



Koncepce rozvoje cyklistiky v Jihomoravském kraji na období 2015 - 2023

ANALYTICKÁ ČÁST

Objednatel: Jihomoravský kraj
Zpracovatel: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

Červen 2015



Obsah

1	ÚVOD.....	- 3 -
2	ZÁKLADNÍ FAKTA O CYKLISTICE Z POHLEDU ROKU 2015	- 4 -
2.1	VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ	- 4 -
2.2	CHARAKTERISTIKA CYKLISTIKY	- 7 -
2.3	VYMEZENÍ CYKLISTIKY V KONCEPČNÍCH DOKUMENTECH A MATERIÁLECH A MOŽNOSTI FINANCOVÁNÍ ROZVOJE CYKLISTIKY	- 11 -
2.3.1	<i>Evropské, národní a krajské strategické dokumenty a jejich vazba na finanční nástroje.....</i>	<i>- 11 -</i>
2.3.2	<i>Koncepční dokumenty na regionální a místní úrovni.....</i>	<i>- 14 -</i>
2.4	PRINCIP A ZPŮSOB ŘÍZENÍ A ORGANIZACE CYKLISTIKY NA JEDNOTLIVÝCH ÚROVNÍCH...	- 16 -
2.5	ÚČAST A SPOLUPRÁCE DALŠÍCH SUBJEKTŮ ZABÝVAJÍCÍ SE CYKLISTIKOU	- 17 -
2.6	SOUČASNĚ REALIZOVANÉ NÁRODNÍ PROJEKTY V CYKLISTICE (2013, 2014).....	- 19 -
3	SOUHRNNÉ VYHODNOCENÍ STÁVAJÍCÍHO PROGRAMU	- 22 -
3.1	STRUČNÉ SHRNUÍ	- 22 -
3.2	VYHODNOCENÍ PODLE 4 PILÍŘŮ	- 23 -
4	ANALYTICKÁ ČÁST	- 27 -
4.1	ANALÝZA CYKLISTICKÉ DOPRAVY V JIHOMORAVSKÉM KRAJI –DO 30. 6. 2014	- 27 -
4.1.1	<i>Charakteristika území Jihomoravského kraje.....</i>	<i>- 27 -</i>
4.1.2	<i>Popis současného stavu</i>	<i>- 29 -</i>
4.2	ANALÝZA CYKLOTURISTIKA A TERÉNNÍ CYKLISTIKY V JIHOMORAVSKÉM KRAJI – DO 30. 6. 2014	- 38 -
4.2.1	<i>Charakteristika území Jihomoravského kraje.....</i>	<i>- 38 -</i>
4.2.2	<i>Popis současného stavu</i>	<i>- 40 -</i>
4.3	ZNAČENÍ CYKLISTICKÝCH TRAS V JM KRAJI.....	- 49 -
4.3.1	<i>Stručně o značení cyklotras.....</i>	<i>- 49 -</i>
4.3.2	<i>Popis problémů s údržbou cykloturistického značení.....</i>	<i>- 49 -</i>
4.3.3	<i>Číselné značení dálkových a regionálních cyklotras a koncepce krajských koridorů</i>	<i>- 50 -</i>
4.3.4	<i>Značení tematických cyklotras.....</i>	<i>- 52 -</i>
4.3.5	<i>Popis a grafický zakres cyklistických tras v Jihomoravském kraji.....</i>	<i>- 59 -</i>
4.4	SYNTÉZA ANALYTICKÉ ČÁSTI.....	- 60 -
4.4.1	<i>Definování problémových oblastí</i>	<i>- 60 -</i>
4.4.2	<i>SWOT analýza.....</i>	<i>- 63 -</i>
5	SEZNAM PŘÍLOH	- 66 -



1 Úvod

Cílem Koncepce rozvoje cyklistiky v Jihomoravském kraji pro období 2015 – 2023 (dále jen Koncepce) je zpracování aktuálního stavu rozvoje cyklodopravy, cykloturistiky, sítě cyklistických tras a cyklostezek v Jihomoravském kraji včetně navržení krátkodobých a dlouhodobých opatření vedoucích k udržení a dalšímu efektivnímu rozvoji cyklistiky na území Jihomoravského kraje v období let 2015 – 2023.

V rámci Koncepce je brán zřetel zejména na tato dvě témata:

- Podpora cyklistické dopravy
- Podpora cykloturistiky

Dále Koncepce bere zřetel na těchto pět oblastí:

- Bezpečnost dopravy cyklistů
- Infrastruktura pro cyklisty
- Realizace a údržba páteřní sítě cyklotras
- Marketing a propagace
- Optimalizaci, údržbu a realizaci značení

Tato část zahrnuje tyto základní části:

- Vymezení základních pojmů a použitých zkratk
- Obecná charakteristika cyklistiky
- Zhodnocení naplňování „Programu rozvoje sítě cyklistických komunikací s minimálním kontaktem s motorovou dopravou v Jihomoravském kraji“ (dále jen „Cykloprogram JMK“) za cca osmileté období 2008 – do 31. 8. 2014.
- ANALYTICKÁ ČÁST
 - Analýza cyklistiky v Jihomoravském kraji do 30. 6. 2014
 - Značení cyklistických tras v JM kraji (číselné, i tematické), popis cyklistických tras v Jihomoravském kraji.
 - Popis cyklostezek v Jihomoravském kraji. Propojení cyklistiky s veřejnou hromadnou dopravou v Jihomoravském kraji v návaznosti na terminály IDS a zavedená spojení
- Syntéza analytické části
 - Definování problémových oblastí (definování problematických úseků)
 - SWOT analýza pro oblast cykloturistiky, SWOT analýza pro oblast cyklodopravy

V rámci analytické části bylo provedeno dotazníkové šetření. Měštům a obcím byl zaslán dotazník – viz příloha 3.7. Dotazník byl zaslán všem MAS a městům nad 5000 obyvatel. Vrátilo se celkem 14 vyplněných dotazníků.



2 Základní fakta o cyklistice z pohledu roku 2015

2.1 Vymezení základních pojmů

Cyklistická doprava – resp. **cyklistika** zahrnuje pojmy (cykloturistika, cyklodoprava). Představuje komplexní pohled na řešenou oblast.

Cyklistika – zahrnuje cykloturistiku, cyklodopravu a s tím spojené aktivity

Cykloturistika – turistika spojená s využitím jízdního kola.

Cyklodoprava – část cyklistické dopravy, která je spojena s využitím jízdního kola za účelem dopravy do zaměstnání, do škol, apod.

Cyklotrasa – trasa pro cyklisty, která vede po silnicích, místních a účelových komunikacích, představuje pouze vyznačení směru cesty v terénu pomocí cyklistických značek (značky IS 19d, IS 20, IS 21a, IS 21b a IS 21c). Značení cyklotras je dopravním značením, které je definováno v TP 100 - Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích.

Cykloturistická trasa – trasa, která vede většinou po polních či lesních cestách nebo terénem, představuje pouze vyznačení směru cesty v terénu pomocí pásových značek (značky o rozměru 14x14 cm, které mají krajní pásy žluté a prostřední je červený, modrý, zelený nebo bílý, mohou být také doplněny na šipku. Pásové značení je doplněno směrovkami, které mají opět žlutý podklad, jen dvě řádky textu a v záhlaví napsáno „Cyklotrasa KČT č.....“).

Cyklostezka – samostatná komunikace pro cyklisty (místní komunikace IV. třídy nebo účelová komunikace). Cyklostezky jsou vyznačeny ve smyslu vyhlášky č. 99/1989 Sb. dopravními značkami C 8a a C 8b (cyklostezky odděleny od ostatní dopravy včetně pěší), C 9a a C 9b (společné stezky pro chodce a cyklisty) a C 10a a C 10b (společné stezky pro chodce a cyklisty, směrově rozdělené).

Cyklistická trasa = cyklotrasa a cykloturistická trasa.

Terénní cyklistika – přírodě blízké rekreační cesty a stezky pro terénní cyklistiku. Jsou projektované podle speciální metodiky, která cyklistům poskytuje maximální zážitek a zajišťuje co nejvyšší bezpečnost a šetrný přístup k přírodě. Je svébytnou formou rekreační cyklistiky, která se odehrává na lesních a polních cestách a stezkách. Je charakterizována potěšením jezdce z pobytu a pohybu v přírodě, z radosti z ovládnutí kola a překonávání překážek a z pěkných výhledů do kraje. V obtížných úsecích může být kombinovaná s tlačáním, případně nesením kola.



Drobná cyklistická infrastruktura – představuje doprovodné příslušenství, které slouží pro rekreaci a zajištění cyklistického provozu v terénu, případně umožní získat další užitečné údaje. Nejčastěji se může jednat o drobný mobiliář, odpočívadla, stojany na kola, infopanely, ale také automatické sčítače jízdních kol, která místem projela.

Tematické cyklotrasy – jsou zaměřené na konkrétní téma a vedou po jedné i více cyklotrasách a mají svůj vlastní název a logo. Pro účely této koncepce se pod tematické trasy zahrnují všechny produkty, které mají vlastní marketing a svého koordinátora, ať je to na úrovni mezinárodních, národních i regionálních či místních tras.

Singltrek - stezka přírodního charakteru tak úzká, že jí nemohou využívat dvoustopá motorová vozidla. Její uživatelé se po ní musí pohybovat v zástupu, spíše než vedle sebe.

B. Použité zkratky

BMD	- Bezmotorová doprava
CDV	- Centrum dopravního výzkumu
ČD	- České dráhy, a.s.
ČEMBA	- Česká Mountainbiková Asociace
ČR	- Česká republika
DSP	- Dokumentace pro stavební povolení
DUR	- Dokumentace pro územní rozhodnutí
ECF	- Evropská cyklistická federace
ESIF	- Strukturální fondy pro období 2014 - 2020
EU	- Evropská unie
CHKO	- Chráněná krajinná oblast
IDS	- Integrovaný dopravní systém
IROP	- Integrovaný regionální operační program
JMK	- Jihomoravský kraj
KČT	- Klub českých turistů
KrÚ JMK	- Krajský úřad Jihomoravského kraje
MAS	- Místní akční skupina
MD	- Ministerstvo dopravy
MK	- Místní komunikace
MTB	- Mountainbike
MZe	- Ministerstvo zemědělství
NP	- Národní park
NPP	- Národní přírodní památka
NPR	- Národní přírodní rezervace



NNO	- Nevládní neziskové organizace
ORD	- Odbor rozvoje dopravy
OKPPCR	- Odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu
OP	- Ochranné pásmo
ORP	- Obec s rozšířenou působností
ORR	- Odbor regionálního rozvoje
OŽPZ	- Odbor životního prostředí a zemědělství
OŠMTS	- Odbor školství, mládeže, tělovýchovy a sportu
OZ	- Odbor zdravotnictví
POV	- Program obnovy venkova
PRJM	- Program rozvoje Jihomoravského kraje
PLB	- Přírodní park
PR	- Přírodní rezervace
ŘSD	- Ředitelství silnic a dálnic ČR
SO	- Správní oblast
SÚS JMK	- Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje
TP	- Technické podmínky
ÚK	- Účelová komunikace
ÚSES	- Územní systém ekologické stability
VKP	- Významný krajinný prvek



2.2 Charakteristika cyklistiky

Cyklistika a cykloturistika zaznamenává v posledním období bouřlivý rozvoj. Jízda na kole umožňuje pohyb na čerstvém vzduchu a současně většinou bezprostřední styk s přírodou. Kolo je téměř bezhlučný dopravní prostředek pro všechny věkové generace a neznečišťuje okolí, čímž přispívá k ozdravení životního prostředí.

Základní rozdělení jízdy na kole je možné uvést jako:

- **jízda za prací, do školy**, při této jízdě jsou využívány nejkratší trasy s pokud možno kvalitním povrchem, výsledkem je opakující se projížděná trasa v pracovní dny, v krátkém časovém úseku, významným prvkem je zde bezpečnost cyklisty, tento pohyb však v současnosti je většinou v plném silničním provozu a to i na komunikacích s vysokou intenzitou motorového provozu, kde o bezpečnosti cyklisty lze s úspěchem pochybovat, ideální stav, oddělená cyklistická doprava na **cyklostezce** (tj. cyklistický pás, vedený jako samostatná pozemní komunikace), **cyklopruhu** (tj. část pozemní komunikace, určená pro jeden jízdní proud cyklistů. Tento pruh je veden po komunikaci společně s ostatní dopravou, ale minimálně ve vodorovně odděleném jízdním pruhu, v části chodníku nebo vozovky) a **cyklopásu** (tj. pozemní komunikace nebo její část, která je složena z více cyklistických pruhů. Cyklistický pás může být jednosměrný nebo obousměrný),
- **rekreační, turistická**, která ponejvíce využívá cykloturistické trasy, vyznačené na silnicích s nižší intenzitou provozu, na místních, lesních a polních komunikacích, tyto vedou z města do vesnice, podél hradů, zámků a jeskyň, přibližují zajímavé přírodní výtvořy, významným prvkem je zde poznání, relaxace a to, že člověk pohybem vlastními silami dělá něco pro své zdraví,
- kategorie **sportovní**, mající svá zvláštní specifika (zvláštní podmínky, uzavřené tratě a okruhy, atd.) a sportovně-rekreační, která umožňuje na vybraných trasách, drahách a v areálech věnovat se další formě tzv. adrenalinových aktivit, což umožní odreagování bez vedlejších následků, pochopitelně při respektování zásad bezpečnosti.

Podrobná charakteristika cyklistiky, včetně legislativních otázek ve vztahu k cyklistice, je uvedena v **příloze č.1. této Koncepce**.

V této kapitole je pak v několika bodech shrnut **nový** pohled na cyklistiku, který má zásadní vliv na zpracování jak analytické části, tak i návrhové a implementační části této Koncepce.

Spojovacím a **novým** prvkem této Koncepce je **podpora aktivní mobility** a to ať již z pohledu denních cest, či volnočasových aktivit. Celá Evropa se potýká se závažným problémem nedostatku pohybu své populace, což s sebou přináší řadu důsledků na naše zdraví. Proto Ministerstvo zdravotnictví nyní zpracovává „*Akční plán pro podporu pohybové aktivity v České Republice v rámci Zdraví 2020 - Národní*



strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí“, který by v červnu 2015 měla schválit česká vláda. Tato Koncepce je tak první, která je propojena nejen s evropskou a národní politikou, ale i s tímto akčním plánem.

Dalším **novým** prvkem je, že cyklistická doprava by se už neměla řešit izolovaně uvnitř měst a obcí, ale jako **součást plánu udržitelné městské/regionální mobility** celého mikroregionu, či svazku obcí. Města jsou stále více zatěžována automobilovou dopravou a řešení je možné vidět v sadě opatření, ať už je to důsledná parkovací politika, kvalitní veřejná doprava, kvalitní nabídka cyklistické infrastruktury, propojení cyklistické a veřejné dopravy, či osvětových opatření.

Krátká charakteristika cyklo dopravy a výstavby cyklistické infrastruktury:

1. Evropská unie ve svých strategických dokumentech (kapitola 2.3.1.) a navazujících evropských fondech (kapitola 2.3.1.) řeší celkové problémy, které s sebou přináší doprava. Základní problém ovšem je, že doprava se ve městech nevnímá, ani neřeší integrovaně. Koncepční dokumenty jsou stále realizovány izolovaně a dělené na řešení automobilové dopravy, dopravy v klidu, hromadné veřejné dopravy, cyklistické a pěší dopravy. Často se pak stane, že např. generel cyklo dopravy na jedné ulici navrhuje cyklistický pruh a generel parkování na stejné ulici navrhne místo pro parkování. Místo nich by možná mohly být generely uličního prostoru (nebo zklidňování), které však neexistují.
2. Evropská unie tak přichází s novým konceptem realizace plánů udržitelné městské/regionální mobility, jehož hlavním cílem je způsobit změnu v podílu přepravní práce, kterou je možno docílit kombinací infrastrukturních projektů (se zaměřením na veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu), regulačních opatření (především v oblasti parkování) a osvětových akcí, které mají motivovat občany, aby svá auta nechávali doma.
3. Zjednodušeně – mezi městy západní, střední a východní Evropy existuje jeden podstatný rozdíl. Představitelé západních měst hovoří o cyklo dopravě jako o součásti dopravy, se kterou moderní města musejí počítat. Hovoří se zde o nástrojích, které mají obyvatele měst motivovat k častějšímu použití některé z „koalice udržitelné dopravy“ (tedy veřejné dopravy, cyklo dopravy a pěší dopravy). V Česku se hovoří o alternativní dopravě.
4. Nová Koncepce bude tak nejen zaměřena na podporu cyklistické dopravy, ale bude vést města a mikroregiony k tomu, aby cyklistickou dopravu neřešila izolovaně, ale integrovaně, jednak spolu s dalšími druhy dopravy, ale především společně v rámci integrovaného strategického dokumentu příslušného regionu. Doprava opravdu není záležitostí jednoho místa. Jak často se stane, že mladí lidé se vezmou a odstěhují se na venkov, který nabízí čerstvý vzduch, přírodu a prostor. Ale i oni řeší, jak se dostat do práce, na



nákupy, i za volnočasovými aktivitami. Pro dospělé to není problém, ale v momentě, jak si založí rodinu, začíná problém. Rodiče musí začít řešit také mobilitu svých dětí, potřebují řešit jejich kroužky, ale pokud nefunguje veřejná doprava, neexistují cyklistické stezky a ani neexistují úschovny kol na nádraží, pak nemají jinou možnost než použít automobil a to několikrát denně, tam i zpět. To je důkazem, jak je mobilita propojena a jak jedno město, obec ovlivňuje to druhé.

5. Myšlenka integrace však není nová myšlenka. Je popsána v kapitole 2.3.2., v rámci představení Integrované strategie rozvoje Brněnské metropolitní oblasti.
6. Cílem je zvýšení mobility v území (při bezpečné síti cyklostezek a cyklotras), kde bude možné využít jízdní kolo při cestách do 5 km.
7. Na města a mikroregiony je třeba se začít dívat nejen z pohledu dospělých, ale především očima dětí, studentů, či seniorů. Například dopravní průzkumy jsou většinou spojené jen s cestami do práce, či do škol, ale prakticky už neřeší mobilitu dětí na cestách do jejich zájmových kroužků. Dříve děti jezdily na tréninky na kole, dnes se rodiče již je bojí pustit, kvůli dopravě a nedostatečné cyklistické infrastruktuře
8. Příloha 1.2.1. této analýzy nabízí obcím, městům a svazkům obcím návod, jak pojmout zpracování svého plánu udržitelné městské mobility, samozřejmě v kontextu podpory cyklistické dopravy. Projekt, který by byl podán v rámci integrované strategie většího území má pak daleko větší šanci na úspěch při získání dotace.

Krátká charakteristika cykloturistiky a volnočasových aktivit:

1. Evropská unie jen minimálně řeší podporu cestovního ruchu. Nicméně objevuje se nový termín – podpora aktivní mobility, o čemž bylo psáno již výše. Česko a Evropa má opravdu problém s nedostatkem pohybu a tato Koncepce na tento trend může dobře reagovat. Při tvorbě tipů na výlet je tak možné se dívat i z pohledu místních obyvatel. Každé město, každý region má své „kouzlo“ a je třeba lidem to připomenout.
2. Stejně jako cyklistickou dopravu nemůžeme řešit izolovaně od ostatní dopravy, stejně tak nemůžeme cykloturistiku řešit odděleně od cestovního ruchu. Otázky typu „jaké potřeby má cykloturista?“, by měly být nahrazeny typy „jaké potřeby má člověk, přátelé, rodina, která si vezme s sebou kolo?“ Dnes je spíše důležité pro člověka připravit komplexní nabídku, kdy se počítá s tím, že na kole člověk stráví jen dva, tři dny v týdnu a zbytek prostě dělá něco jiného. Proto každá oblast, by automaticky měla připravit tipy na výlet nejen pro své obyvatele, ale i pro tyto turisty, kteří se rozhodli právě v jejich regionu strávit dovolenou. Nesmí být ovšem opomenuta cílová skupina terénních cyklistů
3. „Hltači“ kilometrů nepotřebují žádnou koncepci. Ty si vždy najdou, jak ujet svých 150 km denně. Koncepce je pro ty, kteří si chtějí odpočinout a něco zažít a prožít. Na dálkovou cykloturistiku je možné se dívat ze dvou úhlů



pohledů. Ten první vidí „klasické“ týdenní putování v koridoru dálkových tras. Zde je potřeba střízlivě si vyhodnotit, která má opravdu potenciál stát si hitem dálkové turistiky. Na druhé straně koridor dálkových tras může být opět využit pro místní obyvatele z regionu. Naučme lidi, aby nechávali svá auta doma, dojezdili vlakem, či cyklobusem do bodu „A“, pak jeli na kole, den, dva, tři a pak v bodě „B“ opět sedli na vlak, či cyklobus a odjeli domů.

4. Další informace k cykloturistice přináší příloha 1.2.2. této analýzy.
5. Neměl by se také podceňovat význam terénní cyklistiky, fenomén poslední doby. Pokud dojde k rozumné domluvě se správcem lesů a polních cest, nabízí se využít hustá síť našich lesních a polních cest, která vytváří ideální podmínky jak si odpočinout od všedního shonu. Další informace přináší příloha 1.2.3. této Koncepce.
6. Mnohé dobré evropské příklady jsou popsány v příloze 1.2.4. této Koncepce, ať již se jedná o švýcarský projekt SchweizMobil, či síť cyklotras EuroVelo. V této příloze je také prezentován tak často opomíjený ekonomický přínos cykloturistiky (výťah z publikace The European Cycle Route Network Eurovelo, Evropský parlament, 2012).



2.3 Vymezení cyklistiky v koncepčních dokumentech a materiálech a možnosti financování rozvoje cyklistiky

Jak již bylo napsáno v kapitole 2.2., klíčové pro realizaci Koncepce je její soulad především s evropskými strategickými dokumenty, a návazné dotační tituly tak, aby bylo možno čerpat na infrastrukturu pro cyklisty. Evropské dokumenty jsou pak zaměřeny především na dopravu, nikoliv na cestovní ruch.

