



PŘEKRAČUJEME HRANICE
PRZEKRACZAMY GRANICE
2014—2020



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

ČÁST II

KONCEPCE ROZVOJE MTB TURISTIKY V POLSKO – ČESKÉM PŘÍHRANIČÍ

18 MARCA 2019

Obsah

III.	ČÁST II – Koncepce rozvoje MTB turistiky v polsko – českém příhraničí.....	3
1.	Charakteristika oblasti z hlediska potenciálu pro rozvoj MTB produktu	3
1.1.	Charakteristika oblasti v České republice	3
1.2.	Charakteristika oblasti v Polsku	3
2.	Vymezení základních pojmů a terminologie MTB turistiky	5
3.	Technické řešení MTB infrastruktury	7
3.1.	Hlavní zásady budování singletracků	7
3.2.	Vybavení a zázemí pro MTB turistiku	8
4.	Obtížnosti a značení MTB infrastruktury.....	9
4.1.	Český systém	9
4.2.	Polský systém	10
5.	Postavení MTB infrastruktury v právním systému	11
5.1.	Český systém:	11
5.2.	Polský systém:	13
6.	Pořízení infrastruktury MTB	15
6.1.	Technické a organizační řešení přípravy a realizace infrastruktury MTB	15
6.2.	Náklady a financování	15
7.	Provoz MTB infrastruktury	16
7.1.	Technické a organizační řešení údržby a provozu.....	16
7.2.	Monitoring.....	16
7.3.	Náklady a výnosy provozu, financování	16
8.	Služby pro MTB produkt.....	17
8.1.	Doprava, parkování, přeprava kol a zavazadel, úschovny.....	17
8.2.	Stravování.....	17
8.3.	Ubytování	17
8.4.	Myčky kol	18
8.5.	Půjčovny a servisy.....	18
8.6.	Průvodcovské, instruktorské služby a školy jízdy.....	18
8.7.	Závody a akce	18
8.8.	Služby cestovních kanceláří a agentur	18
8.9.	Certifikace	18
8.10.	Zdroje financování služeb	18
9.	Propagace a marketing MTB produktu	18
9.1.	Nástroje propagace a marketingu mtb produktů	18
9.2.	Úrovně propagace a marketingu	19
9.3.	Zdroje financování marketingu.....	20
10.	Stávající infrastruktura MTB	20
10.1.	Česká republika	20
10.2.	Polsko	28
11.	Navrhovaná infrastruktura MTB.....	29
11.1.	Česká republika	30
11.2.	Polsko	34

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

1. Charakteristika oblasti z hlediska potenciálu pro rozvoj MTB produktu

1.1. Charakteristika oblasti v České republice

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

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

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

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

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

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

1.2. Charakteristika oblasti v Polsku

Region Polska, o kterém je tato studie, zahrnuje okresy sousedící nebo nacházející se v blízkosti České republiky, včetně jižní části **Dolnoslezského a Slezského vojvodství**, a také celého **Opolského vojvodství**. Pokud jde o charakter terénu a krajiny, je tato oblast velice rozmanitá. Její největší část tvoří pohoří Sudety společně s částí Beskyd a nížinou nacházející se v severní části Opolského vojvodství. V souvislosti s výše uvedeným se téměř celá popisovaná oblast vyznačuje různorodým terénem s největším pohořím na jihu a nejvíce plochou částí na severu. Rozdíly v povrchovém tvaru

terénu samy o sobě mají velký vliv na rozmanitost krajiny v tomto regionu, k čemuž navíc přispívá zcela odlišný charakter každého pohoří a podhůří Sudet. Některá z nich mají mírné svahy, některá naopak svahy strmé. Určité části se zdají nepřístupné, jiné zase velmi dobře přístupné. V některých částech můžeme narazit na velké množství kamenů, v jiných převažují lesy a louky, někde najdeme divokou a drsnou přírodu, jinde malebnou krajinu. Proto v tomto regionu každý nadšenec a milovník dvou kol si přijde na své – začátečník i pokročilý, ten kdo je horší i ten, kdo je ve skvělé kondici. **Krajina je rozhodně vhodná pro MTB.**

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

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

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

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

2. Vymezení základních pojmů a terminologie MTB turistiky

Trasy

Základní vymezení tras pro horská kola	
singletrack singletrail	= jednosměrná terénní stezka šířkově navržená, vybudovaná, vyznačena pro jedno kolo. Vede většinou po vrstevnici nebo ji kopíruje, bývá vedena i jako stoupací nebo klesající trasa, tvoří většinou okruh nebo je zapojena do okruhů
MTB trasa	vyznačená trasa, určená pro užití cyklistům na horských kolech. Bývá vedena po lesních a polních komunikacích, ať zpevněných či nezpevněných, v mnoha případech vede po terénních stezkách. Má svůj start a cíl (nebývá okruhem), nebývá většinou spojena jen s požitkem z jízdy, ale je využívána k jízdě i za návštěvou jiných turistických cílů
Trail	označení pro užší stezku v přírodě, a to jak pro kola, pěší i koně
gravity trail	trail, který je veden převážně ve sklonu, bez nutnosti šlapání. Lze tak definovat sjezdové MTB trati, je také jednosměrná trať, v určitých případech nemusí být navržená šířkově jen pro jedno kolo
terénní stezka	stezka vedená mimo zpevněné komunikace, lesní a polní cesty
MTB trasy dle regionálního rozsahu	
dálková MTB trasa	trasa pro horská kola procházející více oblastmi, délkou a obtížností je navržena tak, že je ji možno absolvovat jako vícedenní, v rámci cestovního ruchu může fungovat jako samostatný produkt
regionální MTB trasa	trasa pro horská kola zasahující regionální oblast
lokální MTB trasa	trasa přímo v jednom místě, je vázána produktově na lokalitu
Speciální tratě	
Downhill	součást (podmnožina) gravity trailů, většinou přímá linie trailu kolmo na vrstevnice, zřizovaná většinou v návaznosti na lanové tratě lyžařských sjezdových areálů, s množstvím překážek, prvků apod.. Uživatelsky určeno pro celoodpružená kola s vysokými zdvihy odpružení, uživatel používá nadstandardní prvky bezpečnosti: integrální přilbu, ochranu páteře, kloubů apod.
free ride	tratě vedeny ve volném terénu, s volnými kameny, prudšími sjezdy, odkloněnými zatáčkami atd.. Tyto tratě jsou vesměs vyznačené přírodní traily bez úprav a jsou technicky náročné pro uživatele. Často vázané na lanové tratě lyžařských sjezdových areálů
Pumptrack	budovaný, většinou uzavřený okruh kratší délky v řádek max. několika stovek metrů plný pravidelných vln, lavic a klopných zatáček, který je možné absolvovat bez šlapání. Slouží jako základní výukový prvek k získání dovedností MTB cyklisty
cvičný trail	na krátkém úseku v malém prostoru jsou koncentrovány prvky trailů pro získání dílčích dovedností – prvky na cvičení stability a rovnováhy, terénní nerovnosti, kamenné prvky, lavice, houpačky atd.

Areály

Bližší definice je uvedena v kapitole 2 (produkty)

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



Horská a specializovaná kola

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



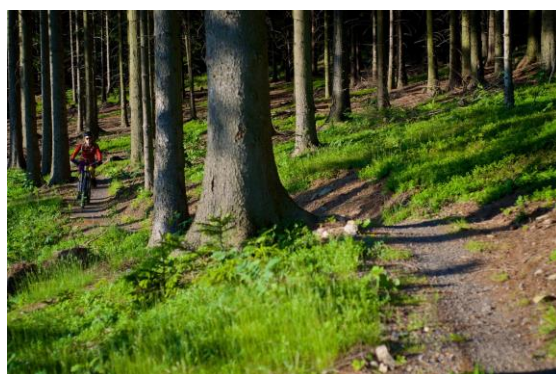
Body zájmu

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



Destinace pro MTB cykloturistiku lze rozdělit na:

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



Bike resorty

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

Singletrailové oblasti – singletrail centra

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

Trailové oblasti

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

Bike parky

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

Dálkové MTB trasy

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

3. Technické řešení MTB infrastruktury

3.1. Hlavní zásady budování singletracků

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

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

Singletrack se vlní mezi stromy, nikdy nevede dlouho rovně, příliš z kopce ani do kopce. Respektuje lesní prostředí a dělá vše pro to, aby si široká škála návštěvníků užila jízdu v přírodě. To, co singletrack

odlišuje od ostatních chodníků a pěšinek, je přesný a zkušenostmi ověřený způsob jeho budování, který navazuje na umění našich předků. Singletrack je nově přizpůsoben a zdokonalen pro využití cyklisty.

