

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Možnosti rozvoje cykloturistiky na Orlickoústecku  
Bc. Lucie Dostálová

Diplomová práce

2011

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2010/2011

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Lucie DOSTÁLOVÁ**  
Osobní číslo: **D09674**  
Studijní program: **N3708 Dopravní inženýrství a spoje**  
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**  
Název tématu: **Možnosti rozvoje cykloturistiky na Orlickoústecku**  
Zadávatel katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

### Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Význam cykloturistiky pro rozvoj regionů
2. Analýza současného stavu na Orlickoústecku
3. Možnosti rozvoje cykloturistiky na Orlickoústecku
4. Zhodnocení navrhovaných opatření

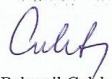
Závěr

Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí**  
Rozsah pracovní zprávy: **50 - 60 stran**  
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**  
Seznam odborné literatury:  
**dle pokynů vedoucí práce**


Vedoucí diplomové práce: **Ing. Helena Becková, Ph.D.**  
Katedra dopravního managementu, marketingu  
a logistiky

Datum zadání diplomové práce: **30. listopadu 2010**

Termín odevzdání diplomové práce: **23. května 2011**

  
prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.  
děkan

L.S.

  
prof. Ing. Vlastimil Mejchar, CSc.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2010

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 20. 11. 2011

Lucie Dostálová

Tímto bych chtěla poděkovat Ing. Heleně Beckové, Ph.D. za odborné vedení diplomové práce, za poskytnuté informace a cenné rady. Dále bych chtěla poděkovat za ochotu a poskytnuté informace od starosty obce Zářecká Lhota pana Petra Kazdy, Dis.

## **ANOTACE**

Práce se zabývá možnostmi rozvoje cykloturistiky na Orlickoústecku. Analyzuje současný stav cykloturistiky v regionu, zkoumá zdroje financování při výstavbě cyklostezek a možnosti jejich využití. V práci je předložen návrh nové cyklostezky v regionu a dále uvedeny návrhy směřující k dalšímu rozvoji cykloturistiky na Orlickoústecku.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

cykloturistika; Orlickoústecko; cyklistika; doprava

## **TITLE**

Possibilities of biking tourism development in the region of Orlickoústecko

## **ANNOTATION**

The thesis deals with possibilities of biking tourism development in the region of Orlickoústecko. It analyzes the current state of biking tourism in the region, examines the sources of financing at the construction of cycle paths and possibilities of their use. The thesis presents a proposal of a new cycle path in the region, and provides proposals for the further development of biking tourism in the region of Orlickoústecko.

## **KEYWORDS**

biking tourism; Orlickoústecko; cycling; transport

## Obsah

Úvod .....	8
1 Význam cykloturistiky pro rozvoj regionů .....	9
1.1 Cyklistická doprava .....	9
1.2 Funkce a druhy cyklistických tras .....	11
1.3 Dopravní značení .....	12
1.3.1 Svislé dopravní značení .....	12
1.3.2 Vodorovné dopravní značení .....	14
1.3.3 Orientační dopravní značení .....	15
1.4 Legislativa spojená s cyklostezkami .....	15
1.5 Přínosy cyklistiky .....	17
1.6 Financování cyklostezek .....	18
1.6.1 Financování ze SFDI .....	18
1.6.2 Financování ze strukturálních fondů EU .....	20
2 Analýza současného stavu na Orlickoústecku .....	24
2.1 Základní charakteristika regionu .....	24
2.1.1 Počet a průměrný věk obyvatel .....	25
2.1.2 Nezaměstnanost .....	27
2.1.3 Zajímavá místa regionu .....	28
2.2 Charakteristika stávajících cyklotras a cyklostezek .....	29
2.2.1 Cyklotrasy regionu .....	29
2.2.2 Páteří sít' cyklostezek v regionu .....	30
2.2.3 Analýza regionálních cyklostezek .....	31
2.2.4 Cyklobusy a vlaky přepravující cyklisty do Orlických hor .....	36

2.2.5 Cyklistické akce pro veřejnost .....	37
2.2.6 Analýza cykloturistů v ČR .....	38
2.2.7 Analýza cykloturistů na Orlickoústecku .....	40
2.2.8 SWOT analýza regionu z hlediska cykloturistiky .....	42
3 Možnosti rozvoje cykloturistiky na Orlickoústecku .....	45
3.1 Obec Zářecká Lhota .....	45
3.2 SWOT analýza obce Zářecká Lhota .....	45
3.3 Projekt realizované cyklostezky v roce 2008 .....	48
3.4 Projekt navrhované cyklostezky obcí Zářecká Lhota .....	49
3.4.1 Možnosti financování cyklostezky Zářecká Lhota .....	50
3.4.2 Financování navrhované cyklostezky .....	52
3.4.3 Možnosti propagace cyklostezky Zářecká Lhota .....	54
3.4.4 Opatření ke zvyšování bezpečnosti cyklistů v obci .....	55
4 Zhodnocení navrhovaných opatření .....	57
Závěr .....	61
Použitá literatura .....	62
Seznam tabulek .....	64
Seznam obrázků .....	65
Seznam zkratk .....	67
Seznam příloh .....	68

## Úvod

Trendem moderního světa se stal zdravý životní styl, pohyb, příroda, čerstvý vzduch. Možná i proto se stále více do popředí dostává kolo, cyklistika, cykloturistika. Lidé začínají dávat přednost kolu před motorovými vozidly. Cyklodoprava představuje pro lidstvo mnoho výhod. V porovnání s motorovou dopravou nevytváří cyklistika žádné emise a kongesce a je bezhlučná. Pořízení jízdního kola nepředstavuje takové náklady jako automobil a není nutné parkovací stání. K jízdě není zapotřebí ani žádné řidičské oprávnění. Nejenže působí cyklistika blahodárně na zdraví člověka, ale také se stává prostředkem k relaxaci a odpočinku. Jeho oblíbenost je ovlivněna relativně velkou dostupností jízdního kola. Lze říci, že v současnosti je bicykl v každé domácnosti. Je známou věcí, že kolo je bez kompromisů nejrychlejším dopravním prostředkem na krátké vzdálenosti. I proto je mnohými využíváno jako prostředek dopravy do zaměstnání, do škol, k veškeré občanské vybavenosti.

Výstavba cyklostezek je však problematičtá. Pokud města či obce nemají vlastní prostředky k financování, lze využít několika zdrojů. Jedná se o Státní fond dopravní infrastruktury a evropské fondy – Fond soudržnosti a Strukturální fondy: Evropský fond regionálního rozvoje a Evropský sociální fond. S financováním ze soukromých zdrojů se spíše nepočítá, jelikož investoři očekávají z investice přiměřený zisk, což u výstavby stezek nelze nikdy dosáhnout.

Cílem diplomové práce je na základě analýzy stavu na Orlickoústecku navrhnout možná opatření, která by napomohla dalšímu rozvoji cykloturistiky v regionu, a zhodnotit možnosti jejich financování. První část se zaměří na základní teoretické pojmy z oblasti cyklistiky a cykloturistiky a její přínosy pro lidstvo. Dále budou vytyčeny možné způsoby financování zaměřené zejména na Státní fond dopravní infrastruktury a fondy EU. Ve druhé části bude představen region Orlickoústecko, jak jej vnímají návštěvníci. Dále bude provedena analýza současných cyklostezek a cyklotras a spokojenost návštěvníků s oblastí. V praktické části bude navržena nová cyklostezka a posléze budou podány návrhy na zlepšení a doporučení ke zlepšení situace v regionu.

# 1 Význam cykloturistiky pro rozvoj regionů

V současné době se cyklistika dostává do popředí a stále častěji se skloňuje ve všech pádech. Ať se jedná o rekreační a turistické zaměření, sportovní či dopravní. V ČR má cyklistika dlouholetou tradici, neboť kolo je nejdostupnějším prostředkem dopravy. Stále však cyklisté nemají takové zázemí a kvalitu služeb. Rostoucí počet cyklistů v regionu využívající stezky i pro dopravu do zaměstnání, vyvolává potřebu vyhovět cyklistům a vytvořit pro ně vhodné podmínky.

## 1.1 Cyklistická doprava

*„Komunikace pro cyklisty je pozemní komunikace nebo její část, na které není zakázán provoz cyklistů.“* Tuto komunikaci můžeme dále rozdělit dle různých na sobě nezávislých kritérií:

a) podle správního zařazení:

- silnice I. - III. třídy,
- místní komunikace I. - IV. třídy (popř. jejich části),
- veřejně přístupné účelové komunikace.

b) podle orientačního značení:

- cyklotrasy (označené směrovkami IS 19 - IS 21),
- neznačené komunikace (všechny ostatní komunikace pro cyklisty).

c) podle prostorového vedení cyklistů:

V obci:

- v hlavním dopravním prostoru (místní komunikace I. - III. třídy),
- v přidruženém prostoru (součást místní komunikace MK I. - III. třídy),
- samostatné stezky (místní komunikace IV. třídy).

Mimo obec:

- na silnici (součást silnice I. - III. třídy),
- mimo silnici (účelová komunikace).

d) podle míry oddělení provozu:

- oddělený provoz cyklistů,
- společný provoz s ostatními vozidly,
- společný provoz s chodci.

*„Cyklostezka (stezka pro cyklisty) je pozemní komunikace nebo její část určená pro provoz cyklistů.“ Označuje se dopravní značkou č. C 8a „Stežka pro cyklisty“.<sup>1</sup>*

Zařazení stezek upravuje §12 odst. (7) zákona 13/1997 Sb.:

- pokud se jedná o pruh / pás pro cyklisty umístěný v přidruženém prostoru místní komunikace (resp. na tělese silnice), je součástí této komunikace,
- samostatné stezky jsou místními komunikacemi IV. třídy, nebo účelovými komunikacemi.

Toto platí shodně pro stezky pro cyklisty a stezky pro chodce a cyklisty, ať už se jedná o společný či oddělený provoz.

*„Cyklotrasa je komunikace pro cyklisty upravená (dopravním značením popř. i stavebně) pro provoz cyklistů v označeném směru.“*

Značení cyklotras je někdy problematické, protože cyklotrasa může vést po různých pozemních komunikacích s různými vlastníky. Pokud jsou odlišní vlastníci, není zaručen stejný systém značení. Je tedy žádoucí, aby značení sítě cyklotrasy spravoval jeden správce.

*„Jízdní pruh pro cyklisty je část pozemní komunikace určená pro jeden jízdní proud cyklistů jedoucích za sebou.“*

*„Jízdní pruh pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru je pruh vyhrazený pro provoz cyklistů dopravním značením (značka IP 20a „Vyhrazený jízdní pruh“ + vodorovné dopravní značení).“*

*„Přírodní stezka je jednostopá komunikace v přírodním prostředí a z přírodních materiálů.“<sup>2</sup>*

---

<sup>1</sup> BARTOŠ, Luděk. *TP 179 - Navrhování komunikací pro cyklisty*. Mariánské Lázně : Koura Publishing, 2006. 103 s. ISBN 80-902527-3-7.

<sup>2</sup> *Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty*. Praha : Centrum dopravního výzkumu, 2008. 92 s. ISBN 978-80-86502-81-6.

*„Přidružený prostor část prostoru místní komunikace mezi hlavním dopravním prostorem a vnějším okrajem prostoru místní komunikace. Je využíván statickou i dynamickou dopravou a zejména chodci a cyklisty. Je to prostor nad přidruženými pruhy/pásky anebo chodníky včetně zeleně, pokud se nejedná o postranní pás, jehož šířka je větší než 8,00 m, resp. 3,00 m (cit. ČSN736110).“<sup>3</sup>*

## 1.2 Funkce a druhy cyklistických tras

Cyklistické trasy splňují následující dvě základní funkce:

- dopravní funkce - cílem je dostat se co nejrychleji a v co nejkratší trase do koncového bodu. Jedná se zejména o každodenní přepravu do zaměstnání, škol včetně jízd uskutečněných systémy Bike and ride nebo Bike and go. Použití jízdního kola většinou nezávisí na počasí,
- rekreačně turistická funkce - hlavním cílem je jízda na kole. Cyklistika je závislá na počasí a atraktivitě prostředí. Uživatelé jezdí jednotlivě, ale spíše ve skupinkách a často s malými dětmi. Složení cyklistů využívající trasy je různorodé co do věku, dosahované rychlosti a zkušeností. Nevadí jim zajižd'ky.<sup>4</sup>

Dle geografické polohy a dopravního významu lze cyklotrasy rozdělit na následující druhy:

- místní - jsou využívány zejména v obcích a v zastavěných územích, přičemž plní hlavně dopravní funkci, jsou zařazeny do IV. třídy, což také odpovídá počtu cifer v číselném označení trasy (např. 0028),
- regionální - řadíme do III. třídy s třiciferným označením a spojují významné cíle v regionu, mohou plnit jak funkci dopravní, tak i rekreační,
- dálkové - jsou využívány k rekreační cyklistice, a proto bývají často doplněny např. ubytovny, občerstvením, servisy apod., spojují vzdálené cíle, zejména velice atraktivní lokality a jsou označovány jako II. Třídy,

---

<sup>3</sup> *Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty*. Praha : Centrum dopravního výzkumu, 2008. 92 s. ISBN 978-80-86502-81-6.

<sup>4</sup> BARTOŠ, Luděk. *TP 179 - Navrhování komunikací pro cyklisty*. Mariánské Lázně : Koura Publishing, 2006. 103 s. ISBN 80-902527-3-7.

- mezinárodní dálkové - jsou trasy na mezinárodní úrovni a propojují hlavně velká evropská města, označují se jako trasy I. třídy.<sup>5</sup>

### 1.3 Dopravní značení

Dopravní značení pro cyklostezky a cyklotrasy je vymezeno zákonem č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a vyhláškou č. 30/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Financování značení se děje v současné době z více zdrojů:

- dotace ministerstva pro místní rozvoj,
- dotace krajů,
- dotace mikroregionů,
- dotace od sponzorů.<sup>6</sup>

#### 1.3.1 Svislé dopravní značení

**Stežka pro cyklisty** se označuje dopravní značkou č. C 8a „Stežka pro cyklisty“ a je nutné, aby se opakovala po každé křižovatce s jinou komunikací, popřípadě jako zdůraznění v průběhu trasy.



**Obrázek 1:** Dopravní značka č. C 8a „Stežka pro cyklisty“ a č. C 8b „Konec stežky pro cyklisty“

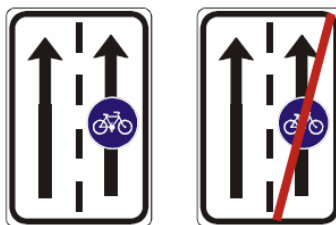
Zdroj: *Dopravní-značení.eu* [online]. [cit. 2011-11-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.dopravni-znaceni.eu/>>.

**Vyhrazený jízdní pruh** se označuje dopravní značkou č. IP 20a „Vyhrazený jízdní pruh“ a na značce se vyznačuje skutečný počet jízdních pruhů a situování pruhu pro cyklisty

<sup>5</sup> BARTOŠ, Luděk. *TP 179 - Navrhování komunikací pro cyklisty*. Mariánské Lázně : Koura Publishing, 2006. 103 s. ISBN 80-902527-3-7.

<sup>6</sup> *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. 2010 [cit. 2011-11-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz/cykloturistika/znaceni-cyklotras/financovani-znaceni/>>.

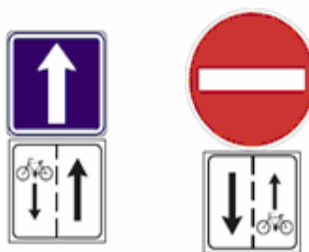
ve vztahu s ostatními jízdními pruhy. Tuto značku je nutno opakovat za každou křižovatkou, výjimečně v průběhu pruhu pro zvýraznění. Platnost této značky ukončuje značka č. IP 20b „Konec vyhrazeného jízdního pruhu“ nebo jiná značka, která uvádí počet a uspořádání jízdních nebo řadících pruhů.



**Obrázek 2:** Dopravní značka č. IP 20a „Vyhrazený jízdní pruh“ a č. IP 20b „Konec vyhrazeného jízdního pruhu“

Zdroj: *Dopravní-značení.eu* [online]. [cit. 2011-11-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.dopravni-znaceni.eu/>>.

Pro značení **Provozu cyklistů v protisměru jednosměrné komunikace** se využívají dodatkové tabulky č. E 12 „Text“. Na dodatkové tabulce je vyznačen jízdní pruh pro cyklisty a jeho skutečné situování k jízdnímu pruhu pro ostatní vozidla.



**Obrázek 3:** Označení jednosměrné pozemní komunikace s provozem cyklistů v protisměru

Zdroj: *Dopravní-značení.eu* [online]. [cit. 2011-11-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.dopravni-znaceni.eu/>>.

**Stezka pro chodce a cyklisty** se společným provozem a s odděleným provozem. Tyto značky se většinou umísťují při pravé okraji stezky, ve výjimečných případech i při levém okraji. Označení s odděleným provozem musí odpovídat skutečnému uspořádání oddělených pruhů nebo pásů.



**Obrázek 4:** Dopravní značka č. C 9a a č. C 9b „Začátek a konec stezky pro chodce a cyklisty. Dopravní značka č. C 10a a č. C 10b „Začátek a konec stezky pro chodce a cyklisty“

Zdroj: *Dopravní-značení.eu* [online]. [cit. 2011-11-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.dopravni-znaceni.eu/>>.

### 1.3.2 Vodorovné dopravní značení

Vodorovné dopravní značky se využívají pro označení vedení jízdního pruhu pro cyklisty, oddělení těchto pruhů od jiné komunikace, oddělení protisměrných jízdních pruhů pro cyklisty a vyznačení stanoveného směru jízdy pro cyklisty.

**Vyznačení jízdního pruhu pro cyklisty** se označuje dopravní značkou č. V 14 „Jízdní pruh pro cyklisty“ a může být doplněna šipkou pro zdůraznění směru pro cyklisty. Pokud je cyklostezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem, je tato značka umístěna na začátku a na konci pruhu pro cyklisty a tam, kde je významné křížení. Je-li společný pás pro cyklisty a chodce, je značka č. V 14 doplněna značkou č. V 15 se symbolem chodce č. C 7a.



**Obrázek 5:** Dopravní značka č. V 14 „Jízdní pruh pro cyklisty“, šipka a orientace symbolu jízdního kola. Dopravní značka č. C 7a „Stezka pro chodce“.

Zdroj: *Dopravní-značení.eu* [online]. [cit. 2011-11-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.dopravni-znaceni.eu/>>.

### 1.3.3 Orientační dopravní značení

Orientační dopravní značení je důležitou součástí cyklistického značení. Ukazuje směr, vybrané cíle, ale také vzdálenosti k jejich dosažení nebo čísla cykloturistických tras.



**Obrázek 6:** Dopravní značka č. IS 19d „Směrová tabule pro cyklisty s dvěma cíly“

Zdroj: *Dopravní-značení.eu* [online]. [cit. 2011-11-20]. Dostupné z WWW:

<<http://www.dopravni-znacen.eu/>>.

Při označení potvrzení či odbočení cyklistické trasy se využívá směrová tabulka pro cyklisty.



**Obrázek 7:** Dopravní značka č. IS 21b a IS 21c Směrová tabulka pro cyklisty“

Zdroj: *Dopravní-značení.eu* [online]. [cit. 2011-11-20]. Dostupné z WWW:

<<http://www.dopravni-znacen.eu/>>.

## 1.4 Legislativa spojená s cyklostezkami

Pro začlenění cyklistické dopravy do legislativy byla vytvořena skupina přidružená Ministerstvu dopravy. Skupina se skládá ze zástupců Ministerstva dopravy a podřízených orgánů, Policie ČR, Centra dopravního výzkumu, projektantů dopravních staveb a odborné veřejnosti<sup>7</sup>. Cyklistickou dopravu v současnosti upravují následující zákony a vyhlášky:

---

<sup>7</sup> *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. 2010 [cit. 2011-11-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz/cykloinfrastruktura/cyklolegislativa/projednani-legislativnich-zmen/>>.

- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky MD 341/2002,
- vyhláška MD a spojů č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích,
- vyhláška MD 247/2010 Sb., která mění vyhlášku č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích. (tato vyhláška vstoupila v platnost dne 14. 9. 2010),
- vyhláška č. 341/2002 Sb., MD a spojů o schvalování technických způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (technické požadavky na jízdní kola)<sup>8</sup>.

S cyklistickou dopravou jsou dále spjaty následující normy a technické podmínky, které musíme brát v úvahu:

- ČSN 73 6101- Projektování silnic a dálnic,
  - ČSN 73 6102- Projektování křižovatek na pozemních komunikacích,
  - ČSN 73 6108- Lesní dopravní síť,
  - ČSN 73 6109- Projektování polních cest,
  - ČSN 73 6110- Projektování místních komunikací,
  - ČSN 73 6114- Vozovky pozemních komunikací. Základní ustanovení pro navrhování,
- 
- TP 65- Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích,
  - TP 77- Navrhování vozovek pozemních komunikací,
  - TP 78- Katalog vozovek pozemních komunikací,
  - TP 100- Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích,
  - TP 103- Navrhování obytných a pěších zón,
  - TP 131- Zásady pro úpravy silnic včetně průtahů obcemi,
  - TP 132- Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích,

---

<sup>8</sup> *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. 2010 [cit. 2011-11-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz/cykloinfrastruktura/cyklolegislative/zakony-vyhlasiky/>>.

- TP 133- Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích,
- TP 179- Navrhování komunikací pro cyklisty.

## 1.5 Přínosy cyklistiky

Lidé stále častěji využívají kolo nejen jako rekreační a sportovní nástroj, ale zejména jako dopravní prostředek, se kterým se přepravují do zaměstnání, škol i na nákupy. To přináší mnohá pozitiva i negativa. Jízda na kole má kladný vliv na kvalitu života ve městě- neznečišťuje ovzduší, nevytváří hluk. Ve městech zabírá kolo méně místa a méně opotřebovává silnice, proto lze lépe využívat plochy a není nutnost stavět novou dopravní infrastrukturu. Je přínosem pro dopravu, jelikož se působením cyklistiky snižují dopravní zácpy, a tudíž se zlepšuje průchodnost pro motorová vozidla. Na krátkých a středně dlouhých trasách mohou lidé ušetřit mnoho času a při dennodenním využívání kola, mohou lidé zjistit, že vlastně druhé auto ani nepotřebují, a tím ušetřit prostředky v rodinném rozpočtu. V neposlední řadě také cyklistika zvyšuje atraktivitu měst i jejich pamětihodností.

Na druhé straně existují i negativa, která je nutno zmínit. Nejzávažnější jsou nehody cyklistů a s tím spojená zranění. I když se od 90. let situace zlepšila, stále jsou cyklisté nejzranitelnější členové silničního provozu. Jen v roce 2009 bylo usmrceno 72 cyklistů, tj. 8,7 % z celkového počtu usmrcených. Z toho vyplývá, že každá 12. usmrcená osoba byl cyklista. Nejvíce ohrožené jsou děti. Děti cyklisté zavinili 237 dopravních nehod, tzn. 12 % z nehod zaviněných cyklisty a 8 % dopravních nehod bylo způsobeno dětmi do 15 let<sup>9</sup>.

Počty usmrcených cyklistů dle věkových skupin v roce 2007 a 2008:

**Tabulka 1:** Počet usmrcených cyklistů dle věkových kategorií v letech 2007- 2008

	0-5	6-9	10-14	15-17	18-20	21-24	25-64	> 64	neznámo	celkem
<b>2007</b>	1	1	3	0	3	1	63	43	1	116
<b>2008</b>	0	0	2	0	0	1	53	36	1	93

Zdroj: *BESIP* [online]. 2010 [cit. 2011-11-20]. Zpráva B2 - nehody chodců a cyklistů. Dostupné z WWW: <[http://www.ibesip.cz/1059\\_Zprava-B2-nehody-chodcu-a-cyklistu](http://www.ibesip.cz/1059_Zprava-B2-nehody-chodcu-a-cyklistu)>.

Z tabulky je patrné, že ve srovnání s předchozím rokem došlo v roce 2008 ke snížení počtu usmrcených cyklistů. Je to díky stále se zdokonalujícím a zvyšujícím nároků na bezpečnostní opatření, zejména cyklistickým přilbám.

<sup>9</sup> *Dopravní nehody cyklistů v roce 2009*. Praha : Ministerstvo dopravy, 2010. 6 s. Dostupné z WWW: <<http://cyklostrategie.cz/file/6-3-dopravni-nehody-cyklistu-v-roce-2009/>>.

## 1.6 Financování cyklostezek

Financování cyklostezek je dlouhodobý proces s vysokou náročností. Nelze se spoléhat pouze na jeden zdroj financování, jako je Státní fond dopravní infrastruktury (dále jen SFDI), a proto je třeba hledat další možnosti a způsoby, jak využít každé příležitosti k financování, například evropských zdrojů.

### 1.6.1 Financování ze SFDI

Státní fond dopravní infrastruktury vznikl 1. 7. 2000 za účelem rozvoje, výstavby, údržby a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest. V čele stojí výbor, složený z 9 členů, jež jsou jmenováni vládou na 4 roky. Kontrolním orgánem je pětičlenná dozorcí rada, dohlížející na činnost a hospodaření Fondu.

Příjmy do SFDI:

- převody výnosů z privatizovaného majetku, které jsou příjmem České republiky a s nimiž přísluší hospodařit Ministerstvu financí,
- převody výnosů silniční daně,
- převody podílu z výnosu spotřební daně z uhlovodíkových paliv a maziv,
- převody výnosů z časového poplatku,
- převody výnosů z mýtného,
- výnosy z cenných papírů nebo veřejných sbírek organizovaných Fondem,
- úvěry, úroky z vkladů, penále, pojistná plnění a jiné platby od fyzických a právnických osob,
- převody výnosů z příjmů vyplývajících pro stát z koncesionářských smluv na výstavbu, provozování a údržbu dopravní infrastruktury
- příspěvky z Evropské komise poskytované prostřednictvím příslušných Evropských fondů,
- dary a dědictví,
- dotace ze státního rozpočtu.<sup>10</sup>

Zůstatky příjmů Fondu se na konci každého kalendářního roku převádějí do kalendářního roku následujícího.

---

<sup>10</sup> Zákon č. 104/2004 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury

Subjekt smí o finanční prostředky zažádat, pokud splňuje následující zásady:

- účelovost užití finančních prostředků,
- závaznost schváleného rozpočtu SFDI,
- poskytování finančních prostředků na smluvním základě,
- efektivnost a hospodárnost užití finančních prostředků,
- evidence a kontrola užití finančních prostředků.<sup>11</sup>

Finanční příspěvek lze získat pouze na výstavbu či údržbu cyklistických stezek. Výše příspěvku a procento spoluúčasti dosahuje maximálně výše 65 % skutečně vynaložených uznatelných nákladů. Mezi uznatelné náklady se nepočítají např. chodníky, veřejné osvětlení, odpočívací plochy, kanalizace, osazení vegetací nebo oplocení. Příspěvek ze SFDI nelze kombinovat s prostředky strukturálních fondů EU a Regionálního operačního programu. Žadatel si zřídí účet u ČNB, přes který se provádí platby, hradí faktury.

Žadatel podává žádost v písemné formě ve stanoveném termínu a její součástí musí být:

- vyplněný průvodní list, (příloha č. 1)
- doklad o vlastnictví, spoluvlastnictví nebo jiném právu žadatele k nemovitosti, jež se akce týká,
  - kopie výpisu z katastru nemovitostí (ne starší více než 3 měsíce),
  - smlouva o převodu pozemků nebo smlouva o zřízení věcného břemene nebo smlouva o smlouvě budoucí,
  - přehled majetkoprávního vypořádání - všechny pozemky, na kterých se těleso stavby nebo její části nachází, financované z prostředků SFDI musí být uvedeny a podepsány statutárním zástupcem žadatele příspěvku,
- položkový rozpočet stavebních objektů akce - pokud proběhlo zadávací řízení tak také vítěznou cenovou nabídku,
- pravomocné stavební povolení pro danou akci,
- ověřená projektová dokumentace schválená ve stavebním řízení,
- čestné prohlášení - žadatel po dobu 8 let po ukončení akce nepřevéde majetek do vlastnictví třetí osoby,

---

<sup>11</sup> Pravidla pro financování programů, staveb a akcí z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury pro rok 2011

- pokud cyklostezka vede přes záplavové území, předloží žadatel o příspěvek kopii uzavřené pojistné smlouvy ke krytí škodných událostí vzniklých na předmětné stavbě.

Pro prezentaci akce musí žadatel připravit krátkou DVD prezentaci a textový dokument. Textový dokument musí obsahovat údaje k bezpečnostním kritériím, údaje ke koncepčním kritériím a údaje k ekonomickým kritériím. Při výběru a vyhodnocení akce mají bezpečnostní kritéria váhu 50 %, ekonomická kritéria váhu 25 % a koncepční kritéria váhu 25 %.

Na výstavbu cyklostezek je možné získat příspěvek ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). Každoročně se příspěvky navyšují, pro příklad v roce 2001 vydal SFDI 12 mil. Kč a podpořil 7 akcí. Od té doby se příspěvky stále více navyšují. V roce 2005 bylo podpořeno 30 projektů celkovou částkou 90 mil. Kč a v roce 2009 bylo podpořeno 74 projektů ve výši 265,726 mil. Kč. Celkem mezi roky 2001 - 2009 bylo z rozpočtu SFDI podpořeno 322 projektů ve výši 940,371 mil. Kč<sup>12</sup>.

### 1.6.2 Financování ze strukturálních fondů EU

Fondy EU slouží k rozdělování finančních prostředků tak, aby se snižovaly ekonomické a sociální rozdíly mezi členskými státy a jejich regiony, představují tedy nástroj k realizaci hospodářské a sociální politiky soudržnosti. Mezi tři hlavní fondy EU patří<sup>13</sup>:

- Fond soudržnosti (FS)
- Strukturální fondy:
  - Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF)
  - Evropský sociální fond (ESF)

V letech 2007 - 2013 je v ČR 26 programů rozdělených do tří cílů politiky hospodářské a sociální soudržnosti:

1. cíl konvergence - jedná se o hospodářský a sociální rozvoj méně vyspělých regionů a členských zemí. V ČR do něj patří všechny regiony soudržnosti kromě Hlavního

---

<sup>12</sup> *Státní fond dopravní infrastruktury* [online]. 2008 [cit. 2011-11-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.sfdi.cz/CZ/index.php>>.

<sup>13</sup> *Fondy Evropské unie* [online]. [cit. 2011-11-20]. Programy 2007-2013. Dostupné z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/Programy-2007-2013>>.

města Praha a je rozdělen do osmi tématických a sedm regionálních operačních programů s celkovým příspěvkem 25,89 miliard eur.

Sedm regionálních operačních programů s přidělenou částkou 4,66 miliard eur:

- ROP NUTS II Severozápad,
- ROP NUTS II Moravskoslezsko,
- ROP NUTS II Jihovýchod,
- ROP NUTS II Severovýchod,
- ROP NUTS II Střední Morava,
- ROP NUTS II Jihozápad,
- ROP NUTS II Střední Čechy.

Osm tématických operačních programů s částkou 21,23 miliard eur:

- OP Doprava,
- OP Životní prostředí,
- OP Podnikání a inovace,
- OP Výzkum a vývoj pro inovace,
- OP Lidské zdroje a zaměstnanost,
- OP Vzdělávání pro konkurenceschopnost,
- Integrovaný operační program,
- OP Technická pomoc.

2. cíl regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost - program podporuje regiony, které nespádají do cíle konvergence, v ČR tedy Hlavní město Praha s dotací 0,42 miliard eur:

- OP Praha Konkurenceschopnost,
- OP Praha Adaptabilita.

3. cíl evropská územní spolupráce - jedná se o spolupráci regionů (přeshraniční, meziregionální a nadnárodní) s příspěvkem 0,39 miliard eur:

- OP Přeshraniční spolupráce ČR- Bavorsko,
- OP Přeshraniční spolupráce ČR- Polsko,
- OP Přeshraniční spolupráce ČR- Rakousko,
- OP Přeshraniční spolupráce ČR- Sasko,
- OP Přeshraniční spolupráce ČR- Slovensko,
- OP Meziregionální spolupráce (EU + Norsko, Švýcarsko),
- OP Nadnárodní spolupráce (ČR, Rakousko, Polsko, část Německa, Maďarsko, Slovinsko, Slovensko, část Itálie + část Ukrajiny),
- Síťový OP ESPON 2013 (EU + Norsko, Švýcarsko, Lichtenštejnsko, Island, kandidátské země EU),
- Síťový OP INTERACT II (EU).<sup>14</sup>

Pardubický kraj je zahrnut v ROP NUTS II (ROP SV) spolu s Královéhradeckým a Libereckým krajem. Pro tento OP je vyhrazena částka 656, 46 mil. eur, tzn. zhruba 2,46 % z veškerých prostředků určených pro ČR. Tento program zahrnuje 5 prioritních os:

- rozvoj dopravní infrastruktury - vyčleněno 242,9 mil. eur, tj. 37 % ROP SV, program se zaměřuje hlavně na modernizaci, rekonstrukci a výstavbu silnic II. a III. tříd, výstavbu obchvatů, modernizaci či rekonstrukci přestupních terminálů, rekonstrukci, modernizaci a výstavbu letištní infrastruktury, výstavbu a rekonstrukci cyklistických cest za účelem zvýšení bezpečnosti s budováním parkovišť, aj.,
- rozvoj městských a venkovských oblastí - vyčleněno 223,2 mil. eur, tj. 34 % ROP SV, z programu se lze např. financovat výstavba a modernizace infrastruktury pro sportovní a volnočasové aktivity, podpora technického vybavení základních a středních škol zařízením a pomůckami nutnými pro výuku, regenerace historických, kulturních a technických památek, revitalizace náměstí, parků,
- cestovní ruch - vyčleněno 144,4 mil. eur, tj. 22 % ROP SV, je zejména zaměřen na rekonstrukce stravovacích a ubytovacích zařízení, budování cyklotras, turistických tras, realizace navigačních systémů k památkám, propagace realizovaných projektů, projekty hippoturistiky, venkovské turistiky, adrenalinové turistiky, pevnostní turistiky a relaxační turistiky, a další,

<sup>14</sup> *Fondy Evropské unie* [online]. [cit. 2011-11-20]. Programy 2007-2013. Dostupné z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/Programy-2007-2013>>.

- rozvoj podnikatelského prostředí - vyčleněno 26,3 mil. eur, tj. 4 % ROP SV, jedná se o financování např. napojení stávajících i nových průmyslových zón a ploch na páteřní komunikace a technickou infrastrukturu, investice do zlepšení materiálně - technického vybavení učeben a dalších prostor na školách a učilištích, případně přímo ve firmách, které jsou určeny pro získávání praktických znalostí a dovedností,
- technická pomoc - vyčleněno 19,7 mil. eur, tj. 3 % ROP SV, financuje aktivity spojených s řízením programu - výběr projektů, monitoring projektů a programu, zpracování studií a analýz, zajištění publicity programu, podpora přípravy a realizace projektů apod.

## 2 Analýza současného stavu na Orlickoústecku

Následující podkapitoly se zaměřují na charakteristiku regionu Orlickoústecko, jeho zajímavosti z hlediska cestovního ruchu.



**Obrázek 8:** Mapa ČR dle regionů

Zdroj: *Veřejná databáze ČSÚ* [online]. 2011 [cit. 2011-11-20]. Dostupné z WWW:

<http://vdb.czso.cz/vdbvo/uvod.jsp>.

### 2.1 Základní charakteristika regionu

Orlickoústecký region se nachází v severovýchodní části Pardubického kraje při hranicích s Polskem. Pro tuto oblast je typická velká rozmanitost a různorodost krajiny. Ta je členěna na horské vrcholky u hranic, které přecházejí na roviny ve vnitrozemí. Mezi nejvyšším a nejnižším bodem v regionu je přibližně 1 176 m rozdíl. Nejvýše položený vrchol se nazývá Kralický Sněžník (1 424 m n. m.) na severovýchodě, nejnižší místo řečiště Loučné (248 m n. m.) na západním okraji<sup>15</sup>. Nacházejí se tu hrady, zámky a mnohé další historické památky. Výhodou oblasti je absence velkých městských aglomerací. Naopak města jsou spíše menší, avšak upravená s bohatou architekturou. Z velkého počtu zámků, hradů a galerií nacházejících se na Orlickoústecku stojí za zmínku překrásný zámek Choceň nebo zřícenina hradu Potštejn či hrad Litice. Řekou regionu lze nazvat Tichou Orlicí s délkou toku

<sup>15</sup> *Tipy na výlety, turistika a dovolená v ČR* [online]. 2011 [cit. 2011-11-20]. Východní Čechy. Dostupné z WWW: <http://www.vyletnik.cz/turisticke-oblasti/vychodni-cechy/usteckoorlicko/>.

104,0 km<sup>16</sup>. V regionu se nacházejí dva největší výrobci autobusů - Iveco Czech Republic ve Vysokém Mýtě a SOR Libchavy v Libchavách u Ústí nad Orlicí.



**Obrázek 9:** Mapa regionu Orlickoústecko

Zdroj: *Trasovník : Orlickoústecko popis regionu* [online]. 2008 [cit. 2011-11-20]. Dostupné z WWW: <[http://www.trasovnik.cz/k\\_pard/ustino/ustino.asp](http://www.trasovnik.cz/k_pard/ustino/ustino.asp)>.

### 2.1.1 Počet a průměrný věk obyvatel

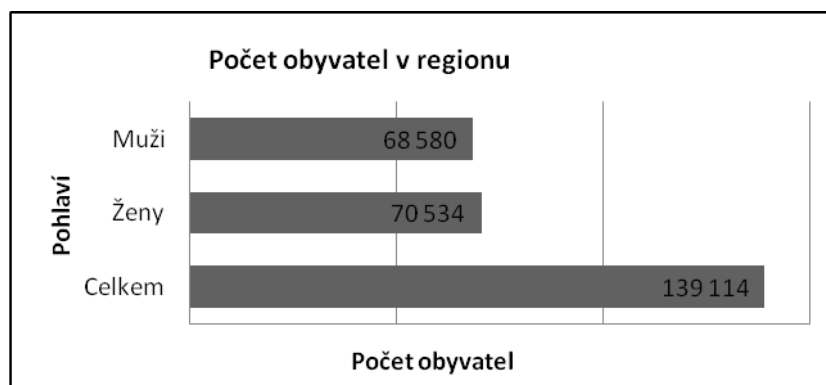
Dle veřejné databáze Českého statistického úřadu (k 1. 1. 2011) je region tvořen 115 obcemi, v nichž bydlí 139 114 obyvatel. Ze statistik vyplývá, že v oblasti žije 50,70 % žen a 49,30 % mužů. Průměrný věk obyvatel je 40,2 let (průměrný věk mužů je 38,8 let a průměrný věk žen je 41,6 let) a index stáří je 98,9<sup>17</sup>. Největším městem dle počtu obyvatel nacházejícím se v regionu je Česká Třebová (16 032 obyvatel), naopak nejmenší obcí je Trpík se 71 obyvateli. Region disponuje rozlohou zhruba 126 741 ha.

---

<sup>16</sup>*Povodí Labe* [online]. 2009 [cit. 2011-11-20]. Tichá Orlice. Dostupné z WWW: <[http://www.pla.cz/planet/webportal/internet/%28A%288tbrunGIywEkAAAZZDVIMTAyNDAtNDE5Mi00YjVjLTg0YWUtMzcxZWYzZjFjMWYw4Xif6f-RO4Nltv29ORPq6c35Qi01%29%29/cs/dokumenty/charakteristika-vodniho-toku\\_881.html?AspxAutoDetectCookieSupport=1](http://www.pla.cz/planet/webportal/internet/%28A%288tbrunGIywEkAAAZZDVIMTAyNDAtNDE5Mi00YjVjLTg0YWUtMzcxZWYzZjFjMWYw4Xif6f-RO4Nltv29ORPq6c35Qi01%29%29/cs/dokumenty/charakteristika-vodniho-toku_881.html?AspxAutoDetectCookieSupport=1)>.

