

Cyklistická doprava v kontextu rozvoje regionu Slavičína

Bc. Marie Gorecká

Diplomová práce
2014



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
akademický rok: 2013/2014

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Marie Gorecká**
Osobní číslo: **M120704**
Studijní program: **N6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**
Forma studia: **kombinovaná**

Téma práce: **Cyklistická doprava v kontextu rozvoje regionu Slavičinska**

Zásady pro vypracování:

Úvod

I. Teoretická část

- Vymezte základní teoretické pojmy týkající se cyklistické dopravy.
- Vyhodnoťte způsoby podpory a regulace cyklistické dopravy v ČR.

II. Praktická část

- Analyzujte současný stav cyklistické dopravy v řešeném území.
- Navrhněte projekt na podporu cyklistické dopravy jako faktoru rozvoje daného regionu.

Závěr

Rozsah diplomové práce: **cca 70**
Rozsah příloh:
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE. European Cycling Lexicon: more languages, more terms, more information. 2. vyd. Bruxelles: European Economic and Social Committee, 2010, 79 s. ISBN 978-92-830-1316-7.
EUROPEAN PARLIAMENT. The Promotion of Cycling. Bruxelles: European Parliament, 2010, 68 s. ISBN 978-92-823-3195-8.
FORET, Miroslav a Věra FORETOVÁ. Jak rozvíjet místní cestovní ruch. 1. vyd. Praha: Grada, 2001, 178 s. ISBN 80-247-0207-X.
KADERÁBKOVÁ, Jaroslava et al. Úvod do regionálních věd a veřejné správy. 2., rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 455 s. ISBN 978-80-7380-086-4.
TITTELBACHOVÁ, Šárka. Turismus a veřejná správa: průniky, dysfunkce, problémy, šance: státní politika turismu České republiky: systémový přístup k řešení problémů. 1. vyd. Praha: Grada, 2011, 196 s. ISBN 978-80-247-3842-0.

Vedoucí diplomové práce: **JUDr. Jiří Zicha, Ph.D.**
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
Datum zadání diplomové práce: **17. února 2014**
Termín odevzdání diplomové práce: **2. května 2014**

Ve Zlíně dne 17. února 2014

prof. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková
děkanka



doc. RNDr. Oldřich Hájek, Ph.D.
ředitel ústavu

PROHLÁŠENÍ AUTORA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že:

- odevzdáním diplomové práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby¹;
- diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému,
- na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3²;
- podle § 60³ odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;

¹ zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací:

- (1) Vysoká škola nevydělečně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.
- (2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlížení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.
- (3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

² zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

- (3) Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užije-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacímu zařízení (školní dílo).

³ zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

- (1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3). Odpírá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

- podle § 60⁴ odst. 2 a 3 mohou užít své dílo – diplomovou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové práce využít ke komerčním účelům.

Prohlašuji, že:

- jsem diplomovou práci zpracovala samostatně a použité informační zdroje jsem citovala;
- odevzdaná verze diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně 30.4. 2014

Marie Gorecka

⁴ zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

(2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užít či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.

(3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělku jím dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložil, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlédne k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

ABSTRAKT

Téma diplomové práce je cyklistická doprava v kontextu rozvoje regionu Slavičína.

Teoretická část vymezuje základní teoretické pojmy související s cyklistickou dopravou a způsoby podpory a regulace cyklistické dopravy v České republice. V praktické části je provedena analýza současného stavu cyklistické dopravy v řešeném území. Na provedenou analýzu navazuje SWOT analýza, která hodnotí silné a slabé stránky, příležitosti a ohrožení regionu v oblasti cyklistické dopravy. Poslední částí práce je návrh projektu na podporu cyklistické dopravy jako faktoru rozvoje daného regionu.

Klíčová slova: cyklistická doprava, regionální rozvoj, projekt, cyklostezka, město

ABSTRACT

The topic of the diploma thesis is cycling in the context of regional development of Slavičín region.

The theoretical part of the thesis deals with the basic terminology related to the cycling and ways of support and regulation of cycling in the Czech Republic. The practical part focuses on the analysis of the situation of cycling in the region. The SWOT analysis follows and it assesses strengths, weaknesses, opportunities and threats. Finally, the thesis includes a project for further development of cycling in the region.

Keywords: cycling, regional development, project, cycle track, town

Děkuji panu JUDr. Zichovi za jeho ochotu, čas a odborné vedení diplomové práce. Děkuji také paní Ing. Kudelkové, projektové manažerce města Slavičín, za její čas a ochotu poskytnout mi informace pro účely této diplomové práce.

Prohlašuji, že odevzdaná verze diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

OBSAH

ÚVOD.....	11
I TEORETICKÁ ČÁST	13
1 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA CYKLISTICKÉ DOPRAVY	14
1.1 ZÁKLADNÍ POJMY SOUVISEJÍCÍ S CYKLISTICKOU DOPRAVOU	14
1.2 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ SOUVISEJÍCÍ S CYKLISTICKOU DOPRAVOU	15
1.2.1 Dopravní značení vztahující se k cyklistické dopravě	16
1.3 VÝHODY CYKLISTICKÉ DOPRAVY	18
1.3.1 Ekonomické a ekologické výhody cyklistické dopravy	18
1.3.2 Výhody cyklistické dopravy v oblasti lidského zdraví a kondice.....	19
1.4 PROBLÉMY CYKLISTICKÉ DOPRAVY.....	19
1.5 CYKLISTICKÁ DOPRAVA V KONTEXTU REGIONÁLNÍHO ROZVOJE	20
2 ZPŮSOBY PODPORY A REGULACE CYKLISTICKÉ DOPRAVY V ČR	21
2.1 LEGISLATIVA VZTAHUJÍCÍ SE K CYKLISTICKÉ DOPRAVĚ	21
2.1.1 Zákony a vyhlášky	21
2.1.2 Technické předpisy	22
2.1.3 Metodické pokyny.....	22
2.2 INSTITUCE PŮSOBÍCÍ V OBLASTI CYKLISTICKÉ DOPRAVY	22
2.2.1 Ministerstvo dopravy	23
2.2.2 Ministerstvo pro místní rozvoj.....	25
2.2.3 Kraje	25
2.2.4 Obce	26
2.2.5 Mikroregiony a MAS	28
2.2.6 Nevládní organizace.....	28
2.3 MOŽNOSTI FINANCOVÁNÍ PROJEKTŮ TÝKAJÍCÍCH SE CYKLISTICKÉ DOPRAVY	30
2.3.1 Prostředky Evropské Unie.....	30
2.3.2 Státní fond dopravní infrastruktury.....	31
2.3.3 Kraje.....	35
2.3.4 Obecní rozpočet	35
II PRAKTICKÁ ČÁST.....	37
3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU CYKLISTICKÉ DOPRAVY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ.....	38
3.1 CHARAKTERISTIKA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ	38
3.1.1 Základní informace o řešeném území	38
3.1.2 Cestovní ruch – přírodní a kulturní zajímavosti.....	38
3.2 DOKUMENTY MĚSTA SOUVISEJÍCÍ S CYKLISTICKOU DOPRAVOU.....	39
3.2.1 Generel cyklistické dopravy města Slavičína	39
3.2.2 Územní plán	40
3.2.3 Strategický plán rozvoje.....	41