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

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

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

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

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

3.2. Vybavení a zázemí pro MTB turistiku

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

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

Menší areály a vedlejší nástupní místa by měly mít vždy

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

- posezení.

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

4. Obtížnosti a značení MTB infrastruktury

4.1. Český systém

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

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

Vlastní klasifikaci singletracků připravuje ve spolupráci s Czechtourismem ČEMBA.

Tři úrovně obtížnosti tratí:

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

4.2. Polský systém

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

- **Usnadňovat navigaci uživatelům a pohotovostním službám.**
Uživatelé trasy musí mít značený přístup k trasám (k výchozím bodům). Trasy musí být značeny tak, aby je uživatelé mohli jednoduše rozlišit, identifikovat rozcestí a určit směr jízdy na trase. Pohotovostní služby musí být schopny určit, kde přesně na trase došlo k nehodě a jak lze na místo dorazit v nejkratší možné době.
- **Umožňuje uživateli vybrat trasu podle stupně obtížnosti.**
Každá trasa by měla mít určené, v jaké kondici musí uživatel být a jaký je stupeň technické obtížnosti trasy, díky čemuž si uživatel může vybrat nejvhodnější trasu pro sebe dle jeho dovednosti a kondice.
- **Umožňuje uživateli výběr trasy podle jeho priorit.**
Na začátku každé trasy by uživatel měl najít informace o tom, jaké typy technických úseků se na ní mohou objevit (např. strmé úseky, úseky s nutností sjezdu z prahu/úseku, sekce, kde bude třeba přeskočit danou část) a také informace o expozičním typu svahu (důležitá pro osoby s agorafobií)
- **Informovat uživatele o situacích vyžadujících speciální přípravu.**
Na začátku trasy by mělo být upozornění, pokud se jedná o oblast vyžadující od uživatele zvláštní přípravu na cestu. Jde na příklad o nedostatek pitné vody na trase (musíte ji mít s sebou), nedostatek míst k zásobování na trase (města, vesnice, servisní místa - musíte si s sebou na cestu vzít vše, co potřebujete) a nedostatek pokrytí GSM (v případě nutnosti se nemůžete spoléhat na telefony).
- **Varovat uživatele před nebezpečnými místy.**
Místa na trase, která vyžadují zvýšenou pozornost, by měla být označena vykřičníkem (vykřičník samotný bez jakýchkoli dalších značek, které by snížily čitelnost označení). Toto označení by mělo být používáno rozumně, pouze ve zvláštních situacích (např. přejezdy přes silnice, změna obtížnosti trasy) a nikoliv na všech technických úsecích. Typy úseků na trase jsou vždy označeny na začátku trasy, a tam se uživatel rozhodne, zda trasa odpovídá jeho dovednostem a preferencím. Označení vykřičníkem každého místa jako je kámen, pokles, mezera nebo prudký svah, by snížilo celkovou ostražitost uživatelů na trase - uživatelé by se zaměřili pouze na vykřičníky, což by zvýšilo riziko nehody na místech bez nich.

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

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

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

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

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

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

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

5. Postavení MTB infrastruktury v právním systému

5.1. Český system:

V České republice není přesně definováno právní postavení MTB infrastruktury. A to ani v žádném právním předpisu či nařízení. Oficiální ukotvení se dostává pouze prostřednictvím České centrály cestovního ruchu a Ministerstva pro místní rozvoj ČR. Tyto orgány oficiálně uznávají a historicky uznali infrastrukturu MTB jako jeden z hlavních produktů cestovního ruchu v České republice.

Zároveň uvedené ministerstvo a dotační orgány jak na národní úrovni, tak financované projekty z EU umožňují podporu budování infrastruktury v podobě singletrailů, bikeparků a doprovodných služeb. V současné době je prostřednictvím ČEMBA z.s. se zákonodárci jednáno o dílčích problémech při budování trailů a trailcenter z hlediska definicí vynětí z půdních fondů /lesní a zemědělský půdní fond/, kdy je nezbytné toto vynětí a kde je hranice mezi nutností vynětí a nebo kdy opravdu není potřeba.

V současnosti není ani definice či metodika ke Stavebnímu zákonu 2018 - aktuální úplné znění (zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řízení) se o jakékoliv aktivitě hovoří jako o „stavbě“, což je v tomto případě jen nadstřešující pojem zahrnující např. terénní úpravy, což je většinou příslušných stavebních úřadů definice stavby singletrailů. Které lze také charakterizovat jako tzv. „liniové stavby infrastruktury volného času a cestovního ruchu“. Klasifikace pak podle stavebního zákona určuje povinnosti, kdy je potřeba již vyřizovat územní rozhodnutí nebo stavební povolení. Avšak i v těchto určeních jaký druh povolení je nezbytný, se jednotlivé stavební úřady rozcházejí. V nerozhodných případech nebo při jednotlivých posuzováních, kdy stavební úřad neumí rozhodnout nebo je jeho rozhodnutí zcela proti definici singletrailu sehrává svou roli svým poradenstvím ČEMBA z.s..

Poměrně velkým problémem se od roku 2017 stává požadavek orgánů státní správy na provedení vynětí z Lesního půdního fondu a Zemědělského půdního fondu. Zde ČEMBA z.s. zastává stanovisko, že individuální trail ve větším i menším území zcela jistě neohrožuje hospodářskou funkci lesa a nemělo by tedy podléhat zpoplatněnému vynětí z půdních fondů. I zde to však státní správa posuzuje různě. Pokud není jiná cesta a předmětný orgán státní správy na vynětí trvá, doporučuje se jít cestou dočasného vynětí. Singletrail lze totiž lehce odstranit a velmi jednoduše splyne s přírodou. Traily s menší hustotou sítě neohrožují hospodářskou funkci lesa, což je patrné z fungujících projektů MTB v ČR. U hustší sítě je toto na individuálním posouzení. Pokud např. traily vedou na malé ploše v těsné blízkosti nebo i samostatný trail se velmi klikatí v liniích pod sebou, může být funkce ploch nějakým způsobem dotčena. V těchto případech je tedy doporučeno od začátku řešení trailových lokalit toto vydefinovat, aby investor případné vynětí zahrnul do rozpočtu realizace. Nastavit v jakém případě je hustota trailů již omezující funkce pozemků taková, aby k vynětí došlo, není v ČR stanovena. Jsou však i jasně definované případy, kdy musí dojít k procesu zahájení různých forem stavebních řízení. Jedná se o případy, kdy například budujeme v rámci stavby, např. mostní objekty (rozuměj lávky atd.). Jsou to případy, kdy jsou potřeba statická řešení a specifické- oborové stavební dokumentace.

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

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

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

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

5.2. Polský systém:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Příklad průběhu projektu singltrekových cyklistických stezek

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

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

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

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

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

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

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

Stavba – obvykle probíhá pod dohledem investora a přírodovědců.

Nejčastější problémy objevující se během realizace projektu:

- Provádění výstavby tras v rozporu s koncepčními předpoklady a projektovou dokumentací včetně realizace, která se neshoduje s původním projektem (špatné provedení nebo nedodržování projektu), chybějící prvky, které byly uvedeny v projektu, špatný sklon.
- Krátké lhůty pro realizaci investic, což znamená, že dodavatelé snižují kvalitu provedení tras, aby stihli odevzdat stavbu v termínu.
- Provádění stavebních prací za použití nevhodné techniky, jiné než předpokládá projekt, včetně použití příliš širokých bagrů (což znamená vznik příliš širokých tras) a nepřítomnost otočných hlav v bagrech (což by umožnilo správné profilování půdy).