<sup>17</sup> Index stáří vyjadřuje, kolik je v populaci obyvatel ve věku 60 let a více na 100 dětí ve věku 0-14 let.

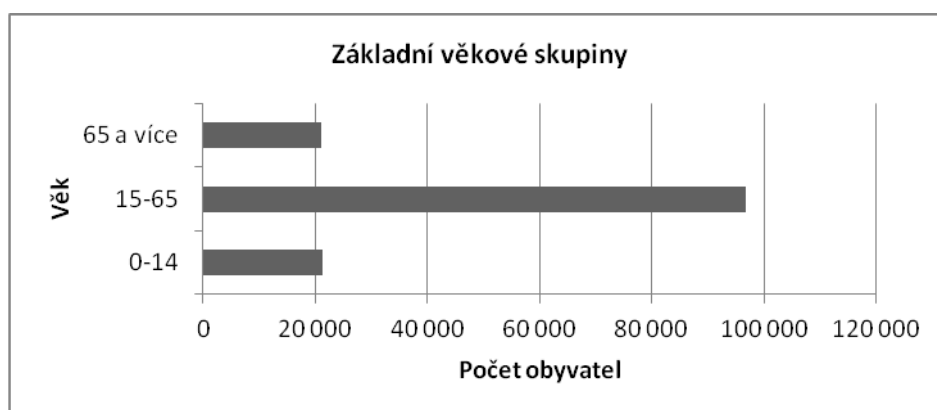
Počet obyvatel (stav k 31. 12. 2010):



**Obrázek 10:** Počet obyvatel v regionu

Zdroj: *Veřejná databáze ČSÚ* [online]. 2011 [cit. 2011-11-20]. Dostupné z WWW:  
<<http://vdb.czso.cz/vdbvo/uvod.jsp>>.

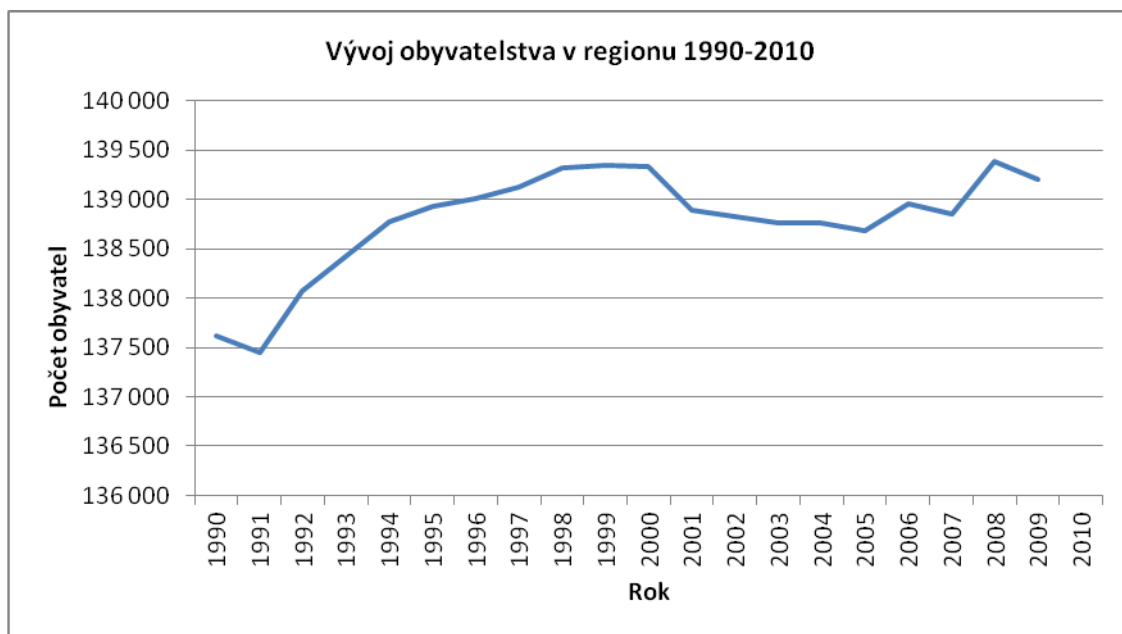
Základní věkové skupiny:



**Obrázek 11:** Rozdělení obyvatelstva dle věkových kategorií

Zdroj: *Veřejná databáze ČSÚ* [online]. 2011 [cit. 2011-11-20]. Dostupné z WWW:  
<<http://vdb.czso.cz/vdbvo/uvod.jsp>>.

Jak je viditelné z obrázku č. 11, nejvíce zastoupenou skupinou je věková kategorie 15 - 65 let, v počtu 96 795 obyvatel, na druhém místě skupina 0 - 14 let s 21 271 obyvateli a na posledním místě 21 047 obyvatel ve věkové skupině 65 a více let.



**Obrázek 12:** Vývoj obyvatelstva na Orlickoústecku v letech 1990-2010

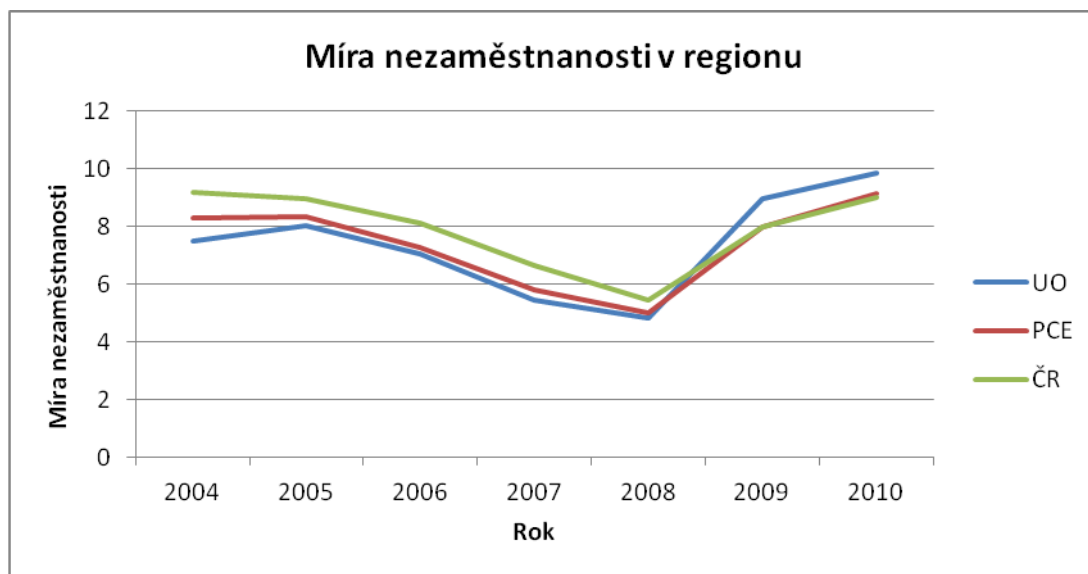
Zdroj: *Veřejná databáze ČSÚ* [online]. 2011 [cit. 2011-11-20]. Dostupné z WWW:

<<http://vdb.czso.cz/vdbvo/uvod.jsp>>.

Z obrázku č. 12 je patrné, že od roku 1991 region zaznamenal aktivní vývoj a téměř po deset let mírný růst počtu obyvatel. První nepříznivý vývoj nastal kolem roku 2000 a následoval další mírný pokles trvajícím do období 2005- 2006. Největší počet obyvatel zaznamenal region v roce 1999, kdy celkový počet obyvatel byl 139 342.

### 2.1.2 Nezaměstnanost

Region je charakteristický vysokou vzdělaností obyvatel, jedná se o 8,5 % vysokoškolsky vzdělaných obyvatel, i přesto se míra nezaměstnanosti pohybuje nad celorepublikovým průměrem 9,57 %. V následujícím obrázku č. 13 lze porovnat míru nezaměstnanosti v letech 2004 - 2010 v Orlickoústeckém regionu, v Pardubickém kraji a v České republice.



**Obrázek 13:** Míra nezaměstnanosti v regionu

Zdroj: *Veřejná databáze ČSÚ* [online]. 2011 [cit. 2011-11-20]. Dostupné z WWW: <http://vdb.czso.cz/vdbvo/uvod.jsp>.

Dle dat, která jsou k dispozici k 31. 12. 2010, se míra nezaměstnanosti pohybuje okolo 10,0 %. Pro obyvatele to znamená, že práci se snaží najít 7 399 lidí. Do tří měsíců nachází zaměstnání 2 594 uchazečů, do tří až šesti měsíců 1 198 uchazečů, do šesti až devíti měsíců 644 zájemců o práci, do devíti až dvanácti měsíců se jedná o 525 nezaměstnaných a nad dvanáct měsíců nenachází práci 2 438 lidí. Z toho vyplývá, že téměř třetina nezaměstnaných nachází práci buď ve velice krátkém čase v horizontu tří měsíců, nebo jsou nezaměstnaní dlouhodobě více než jeden rok. Počet uchazečů o jedno volné místo je 18,8. V porovnání s ostatními regiony Pardubického kraje zaujímá Orlickoústecko druhé místo. Na prvním místě jsou Pardubice (5,5 uchazečů na jedno volné místo), třetí pozici zaujímají Svitavy (20,8 uchazečů na jedno volné místo) a na pomyslném posledním místě je Chrudim (28,2 uchazečů na jedno volné místo).<sup>18</sup>

### 2.1.3 Zajímavá místa regionu

Orlickoústecko nabízí návštěvníkům bohaté zážitky a spoustu možností jak trávit volný čas. Nachází se tu hrady, zámky, zříceniny, rozhledny, muzea a expozice a mnohé další. Mezi nejznámější a nejnavštěvovanější patří barokní zámek v Letohradě, který stojí na místě

<sup>18</sup> *Veřejná databáze ČSÚ* [online]. 2011 [cit. 2011-11-20]. Dostupné z WWW: <http://vdb.czso.cz/vdbvo/uvod.jsp>.

původní tvrže a součástí jeho areálu je také farní kostel sv. Václava, a hrad Lanšperk, ležící cca 4 km od Ústí nad Orlicí. Jedná se o původně gotický hrad, ze kterého je výhled do Letohradské a Dobroučské pahorkatiny.

Region je typický svými rozhlednami, které mají lidé ve veliké oblibě. Patří mezi ně rozhledna Suchý vrch, který je nejvyšším vrchem východní části Orlických hor na historické hranici Čech a Moravy. Jedná se o zděnou rozhlednu s kovovou nástavbou z roku 1986 s výhledem na Orlické hory a Podorlicko, Kralický Sněžník a částečně Hrubý Jeseník. Rozhledna Andrlův chlum na stejnojmenném vrchu leží 2 km od Ústí nad Orlicí. Zajímavostí je pěší trasa kolem 14 kapliček křížové cesty. Rozhledna Kozlovský kopec se nachází nedaleko České Třebové na stejnojmenném kopci v nadmořské výšce 601 m. Vyhlídková plošina je ve výšce 32,8 m a vede k ní 174 schodů. Na kopci stála již od roku 1936 turistická chata, rozhledna byla postavená roku 1929 pro vyměřovací práce. Po jejich skončení ji převzali turisté, a to až do roku 1939, kdy ji zničil blesk.

Kulturní zázemí je důležitou součástí každodenního života obyvatel i návštěvníků. Nachází se tu mnoho městských muzeí v Letohradě, Lanškrouně, Žamberku, Ústí nad Orlicí či ve Vysokém Mýtě. Raritou je muzeum řemesel Letohrad, jež je unikátní a rozsáhlý skanzen navštěvovaný nejen turisty z celé České republiky, ale i celého světa. Zahrnuje více než 50 expozic řemesel a živností z období 1840 - 1930 a kromě známých profesí, jako je truhlář nebo řezbář, prezentuje i práci kovotlačiče, koláře, bednáře či šindeláře. Dalším unikátním je vojenské muzeum v Králíkách. Díky velkému finančnímu grantu z fondů EU se v letech 2009 - 2010 podařilo vybudovat nejmodernější vojensko - historické muzeum v ČR.

## **2.2 Charakteristika stávajících cyklotras a cyklostezek**

### **2.2.1 Cyklotrasy regionu**

Orlickoústecko je region propletený sítěmi cyklostezek a cyklotras. Spojují zajímavá města a místa, využívají zejména silnice III. tříd a komunikace se zpevněným i nezpevněným povrchem. Klub českých turistů vede evidenci cyklotras, jež jsou očíslovány čtyřciferným číslem, např. KČT č. 4072 - Potštejn- Čenkovice. Server zabývající se plánováním a evidencí cyklistických tras ve spolupráci s Klubem českých turistů definuje na území Ústí nad Orlicí a okolí celkem 42 cyklotras, vedených po silnicích I., II. i III. třídy, po zpevněných i nezpevněných komunikacích, zařazených dle náročnosti na lehké, střední a obtížné.

Příklad lehké cyklotrasy KČT 4051:

Trasa je vedena z obce Knapovec (395 m n. m.) přes Dlouhou Třebovou až do obce Přívrat (440 m n. m). Trať dlouhá 7,35 km lehké náročnosti pro silniční kola. Stoupání v úsecích 5,33 km - 72 % z celé cesty, klesání v úsecích 2,02 km – 28 %.

Příklad střední cyklotrasy KČT 4053:

Trasa míří z Ústí nad Orlicí (320 m n. m.) - přes obec Dolní Libchavy - obec Hlavná - obec Žampach - obec Písečná - Dolní Dobrouč - Horní Dobrouč do obce Dolní Houžovec (462 m n. m.). Jedná se o středně obtížnou cestu dlouhou 22,3 km s převýšením 180 m. Dráha vede 3,65 km po silnici I. třídy, 3,9 km po silnici II. třídy a 5,5 km po silnici III. třídy.

Příklad obtížné cyklotrasy KČT 4077:

Výchozím bodem je obec Pastviny (460 m n. m.) - České Petrovice – Mladkov – Lichkov - obec Červená Voda - Šanov- Dolní Orlice- Králíky - zakončena u kaple Sv. Trojice (862 m n. m.). Dráha dlouhá 31,9 km s převýšením přes 400 m se řadí mezi velice obtížné trati s doporučením pro trekkingová kola a pro zkušené cyklisty i proto, že 74 % z celé cesty je stoupání<sup>19</sup>.

## 2.2.2 Pátevní síť cyklostezek v regionu

Dominantou Orlickoústecka je cyklistický trojúhelník mezi městy Choceň, Letohrad a Česká Třebová. Jedná se zhruba o 40 km stezek jak pro cyklisty, tak i pro in - line bruslaře. Na tuto základní kostru poté dále navazují další projekty cyklostezek a cyklotras např. na severovýchod do Polska. Jednotlivé úseky jsou: Ústí nad Orlicí - Letohrad, Ústí nad Orlicí - Česká Třebová a Kerhartice - Choceň.

### Úsek Kerhartice – Bezprávi - Choceň

Cyklostezka je 15 km dlouhá s velice kvalitním povrchem o šířce 2,5 - 3m. Začíná v obci Kerhartice a vede krásným okolím podél řeky Tiché Orlice. Během cesty musí cyklista několikrát přejet železniční přejezd, jet po místních komunikacích, ale také může odpočívat v přírodním labyrintu v Brandýse nad Orlicí nebo navštívit gotický hrad na kopci nad

---

<sup>19</sup> *Tipy na výlety, turistika a dovolená v ČR* [online]. 2011 [cit. 2011-11-20]. Cyklotrasy, cyklostezky. Dostupné z WWW:<[http://www.vyletnik.cz/cyklotrasy/vychodnicechy/usteckoorlicko/?radit=&f\\_limit=50&f\\_page=>](http://www.vyletnik.cz/cyklotrasy/vychodnicechy/usteckoorlicko/?radit=&f_limit=50&f_page=>).

městem. Z Brandýsa na Choceň pak pokračuje již jen stezka s kvalitním povrchem i pro bruslaře zakončena přírodní rezervací Peliny<sup>20</sup>.

### **Úsek Ústí nad Orlicí - Letohrad**

Úsek je dlouhý 15 km s kvalitním povrchem a stejnou šířkou. Na této trase je taktéž několik železničních přejezdů a částečně vede po místních komunikacích, zejména v obci Dolní Libchavy, obci Černovír a obci Červená. Cestou lze navštívit několik zajímavých míst např. Areál aktivní turistiky Cakle s umělou horolezeckou stěnou, dětským hřištěm a občerstvením, v obci Lanšperk zříceninu hradu s vyhlídkovou věží a v centru města Letohrad Muzeum řemesel v areálu Nového Dvora, které je největším muzeem svého druhu v České republice<sup>21</sup>.

### **Úsek Ústí nad Orlicí - Česká Třebová**

Jedná se o stezku 10 km dlouhou, jež vede údolím řeky Třebovky. Kvalita povrchu je různorodá, protože cyklostezka vede převážně po místních komunikacích. Velmi kvalitní úseky jsou pouze dva. Cestou je možno navštívit lanový park v areálu aktivní turistiky Peklák v České Třebové nebo rotundu sv. Kateřiny, jež je jedinou dochovanou románskou rotundou Východních Čech<sup>22</sup>.

## **2.2.3 Analýza regionálních cyklostezek**

Pro zhodnocení cyklostezek v regionu byla vybrána následující kritéria:

- K1 - povrch
- K2 - služby - ubytování, pohostinství,
- K3 - náročnost cyklostezky z hlediska stoupání
- K4 - vedení trasy- z jaké části vede stezka po silnicích I., II., III. tříd
- K5 - kvalita značení,
- K6 – atraktivita cestovního ruchu.

Hodnocení čísla 1- 5, kde 1 znamená nejhorší hodnocení, 5 nejlepší. Vybrány byly 4 z nejdůležitějších cyklostezek v regionu:

---

<sup>20</sup> Příloha č. 3 - úsek Choceň - Kerhartice

<sup>21</sup> Příloha č. 3 - úsek Ústí - Letohrad

<sup>22</sup> Příloha č. 3 - úsek Ústí – Česká Třebová

- Choceň - Ústí nad Orlicí (1) - cyklostezka o celkové délce 15 km značena jako cyklotrasa T 4061. Na trase jsou dvě odpočívadla (s altánem, stolem a lavicemi, informační tabulí, košem a stojanem na kola + jedno doplněno prolézačkami pro děti) a dále sedm míst s informačními tabulemi. Po celé stezce je velmi kvalitní povrch vhodný i pro in-line bruslaře. Z osady Perná do Brandýsa nad Orlicí je trasa vedena po silnici III. třídy,
- Česká Třebová - Ústí nad Orlicí (2) - cyklostezka o celkové délce 10 km značená jako T 4061. Na úseku jsou dvě rodinná odpočívadla s prolézačkami pro děti a čtyři informační tabule. V části Česká Třebová Lhotka - Česká Třebová Husova ulice je nebezpečný přejezd přes frekventovanou silnici I/14. Na cyklostezce je povolen vjezd vozidlům dopravní obsluhy a část je vedena po místních komunikacích s běžným provozem,
- Letohrad - Ústí nad Orlicí (3) - cyklostezka je označena jako T 4048. Po celé trase je devět odpočívadel, z toho tři zastřešené s doprovodným vybavením (altán, stůl s lavicemi, informační tabule, odpadkový koš a stojan na kola) a šest informačních tabulí. Cyklostezka je částečně vedena po místních komunikacích, částečně po komunikaci s kvalitním povrchem a zhruba 500 m po komunikaci III. třídy,
- Choceň - Vysoké Mýto (4) - 5,3 km dlouhá stezka s asfaltovým povrchem po celé délce cyklostezky. Zhruba 200 m na začátku stezky je poničený asfalt zničený od prorůstajících kořenů stromů, dále však pokračuje velice kvalitní povrch až do Vysokého Mýta. Uprostřed je dlouhý táhlý sjezd s dostatečným dojezdem, avšak je nutné dbát zvýšené pozornosti. Na stezce nejsou informační tabule ani odpočívadla.