3.3	CYKLOSTEZKY A CYKLOTRASY VE SLAVIČINĚ A OKOLÍ	41
3.3.1	Cyklostezky	41
3.3.2	Cyklotrasy na Slavičínsku	43
3.3.3	Návrhy nových cykloturistických tras	45
3.3.4	Slavičínské cyklotrasy v rámci mikroregionu a MAS	46
3.4	AKCE A PROJEKTY SOUVISEJÍCÍ S CYKLISTICKOU DOPRAVOU	47
3.4.1	Do města i z města, pro cyklistu cesta	47
3.4.2	Pěšky nebo na kole, zvládne to i batole	48
3.4.3	Bezpečnostní stojany na kola	49
3.4.4	Slavičínský bajkap	49
3.5	VLASTNÍ TERÉNNÍ PRŮZKUM	49
3.5.1	Cyklostezka Slavičín – Hrádek	49
3.5.2	Cyklostezka Divnice	50
3.5.3	Cyklostezka Luhačovská ulice	51
3.5.4	Cyklostezka Slavičín – Nevšová – Luhačovice	52
3.5.5	Zázemí pro cyklisty, propagace cyklistické dopravy	53
3.6	VYJÁDRĚNÍ PŘEDSTAVITELŮ MĚSTSKÉHO ÚŘADU O BUDOUCÍM VÝVOJI CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE MĚSTĚ SLAVIČÍN	54
3.6.1	Cyklostezka Hrádek - Divnice	54
3.6.2	Cyklistická mapa Slavičín a okolí	55
3.6.3	Cyklostezka Pod Kaštany	56
4	SWOT ANALÝZA	57
4.1	VNITŘNÍ VLIVY	57
4.1.1	Silné stránky	57
4.1.2	Slabé stránky	57
4.2	VNĚJŠÍ VLIVY	57
4.2.1	Příležitosti	57
4.2.2	Ohrožení	57
5	NÁVRH PROJEKTU „CYKLOSTEZKA POD KAŠTANY“	59
5.1	ZÁKLADNÍ INFORMACE O PROJEKTU	59
5.1.1	Stručný popis, zdůvodnění potřeby projektu	59
5.1.2	Návaznost na další projekty	60
5.2	ÚZEMNÍ VYMEZENÍ	60
5.3	HARMONOGRAM PROJEKTU	60
5.4	FINANCOVÁNÍ	61
5.5	PŘÍNOSY PROJEKTU PRO MĚSTO SLAVIČÍN	62
5.5.1	Cestovní ruch	62
5.5.2	Bezpečnost dopravy	62
5.5.3	Životní prostředí	62
5.5.4	Kvalita života obyvatel regionu	63
5.6	MOŽNÉ PROBLÉMY PROJEKTU	63
5.7	NÁVRHY DALŠÍCH MOŽNÝCH OPATŘENÍ VEDOUCÍCH K ROZVOJI REGIONU	64
5.7.1	Vytvoření komplexní sítě cyklostezek a cyklotras	64

5.7.2	Propagace	64
5.7.3	Dobudování zázemí pro cyklisty	64
5.7.4	Informační tabule	65
5.7.5	Spolupráce v rámci mikroregionů	65
ZÁVĚR.....		67
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....		69
SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK		74
SEZNAM OBRÁZKŮ		75
SEZNAM TABULEK.....		76

ÚVOD

Pro svoji diplomovou práci jsem si vybrala téma Cyklistická doprava v kontextu rozvoje regionu Slavičinska. Důvodů pro tento výběr je několik. V první řadě to, že ve Slavičíně bydlím a mám tudíž zájem na jeho rozvoji. Dalším důvodem je to, že sama aktivně provozuji rekreační cyklistiku ve městě a jeho okolí. Jízdní kolo jako dopravní prostředek používám také pro cestu do zaměstnání a na nákupy. Konečně i lidé v mém nejbližším okolí hojně používají kolo jako dopravní prostředek, tudíž jsem často seznamována i s jejich názory a postřehy. Z těchto důvodů si myslím, že ve velké části diplomové práce můžu čerpat z vlastních zkušeností, postřehů a nápadů.

Teoretická část je rozdělena na dvě kapitoly. První kapitola obsahuje charakteristiku cyklistické dopravy. Jsou zde uvedeny vybrané základní pojmy související s cyklistickou dopravou, dopravní značení související s cyklistickou dopravou, výhody cyklistické dopravy, její problémy a nakonec také její vliv na regionální rozvoj. Druhá kapitola teoretické části definuje základní legislativu související s cyklistickou dopravou, instituce zabývající se cyklistickou dopravou a možnosti financování projektů v oblasti cyklistické dopravy. Teoretická část je propojena s praktickou částí, řeší problematiku, která se následně v praktické části práce objevuje.

Praktická část práce je tvořena třemi kapitolami. První kapitolou je analýza současného stavu cyklistické dopravy v řešeném území, čili ve městě Slavičín. Obsahem analýzy je stručná charakteristika řešeného území, v rámci které jsou uvedeny také přírodní a kulturní zajímavosti ve městě. Následuje analýza dokumentů města zabývajících se cyklistickou dopravou, z nichž nejdůležitější je Generel cyklistické dopravy. Poté je provedena analýza cyklostezek a cyklotras ve městě a okolí, a také ostatních projektů týkajících se cyklistické dopravy. Následně je proveden vlastní terénní průzkum. Závěr analýzy tvoří rozhovory s představiteli městského úřadu ve Slavičíně na téma budoucího rozvoje cyklistické dopravy. Druhou kapitolou praktické části je SWOT analýza, v rámci které jsou shrnuty poznatky z analýzy řešeného území. SWOT analýza definuje silné a slabé stránky města, příležitosti a ohrožení, to vše samozřejmě ve vztahu k cyklistické dopravě. Třetí kapitolu tvoří návrh projektu na podporu cyklistické dopravy. Jedná se o projekt, jehož cílem je zlepšit podmínky pro cyklistiku a tím přispět k jejímu rozvoji ve městě.

Cílem práce je navrhnout řešení, která by mohla přispět k rozvoji cyklistické dopravy ve městě a měla vliv také na všestranný rozvoj území v oblasti cestovního ruchu, životního prostředí či bezpečnosti dopravy.

V práci je použita metoda sběru dat a jejich analýzy, metoda SWOT analýzy, vlastního terénního průzkumu a rozhovoru.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA CYKLISTICKÉ DOPRAVY

První část diplomové práce vymezuje teoretické pojmy týkající se cyklistické dopravy. V úvodu jsou zmíněny některé základní pojmy, které jsou v dalších částech práce používány. Další část se týká dopravního značení, které souvisí s cyklistickou dopravou. Na závěr jsou uvedeny některé z mnoha výhod i problémů cyklistické dopravy a v neposlední řadě také cyklistická doprava v kontextu rozvoje regionu.