Právní odpovědnost během používání infrastruktury

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

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

6. Pořízení infrastruktury MTB

6.1. Technické a organizační řešení přípravy a realizace infrastruktury MTB

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

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

6.2. Náklady a financování

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

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

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

Inženýrská činnost při realizaci (autorský dozor, technický dozor investora) se může pohybovat okolo **3 % ze stavebních nákladů** a nedoporučuje se je podceňovat. Naopak, kvalitní autorský a technický dozor garantuje kvalitní provedení a snižuje budoucí reklamace a problémy při provozu tras. Dalším nákladem jsou **poplatky** za dočasné vynětí z lesního půdního fondu. **Ostatní náklady** na geodetické práce, případně pronájmy pozemků jsou velmi specifické a nelze je paušálně vyčíslit.

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

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

7. Provoz MTB infrastruktury

7.1. Technické a organizační řešení údržby a provozu

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

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

Pravidelná provozní údržba singletrailových lokalit zahrnuje:

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

7.2. Monitoring

Na lokalitách budovaných bike resortů je nezbytné provádět monitoring jak počtu návštěvníků, tak jejich spokojenosti, potřeb a nároků na služby. Údaje velmi dobře slouží pro sledování návratnosti investice, marketing a efektivní plány rozvoje bike resortů. Tento monitoring si zajišťují provozovatelé areálů sami. Pro monitoring počtu návštěvníků lze využít automatické elektronické sčítače při vjezdu na tratě, které je ideální pořídit jako součást investice do singletracků. Centrálně pak na vyžádání bývají poskytovány údaje a informace o návštěvnosti organizací ČEMBA. Celonárodní údaje jsou pak velmi důležité pro aktivní pozitivní lobbying na možnosti financování jak ze státních, krajských, obecních, tak soukromých zdrojů.

7.3. Náklady a výnosy provozu, financování

Kvalifikovaný odhad **nákladů na provoz** a pravidelnou technickou údržbu jednoho areálu s cca 30 km singltrailů činí až **6 000 až 20 000 € za rok**. Záleží na druhu trailů, kvalitě jejich stavby, návrhu trasování, podmínkách počasí, počtu návštěvníků a na kvalitě pravidelné údržby. Tyto náklady lze případně redukovat při kvalitním zapojení provozovatele vstupních areálů a při zapojení místní komunity bikerů. Částka však může být i vyšší, a to v případě, kdy může dojít k dlouhodobému zhoršení klimatických podmínek a s tím spojenou složitější údržbou znásobenou velkou uživatelskou poptávkou.

Provozním výnosem jsou:

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

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

8. Služby pro MTB produkt

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

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

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

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

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

8.2. Stravování

Dostupnost a správná forma občerstvení je nezbytnou podmínkou spokojenosti uživatelů bike produktů. Velmi vítané jsou **venkovní bufety, sezónní stánky a zahrádky restaurací**, v případě nepříznivého počasí i **interiéry** s možností bezpečné úschovy kol (viz výše). Restaurace by měly umět důstojně přijmout i špinavé a spocené cyklisty, měly by být tak funkčně zařízeny a personál by měl být veden k účtům k takovým zákazníkům a naopak. Biker si musí být vědom svého stavu a respektovat vytvořené podmínky restaurace. V obojím jsou dnes velké rezervy.

8.3. Ubytování

Ubytování by mělo být nabídnuto ve všech úrovních, od vyhledávaného tábořiště či kempu, přes turistické ubytovny, penziony a hotely různé úrovně hvězdiček. Cílová skupina cykloturistů a bikerů je velice pestrá, co do jejich požadavků i velikosti příjmů. Velké bike resorty nabízené jako produkty by měly dokázat v okruhu cca do 10 km nabídnout všechny typy ubytování. Obdobně i zde je podmínkou funkční vybavení pro cyklisty, tj. bezpečná úschova kol, myčka kol, pračka prádla aj. (viz níže - certifikace). Obdobně kromě vybavení se i zde jedná o úctu a ochotu personálu ke specifické skupině cykloturistů a bikerů.

8.4. Myčky kol

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

8.5. Půjčovny a servisy

Za úplné minimum považujeme poskytnutí **servisního zázemí pro samoobslužnou opravu kola** ve výchozích místech bike areálů. Velké areály by měly nabídnout možnost zajištění **servisu jako služby**. **Půjčovna** je vítána zejména uživateli, kteří takové vybavení nevlastní a chtějí si jej vyzkoušet, případně s ohledem na malou četnost jeho užití se jim nevyplatí si pořídit vlastní nebo na něj nemají peníze. Trendem jsou **elektrokola**, která jsou stále žádanější i u MTB jezdců, jejich vstup na některé tratě je však zakázán. Filozofie ČEMBA je zatím spíše taková, že elektrokola do lesa a trailů nepatří.

8.6. Průvodcovské, instruktorské služby a školy jízdy

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

8.7. Závody a akce

Velice žádoucí je pořádání MTB závodů a navazujících sportovních až společenských akcí. Jedná se o závody nebo o akce například na otevírání či uzavírání sezóny, které velmi pomáhají propagaci produktů a k **vytvoření a udržení základní komunity** vázané na produkt. Akce mají v našich podmínkách vždy neziskový charakter a bývají sponzorovány podniky, obcemi, krajem apod.

8.8. Služby cestovních kanceláří a agentur

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

8.9. Certifikace

Pro zajištění kvality všech služeb je velmi účinným nástrojem **certifikace jakosti**, která vede certifikovaný subjekt k zajištění podmínek, vstřícných cyklistům. **V České republice** to je certifikace **Cyklisté vítáni**, kterou v ČR po zahraničním vzoru již několikátým rokem zajišťuje Nadace Partnerství prostřednictvím vyškolených certifikátorů. Certifikaci mohou získat zařízení různého typu a mohou získat certifikaci různého stupně (podle rozsahu zajišťovaných procyklistických služeb). Podrobnosti o již certifikovaných zařízeních a požadavcích na certifikaci v ČR jsou uvedeny na webu (www.cyklistevitani.cz). **Vlastní klasifikaci trail center** připravuje ve spolupráci s Czechtourismem ČEMBA. **POMBA** navrhuje a bude připravovat **zavedení obdobné certifikace v Polsku**.

8.10. Zdroje financování služeb

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

9. Propagace a marketing MTB produktu

9.1. Nástroje propagace a marketingu mtb produktů

Pod pojmem **marketing** rozumíme spektrum činností, které je třeba vyvíjet za účelem efektivní nabídky, ideálně i prodeje produktu. Jedná se zejména o tyto aktivity, které jsou seřazeny víc méně podle důležitosti a efektivity:

- prezentace na webových stránkách, Internetu a sociálních sítích (základem je domovská základní prezentace produktu na webu a jeho propojení na další weby, obdobně na sociálních sítích), vytvoření místní komunity a komunity stálých návštěvníků, vytváření dobrého jména přes komunitu a šíření jejím prostřednictvím
- PR komunikace (komunikace s místní komunitou a komunitou stálých návštěvníků, direct mailing, komunikace s veřejností prostřednictvím médií, s profesními organizacemi cílové skupiny,...)
- tvorba a distribuce tištěných propagačních materiálů (v místě produktu, prostřednictvím IC – zejména jednoduchá mapa tras, přes poskytovatele služeb, veletrhy,...)
- prezentace na veletrzích cestovního ruchu a na promoakcích
- komunikace s cestovními kanceláři, agenturami a touroperátory ohledně nabídky a prodeje produktu.