**Tabulka 2:** Hodnocení cyklostezek

Hodnotící kritéria							
	K1	K2	K3	K4	K5	K6	Σ
1	4	5	5	3	4	4	<b>25</b>
2	4	5	5	2	4	4	24
3	5	3	5	4	4	3	24
4	5	3	3	3	3	3	20

Zdroj: autor

## Vysvětlení hodnocení

### Stezka číslo 1:

- K1 - úsek z Kerhartic do Ústí nad Orlicí je stezka vedena po opravované místní komunikaci,
- K2 - na trase je dostatek odpočívadel, občerstvení, WC,
- K3 - nenáročná rovinatá trasa,
- K4 - částečné vedení po silnici III. třídy, na stezku je povolen vjezd dopravní obsluze,
- K5 - značení stezky vyhovující, částečné zmatení v Brandýse nad Orlicí,
- K6 - podél cyklostezky nejsou žádné atraktivity, nutno sjet ze stezky do měst.

### Stezka číslo 2:

- K1 - částečné vedení po prašné cestě,
- K2 - dostatek služeb po celé délce stezky,
- K3 - nenáročná rovinatá trasa,
- K4 - více než 50 % cyklostezky vede po komunikacích bez omezení provozu,
- K5 - značení stezky je vyhovující,
- K6 - podél cyklostezky nejsou kulturní zařízení, nutno sjet ze stezky do měst.

### Stezka číslo 3

- K1 - vynikající kvalita povrchu (asfalt),
- K2 - pouze v Ústí nad Orlicí a Letohradě,
- K3 - celá trasa vede rovinatou krajinou,
- K4 - na trase jsou přejezdy přes silnice II. tříd,
- K5 - částečné zaváhání ve značení v obci Libchavy,
- K6 - pouze v Ústí nad Orlicí a Letohradě.

### Stezka číslo 4

- K1 - vynikající asfaltový povrch (až na prvních cca 200 m),
- K2 - na stezce nejsou žádná odpočívadla,
- K3 - velice členitý terén, za obcí Dvořisko prudké klesání,
- K4 - na začátku Vysokého Mýta vede trasa po velice frekventované silnici II. třídy, nebezpečné zejména pro děti,

- K5 - v Chocni značeno až za hranicí města, částečně chaotické,
- K6 - jen ve městech Choceň a Vysoké Mýto.

Nejlépe ohodnocenou cyklostezkou je tedy cyklostezka Choceň - Ústí nad Orlicí. Stezka splňuje všechny parametry a zároveň vede přírodou údolím podél řeky Tiché Orlice. Z hodnocení vyplývá, že úroveň cyklostezek je v regionu vysoká. To je patrné i z návštěvnosti cyklostezky Ústí nad Orlicí – Letohrad, uvedené v následující části.

V roce 2010 provedla nadace Partnerství na cyklostezce Ústí nad Orlicí – Letohrad monitoring cyklistů a chodců a jejich směrování. Průzkum na cyklostezce podél řeky Tiché Orlice Ústí nad Orlicí - Letohrad proběhl v období 19. 6. 2010 – 9. 7. 2010 (24 hodin denně). Stezka je využívána jak cyklisty, tak i pěšími a in – line bruslaři. K měření byl použit automatický sčítač Eco - counter, Pyro Box Compact<sup>23</sup>. Z výzkumu vyplynuly následující výsledky:

**Tabulka 3:** Celková návštěvnost cyklostezky Ústí nad Orlicí - Letohrad

Ukazatel počtu uživatelů stezky	Oba směry celkem	Směr Letohrad	Směr Ústí nad Orlicí
<b>Všechny dny</b>	22 124	8 312	13 812
<b>Pracovní dny</b>	12 373	4 657	7 716
<b>Nepracovní dny</b>	9 751	3 655	6 096

Zdroj: *Monitoring návštěvnosti cyklostezky Tichá Orlice* [online]. Brno [s.n.], 2010 [cit. 2011-11-20].

Dostupné z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz/file/monitoring-navstevnosti-cyklostezky-ticha-orlice/>>.

Z tabulky č. 3 je patrné, že za sledované období navštívilo cyklostezku celkem 22 124 uživatelů, z toho téměř 56 % připadá na pracovní dny (13 dní) a 46 % na nepracovní dny - na dny víkendu a státní svátek (8 dní). Dále také skoro dvojnásobně převažují lidé směřující do Ústí nad Orlicí nad těmi, kteří míří do Letohradu, jak o pracovních dnech, tak i víkendech.

<sup>23</sup> Zařízení pro sčítání všech uživatelů stezky bez odlišení chodců, cyklistů, in - line bruslařů. Sčítání je založeno na rozdílnosti teplot lidského těla a okolního prostředí. Díky dvěma čidlům dokáže rozpoznat směr pohybu.

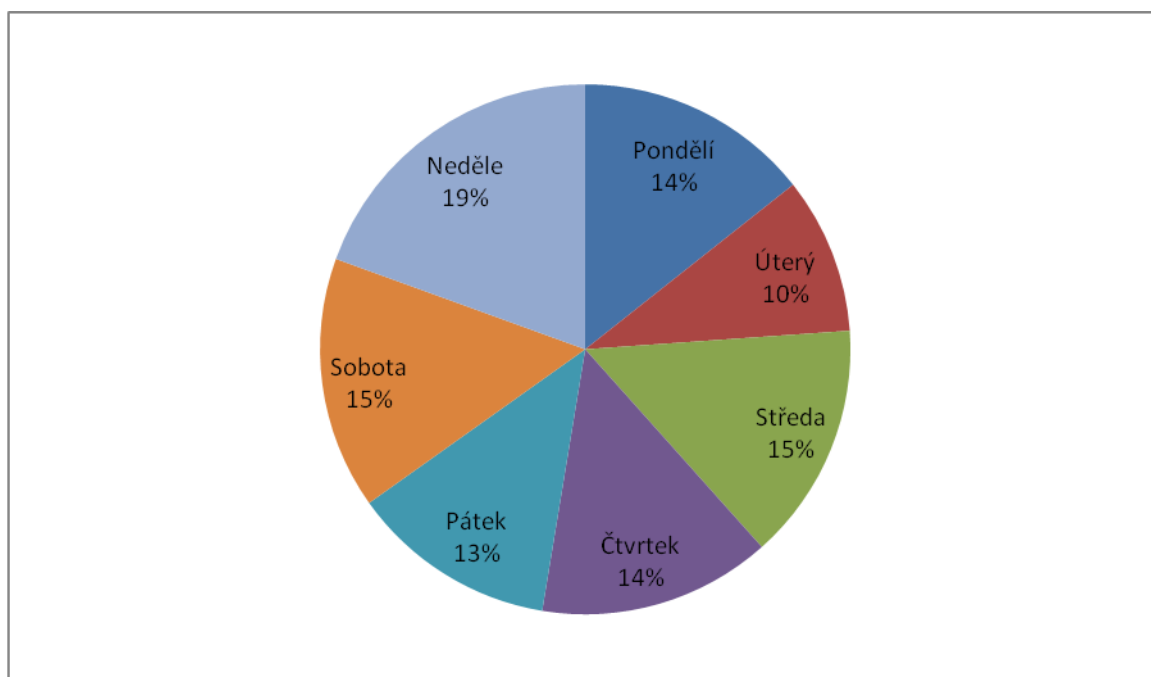
**Tabulka 4:** Vyhodnocení denní návštěvnosti stezky ve sledovaném období

Ukazatel počtu uživatelů stezky	Oba směry celkem	Směr Letohrad	Směr Ústí nad Orlicí
<b>Denní maximum</b>	(Ne 27. 6.) 2 113	(Ne 27. 6.) 779	(Ne 27. 6.) 1 334
<b>Denní minimum</b>	(Út 6. 7.) 304	(Út 6. 7.) 164	(Út 6. 7.) 140
<b>Denní průměr všechny dny</b>	1 054	396	658
<b>Denní průměr pracovní dny</b>	952	358	594
<b>Denní průměr nepracovní dny</b>	1 219	457	762

Zdroj: *Monitoring návštěvnosti cyklostezky Tichá Orlice* [online]. Brno [s.n.], 2010 [cit. 2011-11-20].

Dostupné z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz/file/monitoring-navstevnosti-cyklostezky-ticha-orlice/>>.

Denní průměr 1 054 v pracovních dnech mírně klesá (952), naopak o víkendech mírně stoupá (1 219). Nejmenší návštěvnost byla zaznamenána o státním svátku 6. 7., nejvyšší denní maximum v neděli 27. 6.



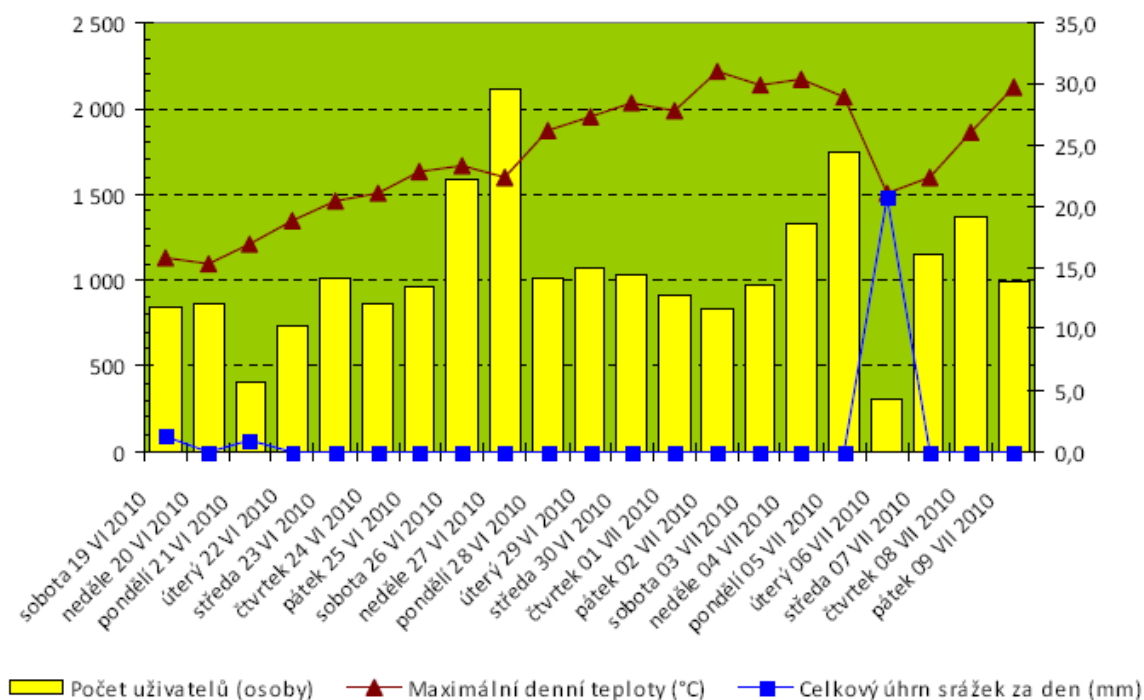
**Obrázek 14:** Rozložení návštěvnosti mezi jednotlivými dny v týdnu za sledované období (osoby, %)

Zdroj: *Monitoring návštěvnosti cyklostezky Tichá Orlice* [online]. Brno [s.n.], 2010 [cit. 2011-11-20].

Dostupné z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz/file/monitoring-navstevnosti-cyklostezky-ticha-orlice/>>.

Největší návštěvnost za sledované období je v sobotu - 3 397 (15 %) a neděli - 4 307 (19 %). Naopak nejméně cyklistů navštíví cyklostezku v úterý, a to pouhých 2 109 (10 %).

Počasí je jeden z nejdůležitějších vlivů na návštěvnost stezky. Na obrázku č. 15 je znázorněno porovnání návštěvnosti stezky s teplotami a srážkami. Je patrné, že s rostoucími teplotami roste návštěvnost, avšak při překročení 30 °C počet uživatelů klesá. U srážek je pokles uživatelů stezky velmi výrazný.



**Obrázek 15:** Srovnání návštěvnosti stezky se srážkami a max. denními teplotami (osoby, mm, °C)

Zdroj: *Monitoring návštěvnosti cyklostezky Tichá Orlice* [online]. Brno [s.n.], 2010 [cit. 2011-11-20].

Dostupné z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz/file/monitoring-navstevnosti-cyklostezky-ticha-orlice/>>.

#### 2.2.4 Cyklobusy a vlaky přepravující cyklisty do Orlických hor

Na území již několik let fungují cyklobusy, které zajišťuje Euroregion Glacensis. V roce 2011 připravili celkem 11 autobusových linek. Autobusy zahájily provoz 28. 5. 2011 a ukončily 28. 9. 2011. Pravidelně vyjížděly o sobotách a nedělích včetně svátků (příloha č. 4). Společnost nabídla zájemcům o cykloturistiku na území Orlickoústecka pět linek:

- linka č. 6 - oranžová linka - Choceň - Kostelec nad Orlicí - Týniště nad Orlicí - Lično - Vamberk - Rychnov nad Kněžnou - Solnice- Deštné v Orlických horách - Šerlich,

- linka č. 7 - žlutá linka - Kostelec nad Orlicí - Vamberk - Žamberk - Letohrad - Jablonné nad Orlicí - Orličky, odbočka Suchý vrch - Červená Voda,
- linka č. 8 - světle zelená linka - Jablonné nad Orlicí - Letohrad - Žamberk - Rokytnice v Orlických horách - Deštné v Orlických horách - Šerlich,
- linka č. 10 - červená linka - Litomyšl - Ústí nad Orlicí - Česká Třebová - Lanškroun - Čenkovice - Dolní Morava,
- linka č. 11 - modrá linka - Lanškroun - Litomyšl - Česká Třebová - Ústí nad Orlicí - Libchavy - Žamberk - Bartošovice v Orlických horách - Orlické Záhoří - Deštné v Orlických horách – Šerlich.<sup>24</sup>

### 2.2.5 Cyklistické akce pro veřejnost

Nejen příznivci cykloturistiky, ale i města a obce mají velký zájem na podpoře a vybudování tradice cyklistiky v regionu. Zejména u malých dětí vyvolávají následující akce nadšení a radost, které v nich mohou zakotvit úctu a lásku k přírodě a pohybu.

**Přes 3 hrady Sopotnice** je tradiční pochod přes 3 hrady nabízející mnoho variant tras pro pěší i cyklisty. Tato akce se pořádá každoročně a v r. 2011 se jedná již o 39. ročník, letos pod záštitou hejtmána Pardubického kraje (Radko Martínka), hejtmána Královéhradeckého kraje (Lubomíra France) a senátora Miroslava Antla. Pořadatelé nabízejí tři startovní místa:

- první startovní místo v Sopotnicích na hřišti- pěší trasa - 15, 30, 50 km, cyklotrasa - 30, 50, 65, 85, 100 a 150 km, trasa pro horská kola - 30 a 50 km,
- druhé startovní místo v Žampachu v areálu zámku - pěší trasa - 5 a 15 km, cyklotrasa - 20 - 60 km (vhodná pro rodinnou cykloturistiku),
- třetí startovní místo v Potštejně pod lipami - pěší trasa - 5 (bezbariérová), 9 (vhodná pro rodiče s dětmi) a 13 km.

V letošním roce 2011 zaznamenali pořadatelé rekordní účast, padl dokonce dva roky starý rekord 5 759 účastníků. V novém zápisu do kroniky Klubu českých turistů se zaznamenalo číslo 7 071 prezentovaných turistů a cyklistů.<sup>25</sup>

<sup>24</sup> *Euroregion glacensis* [online]. 2011 [cit. 2011-11-20]. Dostupné z WWW: <<http://euro-glacensis.cz/new/index.html>>.

<sup>25</sup> *Klub českých turistů Sopotnice* [online]. 2011 [cit. 2011-11-20]. Kalendář turistických akcí 2011. Dostupné z WWW: <<http://www.kct-sopotnice.com/>>.

**Drozdovská pila** je cykloturistický výlet, který již mnoho let pořádají turisté Ústí nad Orlicí. Jsou tu k dispozici dvě různé trasy - 70 a 100 km. Kratší trasa vede přes Letohrad, Horní Čermnou a Lanškroun do obce Žichlínek. Delší stokilometrová trasa zavedla cyklisty do Štítů a dále přes Drozdovskou pilu do Hoštejna a nakonec také do Žichlíneku. Letos se tato oblíbená akce konala 23. 4. 2011.<sup>26</sup>

**Cyklo glacensis** je mezinárodní setkání cyklistů. Trasy mají délky 70 až 100 km a vedou příhraničím. Na české straně startují týmy cyklistů z 10 českých míst společným cílem je místo symbolicky ležící v blízkosti česko - polské hranice, které se každým rokem střídá na české nebo na polské straně. V roce 2011 byla cílem vesnice Dolní Čermná.

**Cyklo & inline klání** je sportovně zábavná akce pořádaná každoročně v Cakli u Ústí nad Orlicí. Připraveny jsou dva cyklistické okruhy 25 a 45 km a pro inline bruslaře jeden okruh 17 km. Dále jsou pro návštěvníky Areálu aktivní turistiky Cakle připraveny středověké soutěže, pádlování na vodě, představení šermířů a elektrokola.<sup>27</sup>

## 2.2.6 Analýza cykloturistů v ČR

V rámci České republiky proběhl výzkum rozdělený na dvě části:

- reprezentativní výběr populace ČR (15 a více let) v počtu 993 respondentů, v období 9. – 20. 9. 2011,
- internetový on-line výzkum v počtu 3 966 respondentů, v období 15. 8. – 30. 9. 2011.

Z dotazníku pak vyplynuly následující informace. Aktivní cykloturisté<sup>28</sup> by na svém pobytu uvítali zejména cyklobus jako pravidelnou linku, servis kol, na třetím nejvíce bodovaném místě by cykloturisté uvítali toalety podél stezek (nejen v restauracích). Na ostatních příčkách se umístil doprovodný program pro uvolnění těla (masáže, wellness), přeprava kol a osob a objednání (cyklotaxi), přeprava zavazadel na objednání a sestavení cyklovýletu na míru.

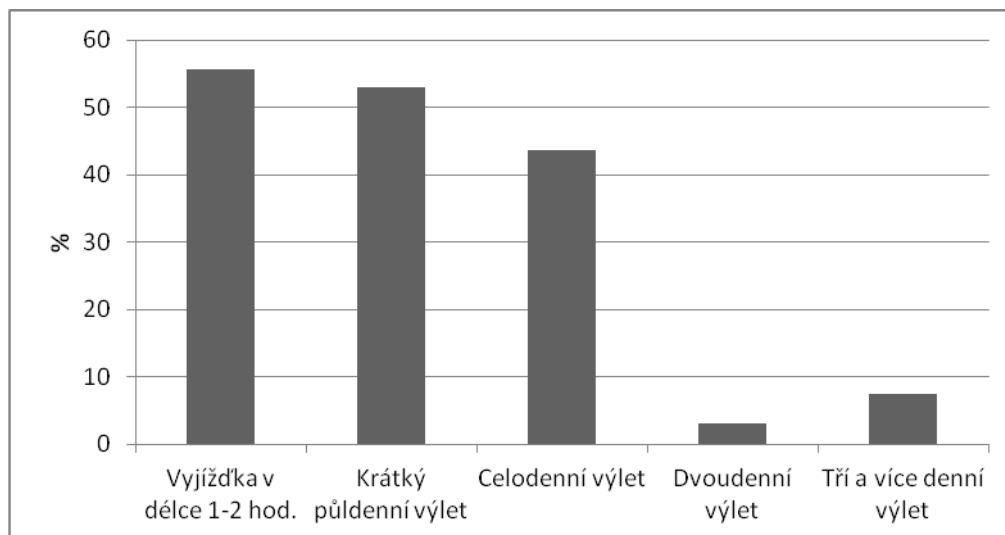
---

<sup>26</sup> *Region Lanškrounsko* [online]. 1998-2011 [cit. 2011-11-20]. Zpravodaj. Dostupné z WWW: <<http://www.lanskrounsko.cz/cs/zpravodaj/35-zpravodaj/1315-na-drozdovskou-chatu-s-cykloturisty-kct-usti-nad-orlici.html>>.