1.1 Základní pojmy související s cyklistickou dopravou

V následující části diplomové práce jsou vymezeny základní pojmy týkající se cyklistické dopravy. S cyklistickou dopravou souvisí mnoho pojmů, zde jsou uvedeny pouze ty, které považuji za nejdůležitější, a které se v dalších částech práce objevují nejčastěji.

Cyklistická doprava

Cyklistická doprava by se dala definovat jako doprava do určitého cíle uskutečňovaná na jízdním kole. Může se jednat o každodenní dopravu do zaměstnání či školy, a také o sportovně rekreační cyklistiku. Pro každodenní dopravu platí požadavek co nejkratší trasy s co nejmenší časovou náročností a bezproblémovým průjezdem křižovatek. Sportovně rekreační cyklistiku lze dále dělit na silniční a terénní. Zvláštní kategorií cyklistické dopravy tvoří cykloturistika, která je provozována mimo zastavěné území na trekkingových kolech. Od devadesátých let minulého století zaznamenala cyklistická doprava prudký rozvoj, na čemž má podíl i vývoj technického vybavení a materiálů používaných pro konstrukci jízdního kola. (Klub českých turistů, 2007)

Jízdní kolo

Jízdní kolo je nemotorové vozidlo, které je vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob. (Česko, 2001)

Cyklostezka

Cyklostezka je značená komunikace určená výhradně pro cyklistický provoz. Je oddělena od všech ostatních druhů dopravy, včetně pěší. Parametry cyklostezek jsou dány ČSN 736110. Existují také společné stezky pro chodce a cyklisty. Chodci a cyklisté se na těchto stezkách nesmí vzájemně omezit ani ohrozit. Jiným účastníkům je použití této stezky zakázáno. (Klub českých turistů, 2007)

Cyklotrasa

Cyklotrasa je dopravní cesta vedená po silnicích, místních i účelových pozemních komunikacích, která je z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu vhodná pro provoz cyklistů a je označena podle Zákona o provozu na pozemních komunikacích, jeho Prováděcí vyhlášky a příslušných Technických předpisů (TP) dopravními značkami pro cyklisty. Cyklistické trasy lze rozdělit do tří skupin: dálkové (nadregionální), regionální a místní. Dálkové trasy mají funkci zejména rekreačně-turistickou a měly by mít zajištěno ubytování, servis, mapy a občerstvení. Regionální trasy mají funkci jednak rekreačně-turistickou a jednak dopravní. Je důležité, aby regionální trasy měly návaznost na síť místních tras. Místní trasy pak plní jak dopravní, tak rekreačně-sportovní funkci. (Klub českých turistů, 2007)

Cykloturistická trasa

Cykloturistická trasa je dopravní cesta vedená po silnicích, místních i účelových pozemních komunikacích, která je z hlediska ochrany přírody a sjízdnosti vhodná pro provoz cyklistů a je označena cykloturistickými značkami. (Klub českých turistů, 2007)

Cyklistický pruh

Cyklistický pruh je vodorovně vyznačen tam, kde je cyklistická doprava vedena po komunikaci společně s ostatní dopravou. Cyklistický pruh je oddělen od zbytku komunikace, může se jednat například o část šířky komunikace či chodníku. Pro tento typ cyklistické komunikace v současné době neexistuje vhodné svislé dopravní značení. (Město Slavičín, 2014b)

1.2 Dopravní značení související s cyklistickou dopravou

Česká republika má dobře propracovaný systém značených cyklotras. Značení sítě číselných cyklotras je zabezpečováno Klubem českých turistů (KČT), který jej za podpory státu a regionů i udržuje. Cyklistickou trasu tvoří systém orientačního směrového značení, jehož smyslem je označení propojení mezi vybranými cíli, ať už se jedná o dopravní či rekreační účel pohybu na jízdním kole. Může být značena téměř v jakémkoliv prostředí, kde je provoz cyklistů dovolen, resp. kde není zakázán, tj. na všech pozemních komunikacích i mimo ně (po lesní cestě, v parku, po cyklostezce, v pěší nebo obytné zóně, zklidněné ulici, ale i po městské třídě nebo po silnici spojující jednotlivé sídelní celky).

Legislativa upravující značení cyklotras:

- Zákon č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb.
- TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, II. vydání 2002
- TP 100 - Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích, II. vydání 2006 (Ministerstvo dopravy, 2013b)

1.2.1 Dopravní značení vztahující se k cyklistické dopravě

Cyklisté

Tato značka se užívá k upozornění na místo, kde cyklisté pravidelně či ve větším množství vjíždějí na komunikaci, přejíždějí, nebo na úsek komunikace, kde se často vyskytují. Umísťuje se zejména zaústěním stezky pro cyklisty na komunikaci. V některých případech může být doplněna o dodatkovou tabulku vyznačující délku úseku, na kterém dochází ke zvýšenému pohybu cyklistů, či zákazovou značku určující nejvyšší dovolenou rychlost. (Klub českých turistů, 2007)

Zákaz vjezdu jízdních kol

Značka, která přikazuje cyklistům sestoupit z jízdního kola.

Stezka pro cyklisty, Konec stezky pro cyklisty

Značka, která přikazuje cyklistovi použít v daném směru takto označený pruh nebo stezku. Druhá uvedená značka přikazuje cyklistovi tuto stezku opustit. Stejný význam mají i značky Stezka pro chodce a cyklisty a Konec stezky pro chodce a cyklisty. Zde musí být stezka dostatečně široká, aby se cyklisté a chodci navzájem neohrožovali. (Klub českých turistů, 2007)

Obrázek 1 – Příklad dopravního značení I. (Město Plzeň, 2014)



Příkazová značka – Cyklisto, sesedni z kola, konec tohoto příkazu

Tato značka se umísťuje především v místech, kde stezka pro cyklisty protíná jinou komunikaci.

Přejezd pro cyklisty

Vyznačuje se jí plocha určená pro přejíždění cyklistů přes pozemní komunikaci. Přejezd pro cyklisty se vyznačuje přednostně kolmo na osu vozovky, pouze výjimečně šikmo. Před vjezdem na přejezd pro cyklisty se cyklista musí přesvědčit, zda může vozovku přejet, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu. Značkou se také označuje přejezd pro cyklisty především na místech, kde by ho řidič jinak neočekával. Značky se používá pro označení každého přejezdu mimo obec, zpravidla k označení přejezdu situovaného mimo křižovatku. Umísťuje se zpravidla bezprostředně před přejezdem. (Klub českých turistů, 2007)