9.2. Úrovně propagace a marketingu

Místní úroveň

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

Regionální úroveň – turistické oblasti/destinace

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

Národní a profesní úroveň

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

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

Shrnutí k propagaci:

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

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

9.3. Zdroje financování marketingu

Zdroje financování jsou dány výše popsány úrovněmi realizátorů propagace. Místní úroveň je financována z vlastních zdrojů provozovatele, regionální (destinační) úroveň v rámci rozpočtu destinačních společností. Národní úroveň je financována z rozpočtu státní organizace Czechtourism. V rámci destinační a národní úrovně se občas vyskytnou granty, které propagaci podpoří.

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

10. Stávající infrastruktura MTB

10.1. Česká republika

ŘEŠENÉ ÚZEMÍ V KONTEXTU ČESKÉ REPUBLIKY

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

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

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

ŘEŠENÉ ÚZEMÍ – CHARAKTERISTIKA

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

Řešené území:

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

LIBERECKÝ KRAJ			
Liberecký kraj je dlouhodobě jedničkou v rámci řešeného území v oblasti vybudované infrastruktury pro horská kola. Jeho potenciál není zdaleka vyčerpaný. Singltrek pod Smrkem je jednou z nejvýznamnějších mtb oblastí v České republice. Stávající lokality mají potenciál dalšího rozvoje, poskytované doprovodné služby jsou na vysoké úrovni. Největší progres je v areálu na Tanvaldském Špičáku.			
SOUHRNNÉ ÚDAJE ZA KRAJ:			
Rozloha:	3 163 km ²	KILOMETRY VYBUDOVANÉ INFRASTRUKTURY	
		Celkem:	105 km
Počet obyvatel:	440 436	Singletraily:	81 km
Pohoří:	Jizerské hory	Bikeparky:	24 km
OBJEKTY V KRAJI:			
Název	Typ objektu	Délka stávajících tratí	Popis
Singltrek pod Smrkem	singletrail	78 km	Trasy v úhrnné délce přes 80 kilometrů ve čtyřech stupních obtížnosti, 2 nástupní místa, vybudováno zázemí Singltrek Centrum s občerstvením a restaurací, obchodem s cyklo potřebami a oblečením, Test Centrem kol AGang, myčkou kol, WC, sprchami, převlékárny, posezením, dětským hřištěm, pumptrekem a ubytováním campingového typu.
Bikepark Tanvaldský Špičák	bikepark	8 km	Jednosměrné terénní stezky v lesích na svazích Tanvaldského Špičáku, začátek stezek je na vrcholu Tanvaldského Špičáku a konec na parkovišti u nástupní stanice na lanovou dráhu, 3 traily šířky cca 1m – modrý, červený a technický černý - v celkové délce cca 8 km. Pro cestu nahoru je možné využít lanovou dráhu anebo silnici vedoucí Albrechticemi až na vrchol Špičáku.
Bikepark Ještěd	bikepark	5 km	4 tratě různých obtížností (B1a, B1b, B2 a B3) v těsné blízkosti sedačkové lanovky Skalka, lanovka v provozu v průběhu celé letní sezóny, přeprava kol je zdarma, půjčovna horských kol a koloběžek, pumptrack, půjčovna kol, občerstvení, parkoviště a možnosti ubytování.
Bikepark Rokytnice	bikepark	5 km	V areálu Horní Domky v Rokytnici nad Jizerou, 3 trasy v celkové délce 5 kilometrů, součástí bikeparku je půjčovna kol, servis a bikeshop v zázemí haly lanové dráhy Horní Domky.
Bikepark Držkov	bikepark	2 km	Areál nabízí BMX, dirty, trail, pumptrack, rockgarden, skill centrum.
Singltrek na Špičáku	singletrail	3 km	2,8 km dlouhý jednodušší singltrek v příměstském lese na Špičáku u Českí Lípy.
Bikepark Polevsko	bikepark	4 km	Nový Bikepark Polevsko nabízí 4 traily, červený a tři modré trasy (Skikros, Blottendorfská, přírodní trail), které kopírují místní sjezdovky. Uměle vybudované traily jsou doplněny o enduro lesní (přírodní) traily. Pro vytažení na začátek trailů je v provozu místní vlek. Celková délka trailů je 4km.

KRÁLOVEHRADECKÝ KRAJ			
Královehradecký kraj zcela nevyčerpává svůj potenciál rozvoje MTB infrastruktury. Důvodem je to, že většina atraktivního území pro budování mtb tratí se nachází v zónách se zvýšenou ochranou životního prostředí (KRNP), což znemožňuje rychlý rozvoj. Z hlediska stávajících mtb areálů, jsou tyto na vysoké úrovni z hlediska atraktivity ježdění na kole i z hlediska doprovodných služeb, a to z důvodu rozvinuté infrastruktury cestovního ruchu. Největší progres nyní zaznamenává projekt Trutnov trails.			
SOUHRNNÉ ÚDAJE ZA KRAJ:			
Rozloha:	4 759 km ²	KILOMETRY VYBUDOVANÉ INFRASTRUKTURY	
		Celkem:	36 km
Počet obyvatel:	551 689	Singletraily:	20,0 km
Pohoří:	Krkonoše, Orlické hory	Bikeparky:	16 km
OBJEKTY V KRAJI:			
Název	Typ objektu	Délka stávajících tratí	Popis
Scott Špindl bikepark	bikepark	13 km	Jeden z největších českých bikeparků. Disponuje sedačkovou lanovkou, zázemím servisu, půjčovny, Špindlerův Mlýn má mnoho ubytovacích zařízení různých úrovní. Bike park disponuje skills centrem, pumptrackem, součástí je Slopestyle linka o délce 250 metrů. Bikepark patří k náročnějším, disponuje však i trasou turistickou o délce 7 km, která složí i jako vyhlídková trasa pro každého, vedená je po cestách. Další trasy jsou již přímo bikeparkové. 2,8 km je trať určená pro freeride jezdce, 2,1 km, 1,4 km - to jsou délky tratí určených pro downhill v bikeparku.
Bikepark Bramberk Pec pod Sněžkou	bikepark	1 km	Jedna trať, délka cca 1,3 km. Čistě sjezdová trať určená pro velmi pokročilé jezdce patří k nejznámějším dh tratím u nás. Na start na hnědém vrchu je vývoz sedačkovou lanovkou. Ubytování, servis, půjčovna, vše se nachází ve městě v blízké dostupnosti. Poznámka: i přes krátkou délku je v seznamu významných lokalit uveden, jelikož je ve významném turistickém cíli a s potenciálem rozšíření tratí viz.kapitola 11.1
Trutnov Trails	singletrail	20 km	V současnosti nabízíme cca 20 km přírodních single trailů různých obtížností v lokalitě Čížkových kamenů a Jestřebích hor. Zajímavostí tohoto místa je proměnlivý ráz zdejší kopcovité krajiny, která je plná pískovcových balvanů, skal, lesů, luk a pastvin a je tak ideálním místem pro horskou cyklistiku. Výchozím bodem je Trailcentrum v obci Lhota u Trutnova, druhým nástupním místem na traily je pak parkoviště Pod Sedmidomím. 8 trailů včetně areálu Vlčka.
Bikepark Říčky v Orlických horách;	bikepark	2	Součástí sjezdového areálu Říčky v Orlických horách, střední obtížnosti

PARDUBICKÝ KRAJ			
Pardubický kraj je územím s poměrně malou (z hlediska řešeného území) infrastrukturou pro horská kola z hlediska vybudovaných singletrailů či bikeparků. Potenciál je však mnohem vyšší, což dokazují připravované záměry nových realizací trailů. Z hlediska projekční a stavební či investorské přípravy je tento kraj nejlépe připraven a v nejbližším období je ze všech řešených krajů nejprogresivněji se rozvíjejícím územím. Služby spojené s tímto produktem cestovního ruchu zde však již existují a je potřebné je propojit a spolupracovat s provozovateli.			
SOUHRNNÉ ÚDAJE ZA KRAJ:			
Rozloha:	4 519 km ²	KILOMETRY VYBUDOVANÉ INFRASTRUKTURY	
		Celkem:	11 km
Počet obyvatel:	517 087	Singletraily:	6 km
Pohoří:	Kralický sněžník, Orlické hory	Bikeparky:	5 km
OBJEKTY V KRAJI:			
Název	Typ objektu	Délka stávajících tratí	Popis
Bikepark Peklák	bikepark	5 km	Připraveny tratě různých obtížností, od černých pro zkušené downhill ridery, červené technické tratě vhodné pro hravé jezdce se spoustou skoků (objízdných) a klopených zatáček a modré pro širokou veřejnost zvládající alespoň základy jízdy v terénu.
Singletrail Dolní Morava	singletrail	5 km	Základ oblasti tvoří jeden páteřní trail, který má velký potenciál dalšího rozvoje. Jedná se o trail s názvem Skalní trail. Určen pro středně pokročilé bikery, vývoz lanovou dráhou je možný.
Traily Vysoké Mýto	singletrail	1 km	Zatím 1,4 kilometrů dlouhý trail s pumptrackovou dráhou je určen všem skupinám uživatelů, od začátečníků po pokročilé. Je zde uveden kvůli dalšímu rozvoji, viz,kapitola 11.1.