<sup>27</sup> *Na kole.cz* [online]. 2011 [cit. 2011-11-20]. Orlické Cyklo & In-line klání. Dostupné z WWW: <<http://www.nakole.cz/akce/547-orlicke-cyklo-in-line-klani.html>>.

<sup>28</sup> Aktivní cykloturista jezdí převážně po zpevněných cestách, v hlavní sezóně alespoň 1 – 2x týdně a ujedou více než 500 km ročně.

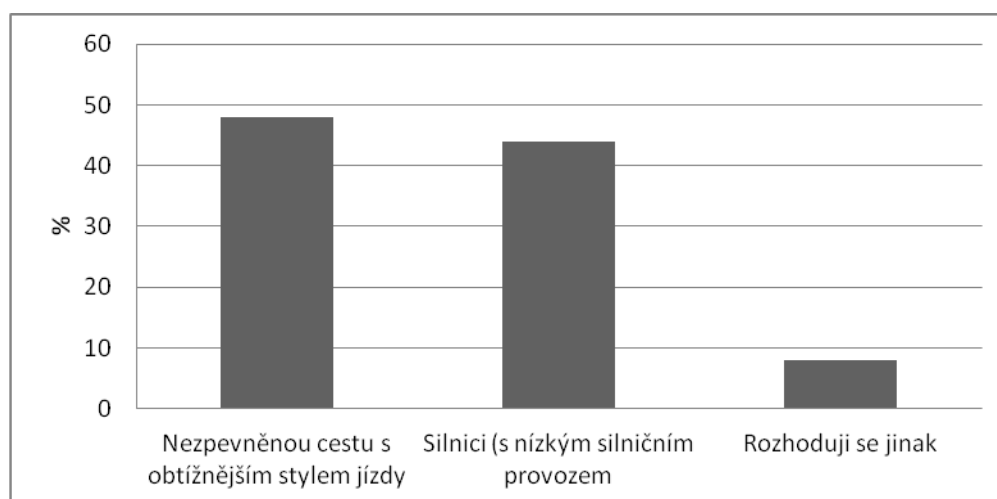
Na následujícím obrázku jsou znázorněny doby trvání vyjížďky či výletu na kole. Nejvíce lidé upřednostňují kratší projížďky na 1 - 2 hodiny a krátké půldenní výlety. Pouhá 3 % dotazovaných na otázku odpověděla dvoudenní výlety.



**Obrázek 16:** Délka výletu na kole

Zdroj: *Czech tourism* [online]. 2011 [cit. 2011-11-20]. Databáze výzkumů a analýz agentury Czech tourism. Dostupné z WWW: <<http://vyzkumy.czechtourism.cz/>>.

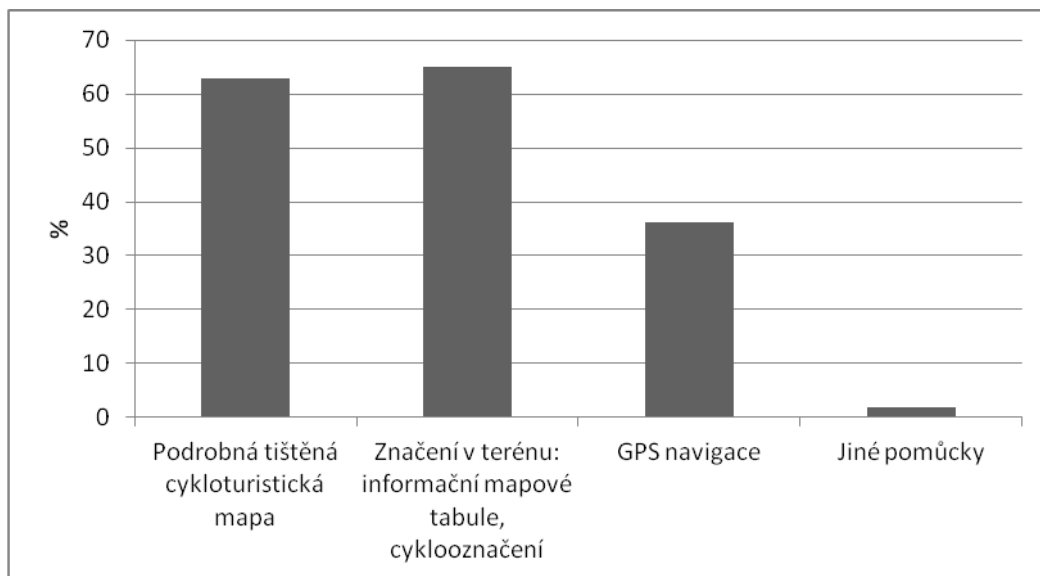
Nelze jednoznačně říci, jaký povrch je cykloturisty preferován, avšak o několik málo procent zvítězila nezpevněná cesta pro obtížnější styl jízdy.



**Obrázek 17:** Povrch preferovaný cykloturisty

Zdroj: *Czech tourism* [online]. 2011 [cit. 2011-11-20]. Databáze výzkumů a analýz agentury Czech tourism. Dostupné z WWW: <<http://vyzkumy.czechtourism.cz/>>.

Jako ideální nástroj k orientaci při cykloturistice by 65 % respondentů uvítalo značení v terénu a téměř 63 % podrobnou tištěnou mapu. O polovinu méně cyklistů by v přírodě využilo GPS navigaci a zanedbatelné procento by využilo jiné pomůcky.<sup>29</sup>



**Obrázek 18:** Nástroj orientace při cykloturistice

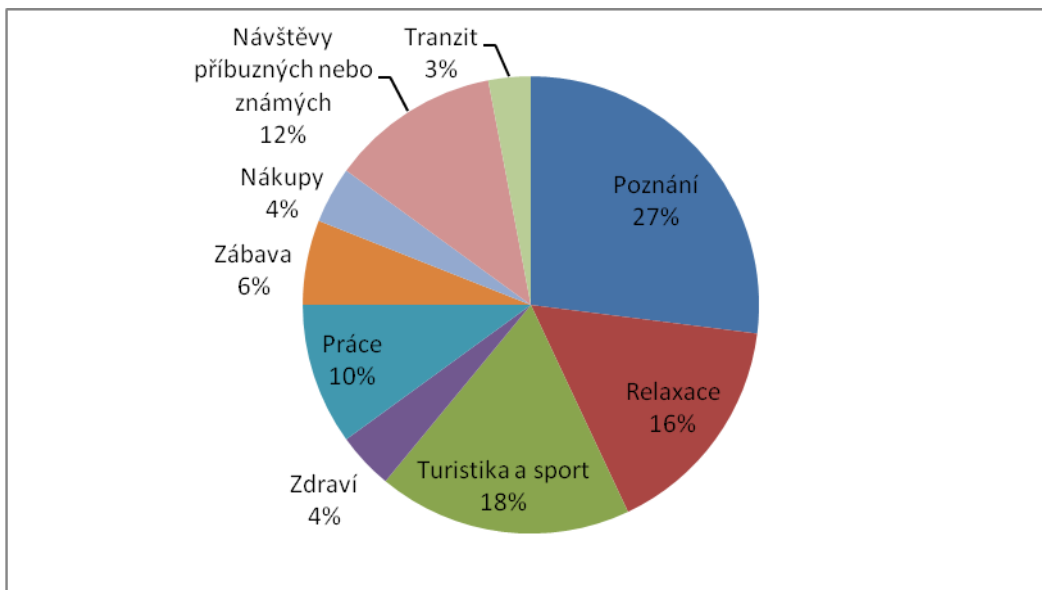
Zdroj: *Czech tourism* [online]. 2011 [cit. 2011-11-20]. Databáze výzkumů a analýz agentury Czech tourism. Dostupné z WWW: <<http://vyzkumy.czechtourism.cz/>>.

### 2.2.7 Analýza cykloturistů na Orlickoústecku

Česká centrála cestovního ruchu provedla monitoring návštěvníků na Orlickoústecku. Pro projekt byli vybráni náhodní respondenti, návštěvníci vybraných turistických regionů a oblastí ČR. Byla použita metoda osobního dotazování s použitím standartního dotazníku ve dvou časových etapách, v letní a zimní vlně. Dotazník obsahoval 22 sad otázek s následujícími výsledky.

Cykloturistika se objevila na významném pomyslném třetím místě. Do regionu přijede kvůli cykloturistice 12 % návštěvníků ročně. Mezi ostatní řadíme návštěvy kulturních akcí, společenský život a zábavu, venkovskou turistiku, církevní turistiku, péči o fyzickou a duševní kondici.

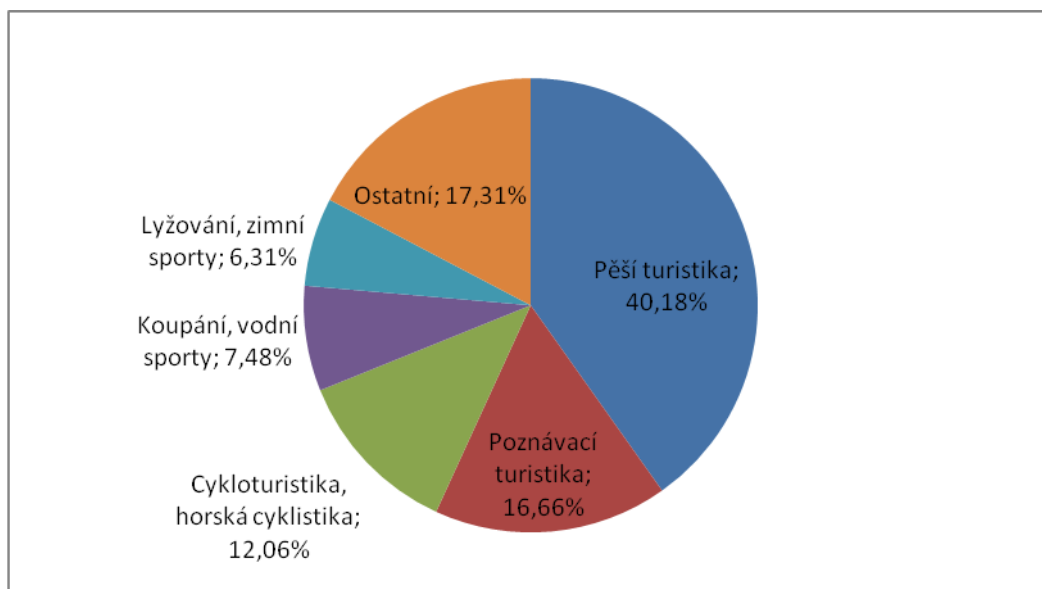
<sup>29</sup> *Czech tourism* [online]. 2011 [cit. 2011-11-20]. Databáze výzkumů a analýz agentury Czech tourism. Dostupné z WWW: <<http://vyzkumy.czechtourism.cz/>>.



**Obrázek 19:** Převažující důvod návštěvy

Zdroj: *Czech tourism* [online]. 2011 [cit. 2011-11-20]. Databáze výzkumů a analýz agentury Czech tourism. Dostupné z WWW: <<http://vyzkumy.czechtourism.cz/>>.

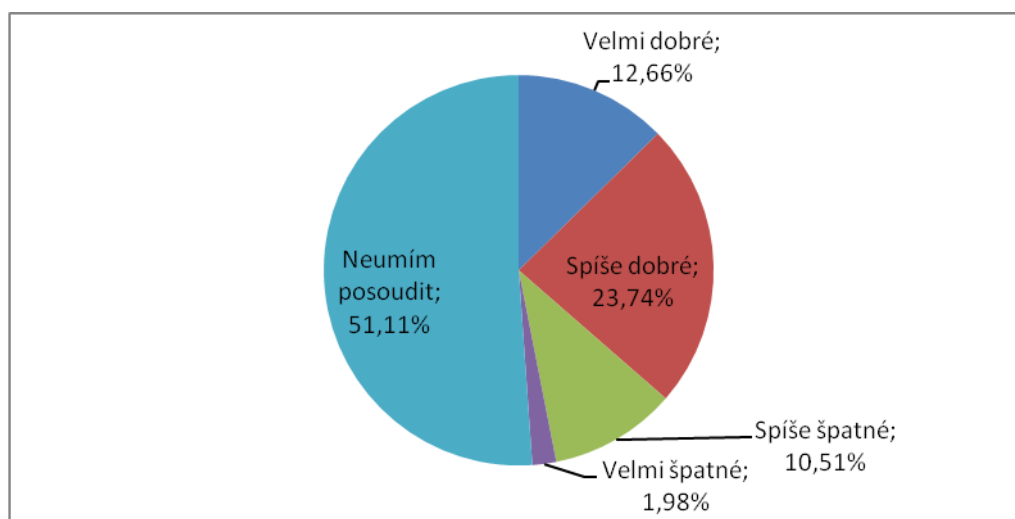
Při otázce: „Převažující důvod návštěvy“, odpovědělo 27 % respondentů, že navštívili region kvůli poznání. Druhé místo s téměř 18 % obsadila turistika a sport. Znamená to, že do regionu jezdí za aktivně strávenou dovolenou, kde cykloturistika zastupuje důležité místo.



**Obrázek 20:** Nejlákavější aktivity v regionu

Zdroj: *Czech tourism* [online]. 2011 [cit. 2011-11-20]. Databáze výzkumů a analýz agentury Czech tourism. Dostupné z WWW: <<http://vyzkumy.czechtourism.cz/>>.

Při hodnocení služeb v regionu pro cykloturisty více než polovina dotazovaných nedokázala na otázku odpovědět. Jako velmi dobré služby považuje 12,66 %, za spíše dobré téměř 24 %. Více než 10 % považuje situaci v regionu za spíše špatnou a dokonce necelé 2 % za velmi špatnou.<sup>30</sup>



**Obrázek 21:** Ohodnocení služeb pro cykloturisty v regionu

Zdroj: *Czech tourism* [online]. 2011 [cit. 2011-11-20]. Databáze výzkumů a analýz agentury Czech tourism. Dostupné z WWW: <<http://vyzkumy.czechtourism.cz/>>.

### 2.2.8 SWOT analýza regionu z hlediska cykloturistiky

SWOT analýza je metoda, pomocí které můžeme definovat silné a slabé stránky projektu, příležitosti či jeho hrozby. Je zaměřena na zhodnocení vnitřních a vnějších faktorů ovlivňujících úspěšnost určitého hodnoceného systému.

SWOT analýza regionu z hlediska cykloturistiky:

Silné stránky:

- pozice na hlavním železničním koridoru,
- rozvoj podnikání,
- existence cyklistické dopravy v sídlech a cyklistické trasy v krajině,
- kvalitní povrch cyklostezek,
- přírodní park okolo celého údolí řek Tiché a Divoké Orlice,
- atraktivní rozhledové body,

<sup>30</sup> *Czech tourism* [online]. 2011 [cit. 2011-11-20]. Databáze výzkumů a analýz agentury Czech tourism. Dostupné z WWW: <<http://vyzkumy.czechtourism.cz/>>.

- klidové oblasti bez nadměrného hluku,
- snadná dopravní dostupnost k zařízením občanské vybavenosti,
- turisticky atraktivní historická jádra měst s památkovou zónou,
- přírodní zázemí v parku Orlice,
- rehabilitační lázně v Brandýse nad Orlicí.

#### Slabé stránky:

- částečné vedení cyklotras po silnicích I., II., III. třídy,
- nedokončené výstavby cyklostezek kvůli nedostatečným finančním prostředkům,
- málo odpočívadel a odstavných cyklistických ploch,
- technický stav silnic v majetku kraje,
- nedostatečné napojení na dálniční síť,
- hlavní dopravní tahy způsobují nadměrné zatížení hlukem v části obytné zástavby.

#### Příležitosti:

- rostoucí obliba cykloturistiky
- zvyšování bezpečnosti dopravy budováním cyklostezek v obcích a v krajině mimo silnice,
- nárůst obyvatel mimo města - migrace na vesnice,
- možnosti čerpání dotací z Evropských fondů.

#### Hrozby:

- stárnutí obyvatelstva,
- růst nákladů na zdravotní péči- z důvodu stárnutí obyvatel a růstu cen za poskytování těchto služeb,
- nárůst sociálně slabších skupin obyvatelstva v souvislosti s nižšími možnostmi pracovního uplatnění,
- nižší průměrné platy v porovnání s průměrem ČR,
- nedostatečné dopravní napojení na silniční tahy (R 35).

Cykloturistika je obecně v ČR velice populární. Platí to i pro region Orlickoústecko. Atraktivní pro turisty je zejména svými přírodními krásami a historickými památkami. Cyklisté mají k dispozici velmi kvalitní a propracovaný systém stezek a tras, většina návštěvníků to i tak cítí. Krajina je velmi dobře značena a mapové podklady mají uživatelé k dispozici ve všech informačních centrech měst. Možná i proto se stále většina turistů orientuje značením v terénu a tištěnými cykloturistickými mapami, i přesto že existují mnohá moderní zařízení, jako jsou GPS navigace. Region nabízí velmi dobré podmínky pro turistiku, obzvláště cykloturistiku. Stezky spojují lákavá a zajímavá místa a není opomíjeno ani zázemí pro cyklisty, jako například občerstvení, půjčovny kol či odstavná odpočívadla. Cyklostezky však nevyužívají jen turisté a návštěvníci, ale i místní obyvatelé v každodenním životě při dojíždění do zaměstnání, škol a za službami. Existují tu však i mnohá negativa, mezi která patří cyklotrasy a stezky, které jsou vedeny po silnicích I., II. a III. tříd. To zvyšuje nebezpečí úrazů, zejména při dojíždění dětí na kole do škol. Znevýhodněním obcí a malých měst jsou nízké příspěvky ze státního rozpočtu. To vede k tomu, že pokud chce obec vybudovat cyklostezku, nelze ji stavět jako jednotný celek, nýbrž po částech. Jednoduchým příkladem je obec Zářecká Lhota v blízkosti města Choceň. Tímto problémem se zabývá kapitola 3.

## 3 Možnosti rozvoje cykloturistiky na Orlickoústecku

### 3.1 Obec Zářecká Lhota

Obec Zářecká Lhota je vesnička vzdálena zhruba 2 km od města Choceň a 15 km od Ústí nad Orlicí, ležící na silnici II. třídy č. 315 směr Choceň - Ústí nad Orlicí. Vznik obce se datuje již do 13. století s názvem Lhota Kunšova, posléze přejmenována dle své polohy - Zářecká (za řekou), protože severozápadní hranici katastru tvoří řeka Tichá Orlice. V obci trvale žije 184 obyvatel, 125 obyvatel ve věku 15 – 64 let.



**Obrázek 22:** Mapa města Choceň a obce Zářecká Lhota

Zdroj: *Mapy google* [online]. 2011 [cit. 2011-11-20]. Dostupné z WWW:

<<http://maps.google.cz/maps?hl=cs&tab=ll>>

### 3.2 SWOT analýza obce Zářecká Lhota

Silné stránky:

- geografická poloha obce v blízkosti měst,
- knihovna, dětské hřiště,
- vysoký podíl vysokoškolsky vzdělaných lidí,
- klidné prostředí pro bydlení,
- informační kanály obce - webové stránky, sms, email,

- pravidelné autobusové spojení,
- relativně čisté ovzduší bez znečištění.

#### Slabé stránky:

- závislost na službách okolních obcí a měst,
- omezený počet pracovních míst,
- chybí občanská vybavenost- škola, pošta, lékař,
- nedostatečné řešení bezpečnosti pohybu chodců po obci-absence chodníků a cyklostezky,
- nedostatečná propagace obce,
- omezené finanční zdroje obce pro realizaci větších projektů,
- vysoký průjezd vozidel obcí,
- omezený potenciál pro rozvoj cestovního ruchu.

#### Příležitosti:

- rozvoj bytové výstavby,
- při výstavbě stezky možnost zviditelnění obce,
- možnosti čerpání finančních zdrojů z národních zdrojů a z grantů Pardubického kraje,
- možnosti čerpání finančních prostředků z EU,
- rozvoj malého podnikání,
- s výstavbou cyklostezky – možnost propojení obcí s městem.

