uvedené bariéry odstranit nebo alespoň významně eliminovat.

Pro naplnění výzkumného cíle – vyhodnocení dopadů cyklostezek do vybraných regionů – byly vybrány dvě cyklostezky ve východních Čechách. Obě svou délkou přesahují 20km souvislých tras a jejich výstavba byla podpořena z Regionálního operačního programu NUTSII Severovýchod.

Z hlediska vlastní výzkumné práce byla zvolena analýza žádostí o dotaci z ROP NUTSII Severovýchod, rozšířená o analýzu dat dostupných z Českého statistického úřadu a dalších databází (například databáze nehodovosti poskytnutá Policí České republiky). Tyto údaje byly doplněny o řízené rozhovory se zástupci obcí, kterými stezky prochází a také o vlastní šetření v místě. Byla vyhodnocena ne/dostatečnost indikátorů obsažených v žádostech o dotaci a navrženy ukazatele vhodné k využití v dalších žádostech.

2. Výsledky

Jak již bylo uvedeno, byly posouzeny dvě cyklostezky podpořené v plánovacím období 2007-2013 z prostředků Evropské unie.

2.1. Cíle výstavby cyklostezek

První je cyklostezka Hradec Králové – Kuks, která byla otevřena 15. 5. 2013 a je součástí dálkové Labské stezky, která začíná u pramene Labe a končí v Hamburku. Její vybudování stálo 67 milionů korun, z čehož téměř 48 milionů činila dotace [4] v rámci Regionálního operačního programu NUTS II Severovýchod, prioritní oblast 3. Cestovní ruch, oblast podpory 3.1. Rozvoj základní infrastruktury a doprovodných aktivit v oblasti cestovního ruchu [6]

Obecným cílem projektu bylo vybudování cyklostezky sloužící především pro potřeby rozvoje cestovního ruchu a zvýšení atraktivity regionu pro život obyvatel a návštěvníků

kraje. Výstupem projektu bylo vytvoření 20,795 km dlouhé stezky pro aktivní odpočinek turistů a návštěvníků regionu. Výsledkem projektu bylo vytvoření páteční cyklostezky, která je zároveň i cyklistickou stezkou mezinárodní. Její realizací mělo dojít k vytvoření nových kvalitních podmínek pro rozvoj rekreační a turistické cyklistiky v regionu. Jediným indikátorem, který však je v projektu uveden, je délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras v délce 20,79 km. Využití jednoho jediného indikátoru, který navíc nemá přímou souvislost s cílem projektu se tak jeví jako velice nedostatečným.

Druhou zkoumanou stavbou byla cyklostezka Letohrad – Choceň sestávající ze dvou částí. Část Letohrad – Ústí nad Orlicí byla otevřena 7. září 2007 a dlouhá 15 km [3]. Druhá část cyklostezky Ústí nad Orlicí – Choceň byla otevřena v úseku Bezpráví – Choceň 4. 9. 2009. Je dlouhá celkem 15 km a její vybudování stálo 23 milionů korun, z čehož 17 milionů korun bylo financováno z Regionálního operačního programu NUTS II Severovýchod, prioritní osa 1: Rozvoj dopravní infrastruktury, oblast podpory 1.2. Podpora projektů zlepšujících dopravní obslužnost území [7].

Hlavním cílem projektu bylo zvýšit bezpečnost cyklistické dopravy v Regionu Orlickotřebovsko a v přilehlém území. Tohoto cíle mělo být dosaženo vybudováním úseku cyklostezky Bezpráví – Choceň, která v návaznosti na stávající síť propojí zejména dvě velká města Ústí nad Orlicí a Choceň. Cílem projektu bylo také snížit počet dopravních nehod v přesunutím cyklo dopravy ze silnic II. třídy na cyklostezku. Dalším cílem projektu bylo podpořit rozvoj šetrného a ekologického typu dopravy zatraktivněním pravidelného dojíždění na kole, omezením počtu aut na silnicích. Jediným zvoleným indikátorem projektu je však i zde pouze délka nově vybudovaných cyklostezek v délce celkem 6,25 km.