OLOMOUCKÝ KRAJ			
Olomoucký kraj patří díky aktivitám v Rychlebských horách na přední místo v České republice z hlediska kvality a atraktivity trailových tratí. Rychlebské stezky jsou uznávány i mimo ČR a v současnosti se jedná o nejatraktivnější trailovou oblast u nás. V dalším rozvoji či plánování větších areálů nad 5 km tratí však v tuto chvíli nemáme oficiální informace o těchto plánovaných projektech, což je zcela jistě pro region s vysokým potenciálem pro mtb infrastrukturu a s tím spojené služby v cestovním ruchu škoda. Rychlebské stezky však každoročně rozšiřují kilometry stezek, přesný plánovaný počet není zpracovatelům znám.			
SOUHRNNÉ ÚDAJE ZA KRAJ:			
Rozloha:	5 267 km ²	KILOMETRY VYBUDOVANÉ INFRASTRUKTURY	
		Celkem:	65 km
Počet obyvatel:	633 925	Singletraily:	48 km
Pohoří:	Rychlebské hory, Hrubý Jeseník, Nízký Jeseník	Bikeparky:	17 km
OBJEKTY V KRAJI:			
Název	Typ objektu	Délka stávajících tratí	Popis
Bikepark Kouty	bikepark	13 km	Bikepark Kouty se nachází ve Skiareálu Kouty nad Desnou. Jednotlivé cyklotrasy vedou po sjezdovkách skiareálu nebo v jejich okolí a jsou značeny dle obtížnosti stejně jako sjezdovky. V blízkosti se nachází půjčovna kol, restaurace a parkoviště. Nahoru vás vyveze i s koly šestisedačková.
Lipovské stezky	singletrail	8 km	Lipovské stezky patří mezi méně náročné, a tak jsou vhodné i pro rodiny s dětmi. K dispozici jsou dva modré a jeden černý trail. V těsné blízkosti stezek může návštěvník využít služeb infocentra, půjčovny kol a bike školy.
Rychlebské stezky	singletrail	40 km	Jedná se o ucelenou síť stezek (trailů) speciálně upravených pro zábavnou jízdu na horském kole v těsném kontaktu s přírodou. Najdete zde staré kamenné stezky i moderní flow traily. Všechny stezky jsou sjízdné i za deště. Stezky začínají a končí v obci Černá Voda u Základny – Informačního centra RS. Nejsou to tedy trasy z bodu A do bodu B, ale uzavřené okruhy. Návštěvník nemusí řešit logistiku přesunů. Vše funguje společně se souvisejícími službami IC, které zahrnují půjčovnu celoodpružených kol, výuku jízdy na MTB, informační servis, občerstvení, cykloprodejnu, prodej upomínkových předmětů, mytí kol.
Bikepark Kareš	bikepark	4 km	Bikepark nabízí 4 trasy pro děti až pokročilé bikery. Trasy vedou po sjezdovkách nebo v jejich blízkosti a každá z nich je dlouhá cca 1000 m.

MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ			
Moravskoslezský kraj má na svém území dvě rozsáhlá pohoří, Moravskoslezské Beskydy a Jeseníky. I přesto horský potenciál zde není příliš rozvinutá větší infrastruktura z hlediska budovaných trailů pro mtb. Je to způsobeno tím, že v Beskydech je velmi hustá síť značených mtb cyklotras na stávajících lesních cestách a pěšinách. I přes tuto skutečnost je však potenciál nově budovaných trailů nevyužit. V porovnání s ostatními sledovanými kraji na hranici s Polskem je zde nejmenší plánovaný rozvoj, především v Beskydské části kraje.			
SOUHRNNÉ ÚDAJE ZA KRAJ:			
Rozloha:	5 427 km ²	KILOMETRY VYBUDOVANÉ INFRASTRUKTURY	
		Celkem:	28 km
Počet obyvatel:	1,21 mln	Singletraily:	16 km
Pohoří:	Hrubý Jeseník, Nízký Jeseník, Moravskoslezské Beskydy	Bikeparky:	12 km
OBJEKTY V KRAJI:			
Název	Typ objektu	Délka stávajících tratí	Popis
Singletrails Bílá	singletrail	10 km	Dvě gravity tratě singletrailového charakteru. Jedna výstupová trať o délce 4,1 km. Možno využít k výjezdu čtyřsedačkovou lanovku. Gravity tratě kombinovanou obtížností, jejich délky jsou mají délky 3,5 resp. 2,1 km. Středisko disponuje servisem a půjčovnou kol. V blízkosti restaurace.
Bikepark Vrbno pod Pradědem	singletrail	6 km	Tři gravity tratě, velmi technické, z toho jedna trať enduro typu. Nástupní místo pro síť cyklostezek zvaných singletrack v okolí Vrbna pod Pradědem. Návštěvníci zde mohou vyzkoušet tři různě náročné tratě: • natural trail (hard) 2.512 m • mamba trail (medium) 1.540 m • tobogan trail (easy) 2.150 m Nástup je po klasické cykloturistické trase z několika směrů příjezdu. U dojezdu je restaurace a drobný servis.
Bike park Kopřivná	bikepark	12 km	4 tratě o celkové délce 12 km jsou velmi zábavné. Kopřivná, její tratě v návaznosti na další plánovaný rozvoj viz.kapitola 11.1 společně se službami v areálu, má velký rozvojový potenciál a možnost stát se leadrem mtb infrastruktury v Moravskoslezském kraji.
SHRNUTÍ:			
Obrovský potenciál stávající infrastruktury a služeb v cestovním ruchu v oblasti spojené s horskou cyklistikou. Řešených pět krajů nabízí celkem 250 km stávajících tratí, z toho je 175 km singletrailových tratí a 75 km bikeparkových tratí. Celkem je v území 21 areálů, z toho 13 bikeparkových a 8 singletrailových.			

SHRNUTÍ za ČR:**Celkový přehled stávající MTB infrastruktury v řešeném území v ČR**