#### Hrozby:

- stárnutí obyvatelstva obce,
- intenzivní silniční doprava: Choceň - Ústí nad Orlicí (II/315),
- odchod mladých a kvalifikovaných osob do větších měst,
- vysoká rychlost projíždějících vozidel,
- nízké povědomí o malých obcích.

Mezi silné stránky lze zahrnout geografická poloha obce s dobrou dostupností větších měst, kterou zajišťují pravidelné autobusové spoje. Nejen poloha, ale i krajina, klidné a příjemné prostředí stále častěji lákají lidi z měst. Rozvinutá tu je nejen výstavba, ale také přestavba. Obec pro informovanost svých obyvatel využívá mnoha informačních kanálů, jako jsou například vývěska obce, pravidelné informace o dění v obci emailem či sms.

Příležitosti obce se pak lze charakterizovat využitím příspěvků a dotací ze státních rozpočtů, rozpočtů krajů a obcí, evropských fondů a pomocí nich financovat a podporovat malé podnikání, podporovat rozvoj obce. Možností zviditelnění obce je výstavba cyklostezky, jež by se zaryla do povědomí mnoha lidí, kteří by se mohli v obci usadit.

Slabou stránkou je závislost na občanské vybavenosti okolních měst. Člověk musí dojíždět do škol, k lékařům, na poštu. S tím souvisí i nízký počet pracovních míst, a proto musí lidé za práci dojíždět do větších měst. Obec má velice omezený potenciál k rozvoji cestovního ruchu. Další slabinou jsou malé finanční prostředky obce při realizaci větších projektů. Vždy se musí spolehnout na příspěvky a dotace. Denně obcí projede vysoké procento motorových vozidel a absence chodníků a cyklostezek vede k nedostatečnému řešení bezpečného pohybu chodců.

V návaznosti na slabé stránky tu existují i následující hrozby. Mezi největší hrozby lze zahrnout stále stárnoucí obyvatelstvo a odchod mladých vzdělaných lidí, buď do větších měst, nebo do zahraničí. Ohrožení obyvatel lze vidět v intenzivní silniční dopravě, kde je nejrizikovější vysoká rychlost projíždějících aut. Neméně důležitým faktorem je i nezáměr turistů a neznalost obce.

Vysoký průjezd obcí a nedodržování rychlosti při průjezdu obcí, způsobilo v minulých letech dopravní nehody s následujícími následky:

**Tabulka 5:** Nehodovost v obci Zářecká Lhota v letech 2003 - 2007

Rok	Dopravní nehody	Úmrtí	Těžké zranění	Lehké zranění
2003	12	1	0	1
2004	7	0	1	5
2005	12	0	0	1
2006	7	0	1	1
2007	6	0	0	1

Zdroj: Interní materiály obce Zářecká Lhota

V ČR za 9 měsíců letošního roku řešila policie 54 249 nehod na pozemních komunikacích, při kterých bylo usmrceno 529 osob - cyklisté se umístili na pátém místě

v počtu 40 usmrcených cyklistů, z toho jedno dítě. V porovnání se stejným obdobím předešlého roku je to nárůst o 20 usmrcených osob.<sup>31</sup> Výstavba cyklostezky by v obci razantně snížila možnosti střetu cyklisty či chodce s motorovými vozidly.

### 3.3 Projekt realizované cyklostezky v roce 2008

V roce 2008 proběhla výstavba cyklostezky ve směru Choceň – Zářecká Lhota. Hlavní cíl této výstavby byl zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů dojíždějících pravidelně do práce a do škol do města Choceň a zlepšení mobility. Zejména velký důraz byl kladen na děti, které se denně dopravují na kole do škol. Na silnici II/315 dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, a tím i ke snížení hluku a exhalací výfukových plynů.



**Obrázek 23:** První dokončená etapa cyklostezky Zářecká Lhota

Zdroj: Interní materiály obce Zářecká Lhota

Cyklostezka začíná zhruba 350 m za městem Choceň a končí u rybníka před značkou s názvem Zářecká Lhota. Obec původně chtěla cyklostezku vést skrz celou obec, nedostala však patřičné finanční prostředky, které by byly nutné k financování celé stezky. Dokončená cyklostezka měří 315 m, šíře je 3 m. Výstavba byla zahájena na počátku listopadu 2008

<sup>31</sup> Policie ČR : *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích ČR v období leden – září 2011* [online]. 2011 [cit. 2011-11-20]. Dostupné z WWW: <[www.policie.cz/soubor/2011-10-informace-pdf.aspx](http://www.policie.cz/soubor/2011-10-informace-pdf.aspx)>.

a dokončena k 28. 11. 2008. K výstavbě byl využit asfaltový beton po celé délce stezky. Je zde využito tří dopravních značení: svislá hliníková dopravní značka „C9a“ - Stezka pro chodce a cyklisty, svislá hliníková dopravní značka „C9b“ - Konec stezky pro chodce a cyklisty a svislá hliníková dopravní značka „P4“ - Dej přednost v jízdě.

Celkové náklady na výstavbu cyklostezky byly vyčísleny na 1 072 334 Kč (bez DPH), 19 % DPH činilo 203 743 Kč, celková cena s DPH tedy byla 1 276 077 Kč. Obec si na počátku roku 2008 zažádala o příspěvek z SFDI a po splnění veškerých nutných náležitostí získala podporu ve výši 60 % uznatelných nákladů z celkového projektu. Jednalo se o částku 738 000 Kč. Zbytek 40 % se financoval z vlastních zdrojů obce, částka činila 538 077 Kč. Výzvu na výstavbu cyklostezky splnila společnost STRABAG, která vytvořila nejnižší nabídkovou cenu se zárukou 60 měsíců. Po tuto dobu odpovídá za vady, které objednavatel zjistí a nahlásí. Reklamace se nevztahují na vady způsobené živelnými událostmi, následnou stavební činností obce či špatnou údržbou vozovky.

### **3.4 Projekt navrhované cyklostezky obcí Zářecká Lhota**

Hlavním cílem tohoto projektu bude zvýšení bezpečnosti cyklistické dopravy a chodců v obci Zářecká Lhota tím, že se vytvoří cyklostezka, která propojí již zrealizovaný projekt cyklostezky s obcí. Jedná se o délku zhruba 764 m a šířku 3 m, která bude navazovat na 1. část již vytvořeného kratšího úseku. Dalším cílem je podpořit ekologického a šetrného typu dopravy a zlepšení mobility obyvatel. Stezka, jež je znázorněna na obrázku č. 26, se napojí na začátku obce (ze směru od Chocně) a povede až k obecnímu úřadu Zářecká Lhota. Hlavními cílovými uživateli, na které se projekt zaměřuje, jsou:

- zaměstnaní lidé dojíždějící za prací - jedná se o pravidelnou každodenní dojíždětku do zaměstnání zejména do města Chocně,
- studenti základních a středních škol - pravidelná každodenní dojíždětku – v Chocni fungují tři základní školy, jedna ZŠ praktická škola a dvě střední školy,
- ostatní občané dojíždějící za úřady a za službami,
- relaxace - turisté, rodiny s dětmi, které vyhledávají cykloturistiku.



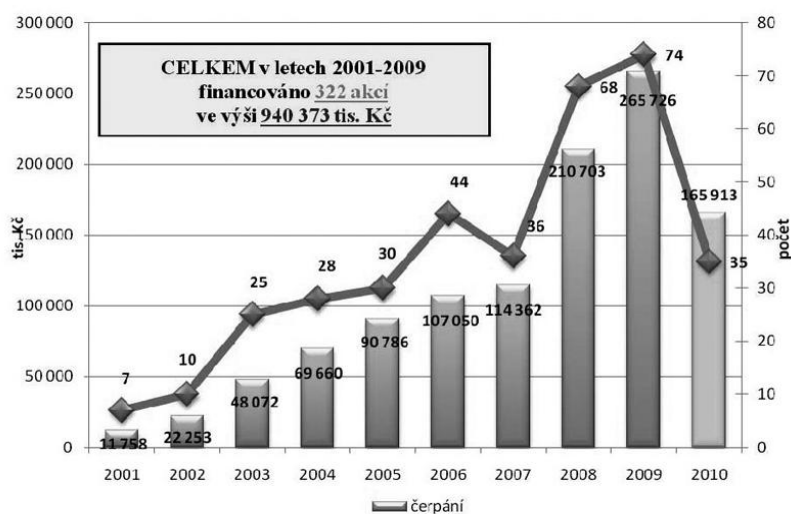
**Obrázek 24:** Nová navrhovaná trasa stezky

Zdroj: autor

Aby byla cyklostezka funkční pro obyvatele obce, je nutné ji napojit na stávající stezku na začátku obce Zářecká Lhota a vést alespoň k obecnímu úřadu do středu vsi. Tento návrh vyžaduje výkup pozemků od místních lidí, což bude opatřeno smlouvou o uzavření budoucí kupní smlouvy.

### **3.4.1 Možnosti financování cyklostezky Zářecká Lhota**

Obec není sama schopna cyklostezku financovat. Je nutné uvažovat o pomoci z jiných než vlastních zdrojů. V úvahu připadají dvě možnosti, a to příspěvek z SFDI a ROP NUTS II Severovýchod. Z SFDI byly pro rok 2010 byly schváleny příspěvky v celkové výši 190 000 tis. Kč. Dle předem stanovených kritérií bylo přijato 79 žádostí, z toho bylo však vybráno pouhých 28 s limitním podílem příspěvku SFDI ve výši 129 732 tis. Kč a dalších 8 akcí za 40 493 tis. Kč (zařazeny jako jmenovité akce pozměňovacími návrhy při schvalování rozpočtu SFDI Poslaneckou sněmovnou ČR). Celkový objem finančních prostředků, včetně převodů nevyčerpaných finančních prostředků z roku 2009, činil 242 248 tis. Kč. Dohromady bylo přislíbeno na 43 akcí 195 716 tis. Kč, uvolněno však bylo celkem 183 435 tis. Kč. Příloha č. 2 obsahuje schválené příspěvky fondem SFDI pro rok 2011.



**Obrázek 25:** Financování cyklostezek ze SFDI

Zdroj: www.sfdi.cz

Pro období 2007 - 2013 bylo vyhrazeno z fondů EU pro ČR 26,69 miliard eur. K datu 25. 1. 2011 bylo schváleno 192 projektů zabývajících se cyklistickou tematikou a výše podpory činila 3,14 miliard Kč, přičemž celkové náklady dosáhly 3,59 miliard Kč. Pro období 2007 - 2013 je pro ČR připraveno celkem 7 regionálních operačních programů (ROP). Cílem regionálních operačních programů je zvýšit konkurenceschopnosti regionů, urychlit jejich rozvoj a zvýšit atraktivitu regionů pro investory. Na regionální operační program je z fondů vyčleněno celkem 4,6 miliard eur.<sup>32</sup>

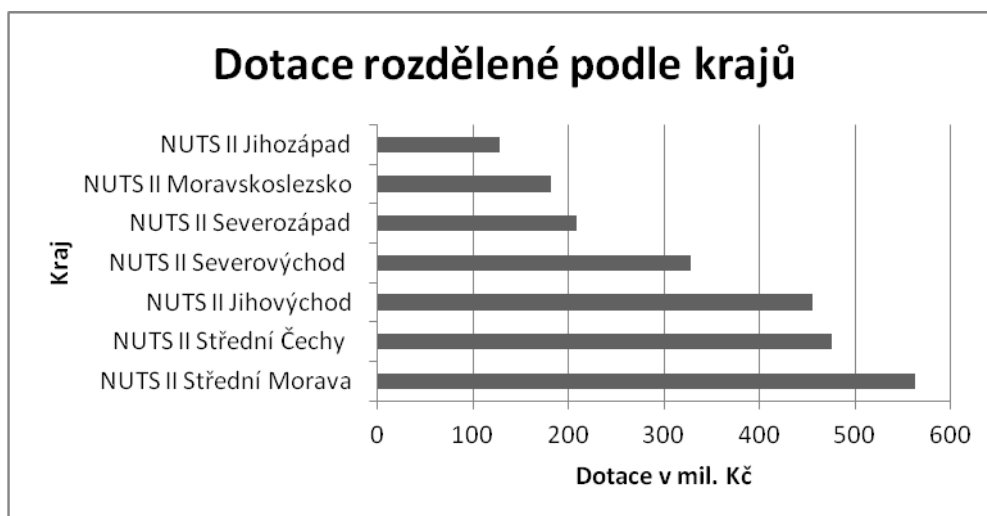
**Tabulka 6:** Dotace rozdělené podle krajů k lednu 2011

Region	Dotace (Kč)	Počet podpořených projektů
NUTS II Střední Morava	563 mil.	39
NUTS II Střední Čechy	476 mil.	28
NUTS II Jihovýchod	456 mil.	33
NUTS II Severovýchod	328 mil.	11
NUTS II Severozápad	209 mil.	5
NUTS II Moravskoslezsko	182 mil.	15
NUTS II Jihozápad	128 mil.	11
<b>ROP NUTS II</b>	<b>2 344 mil.</b>	<b>142</b>
<i>Operační program Praha<sup>33</sup></i>	<i>183 mil.</i>	<i>4</i>

Zdroj: *Fondy Evropské unie* [online]. [cit. 2011-11-20]. Programy 2007-2013. Dostupné z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/Programy-2007-2013>>.

<sup>32</sup> *Fondy Evropské unie* [online]. [cit. 2011-11-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/>>.

<sup>33</sup> Operační program Praha spadá jako jediný region do cíle Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost. Ostatní regiony spadají do cíle Konvergence.



**Obrázek 26:** Dotace rozdělené podle krajů k lednu 2011

Zdroj: *Fondy Evropské unie* [online]. [cit. 2011-11-20]. Programy 2007-2013. Dostupné z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/Programy-2007-2013>>.

Pro navrhnoutou cyklostezku byl vybrán SFDI. V následující kapitole je uveden návrh na financování cyklostezky Zářecká Lhota s podporou z SFDI.

### 3.4.2 Financování navrhované cyklostezky

Obec není schopna projekt financovat ze svých zdrojů. Je nutné podat žádost o dotaci na SFDI. Dle cen z roku 2008 je přepočítána pravděpodobná cena nové cyklostezky takto:

Délka... 315 m, šířka... 3 m  $\Rightarrow$  945 m<sup>2</sup> tzn. 1 m<sup>2</sup> = **1 135 Kč bez DPH**

Do celkové předpokládané ceny se musí započítat průměrná roční míra inflace, která je znázorněna v následující tabulce:

**Tabulka 7:** Průměrná roční míra inflace v ČR v letech 2000 - říjen 2011

Rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	10/2011
Míra inflace	3,9	4,7	1,8	0,1	2,8	1,9	2,5	2,8	6,3	1,0	1,5	1,9

Zdroj: *Český statistický úřad* [online]. 2011 [cit. 2011-11-20]. Míra inflace. Dostupné z WWW: <[http://czso.cz/csu/redakce.nsf/i/mira\\_inflace](http://czso.cz/csu/redakce.nsf/i/mira_inflace)>.

V roce 2009 se jedná o navýšení jednotkové ceny o 1 %. Cena za m<sup>2</sup> se bude pohybovat na ceně 1 146, 35 Kč. V dalším roce 2010 je meziroční nárůst o 1,5 %, jednotková

cena v roce 2010 bude činit 1 163,2 Kč. V roce výstavby cyklostezky, tj. rok 2011 v měsíci říjnu, byla průměrná míra inflace 1,9 %. Jedná se tedy o cenu 1 185,3 Kč bez DPH za 1 m<sup>2</sup> cyklostezky. Při předpokladu 764 m délky a 3 m šířky se konečná celková cena cyklostezky pohybuje na ceně 2 716 707,60 Kč (bez DPH). V roce 2011 činí dle zákona č. 235/2004 Sb., o dani s přidané hodnoty základní sazba 20 %. To znamená, že celkové náklady spojené s výstavbou cyklostezky, šplhají na částku **3 260 049 Kč vč. DPH**.

Opravy a drobnou údržbu stezky bude vykonávat majitel, tj. obec Zářecká Lhota. Očekávané výdaje dosahují částky 5 500 Kč ročně<sup>34</sup>. V následujících tabulkách jsou znázorněny záporné a kladné peněžní toky.

Kroky, které musí obec splnit, pokud by chtěla získat dotaci z SFDI v roce 2012 jsou následující:

- obec musí podat žádost se všemi náležitostmi, které jsou uvedeny v kapitole 1.6.1, do stanoveného termínu 16. 3. 2012
- SFDI následně zaeviduje a zkontroluje zaslané žádosti, na něž si vyhrazuje časové období březen - květen 2012
- v červnu 2012 výbor SFDI schválí žádosti a následně zveřejní informace na svých internetových stránkách

Pokud obec příspěvek na výstavbu obdrží, je povinna k 31. 12. 2012 provést zúčtování poskytnutého příspěvku dle pokynů. Jestliže nebude příspěvek vyčerpán do konce roku 2012, nemá obec právní nárok na převod nevyčerpaných prostředků do roku 2013.

**Tabulka 8:** Záporné peněžní toky

Výdaje	Cena včetně DPH (Kč)
Stavba cyklostezky	3 260 049
Provoz cyklostezky	5 500
Splátky bankovního úvěru	0

Zdroj: Interní materiály obce Zářecká Lhota

<sup>34</sup> Údaj daný obcí Zářecká Lhota

**Tabulka 9:** Kladné peněžní toky

<b>Příjmy</b>	<b>Cena včetně DPH (Kč)</b>
Provoz cyklostezky	0
Bankovní úvěr	0
Dotace z SFDI	2 119 032
Vlastní zdroje	1 141 017

Zdroj: Interní materiály obce Zářecká Lhota

Pokud by obec dostala max. možnou částku z SFDI, jednalo by se o 65 % z částky celého projektu. Nenastanou-li mimořádné výdaje, je obec schopna zaplatit zbytek ceny projektu. Jednalo by se o 35 % z celkové ceny cyklostezky, tj. 1 141 017 Kč. Cyklostezka nebude zpoplatněna, a proto se neočekává žádný provozní příjem.

Jak je patrné z obou tabulek finančních toků, výstavba cyklostezky je ztrátová investice s nulovou návratností. Je nutné se tedy zaměřit na přínosy, jež se pohybují v celospolečenské rovině. Stezka by byla využívána obyvateli obce při dojíždění do zaměstnání a škol v Chocni, mohly by ji využívat i vzdálenější obce - Loučky, Svatý Jiří, Sitiny, Voděrady. Projekt se bude zaměřovat na cílové skupiny uživatelů a budou stanoveny celospolečenské přínosy, jak vyčíslitelné, tak nevyčíslitelné. Zhodnocení navrhované cyklostezky se objeví v kapitole číslo 4.

### **3.4.3 Možnosti propagace cyklostezky Zářecká Lhota**

Důležitou etapou při výstavbě cyklostezky, která následuje po investiční fázi projektu, je zejména propagace a zajištění informovanost turistů o nové stezce. V propagačních materiálech by neměly chybět základní informace o stezce (začátek, konec, trasa stezky, povrch,...) a možnosti využití služeb, pokud jsou nějaké k dispozici. Obec Zářecká Lhota by mohla využít následujících prostředků k propagaci:

- místní noviny TRS - cena- 22 Kč/cm<sup>2</sup>,
- Choceňský zpravodaj - cena celé str. A5 950 Kč, ½ str. 480 Kč, ¼ 240 Kč, 1/8 120 Kč,
- brožury, které budou dostupné v informačních centrech v Chocni, Ústí nad Orlicí,
- úřední desky - vyvěšení informací či brožur v Brandýse nad Orlicí, Zářecké Lhotě, Loučkách, Svatém Jiří,

- směrové tabule a informační tabule umístěné v Chocni a na cyklostezce Ústí nad Orlicí – Choceň

V propagačních materiálech by měla být zmínka i o nově vybudovaném občerstvení v obci. Služby navrhované na cyklostezce Choceň – Zářecká Lhota jsou:

- občerstvení – stánek bude umístěn na začátku obce u místního rybníka. Obec stánek postaví z vlastních zdrojů a poté bude vypsáno výběrové řízení na provozovatele, který by obci platil nájemné. Otevírací doba by pravděpodobně byla v cyklistické sezóně o sobotách, nedělích a státních svátcích. Toto občerstvení by bylo doplněno odpočívadlem s lavičkami a informační tabulí,
- prodej cyklomap a brožur regionu – bude realizováno v rámci občerstvovacího stánku.