2.3.1 Evropské, národní a krajské strategické dokumenty a jejich vazba na finanční nástroje

A. Evropské strategické dokumenty

- Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Akční plán pro městskou mobilitu {SEK(2009) 1211}, {SEK(2009) 1212} Téma č. 1 – podpora integrovaných politik.
- Komise Evropských společenství: Bílá kniha o dopravě¹, která pracuje s výhledovým obdobím do r. 2050.
- Komise Evropských společenství – Zelená kniha: Na cestě k nové kultuře městské mobility (KOM 2007) 551 z 25. 9. 2007. EK identifikuje pět výzev, před nimiž stojí evropská města a kterým je potřeba čelit integrovaným přístupem. První výzva se týká plynulosti dopravního provozu. Možným řešením tohoto problému je podpora environmentálně šetrných způsobů dopravy, jako je chůze, cyklistika a veřejná doprava.
- Komise Evropských společenství – Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011-2020 (červenec 2010).

Návaznost na financování cyklistiky:

1. Integrovaný regionální operační program 2014-2020

SPECIFICKÝ CÍL 1.2: Rozvoj integrovaných dopravních systémů a udržitelných forem dopravy

¹ Bílé knihy Komise jsou dokumenty, které obsahují návrhy na činnost společenství v určité oblasti. V některých případech Bílá kniha následuje po vydání Zelené knihy, která formuluje klíčové otázky a jejímž cílem je zahájit proces konzultací o daném tématu na evropské úrovni. Bílá kniha má pro členské státy EU pouze doporučující povahu, je nezávazným dokumentem.



Cílem je stabilizovat, případně posílit přepravní výkony veřejné dopravy (IDS), snížit zátěž center IAD na navrženou úroveň a zvýšit bezpečnost zranitelných účastníků městského provozu. Předmětem podpory bude:

- zvyšování bezpečnosti na střetech železniční, silniční a cyklodopravy včetně pěší dopravy (křížení, souběh a dále realizace cyklistických pruhů na místních komunikacích a projektů ke zvýšení bezpečnosti);
- výstavba a rekonstrukce cyklostezek v rámci sítě EuroVelo i mimo ni, řešení kolizních míst, společných stezek pro chodce a cyklisty a budování infrastruktury pro cyklodopravu;
- Dojížděka za prací, školy a službami (obec-město)

Základní popis jednotlivých integrovaných nástrojů a rolí zapojených aktérů

- Integrovaná územní investice (ITI) – v případě této Koncepce se jedná o brněnskou metropolitní oblast, která má předložit ke schválení a realizaci svou integrovanou strategii. Jde o nástroj Evropských strukturálních a investičních fondů EU. Další podrobné informace o ISR BMO jsou na [oficiálním webovém serveru města Brna](#).
- „Community-led local development“ neboli „Komunitně vedený místní rozvoj“ (CLLD) představuje model, jenž je zaměřen na subregionální území zapojením místních akčních skupin zastupující veřejné i soukromé zájmy, přičemž podle obecného nařízení musí být struktura partnerů a jejich hlasovacích práv vyvážena. MAS by měly při navrhování a provádění komunitně vedených strategií místního rozvoje zohledňovat lokální potřeby a potenciál, napomáhat vytváření sítí a koordinovat spolupráci v daném území. Obecným cílem realizace CLLD v ČR je zlepšení kvality života na venkově a primární cílovou skupinou jsou obyvatelé venkovských území (přehled MAS je uveden v kapitole 2.5.B),

2. INTERREG V - A Slovenská republika – Česká republika 2014-2020

Prioritní osa 2: Kvalitní životní prostředí

Ekologická doprava, budování cyklistických stezek za účelem propojení významných objektů kulturního dědictví a přírodního bohatství

3. INTERREG V-A Rakousko-Česká republika 2014-2020

Prioritní osa 2: Životní prostředí a zdroje

Rekonstrukce, modernizace a zlepšování dopravní infrastruktury a řízení dopravních toků v kontextu turistických lokalit a s ohledem na potřebu zlepšit dostupnost stávajícího kulturního a přírodního dědictví

4. Program rozvoje venkova – komplexní pozemkové úpravy

Pozemkové úpravy jsou změny právního stavu pozemků, jimiž se ve veřejném zájmu prostorově a funkčně uspořádávají pozemky, scelují se nebo dělí a zabezpečuje se jimi přístupnost a využití pozemků a vyrovnání jejich hranic tak, aby se vytvořily



podmínky pro racionální hospodaření vlastníků půdy. Výsledky pozemkových úprav slouží pro obnovu katastrálního operátu a jako závazný podklad pro územní plánování. Pozemkové úpravy se řídí zákonem č. 139/2002 Sb. ze dne 21. března 2002 o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona č. 229/1991 Sb., o úpravě vlastnických vztahů k půdě a jinému zemědělskému majetku, ve znění pozdějších předpisů. Realizace pozemkových úprav pak úzce souvisí i s naplňováním programu obnovy venkova, jejichž součástí je i zajištění lepší dostupnosti území vhodně zvolenou sítí polních cest, které jsou vhodné i pro cyklisty.

B. Národní strategické dokumenty

- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 – 2020 (usnesení vlády ČR č. 382 ze dne 22. května 2013).
- Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050.
- Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020, která byla schválena usnesením vlády České republiky ze dne 10. srpna 2011 č. 599, kde je cílem i podpora realizace programů zaměřených na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců
- Koncepce státní politiky cestovního ruchu na období 2014–2020 usnesením vlády č. 220/2013 ze 27. 3. 2013
- V roce 2015 by měla vláda ČR schválit „Akční plán pro podporu pohybové aktivity v České Republice v rámci Zdraví 2020 - Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí“
- Strategie regionálního rozvoje ČR 2020

Návaznost na financování cyklistiky:

1. SFDI - příspěvky na výstavbu a údržbu cyklistických stezek

- výstavbu cyklistické stezky
- údržbu cyklistické stezky

Příklad pravidel pro rok 2015:

- Příspěvek max. 20 mil. Kč,
- Spolufinancování - vlastní zdroje/ max. 85 % celkových nákladů,
- Cyklostezka na opuštěném drážním tělese, min. 1 km délky, spolufinancování max. 90 %

2. MMR - Národní program podpory cestovního ruchu 2015

Vytvoření podmínek pro zlepšení infrastruktury cestovního ruchu (např. zlepšení vybavenosti služeb podél pěších tras a cyklotras, naučných stezek a turistických cílů, vybudování míst pro odpočinek turistů, bezbariérové WC, bikeboxy, parkovací domy pro kola, navigační systémy apod.) dotace může být poskytnuta až do výše 50 % z celkových uznatelných nákladů akce

3. Pravděpodobně vznikne dotační titul pro naplňování „Akčního plánu pro podporu pohybové aktivity v České Republice v rámci Zdraví 2020 - Národní



strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí", což by mělo mít vliv i na tvorbu cykloturistických balíčků, ale z pohledu aktivní mobility.

4. MŽP připravuje dotační titul na kampaně podporující plány městské mobility.

C. Konceptní dokumenty Jihomoravského kraje

Pro realizaci nové Koncepce jsou klíčové tyto čtyři konceptní dokumenty kraje:

- Strategie rozvoje Jihomoravského kraje 2020
- Program rozvoje Jihomoravského kraje 2014–2017 (2014)
- Generel dopravy (2006) – poznámka: cyklistická doprava je zde vnímána spíše z pohledu rekreační cyklistiky
- Program rozvoje cestovního ruchu Jihomoravského kraje na období 2014–2020 (2014)
- Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (nyní se zpracovávají)

Návaznost na financování cyklistiky (dotační programy):

1. Podpora rozvoje cyklistiky a cyklistické dopravy v Jihomoravském kraji

- Výstavba, rekonstrukce, opravy cyklostezek a související doplňková infrastruktura
- Značení cyklotras a cyklostezek
- Projektová dokumentace

2. Podpora udržování čistoty cyklistických komunikací a úpravy běžeckých lyžařských tratí v Jihomoravském kraji v roce 2015

- nákup prostředků využívaných k úklidu
- úhrada mezd a odvodů.
- úhrada využití strojů, mechanismů a vozidel
- na zajištění čistoty a drobné údržby odpočívadel
- provedení drobných oprav a údržby odpočívadel a související drobné infrastruktury drobných oprav povrchu komunikací

3. Individuální dotace mimo rámec DP na financování cyklistiky a obnovy cyklo značení, včetně dotace pro KČT.

2.3.2 Konceptní dokumenty na regionální a místní úrovni

V rámci zpracování této analýzy byl městům v únoru 2015 zaslán dotazník, ve kterém byla i otázka nakolik je cyklistická doprava řešena v jejich strategických a konceptních dokumentech. Cílem neměl být výčet strategických dokumentů, ale dokumentovat, jak města a spádová území počítají s podporou cyklistické dopravy ve svých dokumentech:

- **Blansko:**
 - Strategický plán rozvoje města Blansko na léta 2013 - 2023



- Programové prohlášení Rady města Blansko pro volební období 2014-2018
- Moravský kras jinak (Strategie komunitně vedeného místního rozvoje území)
- MAS Moravský kras pro období 2014 – 2020)
- **Boskovice:** Generel dopravy města Boskovice
- **Brno:**
 - Strategie pro Brno Priorita 5: Dopravní a technická infrastruktura. Strategický cíl 5.1 Zlepšit kvalitu vnitřní a vnější dostupnosti města
 - Generel cyklistické dopravy města Brna
- **Břeclav:**
 - Strategie komunitně vedeného místního rozvoje 2014–2020 (MAS Vinařská)
 - Strategie mikroregionů Lednicko-valtického areálu
 - ÚAP SO ORP Břeclav
 - Strategický plán rozvoje města Břeclav
 - Integrovaný plán rozvoje města Břeclav
 - Územní plán
 - Generel cyklostezek ve městě Břeclav
 - Generel dopravy
- **Hodonín:** Generel cyklostezek mikroregionu Hodonínsko z roku 2007, chystáme jeho aktualizaci.
- **Kyjov:**
 - Územní plán města Kyjova (trasování budoucích cyklostezek)
 - Strategický plán rozvoje města do r. 2020
 - Program rozvoje města 2015-2018 (bude schválen v zastupitelstvu města – 03/2015)
- **Veselí nad Moravou:** Strategický plán, Generel cyklistické dopravy (zahájeno zpracování), ÚP, ÚAP.
- **Znojmo:** ÚP, generel dopravy
- **Ždánice:** Strategický plán města, ÚPM, Strategie Mikroregionu Ždánicko



2.4 Princip a způsob řízení a organizace cyklistiky na jednotlivých úrovních

Podpora cyklistické dopravy a cykloturistiky potřebuje solidní základnu, aby mohla dosáhnout cílů, které sleduje. Kontinuita a přiměřené vybavení personálními a finančními prostředky jsou důležitými faktory úspěchu. Efektivní organizační struktury musí také zaručovat jejich optimální nasazení a zahrnovat relevantní aktéry. Koordinovaný postup zainteresovaných ministerstev, krajů a měst v jejich jednotlivých oblastech kompetence je správným východiskem pro uskutečňování politiky podpory cyklistické dopravy a cykloturistiky. Rovněž se počítá s podporou neziskového sektoru. Tento model je třeba přenést a zkvalitnit i pro nadcházející Koncepci.

Národní
cyklokoordinátor

Krajský
cyklokoordinátor

Regionální a
městští/obecní
Cyklokoordinátoři

Rozhodující není ovšem struktura, ale lidský potenciál. Nejde tedy o to vytvářet další struktury a nová pracovní místa pro další „cyklokoordinátory“, ale vytvořit v existujících strukturách tým lidí, které zajímá daná problematika a kteří chtějí spolu komunikovat.

Národní úroveň zastupuje Ministerstvo dopravy ČR ve spolupráci s Asociací měst pro cyklisty (www.cyklomesta.cz), která je celostátní, dobrovolnou, nepolitickou a nevládní organizací, založenou jako zájmové sdružení právnických osob. Členy Asociace jsou obce, města, svazky a neziskové organizace. Koordinační činnost pak vykonává národní cyklokoordinátor.

Krajskou úroveň zastupuje krajský cyklokoordinátor, který koordinuje naplňování jednotlivých opatření a spolupracuje na jejich realizaci se zainteresovanými odbory a dalšími institucemi. Další jeho úkolem je koordinace činností kolem mezinárodních a krajských cyklokoridorů. Daný pracovník pracuje na odboru regionálního rozvoje, v těsné spolupráci s odborem dopravy a územního plánování a stavebního řádu.

Poslední úrovní jsou regionální a městští koordinátoři. Nemusí mít přímo funkci „cyklokoordinátora“, ale musí mít oblast cyklistické dopravy, případně cykloturistiky ve své gesci.

Všechny tři úrovně společně vytvořily krajskou pracovní skupinu, doplněnou o řadu dalších odborníků z řad zájmových organizací (viz kapitola 2.5.).



2.5 Účast a spolupráce dalších subjektů zabývajících se cyklistikou

Jak již bylo uvedeno v kapitole 2. 4., podpora cyklistické dopravy a cykloturistiky potřebuje solidní základnu, aby mohla dosáhnout cílů, které sleduje. Koordinovaný postup zainteresovaných partnerů v jejich jednotlivých oblastech kompetence je správným východiskem pro uskutečňování politiky podpory cyklistiky.

A. Nejvýznamnější organizace působící v oblasti cykloturistiky a terénní cyklistiky

KČT (Klub českých turistů) www.kct.cz

Klub českých turistů je tradiční organizace s historií sahající až do roku 1888. Dnes má 40 tis. členů a značné množství partnerů. Je duchovním otcem a správcem zejména pěšího turistického značení, které je považováno za nejlepší v Evropě. KČT se chopila role metodika cykloturistického značení a správce ve smyslu přidělování čísel cyklotras, v mnoha případech i jeho kontroly, údržby pásového značení a dle podmínek v místě i údržby silničního značení.

ČEMBA - Česká Mountainbiková asociace <http://www.cemba.eu>

Byla založena na cyklokonferenci v roce 2007 po vzoru mezinárodní mountainbikové asociace IMBA se sídlem v USA v Kalifornii. Sdružuje na dobrovolné bázi bikery z celé ČR. Výsledkem spolupráce s orgány státní správy je i podpora budovaných singltreků a trailů. ČEMBA je metodikem značení terénních stezek a názvosloví bike turistiky. Ve vazbě ke Koncepci může mít na starosti právě otázku terénní cyklistiky, a to ve spolupráci s dalšími zainteresovanými subjekty.

Nadace Partnerství (www.nadacepartnerstvi.cz)

Nadace Partnerství byla založena v roce 1991 a patří mezi jednu z nejvýznamnějších celostátně uznávaných environmentálních organizací. Kromě řady jiných aktivit má velmi blízko cykloturistice a spolu s Asociací měst pro cyklisty je hlavní hnací silou v tvorbě produktu dálkových cyklotras a značky Česko jede.

V regionu JMK rozvíjí svůj tematický produkt Moravské vinařské stezky, nabízí ubytovacím a stravovacím zařízením, tur. cílům certifikaci značkou Cyklisté vítáni a monitoring cyklistů.

Cykloklub Kučera - <http://www.cykloklubkucera.cz/>

Organizace působící na Znojensku. Mezi nejvýznamnější projekty patří Revize cykloturistických map, Bezpečné silnice dětem, Bezpečně na kole, GREENWAYS Praha



– Vídeň – propojení mezinárodního koridoru s místními turistickými produkty na jižní Moravě.

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. (CDV) - <http://www.cdv.cz/>

Jediná veřejná výzkumná instituce v ČR, zabývající se otázkami dopravy. Jednou z oblastí je i cyklistická doprava a cykloturistika.

Centrála cestovního ruchu Jižní Moravy

Organizace zřízená Jihomoravským krajem s cílem propagovat cestovní ruch v Jihomoravském kraji.

B, Seznam místních akčních skupin působících v kraji

- MAS Společná cesta, o.s.
- MAS Znojemské vinařství, o.s.
- MAS Kyjovské Slovácko v pohybu
- MAS Strážnicko, o.s.
- MAS Boskovicko PLUS, o.s.
- MAS Za humnami, o.s.
- MAS Živé pomezí Krumlovsko-Jevišovicko
- MAS Partnerství venkova
- MAS Dolní Morava
- MAS Moravský kras, o.s.
- MAS Mikulovsko o.p.s.
- MAS Podbrněnsko, o.s.
- MAS Hrušovansko, z. s.
- MAS Brána Brněnska, o.s.
- MAS Brána Vysočiny o.s.
- MAS Hustopečsko, o. s.
- MAS Bobrava
- MAS Vinařská

C. Přehled partnerů podle funkce zapojení do podpory cyklistiky:

- města a obce - území daného města/obce (správce části infrastruktury), hromadná doprava
- Mikroregiony (DSO)
- KrÚ JMK (odbor rozvoje dopravy, odbor regionálního rozvoje, odbor územního plánování a stavebního řádu - objednatel veřejné dopravní obslužnosti, koordinátor IDS, správce regionální silniční infrastruktury)
- SÚS JMK - správce silnic II. a III. třídy v JMK
- DP města Brna, a.s. provozovatel MHD na území města
- KORDIS JMK, a.s. koordinátor IDS JMK
- České dráhy, a.s. - provozovatel veřejné dopravní obslužnosti, správce některých dotčených objektů



- SŽDC správce železniční infrastruktury, vazba na převádění pozemků drážních stezek
- ŘSD správce celostátní silniční infrastruktury
- Dopravci IDS JMK (autobusy) provozovatel veřejné dopravní obslužnosti
- Lesy ČR a další správci lesů – vazba na souhlasy s vedením cyklotras přes jejich území, nebo dokonce s výstavbou terénních stezek
- Povodí Moravy – vazba na souhlasy s vedením cyklotras podél řek, případně s výstavbou cyklostezek na hrázích
- Turistická informační centra

Problémy v dopravě a mobilitě nemohou být vnímány izolovaně a ve své komplexnosti nemohou být efektivně řešeny prostřednictvím jednoho projektu bez dalších vazeb. Proto je nutné vytvořit takový soubor projektů či opatření, které jsou schopny pouze společně dosáhnout významného efektu (např. vybudování infrastruktury společně s podporou lidských zdrojů). V rámci principu integrace je možné tyto intervence sdružit tak, aby mohly být spolu koordinovány a jejich výsledný efekt byl co největší.

Prostřednictvím integrace bude zajištěno, že subjekty budou mít možnost využít více zdrojů k řešení jednoho problému, a proto budou schopny dosáhnout znásobeného efektu. Integrovanost lze spatřovat v několika rovinách:

- územní integrovanost, kdy budou realizovány projekty a aktivity s nadmístním, zpravidla aglomeračním dopadem,
- věcná integrovanost, kdy budou koordinovaně realizovány věcně související aktivity, které zpravidla i v důsledku roztržitosti zdrojů bývají prováděny odděleně,
- finanční integrovanost, kdy do financování budou zapojeny zdroje z různých specifických cílů jednoho operačního programu, případně z různých operačních programů,
- organizační integrovanost, tedy společný koordinovaný postup jednotlivých subjektů v území založený na partnerském principu.

2.6 Současně realizované národní a nadnárodní projekty v cyklistice (2013, 2014)

A. Oblast podpory cyklistické dopravy

Pro lepší orientaci měst v dané problematice se jim nabízí členství hned ve dvou sdruženích. Obě spolu úzce komunikují, jen každé má trochu jiný důraz na prezentaci dané problematiky.

Prvním je již zmiňovaná **Asociace měst pro cyklisty**, která byla založena 2. 7. 2013 jako zájmové sdružení právnických osob. Nyní sdružuje 51 členů (viz www.cyklomesta.cz). Vlajkovou lodí asociace je VIZE25, která chce ukázat, že pro



rozvoj městské mobility je třeba věnovat spravedlivou pozornost všem složkám dopravy, tedy individuální automobilové dopravě, cyklistické dopravě, veřejné a pěší dopravě (4 x 25 % pozornosti). VIZE 25 představuje systém městské mobility, který vnímá dopravu jako systém integrující všechny jeho druhy.

Asociace pak realizuje tyto aktivity - rychlý přehled:

- Realizace vzdělávacího programu [Akademie městské mobility](#)
- Iniciování [legislativních změn ve prospěch udržitelné mobility](#).
- Vedení dialogu o systémových změnách ve [financování rozvoje dopravní infrastruktury v ČR](#) s ohledem na cyklistickou dopravu.
- Spolupráce na vytvoření akčního plánu zaměřeného na problematiku zvýšení úrovně [pohybové aktivity](#) obyvatel ČR

Rozvíjí koncept Města s dobrou adresou - <http://www.cyklomesta.cz/dobra-adresa/>

<http://www.cyklokonference.cz/dobra-adresa/>

Druhou možností je národní síť **CIVINET Česká a Slovenská republika, z.s.** Jedná se o nově vznikající síť měst, regionů a dalších partnerů na podporu integrovaného řešení městské mobility – pro čistší a udržitelnější dopravu. CIVINET se zaměřuje na využití poznatků z programu CIVITAS (viz www.civitas.eu), který od roku 2002 podpořil více než 60 evropských měst v realizaci více než 800 opatření v oblasti udržitelné mobility za 120 mil. EUR a setkal se s velkým zájmem. Průvodním tématem sítě CIVINET jsou plány udržitelné městské mobility. Síť se stane otevřenou organizací s nabídkou partnerství všem subjektům, které se aktivně zabývají udržitelným dopravním plánováním a mají zájem své potřeby i zkušenosti sdílet. Více o sdružení a dalších příkladech pojednává samostatný příspěvek „**Inovativní nástroje udržitelné mobility v evropských městských oblastech: zkušenosti s evaluací a role politických bariér.**“

B. Oblast podpory cykloturistiky a terénní cyklistiky

Stávajícím národním projektem je **Česko jede**, který je v současné době koordinován Asociací měst pro cyklisty a Nadací Partnerství. Projekt Česko jede se podařilo integrovat do kampaní a propagačního plánu České centrály cestovního ruchu - CzechTourism a systémových podpor MMR, jako národní produkt. Dalším významným partnerem projektu jsou České dráhy, které jsou jako národní železniční dopravce pro produkt dálkových cyklotras stěžejním partnerem.



Česko jede má v současné době vytvořeny webové stránky www.ceskojede.cz, které jsou nyní pojaty zejména jako komunikační pro partnery projektu z národní a regionální úrovně, vlastní web cykloproduktu dozná ještě značných změn.

Česko jede je celonárodní značka, zaměřená na cykloturistiku a další sporty (in-line, pěší turistiku, vodáctví). Jejím cílem je zejména poskytnout přehledné a kvalitní informace českým a zahraničním cyklistům o možnostech cyklistiky a cykloturistiky ve všech regionech ČR. Síť dálkových tras je postavená na uzlových bodech, které zahrnují místa veřejné dopravy a služeb.

Česko jede vychází ze schválené Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy pro období 2013-2020 ze dne 22. května 2013 (Specifický cíl 4 – Realizace národního produktu Česko jede). Jejím úkolem je postupná realizace kroků, které povedou k institucionalizaci projektu Česko jede a naplňování jeho cílů.