<i>název</i>	<i>kategorie</i>	<i>nástupní místo</i>	<i>délka km</i>
Královehradecký kraj			36
Bikepark Říčky v Orlických horách	bike park	Říčky v Orlických horách	2
SCOTT ŠPINDL BIKEPARK	bike park	Špindlerův Mlýn	13
Bikepark Bramberk Pec pod Sněžkou	bike park	Pec pod Sněžkou	1
Trutnov Trails	singletraily	Trutnov . Lhota u Trutnova	20
Liberecký kraj			105
Singltrek pod Smrkem	singletraily	Nové Město pod Smrkem, Lázně Libverda	78
Bikepark Tanvaldský Špičák	bike park	Albrechtice v Jizerských horách, dolní stanice lanovky	8
Bikepark Ještěd	bike park	Liberec - Horní Hanychov	5
Bikepark Rokytnice	bike park	Rokytnice nad Jizerou - Horní domky	5
Bikepark Držkov	bike park	Držkov, okres Jablonec nad Nisou	2
Pumptrack Zásada	bike park	Obec Zásada, okres Jablonec nad Nisou	
Bikepark Velké Hamry	bike park	mezivodí (61,05 km), Velké Hamry, okres Jablonec nad Nisou	
Pumptrack Harrachov	bike park	Harrachov, okres Semily	
Pumptrack Jablonné v Podještědí	bike park	Jablonné v Podještědí	
BIKE PARK MNÍŠEK	bike park	Mníšek	
Singltrek na Špičáku	bike park	Česká Lípa	3
Bike park Javorník	bike park	Jeřmanice	
Bikepark Polevsko	bike park	Polevsko	4
Moravskoslezský kraj			28
Singletrails Bílá	singletraily	Bílá - Skiareál Bílá	10
Bikepark Vrbno pod Pradědem	singletraily	Vrbno pod Pradědem	6
Bike park Kopřivná	bike park	Kopřivná	12
Olomoucký kraj			65
Cyklotrasy Bike park Kouty	bike park	Kouty nad Desnou	13
Lipovské stezky	singletraily	Lipová-lázně, Hotel Helios	8
Rychlebské stezky	singletraily	Černá voda	40
Bikepark Kareš	bike park	Loučná nad Desnou	4
Pardubický kraj			11
Bikepark Peklák	bike park	Česká Třebová	5
Singletrail Dolní Morava	bike park	Dolní Morava	5
Trail Vysoké Mýto	singletraily	Vysoké Mýto	1
CELKEM			245

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

10.2. Polsko

ZAŘÍZENÍ NA POLSKÉ STRÁNE:			
Typ objektu	Název	Délka stávajících tratí	Popis
BIKE STŘEDISKA	Singletrack Świeradów Zdrój	30 km	30 km singletrack na polské straně. Spojují se s českými singletrackovými trasami pod Smrkem. Trasy jsou jednosměrné. Cyklista v závislosti od svých možností si může zvolit různé délky trasy. Většina tras je snadno sjízdná, nebo splňuje úroveň pro mírně pokročilé. V blízkosti singletrackových tras se nachází rovněž klasické stezky, po kterých lze se pohybovat na kole. Rozšiřuje se tím pádem turistická nabídka tohoto místa. Široká nabídka ubytovacích kapacit, gastronomických provozoven a půjčoven kol. http://singletrack.pl
	Trasy Enduro Srebrna Góra	30 km	Skoro 30 km tras především sjezdového charakteru pro středně pokročilé a pokročilé uživatele. Možnost podjezdu stezkou typu singletrack nebo shuttlebus přímo na vrchol. Trasy jsou součástí dobře rozvinuté sítě tras MTB Sudety. Přibližně 20 km od hranic s Českou republikou. Jeden výchozí bod s půjčovnou. Dobře rozvinutá ubytovací infrastruktura. https://pmbike-experts.pl/trasy-MTB/
	Enduro Trails Bielsko Biata	32 km	Síť 32 jednosměrných cyklistických singletrackových tras. Trasy o různých úrovních obtížnosti, počínaje od snadných rodinných tras až po pokročilé trasy. V blízkosti dostupná lanovka, kterou lze se dopravit na jednu z tras dostupných v celém komplexu. Široká nabídka ubytovacích míst, gastronomických provozoven a půjčoven kol. Trasy vzdáleny přibližně 40 km od hranic s Českou republikou. http://endurotrails.pl
BIKE PARKI	Góra Żar - Międzybrodzie Żywieckie	8,1 km	3 trasy o různých stupních obtížnosti. Celkem víc jak 8km tras. Bike park vzdálen přibližně 30 km od hranic s Českou republikou. http://www.pkl.pl/post/gora-zar/atrakcje/trasy-downhillowe-gora-zar.html
	Stožek Bike Park Wiśła	4 km	Několik kratších tras. Celkově kolem 4 km tras pro pokročilé uživatele. Bike park vzdálen přibližně 3 km od hranic s Českou republikou. http://stozekwisla.pl/index.php?id=5413
	Dzikowiec	2,2 km	V parku pouze 2 trasy sjezdového charakteru. Každá měří přibližně 1,1 km, velmi prudké určené zejména pro pokročilé cyklisty. Bike park vzdálen přibližně 15 km od hranic s Českou republikou http://www.dzikowiec.info/downhill/264-downhill-dzikowiec-2018.html
	Cyklistické partky Czarna Góra	4,2 km	V parku se nachází 3 trasy o celkové délce 4,2 km. Trasy určené pro pokročilé cyklisty. Bike park je vzdálen přibližně 8 km od hranic s Českou republikou. http://www.parkrowerowy.pl
	Bike Park Palenica Ustroń	n.d.	V Bike Parku se v současnosti nachází 7 tras o různých stupních obtížnosti. Bike park je vzdálen přibližně 4 km od hranic s Českou republikou. http://strongsport.pl

DŁUGODYSTANSOWE TRASY MTB	Dálkové MTB trasy	550 km	550 km cyklistických tras, které tvoří mezi jinými kvalitní šterkové cesty, přírodní trasy a stezky, jak i rovněž Trasy Enduro Srebrna Góra http://www.strefaMTBsudety.pl
	Cyklistická trasa ER-2	150 km	Euroregionální cyklistická stezka o délce víc než 150 km s výchozím bodem v Zittau v Německu vedoucí dále přes Českou republiku a Polsko. V Polsku prochází přes Bogutyńię, Świeradów-Zdrój, Szklarską Porębę, Kowary, Lubawkę až po Chełm Śląski do hranic s Českou republikou.
SHRNUTÍ:			
V aktuálně diskutované oblasti se nachází tři Bike střediska, která společně zahrnují trasy různého charakteru a o různých úrovních obtížnosti. Nejsnadnějšími, nejpopulárnějšími a nejvíce dostupnými trasami jsou trasy poblíž Świeradowa Zroju, které se spojují se Singletrackem pod Smrkem. Společně s přírodními trasami a ostatními stezkami tvoří v této oblasti bohatou nabídku pro cyklisty. Trasy v Srebrnej Górze se soustředí zejména na pokročilé cyklisty, vyhledávající strmé sjezdy zaručující potřebnou rychlost a nezbytnou dávku adrenalinu. Bielsko Biata kromě snadných tras a tras pro mírně pokročilé cyklisty nabízí rovněž náročné trasy již pro pokročilé uživatele s možností využití lanovky k přepravě ne jeden s vrcholu. V současnosti všechny výše uvedené střediska zaznamenávají masivní nárůst návštěvníků. Doporučuje se proto rozvoj tohoto typu infrastruktury v jiných místech této oblasti V případě Bike parků zde můžeme konstatovat, že se v současnosti nachází v recesi. Zájem návštěvníků těchto typu míst je velmi nízký. Trasy jsou obtížné, špatně udržované a neatraktivní pro široké spektrum uživatelů. Vyplývá to hlavně z nedostatečného pochopení majitelů lanovek potřebám cyklistů.			