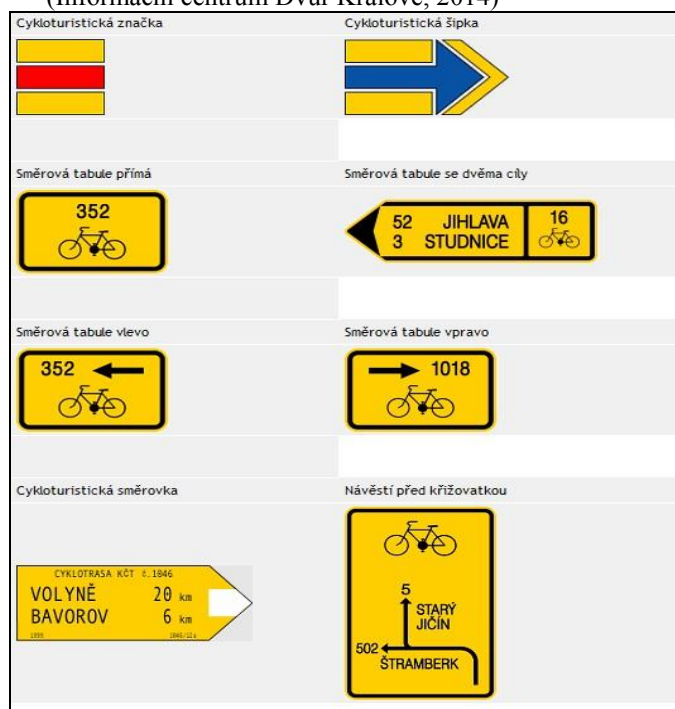
Prostor pro cyklisty

Tam, kde je před křižovatkou jízdní pruh pro cyklisty, se použije vodorovné značení.

Směrové tabule pro cyklisty

Směrové značky pro cyklisty mají žlutou barvu a umísťují se na samostatném sloupku. Mohou ukazovat přímý směr s jedním či více cíly, či směry vpravo a vlevo. Tyto značky také ukazují číslo cyklotras a vzdálenost do uvedeného cíle v kilometrech. Před křižovatkou pro cyklisty se umísťuje takzvaná návěst. Užívá se před křížením významnějších cyklistických tras nebo k vyznačení vedení tras v nepřehledném terénu. (Klub českých turistů, 2007)

Obrázek 2 – Příklad dopravního značení pro cyklisty II.
(Informační centrum Dvůr Králové, 2014)



1.3 Výhody cyklistické dopravy

S rostoucí oblíbeností cyklistické dopravy se stále více klade důraz na její výhody. Cyklistická doprava má oproti automobilové dopravě ekonomické a ekologické výhody. V dnešní době, kdy je stále více propagován zdravý životní styl, je zajisté výhodou cyklistické dopravy i její příznivý vliv na zdraví a kondici.

1.3.1 Ekonomické a ekologické výhody cyklistické dopravy

- Průměrná cena jízdního kola je téměř třicetkrát menší než průměrná cena automobilu
- Větší využívání cyklistické dopravy vede ke zmenšení spotřeby pohonných hmot

- Cyklistická doprava šetří životní prostředí, neznečišťuje ovzduší
- Vybudování nového parkoviště pro automobily představuje několikanásobně vyšší náklady než instalace stojanů na kola ve městech
- Zaparkované jízdní kolo zabere mnohem méně místa než automobil (European Economic and Social Committee, 2010, s. 9-11)

1.3.2 Výhody cyklistické dopravy v oblasti lidského zdraví a kondice

- Jízda na kole pomáhá udržovat pod kontrolou tělesnou hmotnost
- Cyklistika snižuje riziko výskytu infarktu a cukrovky
- Jízda na kole pomáhá zabránit vysokému krevnímu tlaku
- Jízda na kole má pozitivní vliv na psychiku, pomáhá odbourávat stres (European Parliament, 2010, s. 24)

1.4 Problémy cyklistické dopravy

Cyklistická doprava samozřejmě nepřináší jen výhody. Jako každý druh dopravy, i cyklistická sebou přináší určité nevýhody a rizika. Až na výjimky, jako je například Dánsko či Nizozemí, nejsou v evropských zemích stále ještě vytvořeny dostatečné podmínky pro rozvoj cyklistické dopravy. Síť cyklostezek není dostatečně hustá, takže cyklisté musí používat i silnice. Na silnicích cyklistům hrozí nebezpečí dopravní nehody s motorovým vozidlem. Cyklista je oproti posádce automobilu méně chráněn a při dopravní nehodě mu tak hrozí vážnější zranění. V tomto případě je nutné naučit se ohleduplnosti a bezpečné jízdě jak u cyklistů, tak u řidičů motorových vozidel. Velkým problémem jsou rovněž krádeže zaparkovaných jízdních kol. V mnoha městech také stále chybí dostatečný počet stojanů na kola, kde je možno kolo uzamknout. Cyklistická doprava má také nevýhodu v případě nepříznivého počasí. Zatímco automobilem či vlakem se dá jezdit i za deště či za sněhu, jízda na kole je povětrnostními podmínkami značně omezená. Problémem cyklistické dopravy dosud zůstává také špatná návaznost na ostatní druhy dopravy. V posledních několika letech sice stoupl počet vlaků, kde se lze přepravovat s jízdním kolem, avšak tyto možnosti jsou stále omezené. (European Parliament, 2010, s. 26)

1.5 Cyklistická doprava v kontextu regionálního rozvoje

Cyklistická doprava významně přispívá k rozvoji cestovního ruchu v území. Podpora cyklistiky a cykloturistiky také umožní vznik nových pracovních míst v různých oblastech souvisejících služeb. Cyklistická doprava také podpoří místní ekonomiku a prohloubí zájem o jednotlivé turistické regiony. Podpora cyklistické dopravy v konečném výsledku přinese taktéž bezpečnější život ve městech, efektivnější městskou mobilitu, podporu místního podnikání, zdravější prostředí pro obyvatele i návštěvníky regionu, méně hluku, čistší vzduch, snížení negativních vlivů na klimatické podmínky, úsporu neobnovitelných zdrojů, udržitelný cestovní ruch a veřejný prostor jako místo pro setkávání lidí a jejich vzájemnou komunikaci. (Ministerstvo dopravy, 2014b)

2 ZPŮSOBY PODPORY A REGULACE CYKLISTICKÉ DOPRAVY V ČR

Následující část diplomové práce vyhodnocuje způsoby podpory a regulace cyklistické dopravy v České republice. První kapitola vymezuje legislativu vztahující se k cyklistické dopravě. Druhá kapitola se týká vlivu institucí na cyklistickou dopravu. Poslední kapitola pak vyhodnocuje možnosti financování cyklistické dopravy.

2.1 Legislativa vztahující se k cyklistické dopravě

2.1.1 Zákony a vyhlášky

Základní kategorizace pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady lze nalézt v zákoně č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích v platném znění. Veškeré informace, co se týká chování, tj. práv a povinností, lze nalézt v zákoně č. 361/2000 Sb. „O provozu na pozemních komunikacích“ v platném znění. Dopravní značení včetně schváleného zařízení + úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích ustanovuje Vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., v platném znění. Dne 14. 9. 2010 vstoupila v platnost vyhláška Ministerstva dopravy č. 247/2010 Sb., která mj. zavádí nové dopravní značky pro cyklisty.