3 Souhrnné vyhodnocení stávajícího Programu

3.1 Stručné shrnutí

Jihomoravský kraj podporuje rozvoj cyklistiky a cyklodopravy v kraji na základě koncepčního dokumentu **„Program rozvoje sítě cyklistických komunikací s minimálním kontaktem s motorovou dopravou v Jihomoravském kraji“**. Dokument se stal přímým nástrojem k rozhodování, koordinaci, komunikaci, projednávání, monitorování, financování cyklistických komunikací a doplňkové infrastruktury a pro přípravu a realizaci projektů spolufinancovaných z finančních zdrojů ES v programovacím období 2007-2013 a SFDI, které jednoznačně vedly k zajištění rozvoje cyklistiky v kraji. Nejdůležitější aktivity a činnosti v období 2007 – 2014 byly následující:

- Vznik funkce krajského cyklokoordinátora (2009).
- Vznik krajského cyklowebu www.cyklo-jizni-morava.cz (2008) včetně aktualizace (2010), probíhá průběžná aktualizace.
- Vytvoření finanční podpory pro rozvoj cyklistiky na území Jihomoravského kraje (vyhledávací studie páteřních cyklokoridorů v kraji, projektové přípravy a realizace cyklostezek, drobné cyklistické infrastruktury a propagace). Jihomoravský kraj investoval do rozvoje cykloturistiky 96,2 mil. Kč.
- Od roku 2010 funguje další dotační program „Podpora udržování čistoty cyklistických komunikací v Jihomoravském kraji“, který podpořil celkem 115 projektů v celkové výši 6,5 mil. Kč.
- Města a obce měla i další možnosti financování opatření pro cyklisty (Regionální operační program NUTS 2 Jihovýchod - celkem bylo podpořeno 29 projektů s dotací 271 mil. Kč), Státní fond rozvoje dopravní infrastruktury (27 projektů s dotací 168 mil. Kč),
- Bylo upřesněno vedení mezinárodních dálkových cyklotras Eurovelo 9,4 a 13 procházejících Jihomoravským krajem (2009-2010)
- Proběhla koordinace rozvoje krajských cyklokoridorů a návaznost na místní cyklotrasy ve spolupráci s obcemi a mikroregiony.
- Byly realizovány tyto významné projekty:
 - „Rozvoj spolupráce Jihomoravského kraje a Trnavského samosprávného kraje v oblasti cyklistiky“. Celkové náklady projektu činily 32,3 mil. Kč. Realizované aktivity: vytvoření systému aktualizace dat pro webovou aplikaci a propagační materiály, zpracování databáze tipů na výlet, www.cyklo-jizni-morava.cz, 5 informačních tabulí a odpočivek při hranici s Trnavským samosprávným krajem, digitální 3D model významných



lokalit, vytvoření souboru propagačních materiálů za území Jihomoravského kraje

- „Zažít kraj vína a památek na kole“ spolufinancovaného z OP Cíl Evropská územní spolupráce Rakousko - Česká republika 2007-2013, který byl realizován ve spolupráci s partnery (Centrála cestovního ruchu Jižní Moravy, Nadace Partnerství, Weinviertel Tourismus GmbH, Niederösterreich-Werbung GmbH, Regionalmanagement Niederösterreich). Celkové náklady projektu činily 32,3 mil. Kč. Realizované aktivity: společné značení trasy EuroVelo 9 a 13, optimalizace a vyznačení dálkových tras a greenways Praha – Vídeň, Krakov – Morava – Vídeň a Brno – Vídeň, realizace 30 odpočívek s informačními tabulemi
- „Soutok Moravy a Dyje pro turisty“ – vybudování infrastruktury pro nemotorovou dopravu na česko-rakouské hranici“ zrealizoval povalový chodník a informační tabule k Soutoku Moravy a Dyje v podmáčené části Soutoku v délce 790 m.
- „Ekonomický přínos cykloturistiky na Jižní Moravě a ve Weinviertelu“. Výstupem projektu bylo zpracování metodiky vyhodnocení ekonomického přínosu cyklistických stezek pro region, zpracování dat pro ověření metodiky na vybraných úsecích dálkových cyklotras EuroVelo a studie výpočtu ekonomického přínosu cyklistických stezek pro region podle navržené metodiky (09/2014).

V příloze č. 2 Koncepce je zpracováno detailní zhodnocení naplňování jednotlivých opatření stávajícího Programu.

3.2 Vyhodnocení podle 4 pilířů

„Program rozvoje sítě cyklistických komunikací s minimálním kontaktem s motorovou dopravou v Jihomoravském kraji“ z roku 2007 (dále jen „Program“) byl postaven na čtyřech pilířích, které byly pro rozvoj cyklistické dopravy na území Jihomoravského kraje klíčové:

1. Zasadit se o politickou podporu ze strany JMK
2. Ustanovit cyklokoordinátora na území kraje
3. Vytvořit nový dotační titul pro podporu cyklistiky, či přímo finančně podpořit vybrané úseky cyklistických stezek.
4. Zasadit se o rozvoj páteřní sítě mezinárodních cyklokoridorů a koordinovat rozvoj krajských cyklokoridorů.

Vzhledem k tomu, že všechny čtyři pilíře byly 100% naplněny, je možné konstatovat, že i Program byl 100% naplněn. Při vyhodnocení je třeba brát zřetel na skutečnost, že se hodnotí na základě míry poznání cyklistické dopravy a cykloturistiky z roku 2007, tedy v roce, kdy se teprve začala specifikovat podpora cyklistiky v ČR. Program



ve své době byl nadčasový a podle něj se pak inspirovaly i další kraje a to pro celé období 2007 – 2014. Toto souhrnné vyhodnocení tak není postaveno na míře poznání z roku 2015, ale vrací se zpět do roku 2007. Nicméně poskytuje poznatky, které se mohou uplatnit i pro novou Koncepci. Proto i toto vyhodnocení je již zařazeno do analýzy, aby bylo možné srovnat myšlení o cyklistice v letech 2007 a 2015.

1. Výrazná politická podpora ze strany JMK

Kraj schválením tohoto dokumentu na politické úrovni vytvořil základní předpoklad pro rozvoj cyklistické dopravy a cykloturistiky na území Jihomoravského kraje. Je nutno ale podtrhnout, že bez celkové politické podpory, zejména oblasti regionálního rozvoje a dopravy by daný materiál pozbyl významu. Právě politická podpora rozhodla o realizaci všech dalších opatření. Tento pilíř musí fungovat i pro budoucí Koncepci, ať již bude mít jakoukoliv strukturu.

2. Ustanovení krajského cyklokoordinátora

Druhým úspěšným krokem Programu bylo zřízení funkce krajského cyklokoordinátora, který koordinoval naplňování jednotlivých opatření a spolupracoval by na jejich realizaci se zainteresovanými odbory a dalšími institucemi. Další jeho úkolem byla koordinace činností kolem mezinárodních a krajských cyklokoridorů. Daný pracovník dle doporučení pracuje na odboru regionálního rozvoje, v těsné spolupráci s odborem dopravy a OÚPSR. Tento pilíř musí fungovat i pro budoucí Koncepci, ať již bude mít jakoukoliv strukturu.

3. Zřízení dvou dotačních titulů pro podporu cyklistiky, včetně přímé finanční podpory individuálním projektům (další podpora ze strukturálních fondů EU a ze SFDI)

V období 2008 – 2014 vznikla v České republice řada krajských koncepcí, ale ne každý kraj ji měl spojenou s přímou finanční podporou. Politická podpora nemůže být jen slovní, ale musí být spojena i s přímou finanční podporou, což se v případě JMK také stalo. Byly vytvořeny dva dotační tituly – „Podpora rozvoje cyklistiky a cyklistické dopravy v JMK“ a „Podpora udržování čistoty cyklistických komunikací a úpravy běžeckých lyžařských tratí v JMK“. K tomu je nutné ještě připočítat další podporu individuálním projektům zaměřených především na podporu dálkových koridorů. Během 7 let JMK tak investoval 102,8 mil. Kč (viz tabulka 1) do cyklistické dopravy, což představuje v průměru 14,7 mil. Kč/rok, což řadí kraj na přední příčky mezi kraji v přímé podpoře cyklistické dopravy v ČR. K tomu města a obce měla i další možnosti financování opatření pro cyklisty (Regionální operační program NUTS 2 Jihovýchod (celkem bylo podpořeno 29 projektů s dotací 271 mil. Kč), Státní fond rozvoje dopravní infrastruktury (27 projektů s dotací 168 mil. Kč), a dva operační programy přeshraniční spolupráce:

- Operační program Přeshraniční spolupráce Rakouská republika -Česká republika pro období 2007-2013



- Operační program Přeshraniční spolupráce Slovenská republika-Česká republika pro období 2007-2013.

Finanční pomoc kraje směřovala do těchto oblastí:

- Podpora projektové přípravy budování cyklistických stezek (město – obec) páteřní sítě mezinárodních a krajských cyklokoridorů na území kraje.
- Finanční podpora výstavby a údržby cyklistických stezek na mezinárodních a krajských cyklokoridorech na území kraje a v rámci bezpečnosti
- Podpora vzniku BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS

K tomu je třeba ještě připočítat, že kraj podal několik projektů na evropské fondy se zaměřením na podporu cykloturistiky: projekt „Portál cykloturistiky Jihomoravského kraje v návaznosti na Dolní Rakousko“, projekt „Rozvoj spolupráce JMK a TTSK v oblasti cyklistiky“, projekt „Zažít kraj vína a památek na kole“, projekt „Soutok Moravy a Dyje pro turisty – vybudování infrastruktury pro nemotorovou dopravu na česko-rakouské hranici“. Další se týkaly dálkových koridorů a jsou zmíněny níže. Dále je třeba vyzvednout financování pravidelného monitoringu cyklistů a projekt „Ekonomický přínos cykloturistiky na Jižní Moravě a ve Weinviertelu“.

Dále bylo z rozpočtu kraje podpořeno:

- Zajištění kvalitní instalace a údržby informativního značení cyklotras
- Uspořádání konferencí, seminářů a školení v oblasti cyklo dopravy a cykloturistiky, uspořádání propagačních akcí na podporu cyklo dopravy a cykloturistiky.

Tento pilíř musí fungovat i pro budoucí Koncepci, ať již bude mít jakoukoliv strukturu.

Rok	DP ČCK - v Kč	DP CK (v Kč)	ID (v Kč)	Celkem
2008	0	3 200 000	33 107 575	36 307 575
2009	0	150 000	2 377 039	2 527 039
2010	0	2 000 000	7 903 307	9 903 307
2011	1 899 650	0	12 246 443	14 146 093
2012	1 300 000	0	11 890 000	13 190 000
2013	1 511 450	9 999 463	2 600 000	14 110 913
2014	1 783 225	10 867 409	0	12 650 634
Celkem	6 494 325	26 216 872	70 124 364	102 835 561

Tabulka 1: Souhrnná finanční podpora JM kraje do cyklistické dopravy

4. Podpora rozvoje páteřní sítě mezinárodních cyklokoridorů

Kraj podporuje cyklokoridory formou dotací, garantem jsou mikroregiony, sdružení obcí nebo samostatné obce. Etapy výstavby jednotlivých koridorů byly ovlivněny stupněm připravenosti jednotlivých obcí a mikroregionů. V období 2007 – 2014 podpora byla zaměřena na tyto projekty:



- Byla zpracována „Vyhledávací studie mezinárodních cyklistických koridorů Jihomoravského kraje – trasa A“, jejíž obsahem bylo zpracování vyhledávací studie pro úsek Bílovice nad Svitavou – Adamov – Blansko – Sloup – Suchý – krajská hranice s Olomouckým krajem.
- Dále byla zpracována „Vyhledávací studie EuroVelo 4“
- Podpora projektů na realizaci bezpečných úseků na trase Brno – Vídeň (EuroVelo 9), hraniční silnice Nový Přerov – Mikulov na EuroVelo 13, cyklostezky Tišnov – Štěpánovice na EuroVelo 4, realizace vodorovného a svislého značení v úseku Nový Hrad ČKD Blansko. Úsek na mezinárodní dálkové trase EuroVelo 9
- Vyhledávací studie cyklokoridoru Blansko-Ráječko-Rájec-Doubravice nad Svitavou-Lhota Rapotina-Svitávka. Letovice-Stvolová-hranice s Pardubickým krajem (Svitavská č. 24)

Rovněž byly vyznačeny trasy:

- EuroVelo 4 v úseku Veselí nad Moravou - Strážnice
- EuroVelo 9 v úseku hranice s Olomouckým krajem – Vojenský újezd Březina – Vysočany – Sloup – Blansko – Adamov – Brno – Židlochovice – Vranovice – Ivaň – Pasohlávky – Nový Přerov – Mikulov – Valtice – Lednice – Břeclav – Poštorná – hranice s Rakouskem
- EuroVelo 13 v úseku hranice s Rakouskem - Drosendorf -Vratěín, Hardegg - Čížov - Podmolí – Znojmo – Hnánice - Mitterretzbach , Hevlín -Laa an der Thaya - Nový Přerov - Mikulov - Valtice – Břeclav - Poštorná-Reinthal .

Druhou prioritou měla být podpora krajských koridorů. S touto myšlenkou ale Program příliš nepracoval a proto se k tomu vrátíme v analytické části, kde budou stanovena doporučení pro budoucí období.



4 Analytická část

4.1 Analýza cyklistické dopravy v Jihomoravském kraji –do 30. 6. 2014

4.1.1 Charakteristika území Jihomoravského kraje

Rovinatá část jižní Moravy je předurčena pro využívání jízdního kola jako dopravního prostředku, ať již se jedná o Břeclavsko, či Hodonínsko. Město Břeclav vstoupilo do historie jako první město v republice, které zřídilo cyklistické pruhy na silnici I. třídy. Tato území mají obrovský potenciál, aby se cyklisté podíleli na celkové dělbě přepravní práce až do výše 40%, tak jak je to například dnes v Uničově, Krnově, či Třeboni. Naproti tomu, kopcovitá území mají potenciál maximálně do 8%.

V souvislosti s obecnou charakteristikou cyklistické dopravy (viz kapitola 2.2.) však je potřeba vnímat území daleko širěji, než jen s rozdělením na rovinatá a kopcovitá území. Obrovský potenciál pro rozvoj cyklistické dopravy je v každé oblasti, kde existuje vodní tok a jeho břehy jsou přístupné k pojíždění. Nejedná se jen o velké řeky, jako jsou Morava, Dyje, Svatka, či Svitava, ale i celá řada malých říček a potoků. To stejné platí i o železničních koridorech, neboť kde vede železniční trať, tam je i předpoklad, že není velké výškové převýšení a tudíž se jedná o další vhodný koridor pro cyklisty. Ostatně budování cyklistických stezek na opuštěných drážních tělesech jsou toho důkazem (např. cyklostezka „Mutěnka“).

Reliéf je však jen jednou z podmínek rozvoje cyklistické dopravy. S rozvojem elektrokol kopcovitá území mohou ztrácet svou nevýhodu. Každopádně, ať už se jedná o rovinatou či kopcovitou část, vždy musí být spojena s výstavbou nových úseků cyklistických stezek. Díky tomu se mohla značně rozvinout cyklistická doprava například v Rousínově, Vyškově, Tišnově, Blansku, či Kyjově. Cyklostezky umožní obyvatelům bezpečně se dopravovat do práce, či do škol na kole do vzdálenosti cca 3–5 km. Právě pro lidi je tato vzdálenost ideální na cestě do práce a do škol. Seznam cyklistických stezek je uveden v kapitole 4.3. Příkladem může být nová cyklostezka z Oslavan do Ivančic. Dokud zde nebyla, jízda na kole byla skutečně nebezpečná.

Další výhodou a potenciálem kraje je, že má rozvinutý integrovaný dopravní systém. Každá zastávka veřejné dopravy se stává prostředkem pro další rozvoj cyklistické dopravy, neboť díky spojení s veřejnou dopravou je schopen se člověk přepravovat na mnohem větší vzdálenosti, než jen do 5 km. Příkladem může být například vlakové nádraží v Blansku, které je vybaveno stojany na kola.



Z toho plynou tyto závěry:

1. Každé město má potenciál pro podporu cyklistické dopravy. Pokud vytvoří podmínky pro cyklisty, automaticky je začnou využívat. Například Brno má dnes podíl 3% na celkové dělbě přepravní práce, ale může mít až 8%.
2. Cyklodoprava ale není jen uzavřena do „města“. Je ji třeba řešit v širším kontextu, v aglomeracích, kde řešení cyklistické dopravy bude vyžadovat koordinovaný přístup více sídel. Města jsou uspořádána chronologicky podle okresů, přičemž popis vychází z obrázku 1 "analýza možných vazeb mezi obcemi z hlediska dojížděky za prací"

Brno / Šlapanice / Modřice, Rajhrad

Rosice / Zastávka, Zbýšov / Říčany, Ostrovačice / Tetčice, Omice

Ivančice / Oslavany / Moravské Bránice, Nové Bránice, Dolní Kounice

Pohořelice / Nová Ves, Pasohlávky / Přibice, Vranovice

Židlochovice, Vojkovice, Holasice, Rajhrad / Hrušovany u Brna / Žabčice,

Přísnovice Nosislav, Velké Němčice / Blučina

Kuřim / Moravské Knínice / Česká / Lelekovice

Tišnov / Hradčany, Čebín, Drásov / Železné / Lomnička / Předklášteří /

Štěpánovice

Znojmo / Dyje, Hodonice / Suchohrdly / Kuchařovice / Únanov

Hrušovany / Hrabětice, Šanov, Hevlín / Jevišovka, Drnholec, Novosedly

Moravský Krumlov

Břeclav / Lanžhot / Lednice/ Ladná, Podivín

Mikulov / Březí / Dolní Dunajovice / Sedlec

Hustopeče / Šakvice / Starovice, Uherčice, Velké Němčice / Starovičky

Hodonín / Lužice, Mikulčice, Moravská Nová Ves / Dubňany / Ratiškovice / Rohatec / (SR Holíč)

Veselí nad Moravou / Vnorovy, Strážnice / (Uherský Ostroh)

Bzenec / Moravský Písek / Vracov, Vlkoš

Kyjov, Svatobořice, Místřín

Vyškov/ Drnovice, Luleč / Pustiměř / Topolany, Hoštice, Ivanovice n.H.

Slavkov u Brna / Hodějnice, Křižanovice, Bučovice / Křenovice, Zbýšov,

Hostěrádky-Rešov, Újezd u Brna

Rousínov / Komořany, Tučapy, Nemojany / Velešovice, Holubice

Blansko, Adamov / Spešov, Ráječko, Rájec-Jestřebí, Doubravice n.S.

Boskovice / Skalice n.S. / Svitávka, Sebranice

Letovice, Skrchov, Stvolová, Zbožek, Svitávka, Vísky, Zábłudov, Vranová



3. Samostatnou kapitolou jsou venkovská sídla v Jihomoravském kraji, kde i obyvatelé venkova poblíž měst budou využívat cyklistické komunikace k jízdám za prací a do škol. Mnozí je využijí i k cestě do práce v rámci obce (obvykle místní občané pracující v zemědělství či místních službách). Vzhledem k bezpečnosti cyklistického provozu má smysl budovat cyklistické komunikace i na venkově, zvláště tehdy, vedou-li zde frekventované silnice I. a II. tř. Příkladem může být cyklostezka Šardice – Hovorany.

4.1.2 Popis současného stavu

A. Podpora bezpečnostních opatření pro cyklisty – hlavní iniciativa ze strany měst o obcí

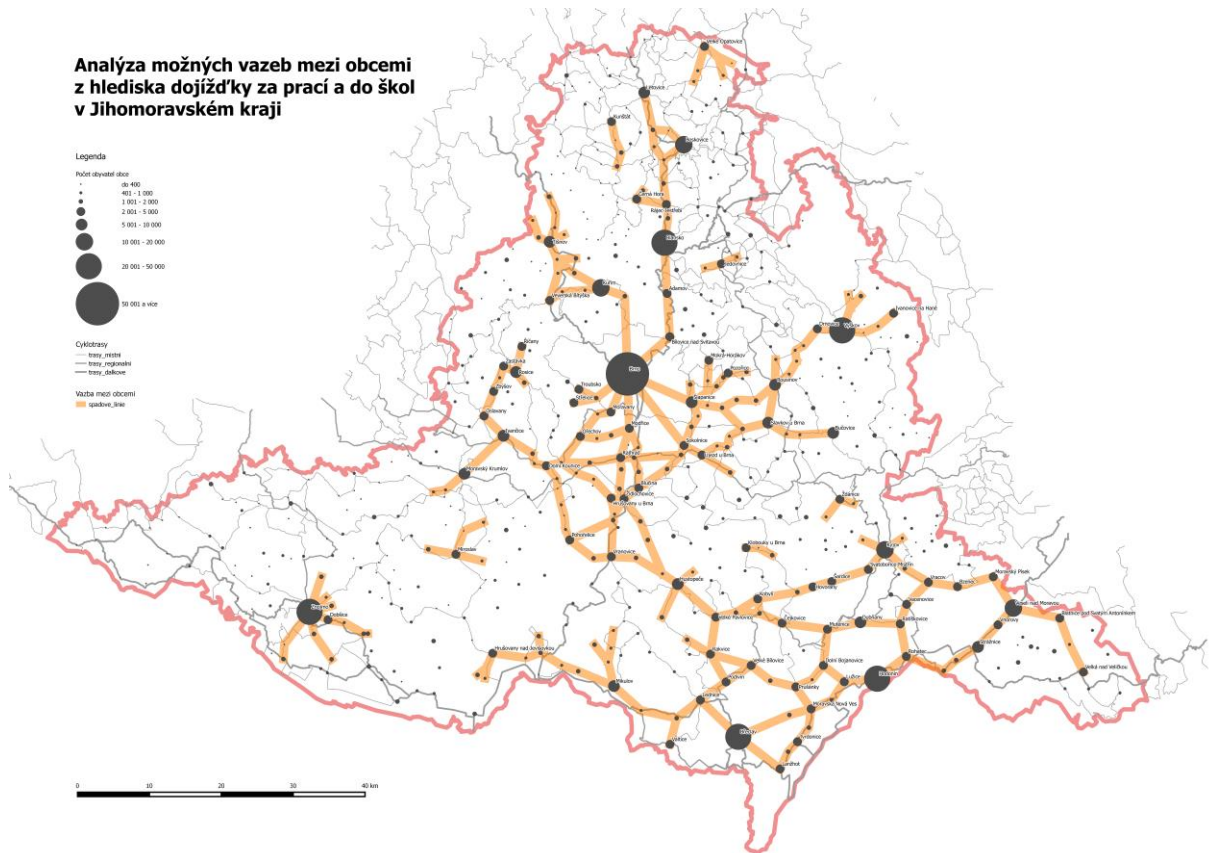
A.1. Podpora bezpečnostních opatření pro cyklisty – celkové shrnutí

Jihomoravský kraj představuje oblast se značným potenciálem pro rozvoj cyklistické dopravy, pro účely každodenního pohybu obyvatel do zaměstnání, škol a za službami. Díky systematické podpoře výstavbě cyklistických stezek je nyní na území kraje 279 km cyklistických komunikací, které jsou také zakresleny v samostatné grafické příloze. U každé cyklostezky je dále uvedeno v samostatné tabulkové příloze:

- Počátek a konec cyklostezky, délka v km, šířka v m, povrch
- Rok, ve kterém byla cyklostezka vybudována
- Vlastník komunikace
- Zdroje financování projektů rozvoje cyklistiky, doba realizace, název příjemce a výše dotace

Nicméně přes postupnou realizaci systému cyklistických tras a výstavbu některých úseků cyklostezek však v této oblasti stále přetrvává výrazný infrastrukturní deficit daný i opomíjením rozvoje cyklistických stezek za minulého režimu. V důsledku toho vykazuje interakce mezi cyklistickou dopravou a dalšími druhy dopravy (zejména silniční) řadu závad, a to i v rámci centrálních míst (náměstí apod.) a os (hlavní ulice), což vedle snížené bezpečnosti a zvýšeného rizika nehod také mj. snižuje urbanistickou hodnotu těchto míst. Řada cyklostezek je přitom ve fázi ideové či projektové přípravy a rozvoj cyklistické dopravy spojený s růstem podílu nemotorové dopravy je tak pro Jihomoravský kraj významnou výzvou nejbližší budoucnosti.