### 3.4.4 Opatření ke zvyšování bezpečnosti cyklistů v obci

Zajištění bezpečnosti cyklistů je jeden z hlavních předpokladů pro podporu cyklistiky. Na bezpečnost mají vliv jak zkušenosti a dovednosti cyklisty, tak i bezpečnostní prvky, které si mohou cyklisté zajistit sami. Dospělí jsou schopni si trasu vybrat podle svých možností a pohotovosti, avšak u dětí jsou podmínky jiné. Nejsou schopny samy zmapovat situaci a vyvodit následná opatření. Nerozmýšlejí se a jednají impulzivně. Proto je nutné věnovat velkou pozornost při cestách do škol. Dle statistik BESIPU bylo v roce 2009 usmrceno jedno dítě a 21 dětí bylo zraněno<sup>35</sup>. Pro předcházení takovýchto nehod je potřeba dodržovat určitá pravidla.

Jedním z těchto pravidel je jízda na kole pouze s přilbou. Většina těžkých zranění jsou poranění hlavy. Zranění mozku jsou velice vážná a mnohdy mají nenávratný efekt. Bezpečnostní přilby mají vliv na prevenci poranění hlavy. Je prokázáno, že lidem, kteří nosí přilbu, hrozí 19 x menší riziko úmrtí a lze předejít 83 % frakturám lebky, 53 % zranění měkkých částí hlavy a 48 % poškození mozku<sup>36</sup>. Dětské cyklistické přilby lze sehnat již okolo 500 Kč, avšak jejich služba je nevyčísitelná. Důležitá je osvěta, a proto je zásadní propagace cyklistických přileb. Návrhy na propagaci přileb by mohly být takové:

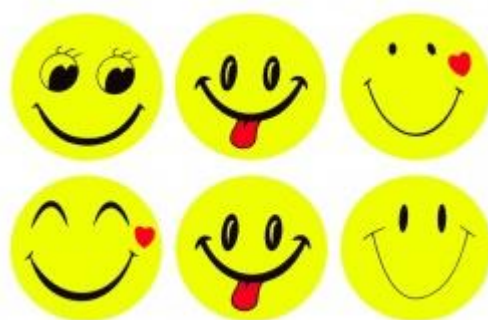
---

<sup>35</sup> BESIP [online]. 2010 [cit. 2011-11-20]. Dopravní nehody cyklistů v roce 2009. Dostupné z WWW: <[http://www.ibesip.cz/959\\_Dopravni-nehody-cyklistu-v-roce-2009](http://www.ibesip.cz/959_Dopravni-nehody-cyklistu-v-roce-2009)>.

<sup>36</sup> BESIP [online]. 2010 [cit. 2011-11-20]. Používejte cyklistické přilby!. Dostupné z WWW: <[http://www.ibesip.cz/1048\\_Pouzivejte-cyklisticke-prilby](http://www.ibesip.cz/1048_Pouzivejte-cyklisticke-prilby)>.

- pořádání přednášek ve školách policí,
- finanční zvýhodnění cyklistické přilby (časově omezené slevy),
- prospekty s přilbami v informačních centrech,
- prodej přileb při cyklistických akcích,
- přilby jako módní doplněk - barevné varianty, obrázky, zvířátka,
- odměna za nošení přilby.

Nedílnou součástí bezpečnosti na silnicích je i heslo „Vidět a být viděn“. Základní výbavou by měla být přední a zadní světla, přední a zadní odrazky doplněné reflexními doplňky. Nejjednodušší jsou reflexní pásy přišité na oblečení či tašky. Ve školách a školkách by se tento problém měl vysvětlit dětem zábavnou a hravou formou. Děti by si ze samolepících reflexních proužků mohly vystřihovat tvary, které by si posléze samy nalepily na své aktovky. Samolepky by pořídila škola v rámci dopravní výchovy a bezpečné cesty do školy, cena se pohybuje okolo 6 Kč/ks.



**Obrázek 27:** Reflexní samolepky

Zdroj:<http://www.reflexni-obleceni.cz/reflexni-samolepky-c-22.html?page=2&sort=20a>

## 4 Zhodnocení navrhovaných opatření

Výstavba cyklostezky je obecně jako investice ztrátová. Nelze očekávat žádné provozní příjmy, návratnost investice je nulová. Proto musíme na tento projekt nahlížet z hlediska přínosů pro obyvatele. Některé dopady lze vyčíslit a přepočítat na jednoho obyvatele. Výpočty jsou zaměřeny na dvě cílové skupiny - zaměstnaní lidé, studenti a žáci dojíždějící do škol.

Zaměstnaní lidé:

- úspora času:

průměrná hrubá mzda - 23 984 Kč<sup>37</sup>,

průměrná čistá mzda - 18 485 Kč,

průměrný počet pracovních hodin v měsíci - 169 hod.,

průměrná hodnota jedné hodiny =  $18\,485/169 = 109,38 = 109$  Kč/hod.,

úspora času za jeden den - 0,25 hod.

úspora: úspora času za jeden den \* průměrná hodnota jedné hodiny \* počet pracovních dnů \* 0,3 (ne všechny dny se pojede na kole) =  $0,25 * 109 * 232 * 0,3 = 2\,068$  Kč/rok

Pokud by obyvatel dojížděl do zaměstnání do Chocně na kole alespoň z jedné třetiny z celého roku, úspora času byla ohodnocena ročně 2 068 Kč.

- úspora za cestovné autobusem:

vzdálenost Zářecká Lhota - Choceň - 2 km

cena jízdného - 9 Kč (obyčejné jízdné)<sup>38</sup>

úspora: cena jízdného \* 2 (tam i zpět) \* 253 \* 0,3 =  $9 * 2 * 253 * 0,3 = 1\,366$  Kč/rok

Při výměně dojíždění autobusem za dojíždění na kole alespoň z jedné třetiny z celého roku, by pracující člověk ušetřil ročně 1 366 Kč.

- úspora cestovné autem:

vzdálenost Zářecká Lhota - Choceň - 2,5 km (0,5 km - jízda po městě)

---

<sup>37</sup> Průměrná hrubá mzda za 2. čtvrtletí 2011 dle Českého statistického úřadu

<sup>38</sup> Dle ceníku Veolia Transport

cena benzínu v ČR- 34,71 Kč/l<sup>39</sup>

spotřeba - 7 l/ 100 km

cena za 1 km-  $7/100 * 34,71 + 3,70^{40} = 6,13$  Kč

úspora:  $2,5 * 2$  (tam i zpět)  $* 253 * 6,13 * 0,3 = 2\ 326$  Kč/rok

Při přednosti kola před motorovým vozidlem jsou úspory ještě mnohem vyšší než v předešlém případě. Jedná se o úsporu nákladů 2 326 Kč ročně.

Žáci a studenti:

- úspora času:

průměrná hodnota jedné hodiny - 109 Kč/hod

počet školních dní - 196 dní

úspora času za jeden den - 0,25

úspora:  $0,25 * 109 * 196 * 0,3 = 1\ 602$  Kč/rok

Úspora času žáka či studenta při dojíždění na kole z jedné třetiny ročně činí 1 602 Kč.

- úspora za cestovné autobusem:

cena jízdného - 3 Kč (pro žáky do 15 let), 6 Kč (pro studenty 15 - 26 let)

vzdálenost Zářecká Lhota - Choceň - 2 km

úspora:  $3 * 2 * 196 * 0,3 = 352,8$  Kč/rok (žák)

$6 * 2 * 196 * 0,3 = 705,6$  Kč/rok (student)

Student by při dojíždění do školy ušetřil 706 Kč ročně, žák dojíždějící na základní školu by při upřednostnění kola před autobusem uspořil 353 Kč.

Pokud by se čtyřčlenná rodina muž, žena, 1. dítě (9 let), 2. dítě (17 let) denně dojíždějící do zaměstnání a školy do Chocně alespoň třetinu z roku dopravovala na kole (místo autobusu), celková úspora by vypadala následně:

---

<sup>39</sup> Cena ze dne 14. 11. 2011 dle společnosti CCS

<sup>40</sup> Sazba základní náhrady za 1 km jízdy osobním silničním motorovým vozidlem dle §157 zákoník práce

- $2 * 1\,366 + 353 + 706 = 3\,791$  Kč/ ročně.

Podnikatelé v území dopadu:

- dodavatelé realizace projektu – utrží z výstavby cyklostezky,
- dodavatelé služeb pro provoz projektu- subdodavatelé materiálu.

Ze SWOT analýzy obce je jasné, že Zářecká Lhota má výhodnou polohu pro místní obyvatele. Sama o sobě sice nedisponuje základní občanskou vybaveností, ale lidé se mohou rychle a přímo do města dostat. Avšak potýká se také s několika nedostatky, mezi které bych zahrnula zejména:

- nedostatečné řešení bezpečnosti pohybu chodců a cyklistů,
- úroveň propagace.

Cyklostezka povede ke zvýšení atraktivnosti regionu. Přinese však především zlepšení bezpečnosti osobní dopravy při dojíždění do zaměstnání, do škol, za zábavou tím, že se pěší a cyklistická doprava odkloní z velice frekventované silnice II/315. To povede ke zmírnění hustoty provozu, snížení dopravních nehod, zpřehlednění dopravní situace a plynulosti provozu. Pro uživatele stezky to znamená zlepšení sportovního vyžití a umožní používání ekologického druhu dopravy.

Neúplná je i úroveň propagace oblasti. I když je součástí turistického regionu Východní Čechy, stále je informovanost lidí nedostačující. I v současnosti jsou Východní Čechy v turistice ve stínu Orlických hor. Proto je důležité se zaměřit na podporu marketingu cestovního ruchu. Region by se měl více soustředit na propagaci na svých webových stránkách, v místních novinách a zaměřit se na tvorbu nových a atraktivních balíčků pro turisty. Vytvořením jednotných internetových stránek pro cyklostezky a cyklotrasy v regionu by se návštěvníci lépe orientovali nejen ve stezkách samotných, ale webové stránky by mohly být doplněny o zajímavá místa a jejich fotografie, jež jsou propojena právě samotnými cyklostezkami.

Jako výhodné považuji napojení obce Zářecká Lhota na hlavní síť cyklostezek v regionu Choceň - Kerhartice. Jak je patrné z obrázku č. 27, blízkost obou stezek k tomu přímo nabádá. Vesnice by se stala součástí cyklistického cykloturistiky v regionu. Příležitostí by bylo spojení s městy - Choceň, Brandýs nad Orlicí, Ústí nad Orlicí.



**Obrázek 28:** Červeně znázorněná stezka Choceň – Kerhartice

Zdroj: autor

Při zvýšení průjezdu cyklistů obcí, lze poté přemýšlet nad doprovodnými službami pro cykloturistiku, které ještě v České republice nejsou samozřejmostí. V Česku jsou opomíjeny parkovací plochy pro kola. Pro podporu cyklistiky je nutné mít možnost zaparkovat kolo v cíli cesty nebo alespoň v jeho blízkosti. Pokud již někde existují, mají tyto parkovací plochy nedostatečnou kapacitu, nízkou kvalitu a nevhodné umístění. Nutností je také neustálé zlepšování ubytovacích zařízení a zařízení v oblasti pohostinství. Soustředit se na určitý segment turistů, tedy cykloturistů, a snažit se vycházet vstříc jejich požadavkům a potřebám.

## Závěr

Orlickoústecko je severovýchodní součástí Pardubického kraje. Jedná se o region s velmi bohatým historickým, kulturním i zábavným zázemím. Region disponuje velmi dobrými předpoklady k rozvoji cestovního ruchu. Jeho nenarušené přírodní prostředí je unikátem v oblasti. Díky své poloze v podhůří Orlických hor nabízí mnohé aktivity nejen v zimních i letních obdobích.

Cílem diplomové práce bylo navrhnout zlepšení situace v oblasti cykloturistiky na území Orlickoústecka. V první části se práce zabývá základními pojmy z oblasti cyklistiky, rozdělením cyklostezek, jejich značením a cyklolegislativou. Část práce je zaměřena na zdroje financování, zejména na Státní fond dopravní infrastruktury a Evropské strukturální fondy., zabývá se tím, co musí subjekt splnit při žádosti o dotaci na výstavbu a co v průběhu řešení projektu.

V další části byla provedena analýza současného stavu na Orlickoústecku. Z analýz vyplývá, že region navštíví velké procento turistů z důvodu turistiky a sportu a dokonce více než 12 % lidí navštíví oblast z důvodu cykloturistiky. Pomocí SWOT analýzy regionu byly zjištěny nedostatky i v rámci cyklistiky. Za nejzásadnější problémy v oblasti považují cyklotrasy vedené po silnicích I. a II. tříd a nedokončené stavby cyklostezek kvůli nedostatku finančních prostředků obcí. Obce jsou závislé na peněžních příspěvcích a na dotacích ze státního rozpočtu a z fondů Evropské unie. Dokud bude systém financování zvýhodňovat velká města, tak se v oblasti investic a rekonstrukcí v menších obcích nic nezmění.

Ve třetí části práce je uvedena současná situace v obci Zářecká Lhota v oblasti cyklistiky a následně navržena opatření na zlepšení, která zahrnují návrh vlastní cyklostezky procházející obcí. V následujícím textu jsou pak uvedena další doporučení na zlepšení situace nejen v obci, ale také v celém regionu Orlickoústecko.

## Použitá literatura

BARTOŠ, Luděk. *TP 179 - Navrhování komunikací pro cyklisty*. Mariánské Lázně : Koura Publishing, 2006. 103 s. ISBN 80-902527-3-7.

*Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty*. Praha : Centrum dopravního výzkumu, 2008. 92 s. ISBN 978-80-86502-81-6.

*Cykloprůvodce Podorlickem*. Ústí nad Orlicí : Flétna, 2007. 260 s. ISBN 978-80-903652-3-0.

Česko. Zákon ze dne 4. dubna 2000 o Státním fondu dopravní infrastruktury. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 32.

Česko. Zákon ze dne 1. dubna 2004 o dani z přidané hodnoty. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2004, částka 78.

Česko. Zákon ze dne 21. dubna 2006 zákoník práce. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2006, částka 84.

## Internetové zdroje

*BESIP* [online]. 2010 [cit. 2011-11-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/lang/l=1>>.

*Czech tourism* [online]. 2011 [cit. 2011-11-20]. Databáze výzkumů a analýz agentury Czech tourism. Dostupné z WWW: <<http://vyzkumy.czechtourism.cz/>>.

*Dopravní nehody cyklistů v roce 2009*. Praha : Ministerstvo dopravy, 2010. 6 s. Dostupné z WWW: <<http://cyklostrategie.cz/file/6-3-dopravni-nehody-cyklistu-v-roce-2009/>>.

*Dopravní-značení.eu* [online]. [cit. 2011-11-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.dopravni-znacen.eu/>>.

*Euroregion glacensis* [online]. 2011 [cit. 2011-11-20]. 10. Dostupné z WWW: <<http://euro-glacensis.cz/new/index.html>>.

*Fondy Evropské unie* [online]. [cit. 2011-11-20]. Programy 2007-2013. Dostupné z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/Programy-2007-2013>>.

*Klub českých turistů Sopotnice* [online]. 2011 [cit. 2011-11-20]. Kalendář turistických akcí 2011. Dostupné z WWW: <<http://www.kct-sopotnice.com/>>.

*Monitoring návštěvnosti cyklostezky Tichá Orlice* [online]. Brno [s.n.], 2010 [cit. 2011-11-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz/file/monitoring-navstevnosti-cyklostezky-ticha-orlice/>>.

*Na kole.cz* [online]. 2011 [cit. 2011-11-20]. Orlické Cyklo & In-line klání. Dostupné z WWW: <<http://www.nakole.cz/akce/547-orlicke-cyklo-in-line-klani.html>>.

*Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. 2010 [cit. 2011-11-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz/>>.

*Policie ČR : Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích ČR v období leden – září 2011* [online]. 2011 [cit. 2011-11-20]. Dostupné z WWW: <[www.policie.cz/soubor/2011-10-informace-pdf.aspx](http://www.policie.cz/soubor/2011-10-informace-pdf.aspx)>.

*Povodí Labe* [online]. 2009 [cit. 2011-11-20]. Tichá Orlice. Dostupné z WWW: <[http://www.pla.cz/planet/webportal/internet/%28A%288tbrunGIywEkAAAAZDVIMTAyNDAtNDE5Mi00YjVjLTg0YWUtMzcwZWYzZjFjMWYw4Xif6fRO4Nltv29ORPq6c35Qi0%29%29/cs/dokumenty/charakteristikavodnihotoku\\_881.html?AspxAutoDetectCookieSupport=1](http://www.pla.cz/planet/webportal/internet/%28A%288tbrunGIywEkAAAAZDVIMTAyNDAtNDE5Mi00YjVjLTg0YWUtMzcwZWYzZjFjMWYw4Xif6fRO4Nltv29ORPq6c35Qi0%29%29/cs/dokumenty/charakteristikavodnihotoku_881.html?AspxAutoDetectCookieSupport=1)>.

*Region Lanškrounsko* [online]. 1998-2011 [cit. 2011-11-20]. Zpravodaj. Dostupné z WWW: <<http://www.lanskrounsko.cz/cs/zpravodaj/35-zpravodaj/1315-na-drozdovskou-chatu-s-cykloturisty-kct-usti-nad-orlici.html>>.

*Státní fond dopravní infrastruktury* [online]. 2008 [cit. 2011-11-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.sfdi.cz/CZ/index.php>>.

*Tipy na výlety, turistika a dovolená v ČR* [online]. 2011 [cit. 2011-11-20]. Východní Čechy. Dostupné z WWW: <<http://www.vyletnik.cz/turisticke-oblasti/vychodni-cechy/usteckoorlicko/>>.

*Tipy na výlety, turistika a dovolená v ČR* [online]. 2011 [cit. 2011-11-20]. Cyklotrasy, cyklostezky. Dostupné z WWW: <[http://www.vyletnik.cz/cyklotrasy/vychodni-cechy/usteckoorlicko/?radit=&f\\_limit=50&f\\_page=>](http://www.vyletnik.cz/cyklotrasy/vychodni-cechy/usteckoorlicko/?radit=&f_limit=50&f_page=>)>.

*Veřejná databáze ČSÚ* [online]. 2011 [cit. 2011-11-20]. Dostupné z WWW: <<http://vdb.czso.cz/vdbvo/uvod.jsp>>.