Jak má vypadat jízdní kolo a co všechno za jízdní kola považovat lze, to definuje zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky Ministerstva dopravy 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (Příloha č. 13 vymezuje technické požadavky na jízdní kola, potahová vozidla a ruční vozíky). V obecné rovině se musí vztáhnout na výstavbu cyklistických komunikací i stavební zákon (183/2006 Sb.) a vodní zákon (150/2010 Sb., 254/2001 Sb.), podle nichž orgány státní správy vydávají rozhodnutí. V případě stavebního zákona se k výstavbě cyklistických komunikací přistupuje stejně jako v případě jakékoliv jiné pozemní komunikace. K cyklistické dopravě se rovněž vztahuje Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích, anebo vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání sta-

veb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace – č. 398/2009 Sb. (Ministerstvo dopravy, 2013a)

2.1.2 Technické předpisy

V technických předpisech lze nalézt to nejdůležitější pro projektování v souvislosti s cyklistickou dopravou. Technické předpisy lze členit na České státní normy, z nichž nejdůležitější pro cyklistickou dopravu je tato: ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací. Další součásti technických předpisů jsou Technické podmínky, ze kterých je nejdůležitější TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty. (Ministerstvo dopravy, 2013a)

2.1.3 Metodické pokyny

Cyklistické dopravě se věnují také metodické pokyny ministerstva dopravy. Jedná se zejména o dokumenty: Cyklistická doprava a její specifické aspekty, dokumenty související s cyklistickým směrovým orientačním značením, parkováním jízdních kol (např. dokument Parkování jízdních kol snadno a rychle z roku 2011). (Ministerstvo dopravy, 2013a)

2.2 Instituce působící v oblasti cyklistické dopravy

Následující kapitola se věnuje vlivu institucí na cyklistickou dopravu. Nejprve je zhodnocen vliv ministerstva dopravy a ministerstva pro místní rozvoj. Následují kraje, mikroregiony a nevládní organizace. Největší pozornost je věnována vlivu obcí a měst, jelikož diplomová práce se týká právě cyklistické dopravy na území města.

Nezbytným předpokladem pro rozvoj cyklistické dopravy je efektivní mezirezortní spolupráce různých úrovní veřejné správy. Pro spolupráci při plánování cyklistické dopravy mezi různými úrovněmi je nutné dobré poskytování informací, transparentnost a efektivita finanční stránky věci. Tato spolupráce se týká i logistiky značení mezi Klubem českých turistů a zřizovateli značených tras. Dále se týká koordinace spolupráce mezi kraji a organizacemi (např. Povodí, Lesy ČR, apod.) při řešení přípravy a realizace cyklistických tras a cyklostezek týkajících se pozemků, komunikací či objektů ve vlastnictví těchto organizací. Cyklistika je průřezové téma, které zasahuje do několika resortů, a to na úrovni státní správy i místní samosprávy. V rámci ministerstev se dělí do oblasti dopravní obsluhy území (to má na starosti Ministerstvo dopravy) a oblasti cykloturistiky (to je v kompetenci Ministerstva pro místní rozvoj). (Ministerstvo dopravy, 2014b)

2.2.1 Ministerstvo dopravy

Ministerstvo dopravy je klíčovým orgánem státní správy v oblasti cyklistické dopravy. Prostřednictvím svých vyhlášek například zavádí dopravní značení pro cyklisty, či stanovuje technické podmínky pro to, jak má vypadat jízdní kolo. Kromě vyhlášek ministerstvo reguluje cyklistickou dopravu i prostřednictvím technických předpisů a metodických pokynů. Ministerstvo dopravy má důležitou roli v oblasti financování cyklistické dopravy. Je řídicím orgánem Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), ze kterého poskytuje příspěvky na výstavbu a údržbu cyklistických stezek. Ministerstvo dopravy dále plní roli orgánu zodpovědného za tvorbu Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy. V rámci implementace strategie poskytuje ministerstvo dopravy finanční příspěvky na metodickou a koordinační činnost. (Ministerstvo dopravy, 2014b)

2.2.1.1 Portál *Cyklostrategie.cz*

Ministerstvo dopravy České republiky dalo vzniknout portálu *Cyklostrategie.cz*, který slouží jako brána k informacím o cyklodopravě a cykloturistice v České republice. Portál je určen především odborníkům, ale i cyklistické veřejnosti. Jeho cílem je zlepšení podmínek pro cyklisty. Tvůrci portálu vidí cyklistickou dopravu nejen jako sportovní aktivitu, ale také jako plnohodnotnou součást dopravy ve městě. *Cyklostrategie.cz* je společným projektem Ministerstva dopravy a Centra dopravního výzkumu. Je součástí naplňování vládního dokumentu Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy pro léta 2013 – 2020, který byl schválen Vládou ČR dne 22. 5. 2013. Portál slouží jako rozcestí pro dalších pět částí: Cyklodoprava, Cykloturistika, Odborné konference, Města přátelská cyklistům a Bezpečnost. (Ministerstvo dopravy, 2014a)

Cyklodoprava

Tato část portálu *Cyklostrategie.cz* je hlavní internetovou stránkou pro Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy. Stránka je určena politikům, projektantům, úředníkům a všem, kteří chtějí udělat něco pro rozvoj cyklistické dopravy v ČR. (Ministerstvo dopravy, 2014a)

Portál *Cyklodoprava.cz* obsahuje nepřehledné množství informací o cyklistické dopravě v České republice – legislativu, samotný dokument Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, informace o možnostech financování rozvoje cyklistické dopravy, apod. Některé z těchto věcí budou podrobněji rozepsány níže.

Cykloturistika

Portál Cykloturistika je určen veřejnosti a jeho cílem je na jednom místě propagovat nabídku pro cyklisty. Jeho součástí je projekt: „Česko jede“. (Ministerstvo dopravy, 2014a)

Odborné konference

Tento portál se zabývá, tzv. cyklokonferencemi, je určen odborníkům a politikům, kteří se chtějí vzdělávat v oblasti cyklodopravy a cykloturistiky, nabízí termíny konferencí a prezentace ke stažení. (Ministerstvo dopravy, 2014a)

Města přátelská cyklistům

Portál slouží ke sdílení zkušeností a aktivit pro-cyklistických měst, která jsou spojena v Asociaci cykloměst. (Ministerstvo dopravy, 2014a)

Bezpečnost

Tento dopravně – bezpečnostní portál obsahuje informace o bezpečném chování a provozu nejen na kole. Funguje ve spolupráci s organizací Besip. (Ministerstvo dopravy, 2014a)