Přehled stávající infrastruktury v Polsku

nazwa	kategoria	miejsce startowe	całkowita długość tras (km)
Województwo dolnośląskie			615
Singletrack Świeradów Zdrój / SINGLTREK POD SMRKEM	Singletraily	Świeradów Zdrój	30
Srebrna Góra	Singletraily	Srebrna Góra	24
Złote Ścieżki	singletrail obdar	Głucholazy	3
Suliwoods	singletrail obdar	Sulistrowiczki	1
Dzikowiec	bike park	Boguszów Gorce	3
Park rowerowy - Czarna Góra	bike park	Sienna	4
Strefa MTB Sudety	singletrail obdar	Kotlina Kłodzka	550
Województwo śląskie			47
Enduro Trails Bielsko Biata	singletrail obdar	Bielsko Biata	32
Stožek Bike Park – Wisła	bike park	Wisła	4
Bike Park Palenica – Ustroń	bike park	Ustroń	3
Międzybrodzie Żywieckie – Góra Żar	bike park	Międzybrodzie Żywieckie	8
CELKEM			662

11. Navrhovaná infrastruktura MTB

11.1. Česká republika

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

Řešené území:

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

LIBERECKÝ KRAJ			
SOUHRNNÉ ÚDAJE ZA KRAJ:			
Rozloha:	3 163 km ²	KILOMETRY VYBUDOVANÉ INFRASTRUKTURY	
		Celkem:	85km
Počet obyvatel:	440 436	Singletraily:	85 km
Pohoří:	Jizerské hory	Bikeparks:	0 km
OBJEKTY V KRAJI:			
Název	Typ objektu	Délka plánovaných tratí	Popis
Bikepark Tanvaldský Špičák	singletrail	62 km	Trasy v úhrnné délce 62 kilometrů se plánují v horizontu 4 let vybudovat v oblasti u Bikeparku Tanvaldský Špičák, zaměřeno na všechny skupiny uživatelů.
Singletrail Vítkovice	singletrail	18 km	Trasy v úhrnné délce 18 kilometrů se plánují vybudovat v oblasti lyžařského areálu Ski Aldrov ve Vítkovicích, zaměřeno na všechny skupiny uživatelů. Jedná se o gravity tratě, tedy z kopce dolů bez nutnosti šlapání.
Singltrek Harrachov	singletrail	5 km	Záměr na vybudování cca 5 km singletrailů v 1. etapě v místech u lyžařského střediska u rýžoviště. Zatím bez projektové dokumentace.
KRÁLOVEHRADECKÝ KRAJ			
SOUHRNNÉ ÚDAJE ZA KRAJ:			
Rozloha:	4 759 km ²	KILOMETRY VYBUDOVANÉ INFRASTRUKTURY	
		Celkem:	103 km
Počet obyvatel:	551 689	Singletraily:	95 km
Pohoří:	Krkonoše, Orlické hory	Bikeparks:	8 km
OBJEKTY V KRAJI:			
Název	Typ objektu	Délka plánovaných tratí	Popis
Singletrack Zdobnice v Orlických horách	singletrail	10 km	10 km singletracků malé a střední obtížnosti, 1 cvičný trail, 1 pumptrack, vše na malé ploše v malebné obci Zdobnice.

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

PARDUBICKÝ KRAJ			
SOUHRNNÉ ÚDAJE ZA KRAJ:			
Rozloha:	4 519 km ²	KILOMETRY VYBUDOVANÉ INFRASTRUKTURY	
		Celkem:	95 km
Počet obyvatel:	517 087	Singletraily:	91 km
Pohoří:	Kralický sněžník, Orlické hory	Bikeparky:	4 km
OBJEKTY V KRAJI:			
Název	Typ objektu	Délka plánovaných tratí	Popis
Suchý Vrch -Buková Hora	Singletrail	20 km	12 úseků singletraily se spojí do 20-ti kilometrového ježdění na trailech, které kombinují vrstevnicový singltrek s gravity tratěmi.
Bike resort Orlicko - Třebovsko, Pekláč Česká Třebová	Singletrail	15 km	15 km singletracků malé, střední a velké obtížnosti, 25 km MTB tras, 4 km down hill ve stávajícím bikeparku, 1 nástupní místo - parkoviště s informačním a servisním zázemím pro bikery.
	Bikepark	4 km	
Bike resort Orlicko - Třebovsko, Andrlův chlum Ústí nad Orlicí	Singletrail	9 km	9,2 km singletracků malé, střední a velké obtížnosti, 1 nástupní místo (úprava parkoviště).
Bike resort Orlicko - Třebovsko, Presy	Singletrail	7 km	7,1 km singletracků malé a střední obtížnosti.
Singletraily Choceň	Singletrail	20 km	20 km singletracků malé a střední obtížnosti, Bike aréna ve městě – příměstský cyklopark (4 sjezdové trailly s různými výzvami, 2 stoupající trailly, pumptrack). S porcí 20-ti kilometrů by Choceň mohla směle konkurovat jiným areálům blíže ke státní hranici.
Singletracky Moravská Třebová	Singletrail	10 km	10 km singletracků malé a střední obtížnosti, 1 pumptrack, to je plán Moravské Třebové. Stěžejní jsou lesy v okolí Rozhledny Pastýřka, které mají velký potenciál dalšího rozvoje singletrailů.
Traile Vysoké Mýto	Singletrail	6 km	6 km nových singletracků střední obtížnosti má být vybudováno s minimálním zásahem do lesních terénů s využitím reliéfu terénu., doplní tak stávající městský areál.

Singletrail Svitavy	Singletrail	4 km	Singletraily v lokalitě Sněžník – Javornický hřeben, místo s velkým potenciálem
------------------------	-------------	------	---

MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ			
SOUHRNNÉ ÚDAJE ZA KRAJ:			
Rozloha:	5 427 km ²	KILOMETRY VYBUDOVANÉ INFRASTRUKTURY	
		Celkem:	45 km
Počet obyvatel:	1,21 mln	Singletraily:	45 km
Pohoří:	Hrubý Jeseník, Nízký Jeseník, Moravskoslezské Beskydy	Bikeparky:	0 km
OBJEKTY V KRAJI:			
Název	Typ objektu	Délka plánovaných tratí	Popis
Bikepark Mosty u Jablunkova	Singletrail	10 km	Projekt je v řešení na stavebním úřadě v Jablunkově bez zjištění specifikace, odhad délky trailů je činěn odborným odhadem.
Szlaki Javorový	Singletrail	15 km	Idea tří tratí z Malého Javorového k nástupní stanici lanovky pro mírně a středně pokročilé uživatele.
Singletraile Kopřivná	Singletrail	20 km	Síť lesních stezek v blízkosti úspěšného Bikeparku Kopřivná.
SHRNUTÍ:			
Projekt v otázce plánované infrastruktury má obrovský potenciál a z hlediska cestovního ruchu při realizaci všech areálů, by se Česko - Polská hranice stala hlavním hráčem na poli turismu spojeného s horskou cyklistikou v ČR. I při stávajících vybudovaných areálech je v čele ČR. Zdánlivě by se mohlo zdát, že Olomoucký kraj nemá nachystány rozvojové projekty. Není k dnešnímu dni zjištěno, kolik kilometrů stezek vybudují v Rychlebských stezkách v dalším období, nicméně rozvoj zde bude pokračovat. Řešených pět krajů nabízí celkem 329,7 km plánovaných tratí, z toho je 316 km singletrailových tratí a 13 km bikeparkových tratí. Celkem je v území plánováno 20 areálů, z toho 4 bikeparkové a 16 singletrailových.			

Celkový přehled plánované MTB infrastruktury v řešeném území v ČR

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

11.2. Polsko

ZAŘÍZENÍ NA POLSKÉ STRANĚ:			
Typ objektu	Název	Délka plánovaných tratí	Popis
Bike Střediska	Singletrack Glacensis	133,7 km	Síť s více než 130 km tras typu singletrack umístěných v sedmi obcích od Barda Śląskiego směrem na Kladskou kotlinu. Trasy určené pro začátečníky a mírně pokročilé cyklisty. Plánované otevření jaro 2019.