Jak už bylo ovšem několikrát zdůrazněno, cyklistickou dopravu není možné jen uzavřít do „města“. Je ji třeba řešit v širším kontextu a to v rámci možných vazeb mezi obcemi z hlediska dojížděky za prací a do škol, kde řešení cyklistické dopravy bude vyžadovat koordinovaný přístup více sídel.



Obrázek 1 Analýza možných vazeb mezi obcemi z hlediska dojížděky do zaměstnání a do škol

Popis problémových úseků, návrh na jejich řešení a stav připravenosti je uveden v příloze, v kapitole 3.2. Zde je uveden seznam všech plánovaných investic do cyklistické infrastruktury, která města a obce zaslala prostřednictvím dotazníkového šetření. Projekty jsou rozděleny do následujících kategorií:

- Integrovaná strategie rozvoje Brněnské metropolitní oblasti
- Koridor Moravské stezky a Baťova kanálu (největší plánované investice na mezinárodních koridorech pro období 2015 – 2023).
- Jednotlivé mikroregiony a města.

V neposlední řadě je třeba upozornit na skutečnost, že i v Jihomoravském kraji je velký počet konfliktních míst v místech, kde se setkávají jednotlivé dopravní módy (typicky např. přechody pro chodce nebo méně často křížení silnic s cyklostezkami, ale také často opomíjené železniční přejezdy). Tato skutečnost snižuje bezpečnost i uživatelskou atraktivitu dopravy, zejména (ale nejen) pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, čímž reálně dochází ke snížení kvality jejich života. Na řadě hustě zalidněných míst kraje současná podoba a vybavenost silnic nemotivuje řidiče ke snížení rychlosti, což opět zvyšuje riziko nehody.



A.2. Podpora bezpečnostních opatření pro cyklisty – mezinárodní, dálkové a krajské koridory

Výchozím předpokladem je skutečnost, že kraj nepřebírá koordinaci výstavby mezinárodních dálkových a krajských koridorů, ale jen prostřednictvím dotační politiky bude přednostně zvýhodňovat výstavbu cyklistických stezek v těchto koridorech.

V nové koncepci je tak výstavba problematických úseků „cyklokoridorů“ spojována především s myšlenkou bezpečnosti. Města a obce nebudují „cyklokoridory“ pouze pro turisty, ale především pro místní občany, které je využívají a budou využívat jak k dopravním, tak rekreačním účelům. Je tedy třeba, aby hlavní cyklistické koridory splňovaly pokud možno následující zásady:

- A) „Cyklokoridory“ povedou krajinou bez zbytečných převýšení a budou pokud možno konstruovány bez ztraceného spádu.
- B) „Cyklokoridory“ povedou podél významných vodních toků (řeky Morava, Svitava, Svatka, Jihlava, Bobrava, Litava), kolem vodních nádrží (Brněnská přehrada, vodní díla Nové Mlýny) a kolem rybníků (rybníky u Pohořelic a v Lednicko-valtickém areálu), pokud to terén a ochrana přírody dovoluje.
- C) „Cyklokoridory“ ve městech přednostně spojí lokality s největším pohybem obyvatel, ať už současným nebo předpokládaným, např. centrum – sídliště, centrum – průmyslová zóna, centrum – železniční stanice, centrum – rekreační zázemí města.
- D) „Cyklostezky“ bude nutno budovat nejen ve městech, ale i na venkově, protože vzhledem ke značné mobilitě obyvatel bude z jejich provozování mít přínos široké spektrum lidí.
- E) „Cyklostezky“ budou kopírovat současnou síť silnic (a dálnic) a železnic, protože stejné směry dopravy jako motoristé potřebují i cyklisté. „Stežky“ budou křížovat železnici v místech stanic a zastávek a budou zde mít uzlové body (s úschovkami a půjčovnami).
- F) „Cyklostezky“ budou spojovat města a oblasti s vysokou atraktivitou krajiny.
- G) Mnohé „cyklostezky“ mohou být budovány jako stezky trvale udržitelné nebo přírodě blízké.

Nejde tak jen o cykloturistiku, ale cyklotrasy, ať již jakékoliv mohou v mnoha případech sloužit i pro cyklistickou dopravu.

Ze stávajících „cyklokoridorů“ je třeba zvýraznit mezinárodní koridor Brno – Vídeň, na kterém se nově postavilo 13 úseků bezpečných cyklostezek s asfaltovým povrchem o celkové délce 12,751 km, jejímž propojením vznikla bezpečná trasa o délce 70 km. Mezinárodní koridor Brno – Vídeň je dobrým příkladem, že nejde jen o samotné cyklostezky, ale teprve až díky jejich propojením vznikne bezpečný „cyklokoridor“.



A to je právě úloha kraje – přednostně podporovat ty úseky, které jednak řešení dopravní obslužnosti a jednak leží na daných koridorech.

Pokud úseky budou vybudovány, pak přichází další dva krajské úkoly:

- Zajistit marketing, nebo alespoň propagaci těchto cyklokoridorů. Další podrobnosti řeší kapitola 4.2. V příloze 3.1.6. je uveden popis mezinárodních dálkových cyklotras.
- Zajistit vyznačení těchto koridorů. Další podrobnosti řeší kapitola 4.3. V příloze 3.3.3. jsou uvedena doporučení pro preferenci krajských koridorů z hlediska dopravní obslužnosti.

A.3. Podpora bezpečnostních opatření pro cyklisty – zklidňování dopravy

Pokud se má docílit zvýšení bezpečnosti cyklistů, pak to není nutné jen přes cyklistické stezky a cyklistické pruhy. Mnohdy stačí jen zklidnit dopravu, což také přispěje ke zlepšení podmínek pro bydlení, práci i turismus. Úspěšná opatření v této oblasti obecně vedou ke snížení rychlosti motorových vozidel a přeměování tranzitní dopravy, což přímo snižuje hluk a množství nečistot v ovzduší, a také pravděpodobnost a závažnost dopravních nehod. Zklidněná doprava vytváří bezpečnější prostředí pro cyklisty, protože nižší rychlost a objem dopravy umožňují cyklistům využít silnice.

V rámci dotazníkového šetření byla tak i položena otázka, nakolik města se zabývají otázkou zklidňování dopravy. Většina odpověděla, že tuto otázku řeší jen ad-hoc.

V kontextu krajské Koncepce je možné uvažovat v návrhové části s podporou zejména dvou opatření: zprůjezdnění cyklistů v jednosměrných ulicích a zavádění tzv. cyklistických ulic, za předpokladu, že právě toto opatření bude součástí novelizace tzv. silničního zákona, platného od roku 2016.

B. Podpora bezpečnostních opatření pro cyklisty – hlavní iniciativa ze strany kraje, státu a dalších organizací- Zejména se jedná o řešení cyklistické dopravy v koridoru silnic I., II., III. třídy.

V současnosti nemá správce dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy (ŘSD) ani II. a III. třídy (SÚS JMK) povinnost řešit dopravní bezpečnost cyklistů na silnicích I., resp. II. a III. třídy, a to v hlavním ani přidruženém dopravním prostoru. Problém nastává v souběžích nebo i mimoúrovňových kříženích, kde jsou zpravidla potřeby cyklistické dopravy systematicky opomíjeny. Obce jsou tak někdy odkázány pouze na možnost vybudování oddělené cyklostezky, která je nejdražší variantou.

Málo se ale diskutuje nad možností zřízení cyklistického pruhu na vozovce, i když například v Břeclavi toto opatření funguje již od 90. let. Také zkušenosti z implementace stávajícího krajského Programu rozvoje cyklistiky (opatření 1.1.2.) ukazuje, že pokud město projevilo zájem zřídit cyklistické pruhy na silnici II., III.



třídy, pak kraj tuto realizaci městu umožnil. Příkladem spolupráce může být Moravská Nová Ves, kde došlo k rozšíření komunikace a realizace cyklopruhů v HDP. Další příkladem může být město Vyškov, kde byly zřízeny cyklistické pruhy na bývalé silnici I. třídy a dnes krajské komunikaci.

Nicméně problematika přehodnocení vedení cyklistické dopravy v obcích v koridorech silnic II. a III. třídy musí být posuzována vždy individuálně. Zásadními parametry, ke kterým je třeba v posouzení vždy přistoupit, je bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a možnosti uspořádání hlavního dopravního prostoru a přidruženého dopravního prostoru.

Každopádně je třeba změnit současný přístup projektování a přípravy rekonstrukcí a novostaveb pozemních komunikací, zacílených především na automobilovou dopravu: je nezbytné zavést povinnost řešit veškeré pozemní komunikace mj. i z hlediska cyklistické dopravy, tj. jako velký zásah do fungování širšího území:

- v rámci vyvážené dopravní obsluhy je žádoucí udržovat vyvážené podmínky pro jednotlivé druhy dopravy, včetně provázanosti staveb motorové a bezmotorové dopravy;
- opomenutí či ignorování jiné než motorové dopravy se negativně projevuje v nezastavěném i zastavěném území, často má i definitivně negativní vliv na celkové fungování území;
- cyklo dopravu je nutno řešit již od počátečních prověřovacích studií záměru (územní plánování), později již bývá zpravidla pozdě na odpovídající plnohodnotné řešení (v DÚR ani DSP již nelze provést adekvátní a kvalitní řešení – prostorové podmínky, finanční strop záměru atd.).

Nejde ale jen o krajské komunikace. Kraj by měl připomínkovat projektové dokumentace realizaci v rámci novostaveb a rekonstrukcí pozemních komunikací, které patří státu, případně při realizaci velkých železničních staveb, atd.

V rámci zpracování této analýzy byl proto městům a obcím v únoru 2015 zaslán dotazník, ve kterém byla i otázka zaměřená na řešení cyklistických pruhů a dalších bariér na státních a krajských komunikacích.

Z dotazníkového šetření vyplynuly tyto požadavky ze strany obcí a měst. Kraj má pamatovat na cyklisty, pokud bude rekonstruovat:

- silnici II/379 směr Blansko – Nový Hrad či ve směru na Skalní Mlýn (Punkevní jeskyně),
- ulici Jihlavskou v Brně (II/602),
- ulici Olomouckou v Brně (II/430),
- silnici v úseku KUKLA – OSLAVANY,
- v rámci rekonstrukce křižovatek I/54 a I/55 řešit cyklopruhy ve Veselí nad Moravou,



- ulici Brněnskou v Hodoníně na silnici II/380 v návaznosti na cyklostezku Hodonín – Dubňany .

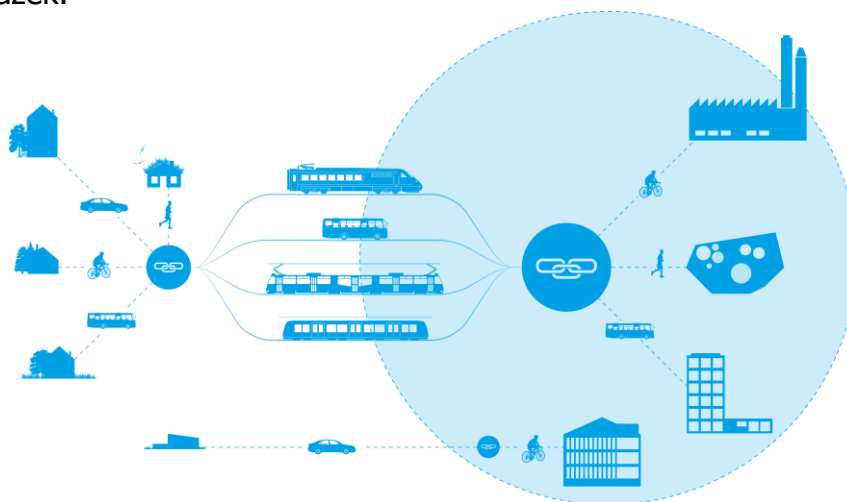
Dále je třeba řešit potřeby měst a obcí na křížení státních a krajských komunikací. Z dotazníku vyplynuly tyto potřeby:

- Cyklostezka Blansko – Nový Hrad (cca 3 podjezdy a 1 nadjezd) – silnice II/379. Bude třeba zbudovat nové opěrné stěny, či konzolovitá vyložení silničního tělesa.
- Hodonín ZOO, R55 - Křížení R55, most, lávka aj.
- Hodonín – Ratiškovice R 55, Křížení R55, most, lávka aj.

V současné chvíli se například jedná s ŘSD o cyklostezce u obce Pasohlávky přes hráz mezi horní a střední Novomlýnskou nádrží. K cyklostezce má obec zpracovanou studii, ta se pohybuje v koridoru silnice I/52 a tak je třeba hledat součinnost mezi více partnery. Taktéž je nutné v tomto prostoru řešit křížení silnice I/52 na jižním břehu horní a střední Novomlýnské nádrže (u zpracovny ryb Mušov).

C. Intermodalita – propojení cyklistické a veřejné dopravy

I když je daný dokument zaměřen na podporu cyklistické dopravy a na mapování cyklistické infrastruktury, tak je třeba uvažovat o kombinované dopravě, která umožňuje lidem dostat se z jednoho místa na druhé nenákladným, pohodlným a prostorově nenáročným způsobem. Asi nejvýstižněji to dokladuje níže uvedený grafický obrázek.



Obrázek 2 Princip intermodality

Jinými slovy, znovu je třeba připomenout fakt, že nelze hovořit jen o podpoře cyklistické dopravy, ale o plánech udržitelné městské mobility (PUMM), nebo aspoň o strategických dokumentech, které jsou v souladu s principy plánů udržitelné městské mobility, které by si postupně města měla zpracovávat, pokud chtějí získat dotace z IROP, cíle 1.2.



V kontextu této Koncepce se tedy počítá s propojováním měst s venkovem, kdy cyklistická a veřejná doprava jsou vnímány jako jeden celek, kde kolo je součástí celkového systému veřejné dopravy, resp. kombinované dopravy, což má vést ke snižování problémů s automobilovou dopravou ve městech.

Je to proto dobré, že v Jihomoravském kraji se rámci výstavby přestupních terminálů vždy požaduje (KORDIS, JM kraj) souběžné budování i přístřešků pro jízdní kola. V řadě míst se to úspěšně daří – Bučovice, Blansko, Břeclav, Nesovice, Žabčice. V jiných místech nikoliv, ať už z prostorových důvodů nebo z důvodu nedostatečného zájmu investora. Pokud chceme tedy posílit roli cyklistické dopravy, pak musíme podpořit i systém propojení cyklistické a veřejné dopravy. Úkoly z původní koncepce tak zůstávají v platnosti.

V rámci základní dopravní obslužnosti je nutné sledovat dva základní parametry. Nejprve je nutné zajistit fyzickou dostupnost systému pro uživatele, tzn. je nutné do celého systému zahrnout i dopravu od domova k zastávce či stanici, a nebo opačně od zastávky do cíle cesty uživatele. To lze zajistit jen vytvořením bezpečné, komfortní, přímé a plynulé pěší a cyklistické infrastruktury, která dovede uživatele k nástupním uzlům železniční dopravy. Za druhé je nutné zajistit přístupnost nástupišť a zejména možnost odstavování jízdních kol – systém BIKE & RIDE pro denní dojížděku. Tento typ návaznosti lze rozvíjet v podstatě všude dle místních podmínek, a to v těchto oblastech:

- železniční dopravy
- hromadné autobusové dopravy
- městské hromadné dopravy

V kontextu Jihomoravského kraje je možné uvést seznam uzlových bodů podporující systém Bike & Ride, především s vazbou na železniční síť:

- Brno, Zoologická zahrada
- Brno, Dunajská
- Brno, Osová
- Modřice, smyčka
- Modřice, žel. st.
- Rajhrad, žel. st.
- Žabčice, žel. st.
- Hrušovany, žel. st.
- Vranovice, žel. st.
- Šakvice, žel. st.
- Břeclav, žel. st.
- Veselí nad Moravou, žel. st.
- Bzenec, žel. st.
- Kyjov, žel. st.
- Klobouky u Brna, náměstí



- Otnice
- Sokolnice – Telnice, žel. st.
- Šlapanice, Bedřichovice, rozc.
- Slavkov u Brna, žel. st.
- Bučovice, žel. st.
- Nesovice, žel. st.
- Medlovice
- Vyškov, žel. st.
- Pohořelice, náměstí
- Branišovice
- Miroslav, žel. st.
- Miroslav, aut. st.
- Lechovice
- Znojmo, aut. st.
- Jevišovice
- Lesná
- Moravský Krumlov, žel.st.
- Moravská Krumlov, aut. st.
- Bukovina, rozc.
- Senetářov
- Bílovice nad Svitavou
- Blansko, žel. st.
- Lelekovice-Česká

Připravované přestupní uzly:

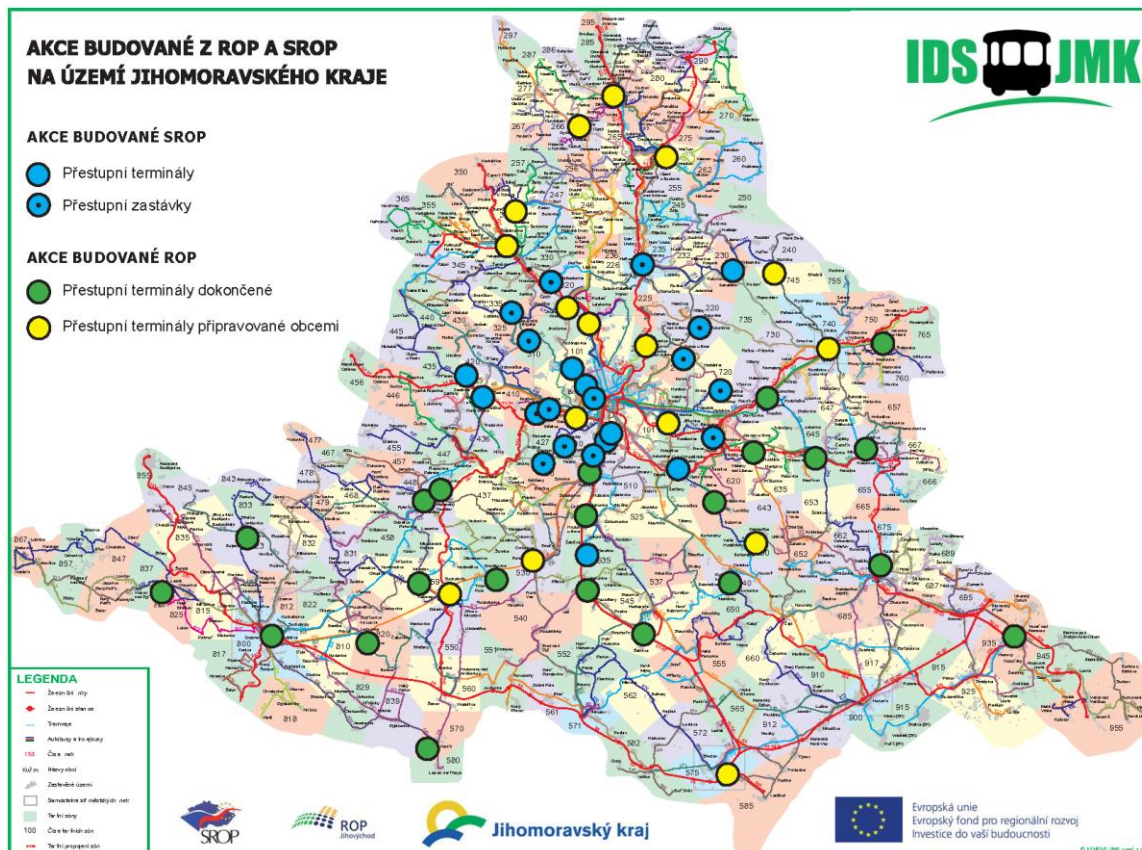
- Brno, Starý Lískovec
- Velké Hostěrádky
- Studnice
- Boskovice
- Letovice
- Kunštát
- Zastávka, žel. st.
- Tetčice, žel. st.
- Tišnov, žel. st.
- Lomnice, žel.st

Podobná pravidla by měla být splněna i pro zastávky a nádraží pro autobusovou dopravu. Jich je ale tolik, že není možné je všechny vypsát. Při návrhu tohoto systému je třeba pamatovat i na starší občany, pro které může být i vzdálenost 500 m nepřekonatelnou vzdáleností, kterou jim ale kolo může pomoci překonat.

V rámci dotazníkového šetření byla tak i položena otázka, nakolik města se zabývají otázkou cyklistické parkovací infrastruktury. Většina odpověděla, že tuto otázku řeší



jen ad-hoc. Pokud byla řešena, tak jen s otázkou bezpečného parkování spojené s cykloturistikou.