2.2.1.2 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy

Dokument byl schválen na základě usnesení vlády č. 382 o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 až 2020 ze dne 22. května 2013. Strategie ve své první části stanovuje globální a strategické cíle v oblasti cyklistické dopravy. Ve druhé části dokument definuje podklady a východiska, ze kterých vychází. Jedná se například o dokument Cyklostrategie 2004 – 2011, či o strategicky nadřazené dokumenty. Další část strategie stanovuje specifické cíle, popisuje současný stav a doporučení. Tato část se zabývá zejména financováním cyklistické dopravy v ČR, zvyšováním bezpečnosti cyklistů, legislativě, podporou budování nové navazující cykloturistické infrastruktury. Obsahuje rovněž statistiky týkající se nehodovosti cyklistů či krádeží jízdních kol. Stěžejní částí dokumentu je stanovení specifických cílů a opatření. Specifické cíle jsou celkem 4, a to: Zajištění financování cyklistické infrastruktury, Zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy, Realizace projektu cyklistické akademie a Realizace národního produktu Česko jede. Ke splnění těchto specifických cílů jsou v dokumentu stanovena opatření, definovány zodpovědné orgány a stanoveny termíny. Strategie se rovněž zabývá nástroji realizace cyklostrategie. Zde jsou definovány právní nástroje, ekonomické nástroje, financování cyklistické dopravy, organizační a marketingové nástroje. (Ministerstvo dopravy, 2014b)

Součástí dokumentu je také definování strategických cílů na místní úrovni. Tyto cíle vychází z toho, že odpovědnost za budování cyklistické infrastruktury mají zejména města, obce a mikroregiony. Mezi cíle patří zejména: vytvoření podmínek pro rozvoj cyklistické dopravy v daném území, tj. budování cyklostezek, zajistit jejich bezbariérovost a bezpečnost, vytvořit zázemí pro cyklisty, zefektivnit propagaci cyklistické dopravy, apod. (Ministerstvo dopravy, 2014b)

Obecně lze tvrdit, že strategické cíle definované pro místní úroveň jsou úspěšně naplňovány. Města a obce se aktivně zapojují do budování nových cyklistických tras, propagace cyklistické dopravy pořádáním nejrůznějších akcí, apod. V řešeném území, kterým je město Slavičín, například během několika posledních let došlo k významnému nárůstu počtu cyklostezek a akcí pořádaných pro cyklisty, které mají za cíl zpopularizovat jízdní kolo jako rovnocenný dopravní prostředek, což odpovídá cílům definovaným ve Strategii.

2.2.2 Ministerstvo pro místní rozvoj

Ministerstvo pro místní rozvoj má v kompetenci rozvoj cykloturistiky v rámci cestovního ruchu. V dokumentu Koncepce státní politiky cestovního ruchu v ČR na roky 2014 – 2020 je zmíněna rostoucí popularita cykloturistiky jako součásti cestovního ruchu. Cykloturistika je zmíněna v cíli 1 Zkvalitnění nabídky cestovního ruchu, konkrétně v opatření 1.2: Výstavba a modernizace základní a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu. Zde je zdůrazněna nutnost podpory infrastruktury pro rozvoj nemotorové dopravy. (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2014)

2.2.3 Kraje

Orgány kraje mohou ve své samostatné působnosti ovlivňovat cyklistickou dopravu v rámci programů rozvoje kraje a koncepce rozvoje turismu. V rámci těchto dokumentů kraj vytváří systém pro podporu realizace jednotlivých priorit a opatření, mezi kterými může být zahrnuta i podpora rozvoje cyklistické dopravy. (Tittelbachová, 2011, s. 59)

Cyklistická doprava v těchto dokumentech bývá zpravidla zahrnuta v analýze v oblasti cestovního ruchu a rekreace ve vztahu k rozvojovým možnostem regionu. Zároveň může být zahrnuta pod analýzu dopravy a dopravní infrastruktury. Rozvoj cyklistické dopravy je často zahrnut též do strategických cílů a priorit rozvoje regionu a objevit se též v katalogu projektů na podporu rozvoje daného regionu. (Kadeřábková, 2008, s. 185)

2.2.3.1 Příklad Zlínského kraje

Odbor dopravy a silničního hospodářství Rady Zlínského kraje vydalo dokument Koncepte rozvoje cyklo dopravy na území Zlínského kraje, který navazuje na Generel dopravy Zlínského kraje. Doplnuje a podrobně rozvádí problematiku cyklistické dopravy na území kraje. Skládá se ze dvou základních částí - analytické a návrhové. Je doplněn o pasport cyklistických tras na území kraje a o mapové přílohy. (Zlínský kraj, 2012a)

2.2.4 Obce

Obce v rámci své samostatné působnosti vykonávají činnosti v oblasti turismu, do něž lze zahrnout i cyklistickou dopravu. Konkrétně obce podporují infrastrukturu turismu – čili výstavbu cyklostezek a cyklotras na svém území a to tak, že se ve velké většině případů podílí na jejím financování. Do činnosti obcí v této oblasti rovněž spadá propagace cyklistické dopravy, poskytování informací návštěvníkům. Rozvoj cyklistické dopravy bývá u obcí zmíněn také v jejich strategických a koncepčních dokumentech. (Tittelbachová, 2011, s. 61)

Nedílnou součástí činnosti obcí v rámci rozvoje cyklistické dopravy je její propagace a nalákání návštěvníků, kteří mohou přinést zvýšení cestovního ruchu v dané obci. Města a obce neexistují ve vzduchoprázdnu, nacházejí se v konkurenčním prostředí, soupeří o návštěvníky (turisty) s dalšími obcemi či městy. Z tohoto důvodu je propagace aktivit v rámci cyklistické dopravy důležitá. Může se jednat zejména o pořádání nejrůznějších akcí, jako například cyklistických závodů pro děti i dospělé, naučné cyklovýlety, apod. (Foret, 2001, s. 91)

2.2.4.1 Generel cyklistické dopravy

Především v městském prostředí je potřeba plánovat a realizovat síť páteřních a místních cyklokomunikací sloužící různým uživatelským skupinám na základě generelů cyklistické dopravy v obcích. Generel cyklistické dopravy musí vycházet ze stávajícího platného územního plánu a zohlednit připravovaný územní plán. Vytváří nezávazný oborový podklad pro územní studii, změnu platného územního plánu, resp. nový územní plán. Závazným územně plánovacím podkladem se stává až po svém projednání a registrování. Základním cílem generelu cyklistické dopravy je vymezení podmínek pro optimální fungování cyklistické dopravy ve městě a určuje potřebu investic pro podporu jízdy na kole.