	Cyklistické pásmo Olbrzyny	70,0 km	Síť bezmála 70 km tras v tom 45 km tras typu single track na úrovni mírně-pokročilý. Trasy jsou budovány v turisticky rozvinutém regionu Jeleniej Góry. Plánované otevření na květen 2019. Vzdálenost od hranic s Českou republikou 10 km.
<u>Singletrail Oblasti</u>	Kaczawskie Single Tracki.	51 km	Komplex tras typu singletrack od 8 km do 22 km. Celkově víc než 51 km tras pro začátečníky a mírně pokročilé cyklisty. Trasy jsou mezi sebou vzdáleny maximálně o 10 km a tím vytvářejí společnou síť trasy v Kaczawskich horách. V současnosti trasy nemůžou počítat s dobře rozvinutou doprovodnou infrastrukturou a to zejména v podobě dostačujících ubytovacích kapacit, gastronomických provozoven a půjčoven kol. Tato oblast se může v budoucnu stát klidně i typickým Bike střediskem nabízejícím všechny služby včetně i těch doprovodných. Plánované otevření květen 2019. Vzdálenost od hranic s Českou republikou něco nad 40 km
	Szklarska Poręba - Jakuszyce	25 km	Samostatná dlouhá trasa s celkovou délkou víc než 25 km v tom 17 km tvoří singletrackové trasy. Trasa umožňuje projetí části trasy podjezdem a to vlakovým spojením z Szklarskiej Poręby do Jakuszyce. Obtížnost trasy je určena pro začátečníky a mírně pokročilé cyklisty. Otevření trasy je plánováno na listopad 2019. Vzdálenost od hranic s ČR je pouhých 5 km. Szklarska Poręba disponuje širokou základnou gastronomických a ubytovacích služeb, bohužel ale nemá k dispozici žádné půjčovny a ostatní servisní služby spojené s cyklistikou.
<u>Trail Oblasti</u>	Strzelin	7 km	Plánované trasy k předání kolem 7 km, trasy typu singletrack v oblastech poblíž Strzelina (Wzgórza Strzelińskie). Jednosměrné trasy typu singletrack se snadnou sjízdností. Plánované otevření září 2019. Vzdálenost od hranic s ČR více než 30 km. Společně s plánovanými trasami v Ziębicach mohou vytvořit oblast pro singletrail.
	Ziębice	5 km	Více než 5 km tras rozdělených do dvou uzlů v oblasti obce Ziębice. Snadná sjízdnost tras určené zejména pro začínající cyklisty. Vzdálenost od hranic s ČR přibližně 22 km.
Bike parky	-	-	Na území Polska nejsou v současnosti plánovány žádné investice spojené s výstavbou Bike parků.
SHRNUTÍ:			

V 2019 roce v jižním a jihozápadním Polsku přibude cyklistům velký počet kilometrů nových tras o různých úrovních obtížnosti. Díky tomu se nejvíce navštěvovaným a přelidněným střediskům uleví a cyklistická doprava se tím pádem rozloží do nově vybudovaných míst. S jistou mezi jednotlivými trasami dojde k nárůstu konkurence v podobě nabízených služeb pro cyklisty, ale rovněž i dojde k celkovému nárůstu počtu nových cyklistů

Celkový přehled plánované MTB infrastruktury v řešeném území v Polsku

Název	Kategorie	Nástupní místo	Délka (km)	Investice (€)
Województwo dolnośląskie (otwórcie 2019)			253	3 831 759
Kaczawskie Ścieżki - Wojcieszów	Singletraily	Wojcieszów	10	233 000
Kaczawskie Ścieżki - Gozdno, Rzeszówek	Singletraily	Gozdno, Rzeszówek	22	229 000
Kaczawskie Ścieżki - Okole	Singletraily	Lubiechowa	8	267 000
Kaczawskie Ścieżki - Ostrzyca	Singletraily	Proboszczów	11	214 000
Ziębice	Singletraily	Ziębice	5	75 000
Singletrack Glacensis	Singletraily	Bardo, Bystrzyca Kłodzka, Lądek Zdrój, Międzyzylesie, Stronie Śląskie, Złoty Stok.	133	1 441 941
Singletrack Szklarska Poręba	Singletraily	Szklarska Poręba, Jakuszyce	18	325 818
Pasma Rowerowe Olbrzymy	Singletraily	Jelenia Góra, Zachełmie, Przesieka, Borowice, Piechowice, Michałowice, Jagniątków	46	1 046 000
Województwo śląskie (plan - pomysł)			137	
TRASA USTROŃ - BRENNA SKRZYŻOWANIE	Singletraily	Ustroń Rynek	8	
TRASA PODLESIE - NYDEK HORA	Singletraily	Podlesie	2	
TRASA USTROŃ POLANA - JASZOWIEC - ZAWODZIE - LIPOWIEC - USTROŃ RYNEK	Singletraily	Parking przy Zawodowej Straży Pożarnej w Ustroniu	21	
TRASA USTROŃ POLANA - ŚCIEŻKA RYCERSKA - SZLAK WIDOKOWY - USTROŃ JELENICA	Singletraily	Parking Kolei Linowej Czantoria	6	
TRASA DOLINĄ OLZY	Singletraily	Amfiteatr pod Skoczną	5	
TRASA DOLINĄ KRĘŻELKI	Singletraily	Widły Krężelki i Czadeczki	6	

TRASA WISŁA CENTRUM - SKOLNITY - JAWORNIK - WISŁA CENTRUM (trasa nr 2 w projekcie Wisła)	Singletraily	Wisła Plac Hoffa	10	
TRASA WISŁA CENTRUM - USTROŃ POLANA - DOBKA - TOKARNIA - BUKOWA - WISŁA CENTRUM (trasa nr 1 w projekcie Wisła)	Singletraily	Wisła Plac Hoffa	15	
TRASA WISŁA CENTRUM - JAWORNIK - SOSZÓW - NYDEK	Singletraily	Wisła Plac Hoffa	17	
TRASA WISŁA CENTRUM - KUBALONKA - JEZIORO CZERNIAŃSKIE	Singletraily	Wisła Plac Hoffa	12	
BRENNA LEŚNICA CPN - MALINA - HORZELICA - STARY GROŃ - GRABOWA	Singletraily	Brenna Leśnica CPN	7	
BRENNA LEŚNICA CPN - "DOLINA LEŚNICY" - ŚWINIORKA - ZAKRZOSEK - DOBKA - USTROŃ POLANA	Singletraily	Brenna Leśnica CPN	12	
BRENNA LEŚNICA - GRABOWA - DOLINA HOŁCYNNY - BRENNA	Singletraily	Kompleks "Dolina Leśnicy"	9	
BRENNA LEŚNICA - BESKIDEK - USTROŃ POLANA	singletrail obdar	Brenna Leśnica Kościół Św. Jana	7	

12. Potenciál rozvoje produktu MTB na polsko-české hranici, dálková polsko - česká MTB trasa

Polsko-české příhraničí díky své hornatosti a přírodnímu charakteru skýtá značný potenciál pro rozvoj produktu MTB cykloturistiky. Dnes je v Polsku v příhraniční oblasti vybudováno 662 km (vč. 550 km trasy ER-2, vedoucí částečně po silničních komunikacích), v ČR je k dispozici 245 km upravených MTB tras. V horizontu 5 až 10 let je v Polsku plánováno vybudování dalších 253 km speciálně upravených MTB tras, v ČR 103 km. Navrhujeme zavést **nový vícedenní produkt** v prostoru polsko-českého příhraničí, a to **dálkovou MTB trasu**. Délka státní hranice ČR – Polsko je **796 kilometrů**.

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

Kriteria dálkové MTB trasy:

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

Doporučení pro tvorbu dálkové MTB trasy

- Podle náročnosti trasy (profilu stoupání – nastoupané nadmořské výšky), náročnosti terénu, kvality a hustoty značení) je potřeba určit délku každé etapy.

- Doporučuje se vzhledem k poměrně velké délce státní hranice rozdělit trasu podle území jednotlivých krajů nebo podle pohoří
- Na území pohoří vytipovat různé typy ubytování a stravovací zařízení, dále možné atraktivity na trase, jako rozhledny, možnosti koupání, bikeparkové či singletrailové oblasti, místa servisu kol. Tento bod je důležitý pro určení ceny produktu a stupně jeho kvality z hlediska standardu doprovodných služeb.
- Vytipovat místa s dobrou dopravní obslužností (vlaky, cyklobusy) na začátku dílčích tras na území jednotlivých krajů pro místa dopravy na nástup na trasy nebo návrat z nich.

Variabilita - 2 stupně náročnosti produktu

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

1. lehčí

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

2. náročnější

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

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

Infrastruktura MTB

Legenda

- ▲ single track istniejące / stávající
- ▲ single track planowane / navrhovaný
- bike park istniejące / stávající
- bike park planowane / navrhovaný
- granica obszaru wsparcia / hranice oblasti podpory programu
- granica państwa / státní hranice
- granica powiatu / okresní hranice
- granica województwa / krajské hranice