2.2. Analyzované dopady

Protože indikátory uvedené v žádostech o dotaci z ROP byly vyhodnoceny jako hrubě nedostatečné, byly dopady výstavby cyklostezek so území rozšířeny o následující pohledy:

- nabídky doprovodných služeb u cyklostezek,
- nabídky atraktivit podél cyklostezky,
- návštěvnosti cyklostezek,
- ekonomického vyhodnocení,

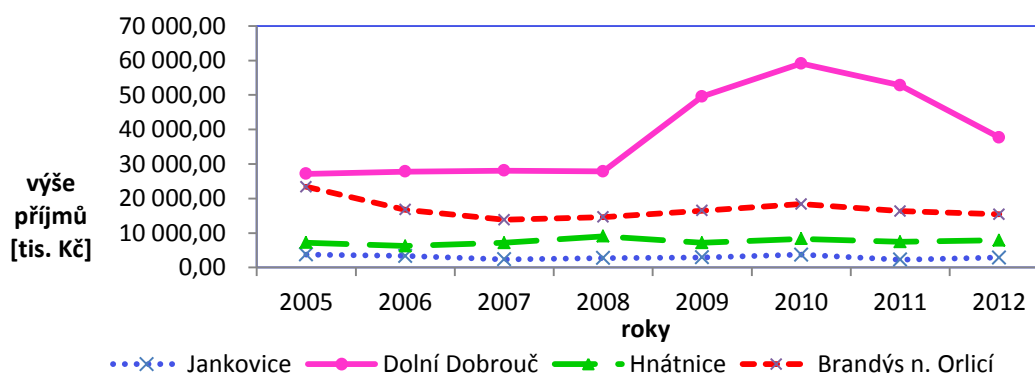
- subjektivních dopadů výstavby cyklostezek na fungování obcí,
- bezpečnost.

2.3. Výsledky analýzy

Dopady cyklostezky Hradec Králové – Kuks nelze sice ještě plnohodnotně vyhodnotit díky tomu, že se jedná o stavbu velmi mladou, avšak některé trendy jsou již patrné. Z ekonomického hlediska zatím cyklostezka neměla vliv na příjmy obcí a nezaměstnanost. A to ani přesto, že dle oficiálních údajů ze sčítačů cyklo dopravy využilo v oblasti u Kuksu stezku za první rok jejího fungování na 150 tis. Cyklistů. V příměstské oblasti Hradce Králové dokonce 300 tis. Obce v okolí stezky však zatím zaznamenaly pouze mírné dopady.

Snížení nehodovosti na silnicích podél cyklostezky je sice patrné již v prvním roce jejího fungování, ale opět celkovou tendenci bude možné vyhodnotit až po letech. Zajímavou částí analýzy se staly řízené rozhovory se starosty vybraných obcí. Jejich reakce svědčí často o tom, že zatím nejsou schopni identifikovat potenciál cyklostezky pro rozvoj nejen cestovního ruchu v obci. Například v Předměřicích nad Labem vedení obce konstatovalo, že: „cyklostezka má na obec negativní vliv. Cyklisté se pletou a komplikují provoz loděnice, která se kříží s cyklostezkou.“ Dále bylo uvedeno, že návštěvnost obce nevzrostla, neboť cyklisté obcí pouze projíždí.

GRAF 1: Příjmy vybraných obcí bez přijatých dotací podél cyklostezek Letohrad – Ústí nad Orlicí – Choceň v letech 2005 – 2012



Zdroj: vlastní zpracování dle [6], [7].

V případě cyklostezky Letohrad – Ústí nad Orlicí – Choceň se dopady na jednotlivé obce lišily. Jak je patrné z GRAFU 1, z ekonomického pohledu nebyly identifikovány

žádné prokazatelné přínosy (zvýšení příjmů v obci Dolní Dobrouč bylo způsobeno jinými vlivy). Menší vliv na sezónní nezaměstnanost byl prokázán pouze v obci Jankovice.

Nabídka služeb podél cyklostezky je na dobré úrovni. Občerstvení jsou v sezóně hojně využívána cyklisty. Počty hostů díky cyklostezce vzrostly pouze v některých ubytovacích zařízeních.

Na okolní obce má cyklostezka patrný vliv například v oblasti zvýšení bezpečnosti provozu, kdy cyklisté novou infrastrukturu využívají k dopravě do zaměstnání či za výlety. Rovněž návštěvnost většiny obcí podél cyklostezky se zvýšila.