Hlavním cílem generelu je nabídnout cyklistům ve městě infrastrukturu, která zvýší uživatelské standardy pro jízdu na kole a povede k dalšímu růstu užívání jízdního kola v rámci přepravy po městě. (Ministerstvo dopravy, 2014b)

2.2.4.2 Územní plánování, výkupy pozemků

Každé město musí mít zpracovaný územní plán, který by měl řešit i cyklistickou dopravu. Územní plánování musí nabídnout rychlé a bezpečné cesty pro jízdní kola, bez zbytečných objížděk a bariér všeho druhu. Je nutné dosáhnout toho, aby cyklo doprava byla konkurenceschopná a bezpečná. Cíle územního plánu, který musí být propojen se strategickým plánem města, mohou být následující:

- snížení dopravní potřeby pomocí zkrácení délky cest – přiblížit zdroje a cíle dopravy
- díky kratším vzdálenostem nahradit cesty automobily docházkou a jízdou na kole
- vytvoření atraktivních tras pro chůzi a jízdu na kole (Ministerstvo dopravy, 2013c)

Po schválení územního plánu obce začínají jednat s vlastníky pozemků, přes které je zakreslena nová cyklostezka, o výkupu těchto pozemků. Zde však mohou nastat problémy, jednak ohledně ceny pozemku, jejíž stanovení závisí na lokalitě, kde se pozemek nachází, respektive na tom, pod které katastrální území obec spadá a jaký počet obyvatel daná obec má. Problém může být také v osobě vlastníka pozemku, který může mít trvalé bydliště kdekoliv v republice, i mimo ni. Je tak velice složité tohoto člověka dohledat a jednat s ním o odkupu pozemku. Je rovněž těžké v přiměřené lhůtě potřebný pozemek vyvlastnit, neboť se nedaří doručovat rozhodnutí a tudíž eventuálně rozhodnutí správního orgánu nemůže nabýt právní moci. Nejvýznamnějším přínosem by bylo přijetí zákona o vykupování pozemků. (Ředitelství silnic a dálnic, 2005)

V roce 2012 vláda schválila návrh zákona, kterým se mění zákon č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění). Návrh vychází vstříc požadavku na úspory peněz při vykupování pozemků pod stavbami ve veřejném zájmu. Novela je namířena proti spekulantům, kteří se například dozvědí o územním plánu, nakoupí pozemky a pak spekulují o výši ceny. (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2012)

2.2.5 Mikroregiony a MAS

Mikroregiony a MAS mají společně s městy a obcemi odpovědnost za budování cyklistické infrastruktury a s tím spojené naplňování strategických cílů na místní úrovni. Mikroregiony a MAS mohou také spolupracovat se zástupci soukromého sektoru. I díky této spolupráci může lépe docházet ke komplexnímu rozvoji cyklistické dopravy na území celého mikroregionu, a to zejména z finančních důvodů. Díky existenci mikroregionů mohou být realizovány i projekty, které by například jedna obec nebyla schopna sama financovat. (Ministerstvo dopravy, 2014b)

2.2.6 Nevládní organizace

Důležitou roli v oblasti podpory cyklistické dopravy plní kromě orgánů veřejné správy také nevládní organizace – různá občanská sdružení či soukromoprávní osoby. Často vznikají ve městech a svojí činností prosazují například lepší podmínky pro cyklisty v daném městě a jejich větší bezpečnost. Tyto organizace působí na místní politiky, mohou jim předkládat své studie, nápady, či návrhy na rozvoj cyklistické dopravy. Nevládní organizace se však mohou zabývat také specifickými druhy cyklistické dopravy, například terénní horskou cyklistikou. Cílem všech organizací je propagace cyklistické dopravy a popularizace jízdního kola jako rovnocenného dopravního prostředku.

2.2.6.1 Asociace měst pro cyklisty

Asociace měst pro cyklisty nebo také Asociace cykloměst je celostátní, dobrovolnou, nepolitickou a nevládní organizací, založenou jako zájmové sdružení právnických osob. Členy Asociace jsou obce, města a svazky obcí. Asociace je partnerem pro vládní i parlamentní politickou reprezentaci. Podílí se na přípravě a tvorbě návrhů legislativních i nelegislativních opatření týkajících se oblasti městské mobility, zejména cyklistické dopravy. Činnost Asociace je založena především na aktivitě starostů, primátorů a členů zastupitelstev obcí a měst, kteří se nad rámec svých povinností věnují i obecným problémům spojených s cyklistickou dopravou. V současné má Asociace celkem 38 členů, a to jak měst, tak obcí či jejich svazků. (Asociace cykloměst, 2014)

2.2.6.2 *Automat*

Sdružení Automat podporuje veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu v rámci prosazování lepšího prostředí pro život v hlavním městě Praze. Iniciativa Automat vznikla v roce 2003 jako neformální platforma, která se v roce 2007 transformovala do občanského sdružení. Posláním sdružení je podpora rozvoje bezmotorové dopravy a zlepšení služeb městské hromadné dopravy. Automat spolupracuje s komunálními politiky, dopravními odborníky, architekty, neziskovými organizacemi, výzkumníky, umělci, atd. Z pozice nezávislého dohlázeatele a navrhovatele se sdružení věnuje rozvoji infrastruktury pro cyklistickou dopravu, prosazuje konkrétní opatření pro zvýšení bezpečnosti cyklistické dopravy. Účastní se jednání pražského zastupitelstva, zpracovává vlastní odborné studie a vznáší připomínky k rozpočtu města. (Automat, 2014)

2.2.6.3 *ČeMBA*

ČeMBA – Česká mountainbaiková organizace je nezisková organizace, která sdružuje vyžnavače jízdy na horských kolech. Aktivně se podílí na udržování ideálních podmínek pro tuto činnost v České republice, přičemž přináší prospěch široké veřejnosti. ČeMBA bojuje za udržení stávajícího stavu a prostřednictvím dobrovolníků se snaží o to, aby jízda na horském kole i nadále přinášela radost široké skupině uživatelů cest a stezek. Činnost organizace je založena na kvalifikovaném a odborném přístupu a klade důraz na zodpovědné a ohleduplné chování k přírodě, lidem i majetku. Mezi cíle organizace patří například snaha o změnu vnímání pohybu terénních cyklistů v přírodě, mapování tras pro terénní cyklistiku, aktivní vystupování proti možnému zhoršování podmínek pro terénní cyklisty, apod. (ČeMBA, 2014)

2.2.6.4 *NaKole*

Občanské sdružení NaKole se zaměřuje na rekreační cyklistiku a cykloturistiku, stejně jako na používání jízdního kola jako dopravního prostředku ve městech. Sdružení provádí testování jízdních kol a elektrokol, zastřešuje projekt: „Nakupuj na kole“, a spolupracuje také na obsahu portálu Národní cyklostrategie. Na svých internetových stránkách zveřejňuje informace o akcích, zájezdech a novinkách v cyklistické dopravě. (NaKole, 2014)

2.3 Možnosti financování projektů týkajících se cyklistické dopravy

Následující kapitola se věnuje možnostem financování projektů v oblasti cyklistické dopravy, zejména budování nových cyklostezek či pořádání akcí propagujících cyklistickou dopravu v daném území. Možností financování je celá řada, zde jsou uvedeny pouze ty, které se následně objevují v praktické části práce, tedy OP Přeshraniční spolupráce Česká republika – Slovensko, Fond mikroprojektů, Státní fond dopravní infrastruktury a je také zmíněno financování z krajských a obecních rozpočtů.

2.3.1 Prostředky Evropské Unie

Jak již bylo řečeno výše, v následující části práce jsou uvedeny pouze ty možnosti financování, které se týkají území řešeného v rámci praktické části práce. Město Slavičín spadá pod OP Přeshraniční spolupráce ČR – SR, z toho důvodu je zde tento operační program uveden. Projekty týkající se cyklistické dopravy mohou být financovány samozřejmě také v rámci jiných operačních programů, například ROP Střední Morava, Integrovaný regionální operační program, apod.