## Seznam tabulek

Tabulka 1: Počet usmrcených cyklistů dle věkových kategorií v letech 2007- 2008.....	17
Tabulka 2: Hodnocení cyklostezek .....	32
Tabulka 3: Celková návštěvnost cyklostezky Ústí nad Orlicí - Letohrad .....	34
Tabulka 4: Vyhodnocení denní návštěvnosti stezky ve sledovaném období .....	35
Tabulka 5: Nehodovost v obci Zářecká Lhota v letech 2003 - 2007.....	47
Tabulka 6: Dotace rozdělené podle krajů k lednu 2011 .....	51
Tabulka 7: Průměrná roční míra inflace v ČR v letech 2000 - říjen 2011 .....	52
Tabulka 8: Záporné peněžní toky .....	53
Tabulka 9: Kladné peněžní toky .....	54

## Seznam obrázků

Obrázek 1: Dopravní značka č. C 8a „Stezka pro cyklisty“ a č. C 8b „Konec stezky pro cyklisty“ .....	12
Obrázek 2: Dopravní značka č. IP 20a „Vyhrazený jízdní pruh“ a č. IP 20b „Konec vyhrazeného jízdního pruhu“ .....	13
Obrázek 3: Označení jednosměrné pozemní komunikace s provozem cyklistů v protisměru .	13
Obrázek 4: Dopravní značka č. C 9a a č. C 9b „Začátek a konec stezky pro chodce a cyklisty. Dopravní značka č. C 10a a č. C 10b „Začátek a konec stezky pro chodce a cyklisty“ .....	14
Obrázek 5: Dopravní značka č. V 14 „Jízdní pruh pro cyklisty“, šipka a orientace symbolu jízdního kola. Dopravní značka č. C 7a „Stezka pro chodce“ .....	14
Obrázek 6: Dopravní značka č. IS 19d „Směrová tabule pro cyklisty s dvěma cíly“ .....	15
Obrázek 7: Dopravní značka č. IS 21b a IS 21c Směrová tabulka pro cyklisty“ .....	15
Obrázek 8: Mapa ČR dle regionů .....	24
Obrázek 9: Mapa regionu Orlickoústecko .....	25
Obrázek 10: Počet obyvatel v regionu .....	26
Obrázek 11: Rozdělení obyvatelstva dle věkových kategorií .....	26
Obrázek 12: Vývoj obyvatelstva na Orlickoústecku v letech 1990-2010 .....	27
Obrázek 13: Míra nezaměstnanosti v regionu .....	28
Obrázek 14: Rozložení návštěvnosti mezi jednotlivými dny v týdnu za sledované období (osoby, %) .....	35
Obrázek 15: Srovnání návštěvnosti stezky se srážkami a max. denními teplotami (osoby, mm, °C) .....	36
Obrázek 16: Délka výletu na kole .....	39
Obrázek 17: Povrch preferovaný cykloturisty .....	39
Obrázek 18: Nástroj orientace při cykloturistice .....	40
Obrázek 19: Převažující důvod návštěvy .....	41

Obrázek 20: Nejlákavější aktivity v regionu .....	41
Obrázek 21: Ohodnocení služeb pro cykloturisty v regionu .....	42
Obrázek 22: Mapa města Choceň a obce Zářecká Lhota .....	45
Obrázek 23: První dokončená etapa cyklostezky Zářecká Lhota.....	48
Obrázek 24: Nová navrhovaná trasa stezky .....	50
Obrázek 25: Financování cyklostezek ze SFDI.....	51
Obrázek 26: Dotace rozdělené podle krajů k lednu 2011.....	52
Obrázek 27: Reflexní samolepky .....	56
Obrázek 28: Červeně znázorněná stezka Choceň – Kerhartice .....	60

## **Seznam zkratek**

ČNB	Česká národní banka
ČR	Česká republika
ČSN	Česká technická norma
ERDF	Evropský fond pro regionální rozvoj
ESF	Evropský sociální fond
EU	Evropská unie
FS	Fond soudržnosti
GPS	Global Positioning System (vojenský globální družicový polohový systém)
KČT	Klub českých turistů
MD	Ministerstvo dopravy
MK	Místní komunikace
OP	Operační program
ROP	Regionální operační program
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
TP	Technické podmínky

## **Seznam příloh**

Příloha č. 1 - Průvodní list k žádosti o poskytnutí příspěvku z rozpočtu SFDI

Příloha č. 2 - Výborem SFDI schválené žádosti o příspěvek ke 2. 6. 2011

Příloha č. 3 - Úseky hlavní sítě cyklostezek

Příloha č. 4 - Mapa cyklobusů na území východních Čech



## Průvodní list k žádosti o poskytnutí příspěvku z rozpočtu SFDI

<b>Průvodní list</b>			
<b>k žádosti o poskytnutí příspěvku z rozpočtu SFDI pro rok 2012 na výstavbu a údržbu cyklistických stezek</b>			
<b>A. Identifikace žadatele</b>			
Obec:		IČ:	
Sídlo:		PSČ:	
Ulice a číslo:		Číslo tel.:	
E-mail:		Číslo faxu:	
Příjmení, jméno a titul statutárního orgánu:			
Příjmení, jméno a titul kontaktní osoby:			
Číslo tel. a email kontaktní osoby:			
<b>B. Identifikace akce</b>			
<b>1. Název akce<sup>1)</sup>:</b>			
<b>2. Katastrální území:</b>			
<b>3. Charakteristika akce:</b>			
<b>4. Cíl akce:</b>			
<b>5. Charakter akce<sup>2)</sup>:</b>			
<b>6. Typ komunikace před realizací a po realizaci akce<sup>3)</sup></b>			
<b>7. Termín zahájení - měsíc, rok:</b>			
<b>8. Termín dokončení - měsíc, rok:</b>			
<b>9. Celkové náklady (v tis. Kč):</b>			
<b>10. Předpokládané stavební náklady v roce 2012 (v tis. Kč):</b>			

11. Předpokládané <b>uznatelné stavební náklady akce v roce 2012</b> (v tis. Kč)	
12. Požadovaný <b>příspěvek pro rok 2012</b> (v tis. Kč):	
13. <b>Délka budované (udržované) cyklistické stezky</b> v m	
14. <b>Šířka cyklistické stezky</b> v m	
15. <b>Finanční náročnost akce na 1 m<sup>2</sup></b> (v tis. Kč)	
16. <b>Počet vozidel za 1h, počet cyklistů za 1h</b>	
17. <b>Stavba je realizována v záplavovém území<sup>4)</sup></b>	
18. <b>Označení cyklostezky<sup>5)</sup></b>	

<b>C. Náležitosti žádosti<sup>4)</sup></b>	
1. Doklad o vlastnictví, spoluvlastnictví nebo jiných práv žadatele k nemovitostem (pozemkům a objektům), kterých se akce týká	
2. Položkový rozpočet akce	
3. Pravomocné stavební povolení	
4. Ověřená projektová dokumentace zpracovatelem a SÚ schválená ve stavebním řízení	
5. Prohlášení o zajištění vlastních prostředků	
6. Prohlášení o nezcizení majetku po dobu 8-mi let a o jeho trvalém bezplatném užívání	
7. Krátká DVD prezentace a textový dokument	

Průvodní list vyplnil:	
<b>Prohlášení žadatele:</b> Žadatel o příspěvek prohlašuje, že údaje uvedené v příložené žádosti jsou pravdivé a že v případě poskytnutí příspěvku bude postupovat v souladu s "Pravidly pro poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek pro rok 2012" a "Pravidly pro financování programů, staveb a akcí z rozpočtu SFDI" uveřejněnými na internetových stránkách <a href="http://www.sfdi.cz">www.sfdi.cz</a> .	
Datum:	
Podpis statutárního orgánu žadatele:	

Poznámky:

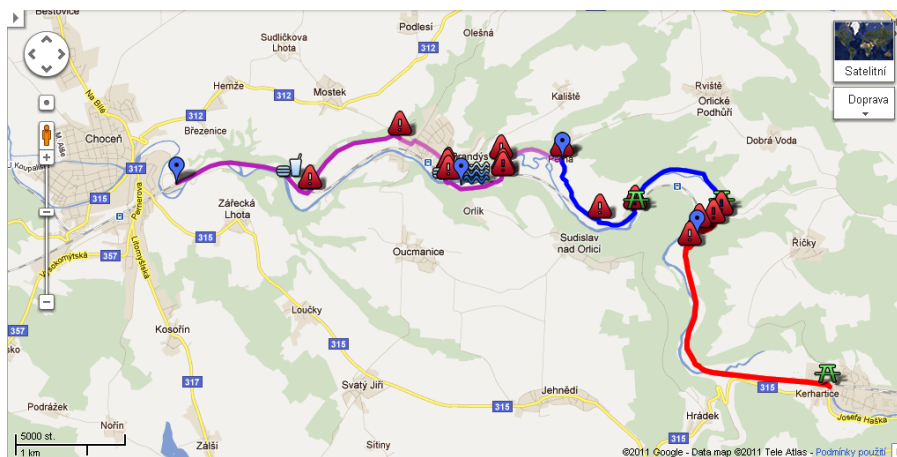
- 1) Název akce by měl být co nejkratší a nejužitečnější a ve všech podkladech předložených k žádosti stejný
- 2) Charakter akce (investiční - výstavba a rekonstrukce/neinvestiční - oprava a údržba)
- 3) Typ komunikace (místní komunikace IV. třídy nebo veřejná účelová komunikace)
- 4) Doplní žadatel o příspěvek (ano/ne)
- 5) Doplní žadatel o příspěvek (Dopravní značení C8, C9 nebo C10)

## Výborem SFDI schválené žádosti o příspěvek ke 2. 6. 2011

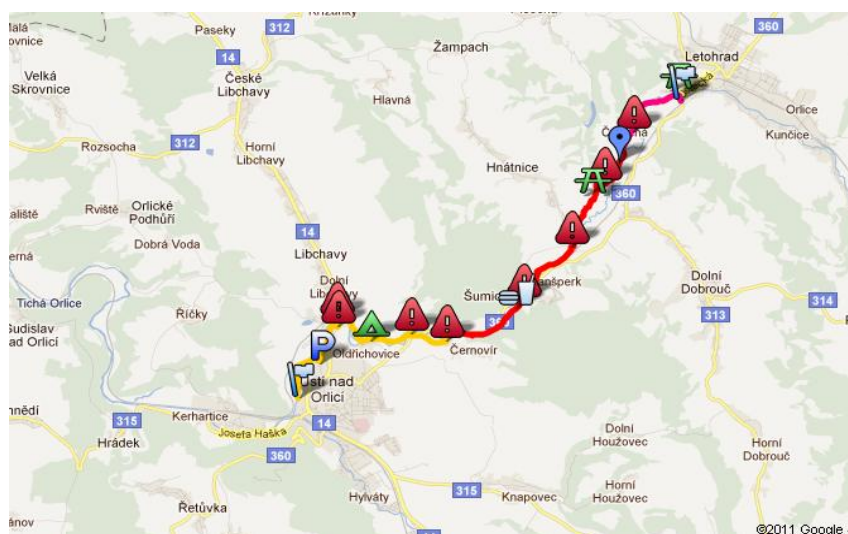
ISPROFOND	název akce	příjemce	náklady	limitní	limitní
			r. 2011	příspěvek	příspěvek
			(tis. Kč)	(tis. Kč)	(v %)
5718510045	Bezpečná obec - příhraniční cyklostezka	Obec Mikulovice	3 041,05	1 724,00	65,00
5618510019	Samostatná stezka pro společný pohyb chodců a cyklistů - Nové Město na Moravě	Město Nové Město n. M.	9 618,67	4 682,00	65,00
5728510074	Cyklostezka Bečva - pátevní cyklostezka katastrem města Valašské Meziříčí, úsek 2.13	Město Valašské Meziříčí	1 768,15	1 132,00	65,00
5428510030	Stezka pro chodce a cyklisty Litoměřice-Zitnice	Město Litoměřice	2 562,16	1 649,00	65,00
5628510040	Cyklostezka Ratiškovice, úsek Tomáš - kostel	Obec Ratiškovice	3 131,82	2 035,00	65,00
5728510075	Otrokovice - Cyklostezka na ul. Dr. E. Beneše	Město Otrokovice	3 820,32	1 715,00	65,00
5528510027	Výstavba cyklostezky č.22 - Lánov, část C	Obec Lánov	4 582,15	2 416,00	65,00
5538510034	Cyklistická stezka Kunětický most - Sezemice, 1. etapa Kunětický most	Město Sezemice	8 749,78	3 474,00	65,00
5718510046	Cyklistická stezka Sídliště Svobody, Prostějov - 1. etapa	Město Prostějov	6 390,18	1 550,00	64,70
5518510015	Cyklostezka Jungmannova - viadukt	Statutární město Liberec	3 716,12	2 102,00	64,99
5218510029	Poděbrady - oprava levobřežní labské cyklostezky	Město Poděbrady	5 434,03	2 375,00	65,00
5728510076	Cyklistická stezka Uherský Brod - Havříce, SO 01	Město Uherský Brod	7 509,70	4 294,00	64,52
5628510041	Cyklostezka k ZS Rousínov	Město Rousínov	4 071,61	2 624,00	65,00
5428510031	Cyklostezka Jiřetín pod Jedlovou - Horní Podluží	Obec Horní Podluží	3 174,26	1 862,00	65,00
5618510020	Komunikace pro nemotorou dopravu Bystřice n. P. - Domaníněk	Město Bystřice nad P.	9 133,61	4 603,00	65,00
5518510016	Cyklostezka Mimoň Zámecký most - ulice Potoční	Město Mimoň	8 587,44	4 404,00	65,00
5718510047	Cyklostezka Uničov - Medlov, II. etapa	Město Uničov	9 045,10	4 960,00	64,99
5718510048	Cyklistická stezka Jeseník - Bobrovník	Město Jeseník	12 507,20	6 487,00	65,00
5628510042	Cyklostezka ul. Bratislavská - ul. Na Zahradách - I. úsek	Město Břeclav	9 758,74	3 694,00	65,00
5428510032	Stezka pro chodce a cyklisty Litoměřice - Zitnice	Obec Zitnice	5 873,60	3 756,00	65,00
5728510077	Cyklistická stezka Mysločovice - Sazovice	Obec Mysločovice	5 532,34	3 322,00	65,00
5538510035	Cyklostezka Hlinsko - Certovina	Město Hlinsko	6 224,94	3 875,00	65,00
5528510028	Smišená stezka pro pěší a cyklisty, I. etapa, Dvůr Králové n. L. (nábřeží Benešovo)	Město Dvůr Králové n. L.	13 643,96	8 204,00	65,00
5718510049	Cyklostezka Želatovice - Přerov, hranice k ú. Želatovice	Obec Želatovice	9 742,45	4 125,00	65,00
5318510029	I. etapa cyklistické stezky na pravém břehu Lipenské vod. nádr. v úseku Lipno, hráz - Přední Výtoň	Obec Lipno nad Vltavou	22 875,39	14 553,00	64,69
5628510043	Cyklostezka Tyršova - Joklova ve Vyškově - I. etapa	Město Vyškov	6 716,24	3 852,00	65,00
5538510036	Cyklistická stezka Čivice, I. etapa	Statutární město Pardubice	6 845,25	1 795,00	65,00
5528510029	Nový Bydžov - Ulice Jana Maláta - chodníky, cyklistická stezka, parkovací stání, vjezdy, SO cyklostezka	Město Nový Bydžov	2 212,88	1 437,00	65,00
5628510044	Cyklostezka Dolní Bojanovice - Novodvorský rybník	Obec Dolní Bojanovice	9 585,57	5 942,00	65,00
5618510021	Cyklostezka R02 - A	Statutární město Jihlava	4 764,72	3 015,00	65,00
5528510030	Cyklostezka a chodník Dolní Radechová, úsek 1d	Obec Dolní Radechová	906,91	465,00	65,00
5628510045	Cyklostezka Mutěnka	DSO Mutěnka	60 884,17	24 513,00	75,00
5718510050	Záběh, cyklostezka na opuštěném tělese dráhy	Město Záběh	20 722,74	15 275,00	75,00
5728510078	Cyklostezka na opuštěném dráždním tělese Nezamyslice - Morkovice	Město Morkovice - Slížany	30 807,07	20 537,00	74,91

Zdroj: Státní fond dopravní infrastruktury [online]. 2008 [cit. 2011-11-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.sfdi.cz/CZ/index.php>>

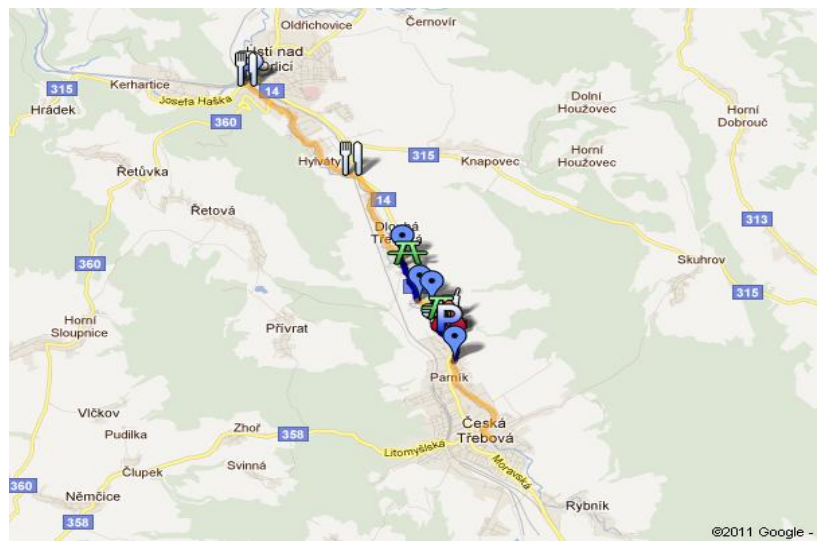
### Úseky hlavní sítě cyklostezek



### Kerhartice- Bezprávi- Choceň



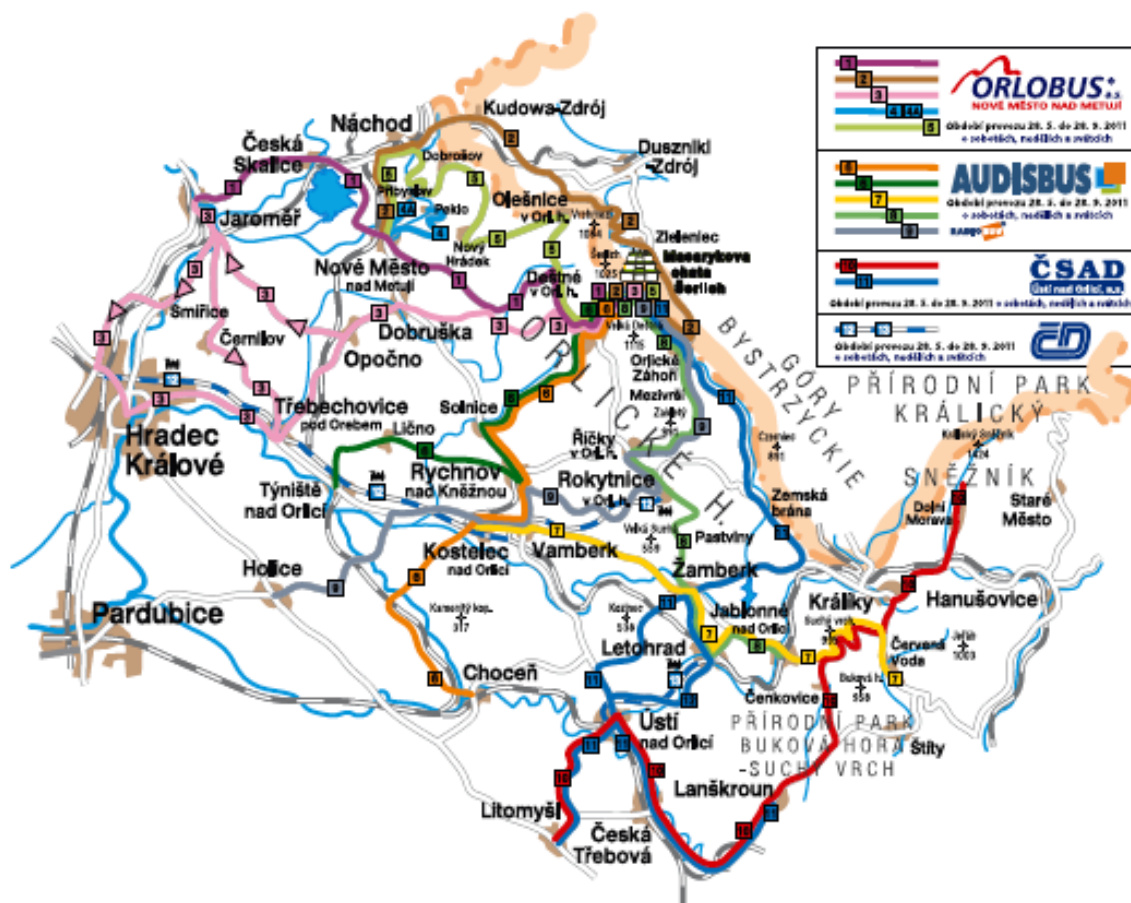
### Ústí nad Orlicí - Letohrad



## Ústí nad Orlicí - Třebová

Zdroj: <http://maps.google.cz/maps?hl=cs&tab=w1>

Mapa cyklobusů na území východních Čech



Zdroj: Euroregion glacensis [online]. 2011 [cit. 2011-11-20]. 10. Dostupné z WWW: <<http://euro-glacensis.cz/new/index.html>>.