3. Diskuse

Jak ukázal příklad dvou cyklostezek uvedených v tomto příspěvku, žadatelé o finanční prostředky z ROP v minulém plánovacím období volili jen nezbytně nutné indikátory naplnění stanovených cílů. Je s podivem, že ukazatele, které ve své podstatě neměří dopady projektu do území a nemají žádnou vypovídací schopnost s ohledem na cíle projektů, byly řídicím orgánem akceptovány. Lze tedy konstatovat, že takto nastavený monitoring projektů by v dalším plánovacím období již neměl být možný.

V souvislosti s větším důrazem na indikátory však bude muset být posuzovateli zohledněna míra možnosti projektů přispět k naplnění cílů vytyčených operačními programy. Přestože totiž panuje obecná shoda na skutečnosti, že cyklostezky zajisté mají vliv na rozvoj celého regionu, kdy jsou nejen prostředkem k přilákání návštěvníků k jiným turistickým cílům, ale mnohdy se samy stávají atraktivitou, za kterou jsou turisté ochotni vážít cestu do regionu. Další jejich potenciál lze rozvinout s větší návazností na atraktivity v okolí. Ne vždy však lze dopady výstavby této infrastruktury přímo jednoduše měřit a mezi jinými zásahy v území identifikovat.

Závěr

Problematika měření dopadů projektů do území s novým plánovacím obdobím Evropské unie opět nabývá na aktuálnosti. Příklad dvou cyklostezek ve východních Čechách ukázal, že dosud byly pro úspěšnost naplnění cílů projektů voleny zcela nedostatečné indikátory. Jak však prokázal následný rozbor ukazatelů, které by přicházely v úvahu k využití v projektech, mnoho z nich neumožňuje svou hrubostí identifikovat malé příspěvky podobné infrastruktury k rozvoji měst a regionů. Některé

přínosy lze identifikovat pouze na úrovni těch nejmenších obcí. I přesto lze k dalšímu využití doporučit ukazatele jako snížení nehodovosti na přílehlých komunikacích, zvýšení nabídky služeb či zvýšení počtu cyklistů, resp. návštěvníků regionálních atraktivit.

V souvislosti s budoucími projekty tak bude opět především na předkladatelích, aby volili na jednu stranu indikátory prokazující dosažení naplněných cílů, ale zároveň aby s ohledem na udržitelnost svých projektů nepřecenili jejich možné dopady.

Poděkování:

Tento příspěvek vznikl díky podpoře Studentské grantové soutěže Univerzity Pardubice č. .SGSFES-2014002 IGA.

Použitá literatura:

- [1] *ARISweb: Presentace údajů ÚSC* [online]. 2013 [cit. 2014-04-22]. Dostupné z: <<http://www.info.mfcr.cz/cgi-bin/aris/iarisusc/index.pl>>
- [2] INDROVÁ, Jarmila, HOUŠKA Petr a PETRŮ Zdenka. *Kvalita ve službách cestovního ruchu*. Vyd. 1. Praha: Oeconomica, 2011, 169 s. ISBN 978-80-245-1766-7.
- [3] *Oficiální turistický portál Pardubického kraje: Ústí nad Orlicí - Letohrad - stezka pro in-line bruslení* [online]. 2006-2014 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: http://www.vychodni-cechy.info/usti-nad-orlici/10_6452_usti-nad-orlici-letohrad/
- [4] *Podnikamvkh.cz: Cyklostezka Hradec Králové - Josefov - Kuks* [online]. 2012 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: <<http://podnikamvkh.cz/index.php?area=1&p=static&page=cyklostezkahradeckralove-josefov-kuks>>
- [5] *ÚFIS: Presentace údajů ÚSC* [online]. 2013 [cit. 2014-04-22]. Dostupné z: <<http://www.info.mfcr.cz/cgi-bin/ufis/iufisusc/index.pl>>
- [6] Žádost o dotaci – projekt „Cyklostezka Hradec Králové – Josefov – Kuks
- [7] Žádost o dotaci – projekt „Cyklostezka Bezprávi – Choceň

Ing. Martin Maštálka. Ph.D., Bc. Dagmar Krejčová

Univerzita Pardubice, fakulta ekonomicko-správní, ústav regionálních a bezpečnostních věd

Studentská 95

532 10 Pardubice