Obrázek 3 přestupní terminály – akce budované z ROP a SRP na území JMK

D. Dopravní výchova

V návaznosti na Národní strategii bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020, která byla schválena usnesením vlády České republiky č. 599 ze dne 10. srpna 2011, jsou průběžně podporovány osvětových programů zaměřených na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců. Dlouhodobě probíhá podpora komplexní dopravní výchovy dětí a mládeže na místní úrovni. Součástí je i realizace komunikačních témat prevence dopravních nehod na téma a) vzájemná ohleduplnost, b) zvýšené povědomí o „Cyklolegislativě“, c) předvídatelné chování, d) doporučená a povinná výbava kola a cyklisty. Součástí tohoto programu je i osvěta na téma „Cyklistické desatero“ zaměřené na chování cyklistů ve vztahu k ostatním účastníkům silničního provozu.



4.2 Analýza cykloturistika a terénní cyklistiky v Jihomoravském kraji – do 30. 6. 2014

4.2.1 Charakteristika území Jihomoravského kraje

Jihomoravský kraj se nachází v jižní části Moravy a jižní stranou přímo hraničí s Rakouskou a Slovenskou republikou. Geograficky má v rámci Evropy výbornou polohu a z jeho centrálně umístěného krajského města Brna je vzdálenost do čtyř metropolí ČR a sousedních zemí (Bratislava, Budapešť, Praha a Vídeň) vzdušnou čarou do 300 km. Nejsou zanedbatelná ani další krajská centra s přímým spojením – Ostrava, Olomouc, Jihlava, České Budějovice, Pardubice a Hradec Králové.

Přírodní potenciál kraje pro cykloturisty:

- Shrnutí: Na území kraje se nachází 1 národní park, 3 chráněné krajinné oblasti a 284 maloplošných chráněných území.
- Členitý terén hlubokého údolí Dyje nad Znojmem chráněný od roku 1991 v **Národním parku Podyjí**. Toto území včetně dalšího přilehlého pásu podél státní hranice s Rakouskem bylo v letech 1948–1989 jako hraniční pásmo veřejnosti nepřístupné. Tato skutečnost vytváří jedinečný turistický potenciál (pěší stezky a cyklostezky), což se také daří využívat. Na rakouské straně volně navazuje dříve vyhlášený NP Thayatal.
- Druhou oblastí, kde se uplatňují specifické prvky reliéfu je území **Moravského krasu** (CHKO). Tato největší a nejvýznamnější krasová oblast České republiky s vyvinutými formami povrchového a podzemního krasu ale i unikáty živé přírody a archeologickými památkami v sobě skrývá především turisticky atraktivní jeskyně (např. Punkevní nebo Sloupsko-šošůvské jeskyně). Rozkládá se na ploše 92km² severovýchodně od Brna a v jihozápadní části Dražanské vrchoviny. Jedná se o nejvýznamnější krasové území Česka.
- **Dražanská vrchovina**. Dražanská vrchovina je tvořena několika odlišnými typy krajin. Na jihozápadě je to CHKO Moravský kras s hlubokými údolími, vápencovými skalami a jeskyněmi. Na východě členité svahy protkané údolími spadající do Hornomoravského úvalu a Vyškovské brány, na západě svahy svažující se prudce k Boskovické brázdě. A ve střední a severní části o něco méně členité a náhorní pasáže. Nejvyšším vrcholem jsou Skalky (735 m n. m.) jižně od Benešova. Z dálkových tras prochází přes Dražanskou vrchovinu cyklotrasa č. 5 a v souběhu s ní EuroVelo 9. Kromě toho je zde hustá síť tras regionálního a místního významu.
- V kraji se nachází ještě další dvě území se statutem **CHKO – Pálava** a **Bílé Karpaty**. Pavlovské vrchy tvoří vápencové bradlo s úpatními lesy, stepi a teplomilnou květenou. Dominantou je nejvyšší vrchol (Děvín 550 m n. m.) se zříceninou Dívčího hradu. Pro cestovní ruch je významná vazba na blízký



Lednicko-valtický areál, město Mikulov a vodní plochu Mušovských jezer. Přestože Pálava není v porovnání s jinými územími České republiky příliš vysoká, tak ale vytváří vůči nižšímu a rovnějšímu okolí významnou dominantu, která je v současnosti v letním období až nadměrně navštěvovaná.

- Přírodně hodnotným územím je i výběžek **Bílých Karpat**, který je možné spojit s ekologicky velmi zachovalým prostředím, což potvrzuje i zařazení této lokality na seznam biosférických rezervací UNESCO (v kraji ještě spolu s biosférickou rezervací UNESCO Dolní Morava). CHKO zasahuje do okresů Hodonín, Uherské Hradiště a Zlín, pohoří tvoří nejzápadnější část karpatského horského systému.
- Z hlediska cykloturistiky, je zajímavá vazba na region Strážnicka a Horňácka, se skanzenem ve Strážnici a dalšími turistickými atraktivitami okolních obcí. Dále je významným potenciálem možnost propojení na Slovensko ať už v oblasti Sodoměřic, nebo přes Horňácko a nejvyšší vrchol Bílých Karpat Velkou Javořinu. Mezi další atraktivní regiony patří Ždánický les. Vrchovina mezi Bučovicemi na severu a Hustopečemi na jihu. Českomoravská vysočina (Tišnovsko, Olešnicko, Kunštátsko, ...), Jevišovická pahorkatina (Ivančicko, Jevišovicko, Moravskokrumlovsko, Oslavansko), Ždánický les, Kyjovská pahorkatina

Kulturní potenciál kraje, aneb i cykloturista potřebuje svůj cíl. Řada tipů na cyklovýlet by měly být spojeny s právě tímto potenciálem. Následující seznam obsahuje pouze nejznámější památky. Významný potenciál ale spočívá v dalších významných turistických cílech, často ležících v mnohem atraktivnějších dostupných lokalitách, o kterých se přitom prakticky neví. Kompletní seznam je možné najít na portále www.cyklo-jizni-morava.cz v sekci [Městské památky](#) nebo [Hrady a zámky](#).

- V Jihomoravském kraji se nacházejí dvě **památky UNESCO** (kulturní krajina Lednicko-valtického areálu a vila Tugendhat – *ta je ale pro cykloturisty zajímavá spíše jako doplněk, kdy kolo nechají na svém ubytování a dojedou zde autem*) a řada městských a vesnických památkových rezervací a zón (3, resp. 11 měst a 3, resp. 9 venkovských obcí).
- Tato území vytváří příznivé, i když selektivní, šance na rozvoj **městské turistiky**. Zásadní význam lze v kraji přisoudit kulturně krajinným památkovým zónám (areálům), a to Lednicko-valtickému (památko světového kulturního dědictví na seznamu UNESCO), Slavkovskému bojišti, Slovanské hradiště v Mikulčicích (významná lokalita z období Velké Moravy aspirující na zápis do UNESCO) a oblasti Vranovska-Bítovska.
- Mezi další významné kulturně historické památky lze zařadit **hrady a zámky** (např. Vranov nad Dyjí, Lednice na Moravě, Slavkov u Brna, Bučovice nebo Uherčice), hrady Bítov nebo Pernštejn, stejně jako i církevní stavby – např. barokní kostel ve Křtinách nebo Znojemská hradní rotunda .



- V poslední době roste zájem také o **rozhledny** a **vyhlídková místa** (řada z nich u významných turistických cílů, např. Kozí hrádek, Minaret v Lednici, Kolonáda na Reistně a podobně).

Vinařská turistika, aneb kraj se může opřít o dva projekty, které jsou spojené právě s vínem – projekt Krajem vína a projekt Moravské vinařské stezky.

- Postupný rozvoj venkovského cestovního ruchu je v Jihomoravském kraji napojen také na oblast vinařství se stále rostoucím zájmem domácí i zahraniční klientely. Služby v oblasti vinařství a vztahu jeho pracovníků vůči návštěvníkům se v posledních letech výrazně zlepšily – častější vinařské akce a festivaly, „pohotovost“ vybraných vinařů v dané obci za účelem možné degustace turistů v letní sezóně, více ubytovacích zařízení navázaných přímo na vinařství a všeobecně vyšší otevřenost pracovníků vinařství vůči cestovnímu ruchu, přesto ale stále nedosahují úrovně vyspělých vinařských destinací (např. ve Francii). V této formě cestovního ruchu se spojují jak místní tradice pěstování a výroby vína, tak návštěva přírodních a kulturních památek, cykloturistika a další aktivity, čímž je rozvoj této oblasti cestovního ruchu částečně propojen s rozvojem sportovní a aktivní turistiky.

Lázeňská a wellness zařízení. Přestože Jižní Morava není tradičně lázeňským regionem, je zde vybudována celá řada wellness center - především z hlediska cykloturistiky velmi atraktivní sportovní a relaxační komplex v obci Pasohlávky - aquapark zbudovaný soukromým investorem s názvem Aqualand Moravia, který byl otevřen 1. 8. 2013. Budoucí tvorba cyklobalíček by měla být propojena i s touto oblastí, nebo spíše s lokalitou Pasohlávky. V JMK se nachází také několik lázeňských zařízení (např. Hodonín, Lednice). V dosažitelné blízkosti JMK leží také městský aquapark v Uherském Hradišti. Všechna tato zařízení mohou být vítanou zastávkou pro dálkové cykloturisty, stejně jako doplňkem pro dovolenou strávenou s jízdou kolem, případně vhodnou alternativou v případě špatného počasí. Pro návštěvníky i obyvatele jde o služby doplňující hvězdicové výlety z místa pobytu při poznávání okolí a jednou z forem aktivní turistiky. Primární návštěva lázní nebo wellness jako součást dovolené je méně častá, spíše se jedná o přirozený doplněk sportovních aktivit.

4.2.2 Popis současného stavu

A. Stávající stav propagace cykloturistiky a terénní cyklistiky z krajské úrovně

V rámci propagace cykloturistiky kraj zrealizoval mnoho aktivit (viz kapitola 3.). Proto není třeba opakovat tyto výstupy, ale spíše se zaměřit na to, jak současný stav koresponduje se současnými poznatky o cykloturistice a o cestovním ruchu, co je možné udělat lépe a jaké kroky je možné doporučit pro návrhovou část. Na webu <http://www.cyklo-jizni-morava.cz/> jsou dálkové tematické trasy sice zaznačeny, ale někdy jsou v sekci tipy na výlet, jindy v sekci „místní“ cyklotrasy a někdy jsou v obou



sekcích. Z hlediska jejich významnosti by měly být mezi tipy na výlet, nikoliv v sekci „cyklotrasy“.

Na základě toho byla pak stanovena tato doporučení pro návrhovou část:

- Propojit „marketingové“ projekty kraje a Česko jede (viz kapitola 2.6.). Stejně jako v případě MVS se doporučuje, aby se Česko jede začalo vnímat spíše za marketingovou značku, „brand“, který patří všem.
- Tipy na výlet uspořádat podle turistických oblastí a dále dle jednotlivých navazujících regionů, nikoliv abecedně. Dále je třeba propojovat s přírodními, kulturními a volnočasovými aktivitami (nyní je na webu jen prostý výčet těchto aktivit, ale nejsou propojené na jednotlivé tipy na výlet)
- Trasy a tipy rozdělit podle jednotlivých cílových skupin (dnes jsou sice rozděleny podle náročnosti, ale na webu se tato informace komplikovaně hledá)
- Více propojovat nabídku kraje a měst (mikroregionů). Více propagovat tematické trasy, které jsou právě tvořeny ze strany měst a mikroregionů.
- Více propagovat dálkovou turistiku na krajském webu. Pro kraj je to sice už nyní prioritou, ale na webu jsou cyklotrasy jen tříděny podle čísel a podle rozdělení na národní, krajské a místní (jenže „marketing“ se ptá např. na Moravskou stezku, nikoliv na čísla 47,45,43,41). Rovněž se doporučuje vnímat dálkové trasy jako koridory, jako tipy na výlet pro místní obyvatele, kteří pojedou například jen jeden den z bodu A do bodu B a k tomu využijí propojení s veřejnou dopravou – více bod A.2.
- Více propagovat terénní cyklistiku, která je nyní na výrazně potlačena – více bod A.3.
- Trasy a tipy více propojit s veřejnou dopravou, aneb „nech auto doma“ (jakýkoliv tip na výlet se musí ptát, zda počítá s využitím VHD, nebo ne). Na webu jsou sice informace o intermodalitě, ale opět při hlubší analýze tipů na výlet toto propojení má velké rezervy – více bod B. této kapitoly.

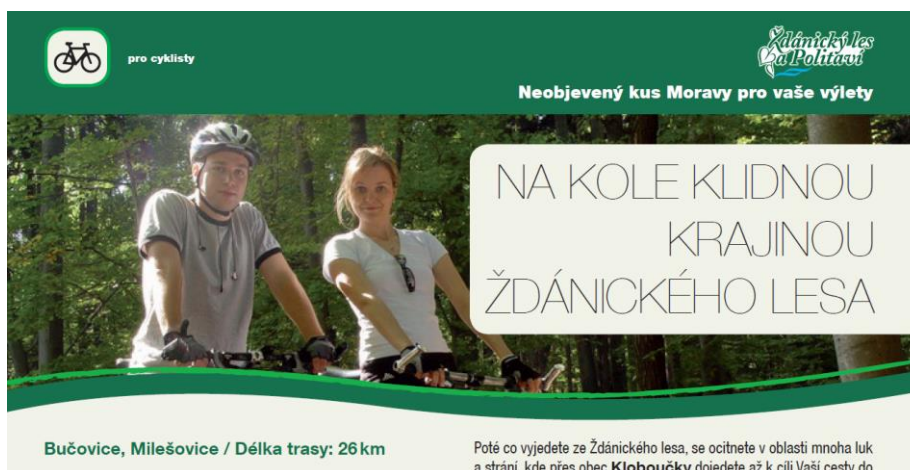
V samostatných přílohách je pak uveden:

- V příloze 3.1. Koncepce je uveden **rozběr tipů na výlet v Jihomoravském kraji**. Ten je proveden tak, že na základě výše uvedených doporučení setřídil tyto tipy do turistických oblastí a navazujících regionů a porovnal je i s informacemi na místních webech. Každý region si tedy již nyní může převzít tipy z krajského webu pro své potřeby. Příloha 3.1. poskytuje rovněž **přehled webových portálů** s poskytováním informací o cyklistice v území Jihomoravského kraje.
- Aktuální **přehled vydaných mapových a tištěných produktů pro cyklisty** v území Jihomoravského kraje (Příloha 3.4)
- **Přehled poskytovaných služeb pro cyklisty dle správních území ORP** (Příloha 3.5)



A.1. Marketing ze strany měst a obcí (mikroregionů) a tematické trasy

Kromě kraje jsou autorem tipů na výlety také města, obce a mikroregiony. Ať už bylo napsáno o cykloturistice cokoliv, mělo by se vycházet z principu, že tipy na výlet si města/mikroregiony „tvoří hlavně pro sebe“. Každé město, každá obec, každé místo má potenciál, aby zde někdo z „kraje“ přijel, byť jen na chvíli. A možná nejde ani o návštěvníky, ale i o místní. Jak bylo zmíněno v kapitole 2.2., nemělo by jít jen o cykloturistiku, ale především o aktivní pohyb jako takový. Česká populace, stejně jak ta evropská, se potýká s problémy, které jsou spojené s nedostatkem pohybu, a tak právě tyto tipy na výlet mají „vyprovokovat“ místní „lenochy“, aby začali s sebou něco dělat.

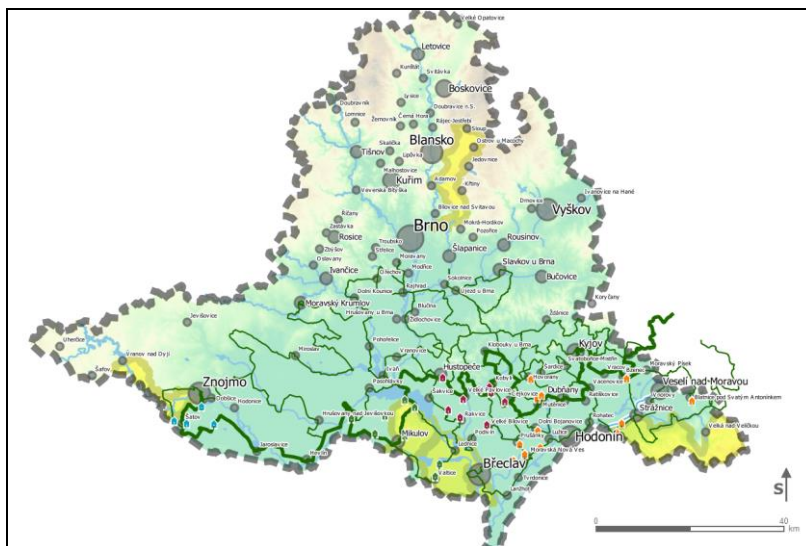


Obrázek 4 Příklad propagace mikroregionu Ždánický les a Politaví

Jak již bylo konstatováno výše, v příloze 3.1. Koncepce je uveden rozbor tipů na výlet v Jihomoravském kraji. Tipy na výlet jsou seříděny do turistických oblastí a navazujících regionů. Každý region si tak může porovnat, jaké informace jsou na webu kraje, jaké na webu regionu.

Samostatnou kapitolou jsou tematické trasy – viz kapitola 4.3.3. Překvapujícím faktem je, že některé regiony ani svoje tematické trasy nepropagují a pokud ano, tak jen symbolicky.

Dále se doporučuje pro návrhovou část propojit „tematicky - marketingové“ projekty Krajem vína a Moravské vinařské stezky (MVS). Marketing MVS sice zajišťuje Nadace Partnerství, ale mnohé mikroregiony si berou tento projekt ve svém regionu za vlastní. Doporučuje se tedy MVS začít vnímat spíše za marketingovou značku, „brand“, který patří všem.



Obrázek 5 Mapa Moravských vinařských stezek

A.2. Marketingová podpora tvorby cykloproduktů dálkového typu, včetně cyklotras „putování krajem“

Princip dálkových tras je všeobecně známý. Nicméně je důležité zdůraznit, že se nesmí zaměňovat pojmy a oddělovat turistické značení od marketingu. Pokud hovoříme o propagaci značení dálkových cyklotras, tak pak tato otázka spadá pod značení, která je řešena v kapitole 4.3.3. Nicméně v této kapitole je řešen její marketing, což je jiná rovina.

Ale aby mohl vzniknout produkt dálkové trasy, pak musí mít každá dálková cyklotrasa svého „koordinátora“. Teprve až když se tak stane, pak JM kraj ve spolupráci se sousedními státy (Dolní Rakousko, Slovensko - TTSK a TSK), kraji a městy po trase bude podporovat její marketingové aktivity.

Jednoznačnou prioritu při propagaci musí dostat dálková trasa Brno – Vídeň a to už jen proto, že se bude jednat o jednu z nejbezpečnějších stezek v republice, neboť za poslední období zde bylo vybudováno mnoho cyklistických stezek.

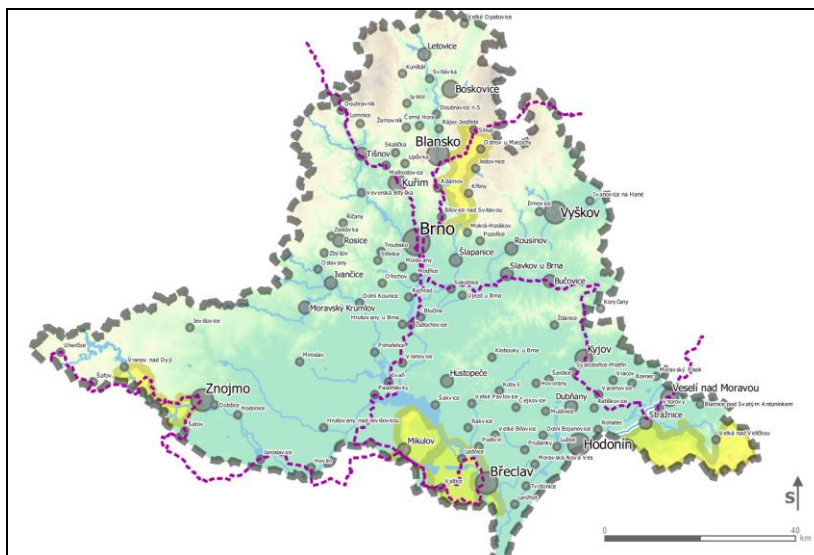
Turisticky atraktivní pro nejbližší období budou tyto koridory:

- Československá stezka: (Praha) - Tišnov - Brno (a dále na Strážnici jako cyklotrasa 1)
- Moravská stezka, stezka podél Baťova kanálu: (Olomouc) - Veselí nad Moravou – Hodonín – Lanžhot (Bratislava)
- Svitavská stezka: Brno – Blansko – (Svitavy) jako cyklotrasy 5 a 24- plánuje se zde vyznačit logem

Dané koridory, ale mohou být také propagovány jako tematická síť EuroVelo, evropská síť cyklotras (viz kapitola 4.3.3.A.). Marketing projektu koordinuje ECF



prostřednictvím webu www.eurovelo.org (pro organizace zapojené do realizace) a www.eurovelo.com (pro veřejnost, od dubna 2013), dále prostřednictvím národních stránek projektu (v ČR www.eurovelo.cz od dubna 2013) a prostřednictvím mapy tras EuroVelo (aktualizovaná mapa vyšla v zimě 2013). Jedná se o produkt, který je zaměřen především na zahraniční klientelu.



Obrázek 6 Mapa tras EuroVelo

V případě všech dalších dálkových tras může být zachována jejich propagace na webovém portálu, ale jejich hlubší propagace se už nedoporučuje.

Nejde ale jen o dálkové turisty, ale o lidi, co žijí v regionu. I ti mohou putovat krajem během jednoho, dvou, tří dnů v koridoru dálkových cyklotras. V tomto případě pak začnou tyto trasy plnit funkci tipů na výlet z místa A do bodu B.

A.3 Terénní cyklistika

Jak již bylo konstatováno v rámci vyhodnocení stávajícího programu podpory cyklistiky, tak podpora terénní cyklistiky byla poněkud podceněna (její popis je uveden v příloze 1.2.3. této koncepce). Proto nová Koncepce chce dát větší důraz na její propagaci. Jedná se zejména o oblasti Vranovsko, Mariánské údolí-Jedovnice-Boskovice, Dražanská vrchovina – Boskovicko a Lomnice – Tišnov, Bílé Karpaty, okolí Hustopečí).

Nejdále s přípravou je rozsáhlá oblast „**Mariánské údolí-Jedovnice-Boskovice, Dražanská vrchovina – Boskovicko a Lomnice**“. Tato oblast má obrovský potenciál pro vytvoření cykloregionu, který by byl situován do prostoru ohraničeného obcemi Brno-Líšeň, Mokrý Horákov, Hostěnice, Olšany, Bukovinka, Račice, Ježkovice, Jedovnice, Krtiny, Rudice, Habrůvka (lesy obhospodařuje ŠLP Masarykův les Křtiny, LČR a Lesy města Brna) s možností rozšíření až po oblast Blanenska a Boskovicka.



Členitost terénu a hustá síť lesních cest současně umožňuje sportovní vyžití, které ještě zdokonalí vybudování navazujících tras různých obtížností s celkovou délkou přesahující 100 km stezek vhodných pro všechny skupiny cyklistů míst.

Další významnou oblastí s vysokým potenciálem pro tvorbu tras pro terénní cyklistiku je oblast **Strážnicka**, kde se začíná připravovat komplex terénních okruhů a pumterků, především kolem **RO Lučina – Tvarožná Lhota** ale i v dalších obcích Strážnicka a dále směrem na Hornácko. Je zde vazba jednak na kulturní a historické dědictví např. Strážnice –skanzen, zámek, Petrov – Plže atd. , jednak na vysoce hodnotné přírodní území Bílých Karpat. Výhodou je do velké míry připravené zázemí pro cyklistiku. Dalším přínosem je možnost projení se stávající Moravskou vinařskou stezkou a jejími atraktivitami. Nezanedbatelným je potenciál možnosti propojení cyklotras na Slovensko (Skalica, Holíč, Zlatnická dolina atd.) .

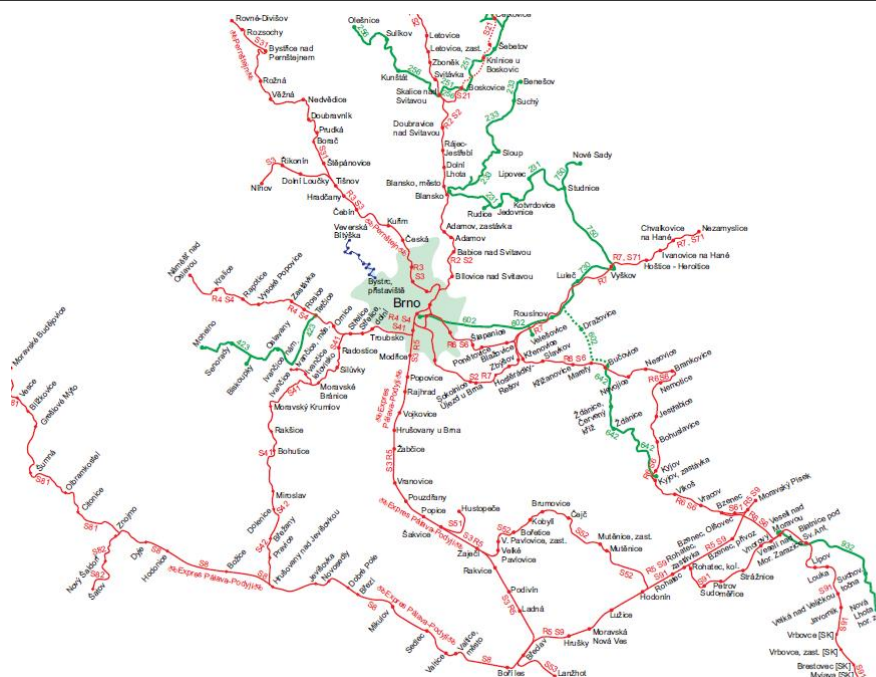
B. Propojení veřejné a cyklistické dopravy.

Vedle míry atraktivnosti existuje ještě jeden významný faktor, který rozhoduje o návštěvnosti daného turistického cíle, a to je faktor jeho dopravní dostupnosti. V tomto ohledu lze konstatovat, že Jihomoravský kraj díky své poloze, reliéfu a infrastrukturní vybavenosti dopravními stavbami je obecně dobře dopravně dostupný.

Jihomoravský kraj využívá výhody téměř centrálně umístěného krajského města, díky čemuž tak Brno tvoří přirozenou křižovatku hlavních dopravních tepen v kraji, které se dále rozcházejí do dalších turistických oblastí kraje.

Od vzniku IDS JMK cílevědomě v rámci finančních a technických možností KORDIS usiluje o zlepšení možnosti přepravy jízdních kol ve spojích IDS JMK. Aktuálně je možné jízdní kola přepravovat ve všech vlacích zařazených do IDS JMK, dále pak ve všech spojích v brněnské městské dopravě a dále ve vybraných cyklobusech doplňujících vlakovou síť.

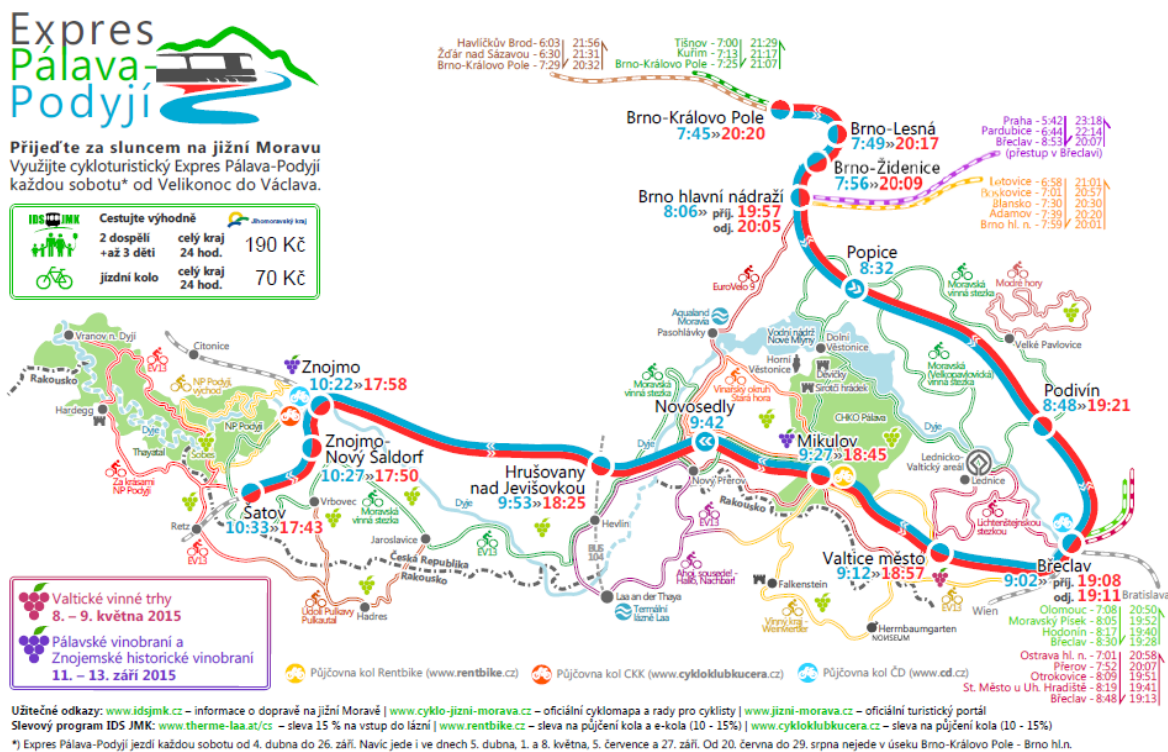
KORDIS JMK, a,s. navázal spolupráci s agenturou Turistservisinfo, která provozuje půjčovny kol v Brně a Mikulově. Cestujícím s jízdenkou IDS JMK se poskytuje sleva na půjčovném. V turisticky atraktivní oblasti Pálava – Podyjí tedy jsou pokryty 3 turisticky nejdůležitější lokality – Břeclav a Znojmo (půjčovna ČD) a Mikulov (půjčovna Turistservisinfo).



Obrázek 7 Plán sítě dopravního systému JMK s možností přepravy kol (vlaků a cyklobusů)

V předchozích letech byla také poskytnuta dotace společnosti ČSAD JIHOTRANS a.s., na zajištění systému Cyklotrans – přepravy cyklistů v cyklobusech na území Jihomoravského kraje (zelená linka: České Budějovice-Jindřichův Hradec-Slavonice-Vranov-Znojmo).

Již v letošním roce 2015 po několika pokusech s různými variantami speciálních turistických cyklovlaků je zaváděn sobotní vlakový spoj Expres Pálava-Podyjí, který je přizpůsoben potřebám cyklistů a umožní fázový přesun cyklistů z Brna na Pálavu a naopak cyklistů z Pálavy na Znojensko. Časová poloha tohoto vlaku velmi výhodně navazuje na regionální vlaky od Tišnova, Blanska a na dálkové spoje od Prahy, Olomouce i Ostravy. Jednodenní výlet na Pálavu nebo Znojensko se tak stává možným i pro cyklisty z velké části ČR.



Obrázek 8 Vlakový spoj Expres Pálava-Podyjí

Půjčovny kol na Jižní Moravě

Hlavní službu v této oblasti poskytují České dráhy, které kromě přepravy jízdních kol provozují pod značkou ČD Bike také půjčovny jízdních kol ve vybraných stanicích. V roce 2015 to byly Břeclav, Hodonín, Veselí nad Moravou a Znojmo.

Vypůjčená kola lze bezplatně přepravovat ve vlacích na těchto tratích:

- trať 241 v úseku Moravské Budějovice - Znojmo
- trať 244 v úseku Moravský Krumlov - Hrušovany nad Jevišovkou
- trať 246 v úseku Znojmo - Břeclav
- trať 248 v úseku Znojmo - Šatov
- trať 250 v úseku Vranovice - Lanžhot
- trať 255 v úseku Hodonín - Zaječí
- trať 330 v úseku Staré Město u Uherského Hradiště - Břeclav
- trať 340 v úseku Nesovice - Uherské Hradiště
- trať 341 v úseku Staré Město u Uherského Hradiště - Bojkovice
- trať 343 v úseku Javorník nad Veličkou zastávka – Hodonín

Detailní popis služeb ČD Bike v Jihomoravském kraji je obsahem přílohy č. 3.6.

Kromě toho provozují půjčovny kol také soukromí podnikatelé, většinou se půjčovny sdružují s provozováním servisů (příloha 3.5), případně kola půjčují provozovatelé ubytovacích zařízení.



Cyklobusy v IDS JMK

V Jihomoravském kraji je řešena cyklodoprava systémově. Nezavádí se samostatné autobusové linky jen pro jízdní kola, ale v rámci IDS JMK je doplňována již existující síť vlaků a brněnské městské dopravy, kde lze jízdní kola bez omezení převážet po celý rok, o vybrané regionální autobusové spoje. K existujícím linkovým autobusům jsou připojeny buď přívěsy pro 20 kol nebo zádové cyklonosiče pro 5 kol.

V současné době je v IDS JMK zavedeno celkem 10 regionálních autobusových linek umožňujících přepravu jízdních kol. Nejvíce je jich v zajímavém kopcovitém terénu Moravského krasu na severu našeho kraje, kde v Blansku a Skalici nad Svitavou cyklobusy navazují na vlaky od Brna.

Z blanenského vlakového nádraží pokračují dále směr Jedovnice – Studnice (linka 231) a a od cca června 2015 Sloup – Suchý – Benešov (linka 233). Z nádraží ve Skalici nad Svitavou pak pokračují do Olešnice (linka 256) nebo Boskovic – Velkých Opatovic a Jevíčka (linka 251).

Dalším spojením, tentokrát už přímo z Brna je linka 602 z brněnského autobusového nádraží do Rousínova, odkud pokračuje buď do Bučovic nebo do Lučič - Vyškova (jako linka 730) a do Nových Sadů (Moravský kras + Drahanská vrchovina) (jako linka 750).

Oblast Ždánických vrchů mezi Bučovicemi a Kyjovem obsluhuje linka 642. Oblast Bílých Karpat u slovenských hranic pak z Veselí nad Moravou linka 932. Poslední z linek je linka 423, která v Tetčicích navazuje na vlak od Brna a jede přes Ivančice a Oslavany do Mohelna – východišti cyklotras na Vysočinu.

C. Služby

Při podpoře cykloturistiky se často zapomíná na kvalitu ubytovacích a stravovacích služeb pro cyklisty. Nejde při tom jen o nastavení souboru doporučení, které jsou např. dobře popsány v rámci certifikace Cyklisté vítáni (viz příloha, kapitola 1.2.2.), ale je třeba brát v úvahu i kvalitu samotného personálu, aby byl vychováván k úctě k zákazníkovi (cykloturistovi), aby měl jistotu, že je skutečně vítán. Cykloturistika musí být navázána i na existenci sportovních a zábavních center (např. různá indoor a outdoor sportoviště, bazény, hřiště, science centra, atd.) včetně adekvátních služeb pro volný čas. Z hlediska cykloturistiky je velmi atraktivní sportovní a relaxační komplex v obci Pasohlávky (např. aquapark zbudovaný soukromým investorem s názvem Aqualand Moravia, který byl otevřen 1. 8. 2013). Budoucí tvorba cyklobalíček by měla být propojena i s touto oblastí, nebo spíše s lokalitou Pasohlávky. Kde je také největší kemp v České republice, který za sezónu navštíví cca 200.000 návštěvníků, přičemž značná část je cyklistů.

Pro rozsáhlost dat je přehled poskytovaných služeb pro cyklisty dle správních území ORP příložen v příloze 3.5.



4.3 Značení cyklistických tras v JM kraji

4.3.1 Stručně o značení cyklotras

Cyklotrasy, které vedou po silnicích, místních a účelových komunikacích, představují vyznačení směru cesty v terénu pomocí dopravních značek (značky IS 19d, IS 20, IS 21a, IS 21b a IS 21c). Ty jsou definovány pomocí TP 100 - Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích.

V Jihomoravském kraji se používají dva hlavní systémy značení cyklotras, a to značení dopravní s číslem (obvykle na trasách, které spravuje Klub českých turistů) a značení dopravní s logem (obvykle na trasách, které spravuje Nadace Partnerství). Doplnkově se v Jihomoravském kraji používá značení pásové, značení bílé dopravní bez čísla a obrázkové značení. Dva hlavní systémy značení nepředstavují ideální řešení značení, protože jsou náchylné ke zničení a odcizení, podléhají zdlouhavému schvalovacímu procesu.

U **tematických cyklotras** bez čísla, u cyklotras značených jinými systémy, např. logem či obrázkem, hierarchie neexistuje. U Vinařských stezek je za nadřazenou neboli páteřní stezku považována Moravská vinná stezka. Dodejme, že v krajině kromě číslování a značení hierarchie nelze rozeznat. Neexistují kritéria pro povrchy, směrové nebo sklonové poměry, míry separace od motorové dopravy, pro četnost údržby apod. jednotlivých kategorií tras.

Další obecné informace ke značení jsou uvedeny v příloze 3.3.1.

4.3.2. Popis problémů s údržbou cykloturistického značení

Systém číslování dálkových a regionálních tras (jedno, dvoj a trojčiferné) byl vytvořen v roce 1997. Většina tras tehdy vedla po stávající síti komunikací, tedy většinou po méně frekventovaných silnicích.

Dosud byl systém číslování cyklotras v ČR ve správě KČT, který také přiděloval čísla novým trasám. Mezinárodní a nadregionální trasy mají tak čísla jedno a dvojciferná, regionální trasy trojčiferná, lokální pak čtyřčiferná. Lokální čtyřčiferné cyklotrasy začínaly v každém kraji jiným číslem.

A. Popis problému – údržba značení

Údržbu značení komplikuje fakt, že je umístěno na pozemcích různých majitelů. Turistické značky patří mezi dopravní značení, a proto jsou podle zákona o pozemních komunikacích (13/1997 Sb.) součástí komunikací II. a III. tříd (vlastníkem



je kraj) nebo IV. tříd (obec či jiný vlastník komunikace). Vlastníkům komunikací však nikdo neukládá povinnost se o značení starat a udržovat ho.

Systém číslovaných tras je ve správě KČT, který číselné trasy eviduje a udržuje je na základě příspěvků od MMR a jednotlivých krajů. V minulosti však zástupci KČT referovali o problémech, kdy během rekonstrukce křižovatky kraj jako majitel komunikace odstranil značky a cyklotrasa tak de facto v terénu přestala existovat.

Současná praxe je taková, že JM kraj každoročně přispívá KČT na údržbu značení. Některá města si pak udržují cyklotrasy, které prochází jejich územím (například Břeclav, Znojmo, Veselí nad Moravou, či dokonce obec Pasohlávky). Dotační titul JM kraje pak také umožňuje přispívat na značení tematických tras, pokud splňují podmínky dotačního programu.

B. Popis problému –tematické trasy a jejich optimalizace

V minulosti byla vyznačena řada tematických produktů, které měly vlastní značku a v terénu i v propagačních materiálech byly označeny vlastním logem. V návaznosti na možnosti financování některé z nich časem zanikly, některé existují pouze na papíře a o údržbu značení v terénu se již nikdo nestará.

Otázkou je tak údržba tematických tras značených logem. KČT tyto trasy neeviduje, investor, který tematickou trasu proznačil, může být navíc odlišný od vlastníka komunikace. U tematických tras vyznačených logem (většinou se jedná o produkty dálkových cyklotras) je tak třeba zvážit, kdo se bude o značení starat a jak zajistit udržitelnost celého systému.

Problém byl také v minulosti s množstvím značek. Jak upozornil KČT, po některé páteřní cyklotrase povede třeba pět nebo více tras, každá s jiným logem. Na takovéto cyklotrase pak bylo na sloupcích pod sebou umístěno pět a více stejných značek lišících se logem. Přesto existuje možnost na předem dohodnutých cyklotrasách použít v souladu s TP 100 logo namísto evidenčního čísla trasy.

4.3.3. Číselné značení dálkových a regionálních cyklotras a koncepce krajských koridorů

A. Číselné značení dálkových tras – údržba KČT

V této kapitole se řeší jen otázka číselného značení dálkových cyklotras. Podpora dálkových tras se příliš nemění od Koncepce z roku 2007, jen jsou koridory občas spojeny s jinými názvy. Územím Jihomoravského kraje prochází tyto dálkové cyklotrasy:

- **Cyklotrasa 1** – západ (tzv. česko-slovenská): Brno – Tišnov (Praha)
- **Cyklotrasa 1** – východ (tzv. česko-slovenská): Brno – Strážnice (Bratislava)



- **Cyklotrasa 4** (tzv. Moravská stezka)– (Jeseník - Olomouc) – Veselí nad Moravou – Hodonín – Břeclav – (návrh až do Mikulova s napojením na trasu 5)
- **Cyklotrasa 5** – jih (tzv. cyklotrasa Brno – Vídeň) - Brno – Židlochovice – Hevlín – (Wien)
- **Cyklotrasa 5** - sever: Brno – Blansko – Sloup – Suchý – (Olomouc)
- **Cyklotrasa 24** (tzv. Svitavská) – (Brno) – Blansko – Svitavy – Česká Třebová
- **Cyklotrasa 46** (tzv. Beskydsko – Karpatská magistrála) - Strážnice – Velká nad Veličkou – Vápenky – (Český Těšín)
- **Cyklotrasa 48** (část trasy Greenway Praha – Wien) – Vratěšín – Vranov nad Dyjí – Hevlín

Značení a údržbu číselných dálkových cyklotras provádí KČT.

Nicméně současný systém značení, který byl navržen před 13 lety, již zcela nekoresponduje se skutečným stavem v terénu, neboť hlavní cyklistické stezky a koridory mnohdy vznikly mimo původně navržené hlavní cyklotrasy. Systém je tedy třeba změnit, aby lépe odpovídal současné situaci a budoucím požadavkům spojeným s bezpečností a komfortem cyklistů.

Změny se v Jihomoravském kraji týkají těchto cyklotras:

- Vyznačení cyklotrasy 1 ve směru Brno – Strážnice
- Přeznačení cyklotras 41,43,45, 47 na cyklotrasu 4 jako Moravskou stezku
- Vyznačení cyklotrasy 24 ve směru Blansko – Svitavy



Obrázek 9 Mapa - návrh sítě dálkových cyklotras ČR, 2013, Zdroj: CDV



Je třeba ale zdůraznit, že tato kapitola řeší jen značení, či přeznačení dálkových cyklotras čísly, nikoliv logy. Pokud dálková cyklotrasa má svůj název, tak je spojen s marketingem, který je řešen v kapitole 4.2.2., nebo v příloze, v kapitole 3.1.6.

B. Číselné značení regionálních cyklotras a koncepce krajských koridorů - údržba KČT

Tak jak v každém kraji, existuje zde síť regionálních cyklotras, značených trojčíslicími čísly. Nicméně tato Koncepce definuje i krajské koridory, které mají přispět k posílení jak dopravní, tak rekreační funkce v kraji (stávající regionální cyklotrasy plní jen funkci rekreační). Kraj v případě těchto koridorů přejímá funkci koordinační a metodickou. Poskytuje dotace na vyhledávací studie cyklistických stezek, přípravu projektové dokumentace cyklistických stezek a na výstavbu cyklostezek. Navrhuje se, aby na dané cyklokoridory byly kladeny tzv. minimální požadavky, které by zahrnovaly: povrch komunikace, směrové poměry, sklonové poměry, míru separace od motorové dopravy a četnost údržby značení a povrchu.

Značení krajských koridorů je tedy spojené s vybudováním nových cyklistických stezek, které vytvoří předpoklad buď pro přeznačení stávající regionální cyklotrasy do bezpečnějšího koridoru, nebo vyznačení dokonce nové regionální cyklotrasy.

Vzhledem ale k tomu, že řada krajských koridorů, které byly navrženy v roce 2007, plní především rekreační funkci, tak se navrhuje určitá doporučení, aby byla zvýrazněna také jejich dopravní funkce. Detailní návrhy jsou uvedeny v příloze analýzy, v kapitole 3.3.3.

4.3.4. Značení tematických cyklotras

A. Značení projektu EuroVelo – správce je zatím Jm kraj

Značení tematické sítě EuroVelo, evropské sítě cyklotras je koordinováno Nadací Partnerství. Značení probíhá jen na základě „dobrovolnosti“ vyznačení jednotlivých krajů. Přes území Jihomoravského kraje pak vedou trasy:

- EuroVelo 4 - Trasa Střední Evropou (Central Europe Route): Roscoff – Kyjev 4 000 km
- EuroVelo 9 - Balt – Jadran (Baltic – Adriatic): Gdansk – Pula 1 930 km
- EuroVelo 13 - Stezka železné opony (Iron Curtain Trail): Barentsovo moře – Černé moře 9 000 km



Obrázek 9 Mapa - návrh sítě EuroVelo, 2013, Zdroj: CDV

Jihomoravský kraj je pak prvním krajem v ČR, který zahájil značení na svém území. Byla vyznačena trasa EV9 v celé délce a část trasy EuroVelo 4.

Marketing projektu koordinuje ECF prostřednictvím webu www.eurovelo.org (pro organizace zapojené do realizace) a www.eurovelo.com (pro veřejnost, od dubna 2013), dále prostřednictvím národních stránek projektu (v ČR www.eurovelo.cz od dubna 2013) a prostřednictvím mapy tras EuroVelo (aktualizovaná mapa vyšla v zimě 2013). Jedná se o produkt, který je zaměřen především na zahraniční klientelu.

Další informace o projektu EuroVelo jsou v příloze, v kapitole 3.1.6., včetně popisu vedení.

B. Tematické značení dálkových a regionálních cyklotras

TEMATICKÉ TRASY DÁLKOVÉ – správcovství není specifikováno

Greenway Krakow - Morava - Wien (Hamry - Hevlín)

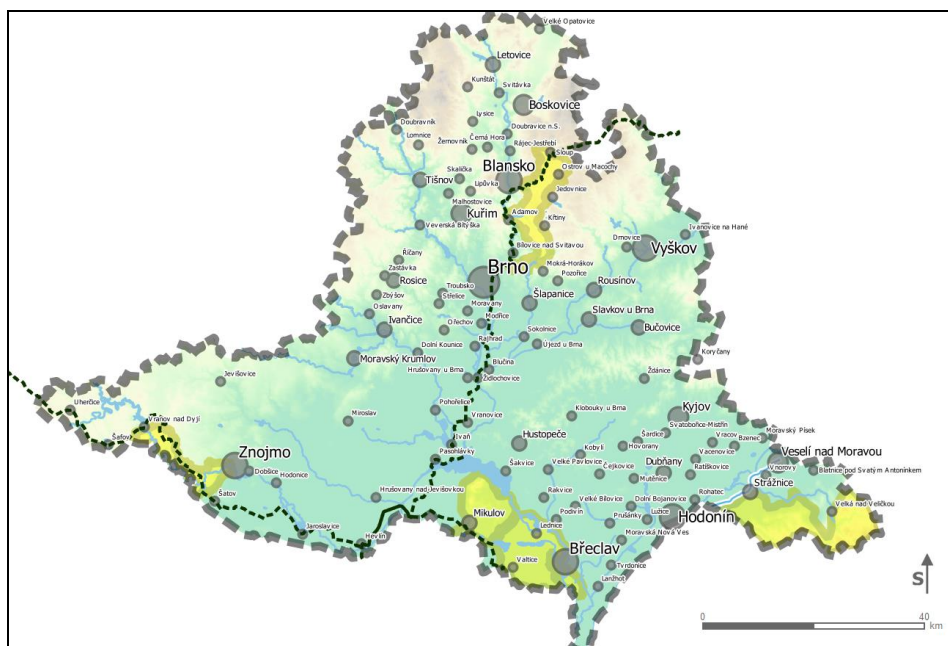
(Kraków - Ostrava - Olomouc -) Hamry - Blansko - Brno - Židlochovice - Nový Přerov - Hevlín (- Wien)

Greenway Praha - Wien (Vratěšín - Valtice)

(Praha - Tábor - Slavonice -) Vratěšín - Šatov - Hevlín - Mikulov - Valtice (-Wien)

Moravská vinná stezka (Znojmo, sv. Alžběta – Moravský Písek)

Znojmo, sv. Alžběta – Nový Šaldorf – Havraníky – Slup – Hevlín – Drnholec – Mikulov – Pavlov – Dolní Věstonice – Pouzdřany – Hustopeče – Horní Bojanovice – Kobylí – Klobouky – Krumvíř – Čejč – Čejkovic – Mutěnice – Kyjov – Bzenec – Moravský Písek (- Uherské Hradiště)



Obrázek 10 Mapa – trasy Greenways v JMK, 2015, Zdroj: CDV

TEMATICKÉ TRASY REGIONÁLNÍ – realizátoři jednotlivých tras

Mlynářská stezka (Horní Dubňany - Hardegg)

(Nové Město na Moravě - Velké Meziříčí - Náměšť nad Oslavou - Dukovany -) Horní Dubňany - Dolní Dubňany - Tulešice - Čermákovice - Horní Kounice - Tavíkovice - Běhařovice - Újezd - Slatina - Jevišovice - Vevčice - Plaveč - Hluboké Mašůvky - Plenkovice - Kravsko - Olbramkostel - Vracovice - Lesná - Vranov n. D. - Hardegg

Stezka Srdcem jižní Moravy - hlavní trasa

Blansko - Skalní mlýn - Punkevní jeskyně - Pustý žleb - hotel Břoušek - Ostrov u Macochy - Balcarka - Vilémovice - Rudice - Jedovnice - Ruprechtov - Opatovická přehrada - Dědice - Vyškov

Stezka Srdcem jižní Moravy - odbočka Sloup

Pustý žleb, hotel Břoušek - Sloup

TEMATICKÉ TRASY MÍSTNÍ SDRUŽUJÍCÍ SE PODLE OBLASTÍ

Podrobný popis je uveden v příloze 4.1.4.

Tematické trasy - Čebínka

Čebínka - Odbočka Nuzířov - Zlobice (Nuzířov - Zlobice)

Čebínka - Odbočka Všechovice - Stanoviska (Všechovice - Stanoviska)

Čebínka - Okruh A (Hradčany - Drásov - Všechovice - Skalička - Nuzířov - Malhostovice - Čebín - Sentice - Hradčany)

Čebínka - Okruh B (Hradčany - Drásov - Malhostovice - Čebín - Sentice - Hradčany)

Čebínka - Okruh C (Hradčany - Drásov - Malhostovice - Čebín - Sentice - Hradčany)

Tematické trasy - Deblin



Deblín - Lesní okruh (Nad Vohančicemi - U křížku)
Deblín - Odbočka Heroltice - Bílý Potok (Heroltice - Maršovský žleb)
Deblín - Spojka Deblín (Deblín, okraj - Deblín, okraj)
Deblín - Trasa Březina - Šárka (Březina - Šárka)
Deblín - Trasa Deblín - Březina (Deblín - Vohančice - Březina)
Deblín - Trasa Deblín - Pravková (Deblín - Pravková, rozc.)
Deblín - Trasa Deblín - Žernůvka (Deblín - Úsuší - Nelepeč - Žernůvka)
Deblín - Trasa Tišnov - Šárka (Tišnov, koupaliště - Březina - Heroltice - Šárka)
Deblín - Trasa Úsuší - Čížky (Úsuší - Čížky)
Deblín - Trasa Vohančice - Závist (Vohančice - Závist)
Deblín - Údolí Libochůvky (Deblín - Deblínský rybník - Údolí Libochůvky)

Tematické trasy - Domašovsko

Domašovsko - Fialový okruh (Říčky - Chroustovské údolí - Mariánské údolí - Litoštrov - Říčky)
Domašovsko - Zelený okruh (Javůrek - Domašov - Javůrek - Šmelcovna)
Domašovsko - Železná cesta (Domašov - Javůrecká myslivna - Šmelcovna)
Domašovsko - Žlutá spojka (Javůrek - Javůrecká myslivna)

Tematické trasy – Lichštejnské stezky

Lichtenštejnské stezky - Břeclavská stezka (Poštorná, hraniční přechod – Františkův rybník, rozc. – Pohansko – Břeclav)
Lichtenštejnské stezky - Knížecí stezka (Poštorná, hraniční přechod – Rendezvous – Nový Dvůr – Janův hrad – Lednice – Rybníční zámeček – Hlohovec – Valtice – Valtice, hraniční přechod)
Lichtenštejnské stezky - Lednická stezka (Niva Dyje - Janův hrad - Most přes Dyji - Lednice - Nejdek - Hlohovec - Nový dvůr)
Lichtenštejnské stezky - Poštorenská stezka (Františkův rybník, rozc. – Poštorná – Charvátská Nová Ves – Valtická alej)
Lichtenštejnské stezky - Valtická stezka (Hraniční zámeček – Sedlec – Nový rybník, rozc. – Úvaly – Kolonáda – Boří dvůr, rozc.)

Tematické trasy - Oslavansko

Oslavansko - Energetická cyklostezka (Zámek Oslavany - Nová Ves - Senorady - Mohelno - přehradní hráz Mohelenské přehrady - Mohelenská hadcová step - Dukovany - IC Elektrárny Dukovany - hráz Dalešické přehrady - IC PVE Dalešice - Kramolín - rozhledna Babylon - Mohelno)
Oslavansko - Hornická cyklostezka (Oslavany - Zbýšov - Zastávka - Chroustovské údolí - Říčky Javůrek - Domašov - Litoštrov - Zbraslav - Příbram - Vysoké Popovice - Lukovany - Ketkovice - Oslavany)
Oslavansko - Pivovarská cyklostezka (Oslavany - Čučice - Senoradský mlýn - Senorady (- Mohelno - Kramolín - Dalešice - Dukovany - Mohelno - Lhánice -) Biskoupky - Nová Ves - Oslavany)
Oslavansko - Templářská cyklostezka (Oslavany - Ketkovice - Senoradský mlýn - Senorady - Biskoupky - Templštejn - Řeznovice - Ivančice - Oslavany)

Tematické trasy - Porta

Porta - Malý okruh (Štěpánovice - Podolí - Borač - Kaly - Zahrada - Štěpánovice)
Porta - Odbočka Dolní Loučky - Údolí Libochůvky (Dolní Loučky - pod Mostem míru - Údolí Libochůvky)
Porta - Odbočka Lomnička - Lomnice (Lomnička - Šerkovice - Lomnice)
Porta - Odbočka Předklášteří - Tišnov (Předklášteří - Tišnov, koupaliště)
Porta - Odbočka Zahrada - Křivoš (Zahrada - Křivoš)
Porta - Odbočka Železné - Stanoviska (Železné - Stanoviska)
Porta - Odbočka Železné - Tišnov (Železné, Lípa u Železného - Tišnov, parkoviště pod Klucaninou)
Porta - Okruh Kaly – Babylon (Kaly - Zahrada - Babylon - Kaly)



Porta - Velký okruh (Předklášteří - Dolní Loučky - Kaly - Zahrada - Štěpánovice - Lomnička - Předklášteří)

Tematické trasy – Slavkovské bojiště

Slavkovské bojiště - Stezka cara Alexandra I. (Staré Vinohrady - Grunty - Ponětovicko - Jiříkovic - Blažovice - cesta směr Holubice)

Slavkovské bojiště - Stezka císaře Františka II. (Staré Vinohrady - rozc. Grunty - rozc. Ponětovicko - silnice Prace-Kobylnice)

Slavkovské bojiště - Stezka císaře Napoleona (silnice od Tvarožné - Blažovice - rozc. Grunty - Prace - Mohyla Míru - silnice k Sokolnicím)

Tematické trasy – Stezky krajem André

Stezka krajem André - Odbočka Němčičky-koupaliště (Němčičky - Němčičky, koupaliště)

Stezka krajem André - Odbočka Rozhledna U Obrázku (Němčičky - U obrázku)

Stezka krajem André - Okruh (Hustopeče – Starovičky – Velké Pavlovice – Vrbice – Kobyly – Bořetice – Němčičky – Horní Bojanovice – Kurdějov – Hustopeče)

Tematické trasy – Stezky permoníků

Stezka permoníků I - Okruh (Zastávka (žel. stanice) – Zakřany – Příbram n/M. – Vysoké Popovice – Lukovany – Zbýšov – Babice u Rosic – Zastávka (žel. stanice))

Stezka permoníků I - Propojení Zbýšov - Lukovany (Lukovany – Zakřany – Zbýšov)

Tematické trasy – Strážnicko

Strážnicko - Oskorušová stezka - Okruh (Tvar. Lhota - Radějov - Travičná - Lučina - Tvarožná Lhota)

Strážnicko - Oskorušová stezka - Propojení Travičná - Tvarožná Lhota (Travičná - Tvarožná Lhota)

Strážnicko - Stezka strážnickými vinohrady - Odbočka Výklopník (Sudoměřice - Výklopník)

Strážnicko - Stezka strážnickými vinohrady - Okruh (Strážnice - Mlýnky – Sudom. - Petrov - Strážnice)

Strážnicko - Stezka strážnickými vinohrady - Propojení Sudom. - Vanděrák (Vanděrák - Sudoměřice)

Strážnicko - Stezka strážnickými vinohrady - Propojení Žerotín (Pod Žerotínem, sever - Adamcova oskeruše - Žerotín, kaple - Pod Žerotínem, západ)

Strážnicko - Úprkova stezka (Tvarožná Lhota - Kněždub - Hroznová Lhota - Kozojídky - Žeraviny - Kněždub - Tvarožná Lhota)

Tematické trasy – Moravsko-vinařské stezky

Vinařská stezka Brněnská - Trasa Kobylnice - Slavkov (Kobylnice - Sokolnice - Újezd u Brna - Otnice - Lovčičky - Milešovice - Kobeřice - Nížkovice - Heršpice - Hodějice - Slavkov u Brna)

Vinařská stezka Brněnská - Trasa Moravany - Popovice (Moravany, na kopci – Modřice – Motel Bobrava - Popovice)

Vinařská stezka Brněnská - Trasa Otnice - Velké Hostěrádky (Otnice – Bošovice – Velké Hostěrádky)

Vinařská stezka Brněnská - Trasa Rajhrad - Ořechov (Rajhrad - Želešice - údolí Bobravy - Ořechov)

Vinařská stezka Brněnská - Trasa Rajhradice - Židlochovice (Rajhradice – Židlochovice)

Vinařská stezka Brněnská - Trasa Slavkov - Újezd u Brna (Slavkov u Brna - Křenovice - Újezd u Brna)

Vinařská stezka Brněnská - Trasa Těšany - Borkovany (Těšany – Borkovany okolo vodní nádrže)

Vinařská stezka Brněnská - Trasa Uherčice - Těšany (Uherčice, sev. rozc. – Pohořelice – Dolní Kounice – Ořechov – Rajhrad – Telnice – Moutnice - Těšany)

Vinařská stezka Bzenecká - Odbočka Syrovín (Těmice - Syrovín - Vážany)

Vinařská stezka Bzenecká - Okruh (Tučapy – Újezdec – Těmice – Domanín – Bzenec – Těmice – Žeravice – Ježov)

Vinařská stezka Kyjovská - Trasa Kelčany - Moravany (Kelčany - Moravany)

Vinařská stezka Kyjovská - Trasa Kyjov - Hovorany (Kyjov - Strážovice - Želetice - Hovorany)



Vinařská stezka Kyjovská - Trasa Násedlovice - Žarošice (Násedlovice, rozc. - Žarošice)
Vinařská stezka Kyjovská - Trasa Vikoš - Dambořice (Vikoš - Kelčany - Žádovice - Ježov - Vřesovice - Moravany - Čeložnice - Bohuslavice - Bukovany - Ostrovánky - Nechvalín - Lovčice - Ždánice - Archlebov - Žarošice - Dambořice, rozc.)
Vinařská stezka Mikulovská - Okruh (Mikulov - Valtice - Lednice - Dolní Věstonice - Ivaň - Nový Přerov - Mikulov)
Vinařská stezka Mutěnická - Okruh (Dubňany - Milotice, zámek - Svatobořice-Mistřín - Šardice - Hovorany - Čejč - Mutěnice - Jarohněvický rybník, rozc. - Dubňany)
Vinařská stezka Mutěnická - Trasa Hovorany - Mutěnice (Hovorany - Čejč - Mutěnice - Jarohněvický rybník, rozc. - Dubňany)
Vinařská stezka Podluží - Břeclavský okruh (Moravská Nová Ves - Hrušky - Břeclav - Lanžhot - Kostice - Tvrdonice - Moravská Nová Ves)
Vinařská stezka Podluží - Hodonínský okruh (Moravská Nová Ves - Mikulčice - Lužice - Hodonín - Rohatec - Vacenovice - Ratiškoice - Dubňany - Dolní Bojanovice - Starý Poddvorov - Prušánky - Moravská Nová Ves)
Vinařská stezka Strážnická - Trasa Blatnička - Blatnice (Blatnička - Blatnice pod Svatým Antonínkem)
Vinařská stezka Strážnická - Trasa Blatnička - hranice kraje (Blatnička - hranice kraje)
Vinařská stezka Strážnická - Trasa Strážnice - Blatnička (Strážnice - Radějov - Tvarožná Lhota - Hroznová Lhota - Kněždub - Tasov - Lipov - Louka - Blatnička - Hluk - Uherské Hradiště)
Vinařská stezka Strážnická - Trasa Strážnice - Bzenec (Strážnice - Bzenec)
Vinařská stezka Strážnická - Trasa Strážnice - Rohatec (Strážnice - Petrov - Rohatec - Roztrhánky, rozc.)
Vinařská stezka Strážnická - Trasa Strážnice - Uherský Ostroh (Strážnice - Vnorovy - Veselí nad Moravou (- Uherské Hradiště))
Vinařská stezka Uherskohradištská (Moravský Písek, U Nádraží - Uherské Hradiště)
Vinařská stezka Velkopavlovická - Odbočka Čejkovice (Vrbice - Čejkovice)
Vinařská stezka Velkopavlovická - Odbočka Kurdějov (Hustopeče - Kurdějov)
Vinařská stezka Velkopavlovická - Odbočka Židlochovice (Nikolčice - Židlochovice)
Vinařská stezka Velkopavlovická - Okruh (Hustopeče - Šakvice - Zaječí - Rakvice - Janův hrad, rozc. - Podivín - Velké Bílovice - Vrbice - Kobylí - Brumovice - Krumvíř - Borkovany - Nikolčice - Křepice - Velké Němčice - Uherčice - Hustopeče)
Vinařská stezka Velkopavlovická - Propojení Brumovice - Šitbořice (Brumovice - Boleradice - Diváky - Šitbořice)
Vinařská stezka Znojemská - Trasa Damnice - Pravlov (Dámnice - Troskotovice - Vlasatice - Branišovice - Olbramovice - Šumice - Vedrovice - Moravský Krumlov - Pravlov)
Vinařská stezka Znojemská - Trasa Hrabětice - Šatov (Trávní dvůr, rozc. - Hrušovany n. Jevišovkou - Božice - Znojmo - Podmolí - Šobes - Šatov)
Vinařská stezka Znojemská - Trasa Prosimerice - Damnice (Prosiměřice - Horní Dunajovice - Hostěradice - Damnice)

Tematické trasy – Znojemsko

Znojemsko - Národním parkem Podyjí (Hnanice, hraniční přechod - Šobes - Lukov - Čížov - Lesná, Čírtkova hájovna)
Znojemsko - Trasa šesti měst (Hnanice, hraniční přechod - Znojmo - Lukov - Lesná - Vranovská přehrada - Vranov nad Dyjí - Lesná)
Znojemsko - Trasa šesti měst - Odbočka Hardegg (Horní Břečkov - Čížov - Čížov, hraniční přechod)
Znojemsko - Vinná trasa (Hnanice, hraniční přechod - Hnanice, sev. rozc. - Havraníky - Konice - Nový Šaldorf - Vrbovec - Šatov - Hnanice, sev. rozc. - Hnanice, hraniční přechod)
Žižkovská vinařská stezka (Moravský Žižkov, ul. Za Kostelem - kostel P.Marie Vítězné - sklepy "Benátky" - sklepní ulička "Agrární" - Viniční tratě - Moravský Žižkov, trať Slovenské)



TEMATICKÉ TRASY SAMOSTATNÉ

Bílý Potok

Maršov - Šmelcovna - Hálův mlýn - Nad Šmelcovnou

Cyklistický okruh Vranovskem

Vranov nad Dyjí - Lančov - Cornštějň - Bítov - Zblovce - Vysočany - Oslovice - Korolupy - Uherčice - Podhradí nad Dyjí - Starý Petřín - Nový Petřín - Podmyče - Vranov nad Dyjí

Cyklookruh mikroregionem Moravia

Horní Dunajovice - Žerotice - Tvoříhráz - Horní Dunajovice - Višňové - Trstěnice - Horní Dunajovice

Čebínka - Odbočka Malhostovice - Zlobice

Malhostovice - Zlobice

Čebínka - Odbočka Nuzířov - Lesní hřiště

Nuzířov - Lesní hřiště

Modré Hory - Okruh

Velké Pavlovice - Bořetice - Vrbice - Kobyly - Kraví hora - Němčičky - Velké Pavlovice

Okruh Stará hora

Mikulov - Bavory - Brod nad Dyjí - Nový Přerov - Mikulov

Páteřní cyklostezka Krumlovsko - Jevišovicko

Zálesí - Láz - Blížkovice - Ctidružice - Grešlové Mýto - Boskovštejn - Jiřice u Moravský Budějovic - Střelice - Jevišovice - Rudlické kopce - Mikulovice - vodní nádrž Dunajovice - Višňové - Trstěnice - Džbánice - Vémyslice - Rybníky - Rakšice - Vedrovce - Jezeřany-Maršovice - Kupařovice - Němčičky

Pivní stezka Petra Bezruče

Brno-Řečkovice - Brno-Mokrá Hora - Lelekovice - Vranov u Brna - Šebrov - Bukovec - Černá Hora

Přírodním parkem Bobrava

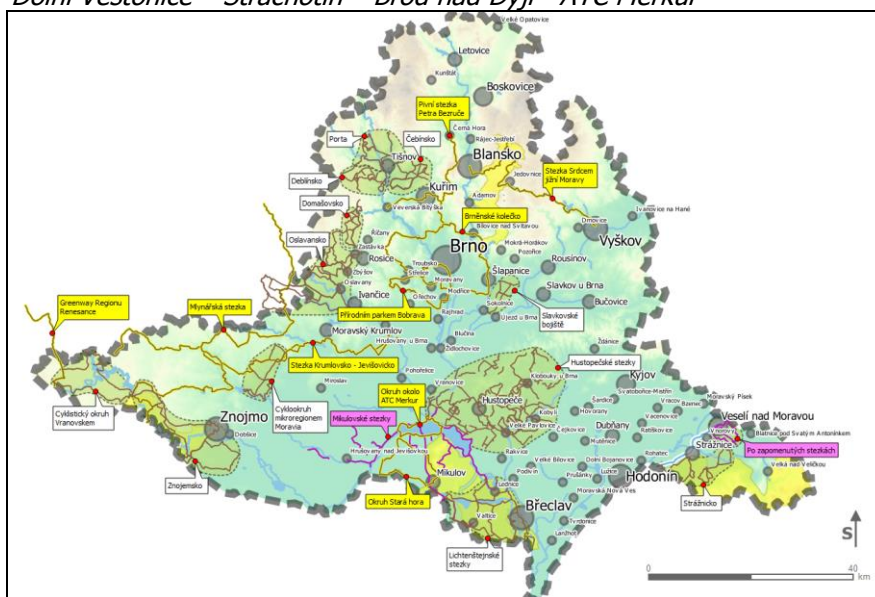
Brno-Pisárky - Brno-Staré Brno - Brno-Komárov - Brno-soutok - Modřice - Želešice - údolí Bobravy - Radostice - Střelice - Ostopovice - Brno-Starý Lískovec - Brno-Kamenný vrch - Brno-Nový Lískovec - Brno-Pisárky

Novoveská vinařská stezka

Moravská Nová Ves

Okruh kolem ATC Merkur Pasohlávky

ATC Merkur - Dolní Věstonice - Strachotín - Brod nad Dyjí - ATC Merkur



Obrázek 11 Mapa – přehled tematických tras v JM kraji, 2015, Zdroj: CDV

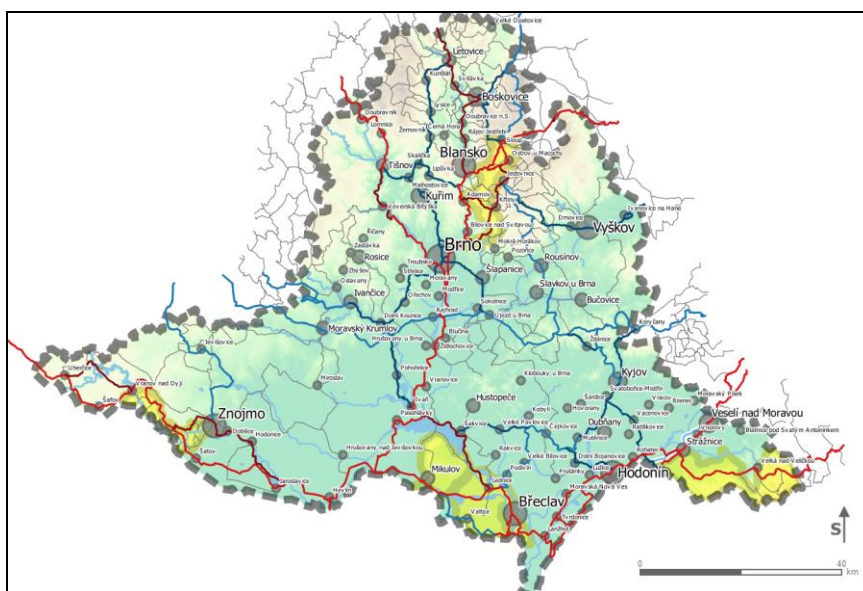


4.3.5. Popis a grafický zákres cyklistických tras v Jihomoravském kraji.

V příloze 4 této Koncepce jsou popsány všechny značené cyklotrasy JM kraje. U každé cyklotrasy je uvedeno:

- Typ cyklistické trasy (mezinárodní cyklotrasa – EuroVelo trasa, dálková nadregionální cyklotrasa – národní cyklotrasa, regionální cyklotrasa – krajská cyklotrasa, místní cyklotrasa,...)
- Číslo, název, logo cyklistické trasy (pokud ho má)
- Počátek a konec cyklistické trasy, délka v km, povrch (zpevněný, nezpevněný)
- Náročnost

Zároveň je zpracována grafická příloha cyklistických tras JM kraje.



Obrázek 11 Mapa – navrhovaná základní síť cyklotras v JM kraji, 2015, Zdroj: CDV



4.4 Syntéza analytické části

4.4.1 Definování problémových oblastí

Jihomoravský kraj podporuje rozvoj cyklistiky a cyklo dopravy v kraji na základě koncepčního dokumentu **„Program rozvoje sítě cyklistických komunikací s minimálním kontaktem s motorovou dopravou v Jihomoravském kraji“**. Dokument se stal přímým nástrojem k rozhodování, koordinaci, komunikaci, projednávání, monitorování, financování cyklistických komunikací a doplňkové infrastruktury a pro přípravu a realizaci projektů spolufinancovaných z finančních zdrojů EU v programovém období 2007-2013 a SFDI, které vedly k zajištění rozvoje cyklistiky v kraji. „Program“ byl postaven na čtyřech pilířích, které byly pro rozvoj cyklistické dopravy na území Jihomoravského kraje klíčové. Proto i nová Koncepce je na nich postavena

1. Pokračovat v dlouhodobé politické podpoře ze strany JMK
2. Rozšířit funkci krajského cyklokoordinátora s důrazem na cyklo dopravy, zkvalitnění služeb pro cyklisty, zdravý životní styl, marketing a vytvoření cykloproduktů
3. Zachovat dotační tituly pro podporu cyklistiky
4. Pokračovat v podpoře rozvoje páteřní sítě mezinárodních cyklokoridorů a koordinaci rozvoje krajských cyklokoridorů.

Tyto základní předpoklady podmiňují další podporu jak v oblasti cyklistické dopravy, tak i cykloturistiky a terénní cyklistiky.

A. Definování problémových oblastí v oblasti cyklistické dopravy

Jihomoravský kraj představuje oblast se značným potenciálem pro rozvoj cyklistické dopravy, pro účely každodenního pohybu obyvatel do zaměstnání, škol a za službami. Aby bylo možné jej plně využít, pak je nutné pracovat na odstranění těchto problémů:

- Existuje stále nedostatečné množství bezpečných samostatných stezek pro cyklisty – cyklostezek. Chybějí úseky cyklostezek v extravilánu, především podél frekventovaných komunikací (viz kapitola 4.1.2. A.1)
- Budování cyklostezek je také komplikováno problematickými majetkovými vztahy – zejména ve vztahu k budování cyklostezek (problémy při plánování vedení cyklostezek a jejich následné výstavbě) (4.1.2. A.1)
- Realizace dálkových koridorů je závislé na ochotě místní samosprávy podporovat realizaci problematických úseků na svých katastrech (4.1.2. A.3)
- Je třeba se více věnovat otázkám řešení cyklistické dopravy v koridoru silnic I., II., III. třídy. (4.1.2. B.)



- Propojení cyklistické a veřejné dopravy je podceňovanou záležitostí, včetně systému Bike&Ride (4.1.2. C)

Nástrojem pro řešení daných problematických oblastí je realizace konceptu realizace plánů udržitelné městské/regionální mobility, jehož hlavním cílem je způsobit změnu v podílu přepravní práce, kterou je možno docílit kombinací infrastrukturních projektů (se zaměřením na veřejnou, pěší a cyklistické dopravy), regulačních opatření (především v oblasti parkování) a osvětových akcí, které mají motivovat občany, aby svá auta nechávali doma.

Nová Koncepce bude tak nejen zaměřena na podporu cyklistické dopravy, ale bude vést města a mikroregiony k tomu, aby cyklistickou dopravu neřešila izolovaně, ale integrovaně, jednak spolu s dalšími druhy dopravy, ale především společně v rámci integrovaného strategického dokumentu příslušného regionu.

Zjednodušeně – představitelé západních měst hovoří o cyklodopravě jako o součásti dopravy, se kterou moderní města musejí počítat. Hovoří se zde o nástrojích, které mají obyvatele měst motivovat k častějšímu použití některé z „koalice udržitelné dopravy“ (tedy veřejné dopravy, cyklodopravy a pěší dopravy). V Česku se hovoří o alternativní dopravě.

Proto se doporučuje na krajské i regionální úrovni:

- Řešit cyklistickou integrovaně spolu s dalšími dopravními prostředky, v rámci realizaci místních plánů městské/regionální mobility (součástí by měla být koncepce cyklistické dopravy s textovou i mapovou částí).
- Zaměřit se na cyklisticky bezpečné spojení lokalit s největším pohybem obyvatel, ať už současným nebo předpokládaným, např. centrum – sídliště, centrum – průmyslová zóna, centrum – železniční stanice, centrum – rekreační zázemí města.
- Mít vyčleněná místa s předpokládanou lokalizací úschovny kol a půjčovny kol a v určitém stadiu rozvoje cyklistiky je zprovoznit.
- Hledat optimální technická řešení samostatných cyklistických komunikací v souběhu s pěší dopravou, nebo v úplné separaci od pěší dopravy, dovolit cyklistům v centru jízdu v protisměru v jednosměrných ulicích. Postupný nárůst cyklistické dopravy si vyžádá i samostatné cyklistické mosty, mimoúrovňová křížení s ostatními komunikacemi atd.
- Základní charakteristika nového pohledu na cyklistickou dopravu je uvedena v příloze analýzy Koncepce, v kapitole 1.2.1.



B. Definování problémových oblastí v oblasti cykloturistiky, terénní cyklistiky

Evropská unie jen minimálně řeší podporu cestovního ruchu. Nicméně objevuje se nový termín – podpora aktivní mobility, o čemž bylo psáno již výše. Česko a Evropa má opravdu problém s nedostatkem pohybu a tato Koncepce na tento trend může dobře reagovat. Při tvorbě tipů na výlet je tak možné se dívat i z pohledu místních obyvatel. Každé město, každý region má své „kouzlo“ a je třeba lidem to připomenout. Kdo se rozhodnout zde strávit dovolenou pak dostanou stejnou nabídku a je jedno, zda se jedná o rodinu s dětmi, terénní cyklisty či seniory.

Na dálkovou cykloturistiku je možné se dívat ze dvou úhlů pohledů. Ten první vidí „klasické“ týdenní putování v koridoru dálkových tras. Zde je potřeba střízlivě si vyhodnotit, která má opravdu potenciál stát si hitem dálkové turistiky. Na druhé straně koridor dálkových tras může být opět využit pro místní obyvatele z regionu. Naučme lidi, aby nechávali svá auta doma, dojeli vlakem, či cyklobusem do bodu „A“, pak jeli na kole, den, dva, tři a pak v bodě „B“ opět sedli na vlak, či cyklobus a odjeli domů.

Neměl by se také podceňovat význam terénní cyklistiky, fenomén poslední doby. Pokud dojde k rozumné domluvě se správcem lesů a polních cest, nabízí se využít hustá síť našich lesních a polních cest, která vytváří ideální podmínky jak si odpočinout od všedního shonu.

Problémové oblasti jsou následující:

- nedostatečně propojena nabídka kraje a měst (mikroregionů).
- Málo jsou propagovány tematické trasy
- Nedostatečná propagace dálkové turistiky na krajském webu.
- Nedostatečná propagace terénní cyklistiky
- Nepropojení „marketingových“ projektů Krajem vína a Moravských vinařských stezek (MVS).
- Nepropojení „marketingových“ projektů kraje a Česko jede
- Trasy a tipy více propojit s veřejnou dopravou, aneb „nech auto doma“ (jakýkoliv tip na výlet se musí ptát, zda počítá s využitím VHD, nebo ne). Na webu jsou sice informace o intermodalitě, ale opět při hlubší analýze tipů na výlet toto propojení má velké rezervy.
- Dlouhodobá absence efektivního modelu koordinace a řízení cykloturistiky v linii kraj – regiony/oblasti (jednotlivé tipy na výlet jsou například uspořádány abecedně, nikoliv podle turistických oblastí, mikroregiony naopak nemají nabídku na svých webech)
- Kvalita poskytovaných služeb pro cyklisty spojená s rozvojem lidského potenciálu



V otázce značení a údržby cyklotras je současná praxe taková, že JM kraj každoročně přispívá KČT na údržbu značení. Některá města si pak udržují cyklotrasy, které prochází jejich územím (například Břeclav, Znojmo, Veselí nad Moravou, či dokonce obec Pasohlávky). Dotační titul JM kraje pak také umožňuje přispívat na tematické trasy.

Nicméně problémem je především údržba Moravských vinařských stezek. Značení patří Nadaci Partnerství, ale ta nemá finance na údržbu. Některé obce a města sice přispívají nadaci na údržbu a na propagaci, ale jedná se jen o zlomek toho, co je třeba na údržbu takto rozsáhlé sítě.

Při podpoře cykloturistiky se často zapomíná na kvalitu ubytovací a stravovacích služeb pro cyklisty. Nejde při tom jen o nastavení souboru doporučení, které jsou např. dobře popsány v rámci certifikace Cyklisté vítání, ale je třeba brát v úvahu i kvalitu samotného personálu, aby byl vychováván k úctě k zákazníkovi (cykloturistovi), aby měl jistotu, že je skutečně vítán.

4.4.2 SWOT analýza

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none">• Podpora cyklistiky ve strategických dokumentech kraje (kapitola 2.3.1.)• Politická podpora rozvoji cyklistiky, díky které bylo možné realizovat množství projektů v Programu rozvoje cyklistiky (2007–2013) (3.2.)• Ustanovení funkce krajského cyklokoordinátora (3.2.)• Kraj má dotační tituly na podporu cyklistiky (3.2.)• Nejvýznamnějším nástrojem pro implementaci aktivit byl Regionální operační program regionu NUTS II Jihovýchod (3.2.)• Státní podpora výstavby cyklostezek prostřednictvím SFDI (3.2.)• Byla postavena řada nových cyklistických stezek, nejdelší úseky jsou v koridoru Blansko - Brno – Vídeň a Nový Přerov – Mikulov (3.2.)• Obecně bohatý přírodní a kulturní potenciál kraje je významným faktorem pro rozvoj cykloturistiky a terénní cyklistiky	<ul style="list-style-type: none">• Existuje stále nedostatečné množství bezpečných samostatných stezek pro cyklisty – cyklostezek. Chybějící úseky cyklostezek v extravilánu, především podél frekventovaných komunikací (kapitola 4.1.2. A.1)• Problematické majetkové vztahy – zejména ve vztahu k budování cyklostezek (problémy při plánování vedení cyklostezek a jejich následné výstavbě) (4.1.2. A.1)• Realizace dálkových koridorů je závislé na ochotě místní samosprávy podporovat realizaci problematických úseků na svých katastrech (4.1.2. A.3)• Řešení cyklistické dopravy v koridoru silnic I., II., III. třídy není automatické, ale jen na základě místních iniciativ (4.1.2. B)• Propojení cyklistické a veřejné dopravy je podceňovanou záležitostí (4.1.2. C)• Trasy a tipy na výlet nejsou na webu rozděleny podle jednotlivých cílových skupin, či podle náročnosti (4.2.2.)



<ul style="list-style-type: none">• Rozsáhlá marketingová podpora cykloturistiky, včetně webové aplikace http://www.cyklo-jizni-morava.cz a vydání řady propagačních cykloturistických materiálů• Rozsáhlá značená síť cykloturistických tras na území kraje, která je monitorována zástupci KČT,• Celkově dobrá dopravní dostupnost kraje v návaznosti na cyklobalíčky (provázanost z vlaky a cyklobusy). Efektivní a již zavedený systém veřejné hromadné dopravy (IDS JMK) v celém kraji• Systematický monitoring intenzit cykloturistů na úrovni kraje	<ul style="list-style-type: none">• Nedostatečně propojena nabídka kraje a měst (mikroregionů). Málo jsou propagovány tematické trasy (4.2.2. A.1)• Dálková turistika na webu není výrazněji podporována, i když se jedná o jednu priorit kraje (dálkové trasy jsou popsány jen v sekci „cyklotrasy“) (4.2.2. A.2)• Potlačena propagace terénní cyklistiky (4.2.2. A.3)• Chybí obsluha turistickou dopravou (cyklobusy, cyklovlaky) v jihozápadní části kraje (4.2.2. B)• Kvalita poskytovaných služeb pro cyklisty spojená s rozvojem lidského potenciálu (4.2.2. C)• Dlouhodobá absence efektivního modelu koordinace a řízení cykloturistiky v linii kraj – regiony/oblasti (4.2.2.)• Nedořešená otázka údržby značení cyklotras a tematických tras (4.3.)
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none">• Další rozvoj partnerství a spolupráce mezi organizacemi působícími v oblasti rozvoje cyklistiky a fungování nově zřízené pracovní cykloskupiny.• Vybudování koordinované a efektivní struktury pro rozvoj cyklistiky v kraji• Budoucí podpora cyklistiky z IROP Cíl 1.2. dotace na cyklistická opatření, z OP přeshraniční spolupráce ČR – Rakousko a ČR – Slovensko• Budování samostatných stezek pro cyklisty ve městech a obcích, cyklistických pruhů• Spolupráce na příhraničních i nadregionálních projektech se slovenskými, rakouskými nebo i maďarskými partnery• Posílení zapojení kraje do národních a mezinárodních projektů,• Ekonomické oživení venkovského prostoru• Rozšiřování a zkvalitňování cykloturistické infrastruktury (parkovací místa – systém	<ul style="list-style-type: none">• Omezení finanční podpory pro region v rámci evropské strukturální politiky• Nedostatek finančních prostředků v rozpočtu centrálních orgánů (MMR ČR, ČCCR) na rozvoj CR v regionech• Opomenutí řešení cyklistické dopravy při zpracování územně plánovací dokumentace• Vlastnické překážky bránící v rozvoji budování cyklostezek či značení cyklotras,• Zvyšující se frekvence výskytu negativních jevů počasí (bleskové povodně, vichřice...)• Nedostatečný rozvoj služeb a doplňkové infrastruktury pro cyklistiku ve městech a obcích• Nedostatečné provázání vnitřních municipálních cyklostí s vnějšími cykloturistickými trasami• Myšlenka realizace dálkových a krajských



Bike and Ride, mobiliář, úpravy povrchů apod.)

- Využití preferencí a chování převažujících návštěvníků ve věku 26–45 let a stále rostoucího potenciálu generace seniorů jako klíčového faktoru rozvoje CR v kraji
- Navázat kvalitativně bližší a kvantitativně rozsáhlejší spolupráci s domácími i zahraničními cestovními kanceláři za účelem „dovozu“ domácích a zahraničních návštěvníků do regionu
- Sblížení cykloturistiky s jinými druhy turistiky (např. agroturistika, hipoturistika, in-line, pěší, apod.),
- Pokračující rozvoj napojení cykloturistiky na ostatní druhy dopravy (IDS)
- Rozvoj doplňkové cykloturistické infrastruktury (mobiliář, půjčovny, opravny a další doplňková infrastruktura),
- Optimalizace stávající sítě cyklotras v regionu (provázání značených tras mikroregionů, zvyšování kvality povrchu značených tras, apod.)
- Pravidelné vyhodnocování dat z kvantitativního a kvalitativního monitoringu + využití údajů pro plánování rozvoje a financování údržby

koridorů zůstane jen na papíře, protože je prioritně závislá na aktivitách místní samosprávy

- Negativní celkový vývoj v oblasti cestovního ruchu, popř. nekoordinovaný rozvoj cykloturistiky v regionu, resp. na úrovni značení cyklotras v mikroregionech (značení obcí a KČT, popř. jiných organizací)
- Vznik problémů vznikajících z důvodů regulace cykloturistiky v lokalitách s režimem ochrany přírody



5 Seznam příloh

PŘÍLOHA 1: OBECNÁ CHARAKTERISTIKA CYKLISTIKY

- 1.1. PRÁVNÍ A LEGISLATIVNÍ ÚPRAVA CYKLISTIKY
 - 1.1.1 *Zákony a vyhlášky*
 - 1.1.2 *Technické předpisy*
 - 1.1.3 *Připravovaná dopravní legislativa*
 - 1.1.4 *Související legislativa*
 - 1.1.5 *Změny v legislativě*

- 1.2. CHARAKTERISTIKA A DEFINOVÁNÍ SOUČASNÝCH TRENDŮ A POTŘEB CYKLISTIKY
 - 1.2.1 *Charakteristika cyklistické dopravy*
 - 1.2.2 *Charakteristika cyklistiky turistické, volnočasové a sportovní*
 - 1.2.3 *Charakteristika terénní cyklistiky*
 - 1.2.4 *Implementace zahraničních zkušeností*

PŘÍLOHA 2: ZHODNOCENÍ NAPLŇOVÁNÍ STÁVAJÍCÍHO PROGRAMU

- 2.1. OBJEKTIVNÍ POPIS PLNĚNÍ
 - 2.1.1 *Priorita 1. Rozvoj cyklistické dopravy*
 - 2.1.2 *Priorita 2. Rozvoj cykloturistiky v kraji*
 - 2.1.3 *Priorita 3. Koordinace a partnerství*

PŘÍLOHA 3: ANALYTICKÁ ČÁST

- 3.1. ROZBOR TIPŮ NA VÝLET
 - 3.1.1 *Turistická oblast Brno a okolí*
 - 3.1.2 *Turistická oblast Pálava a Lednicko-valtický areál*
 - 3.1.3 *Turistická oblast Moravský kras a okolí*
 - 3.1.4 *Turistická oblast Slovácko*
 - 3.1.5 *Turistická oblast Znojmo a Podyjí*
 - 3.1.6 *Dálkové trasy – putování napříč krajem*

- 3.2. DEFINOVÁNÍ PROBLÉMOVÝCH OBLASTÍ
 - 3.2.1 *Integrovaná strategie rozvoje Brněnské metropolitní oblasti (IBO)*
 - 3.2.2 *Moravská stezka (podél Baťova kanálu)*
 - 3.2.3 *Další města a oblasti*



- 3.3. PODROBNOSTI KE ZNAČENÍ CYKLISTICKÝCH KORIDORŮ
 - 3.3.1. *Obecně o značení, vlastnictví a správě cyklotras*
 - 3.3.2. *Obecně o mezinárodních, dálkových a krajských koridorech*
 - 3.3.3. *Doporučení ke změnám krajských cyklokoridorů*
- 3.4. AKTUÁLNÍ PŘEHLED VYDANÝCH MAPOVÝCH A TIŠTĚNÝCH PRODUKTŮ PRO CYKLISTRY V ÚZEMÍ JIHOMORAVSKÉHO KRAJE
- 3.5. PŘEHLED POSKYTOVANÝCH SLUŽEB PRO CYKLISTRY DLE SPRÁVNÍCH ÚZEMÍ ORP
- 3.6. PŮJČOVNY KOL ČD BIKE
- 3.7. DOTAZNÍK

PŘÍLOHA 4: PŘEHLED MAP ZNAČENÝCH CYKLOSTRAS A CYKLOSTEZEK JMK, VČETNĚ POPISNÉ ČÁSTI