2.3.1.1 OP Přeshraniční spolupráce ČR – SR

OP je financován z prostředků ERDF a spadá pod Cíl 3 programovacího období 2007 – 2013 – Evropská územní spolupráce. Cílem je podpora společenského a kulturního rozvoje, dostupnosti území a zlepšení životního prostředí v česko – slovenském pohraničí. První prioritní osou je Podpora společenského a kulturního a hospodářského rozvoje regionu a spolupráce. V rámci této prioritní osy je podporován například rozvoj kultury, přeshraničního cestovního ruchu, a také financovány menší investiční projekty. Druhou prioritní osou je pak Rozvoj dostupnosti území a zlepšení životního prostředí. V rámci této prioritní osy je podporován rozvoj dopravy v území, zlepšení dopravní a komunikační infrastruktury a ochrana životního prostředí. Žadatelem o dotaci z OP může být obec, sdružení obcí, kraje, organizace založené krajem, obcí nebo státem, nestátní neziskové organizace, apod. Projekty musí být realizovány na území Trenčianského, Žilinského a Trnavského kraje na Slovensku a Jihomoravského, Zlínského a Moravskoslezského v České republice. V oblasti cyklistické dopravy může být v rámci tohoto operačního programu vybudována nová cyklostezka. Důležité však je, aby se na její výstavbě podílely subjekty z obou států, napří-

klad musí společně projekt připravit, provádět či financovat. Nutný je také prokazatelný přínos realizace projektu pro obě strany. (Strukturální fondy, 2014b)

2.3.1.2 Fond mikroprojektů

V rámci Iniciativy Společenství INTERREG IIIA je realizován i tzv. Fond mikroprojektů, který je kompaktní součástí Iniciativy Společenství INTERREG IIIA a který navazuje na úspěšný program přeshraniční spolupráce CBC Phare - Společný fond malých projektů. Fond mikroprojektů je flexibilní nástroj, jehož cílem je podporovat přímou přeshraniční spolupráci v regionech. Orientuje se především na měkké projekty (neinvestičního charakteru) - přeshraniční setkávání, sportovní turnaje, výměny mládeže atd. Správcem Fondu mikroprojektů byl určen Region Bílé Karpaty a Administrátorem - Regionální rozvojová agentura Východní Moravy. Vhodnými žadateli jsou města a obce (svazky obcí), kraje, organizace zřízené nebo založené kraji či obcemi, nestátní neziskové organizace, zájmová sdružení právnických osob, hospodářské a agrární komory, organizace zřízené nebo založené státem. Fond mikroprojektů bude realizován na stejném území jako celý Program Iniciativy Společenství INTERREG IIIA Česká republika - Slovenská republika, tj. na území krajů: Jihomoravského, Zlínského a Moravskoslezského. Minimální příspěvek z ERDF je 1000 EUR, maximální příspěvek z ERDF na projekt je 15 000 EUR, také v tomto případě bude dotace z ERDF tvořit maximálně 75% veškerých způsobilých výdajů projektu. Konečný uživatel bude muset zajistit celý podíl spolufinancování, neboť v rámci Fondu mikroprojektů nebudou poskytovány dotace ze státního rozpočtu. V rámci cyklistické dopravy mohou být z Fondu mikroprojektů financovány například společné cyklovyjížďky dětí ze základních škol partnerských obcí v příhraniční oblasti. (Strukturální fondy, 2014a)

2.3.2 Státní fond dopravní infrastruktury

Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) je zřízen na základě zákona č. 104/2000 Sb. ze dne 4. dubna 2000. Účelem SFDI je rozvoj, výstavba, údržba a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest. Kromě vlastního financování výstavby a údržby SFDI dále poskytuje příspěvky na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na dopravní infrastrukturu. Mezi příjmy Fondu patří i převody výnosů silniční daně, převody podílu z výnosu spotřební daně z uhlovodíkových paliv a maziv a převody výnosů z poplatků za použití vybraných druhů dálnic. Tímto způsobem je zajištěno, že část výnosů, které doprava produkuje, se do dopravy vrací. Příspěvk-

ky Evropské komise, poskytované prostřednictvím příslušných Evropských fondů, poplynou rovněž do SFDI. Orgánem SFDI je devítičlenný výbor v čele s ministrem dopravy a ostatními členy jmenovanými vládou na funkční období čtyř let. (Státní fond dopravní infrastruktury, 2014a)

Ministerstvo dopravy v rámci SFDI stanovuje pravidla pro poskytování příspěvků na výstavbu a udržování cyklistických stezek pro rok jednotlivé roky. Pravidla stanovují například věcnou orientaci akcí, maximální výši příspěvku, příjemce příspěvku, náležitosti žádosti o příspěvek, či časový harmonogram schvalování žádosti, apod. Podle těchto pravidel lze ze SFDI financovat pouze výstavbu či údržbu cyklistických stezek, a to do maximální výše 85% celkových uznatelných nákladů. Na internetových stránkách SFDI jsou též zveřejňovány žádosti, pro které bylo schváleno poskytnutí příspěvku. (Státní fond dopravní infrastruktury, 2014b)

2.3.2.1 Pravidla pro poskytnutí příspěvku ze SFDI pro rok 2014

Následující část bude podrobněji věnována pravidlům pro poskytnutí příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek pro rok 2014, a to z důvodu, že financování projektu uvedeného v návrhové části práce se dle těchto pravidel řídí. Pravidla mají celkem 10 bodů, podle kterých se musí žadatelé o příspěvek řídit. (Státní fond dopravní infrastruktury, 2014b)

Věcná orientace akcí

Finanční příspěvek lze poskytnout pouze na výstavbu a údržbu cyklistické stezky. Dle pravidel se cyklistickou stezkou rozumí komunikace splňující zákonem dané podmínky (např. značení, technické parametry, apod.) Výstavbou cyklostezky se dle pravidel rozumí realizace nové cyklistické stezky či přestavba stávající cyklistické stezky spočívající ve stavebních úpravách. Údržbou se rozumí rozsáhlejší práce, díky kterým je cyklostezka udržována v provozně a technicky vyhovujícím stavu. (Státní fond dopravní infrastruktury, 2014b)

Výše příspěvku a procento spoluúčasti pro každou vybranou akci

Maximální výše příspěvku činí 85% celkových uznatelných nákladů. Limitní výše příspěvku pro jednoho žadatele na více akcí činí 20 mil. Kč. Prostředky poskytnuté ze SFDI nelze kombinovat s prostředky strukturálních fondů EU. Pravidla určují, jaké náklady nejsou uznatelné, čili na jaké položky není možné příspěvek použít. Jedná se např. o: ve-

řejné osvětlení, odpočívací plochy, oplocení, osázení vegetací, apod. (Státní fond dopravní infrastruktury, 2014b)

Příjemce příspěvku

Příjemcem příspěvku dle Pravidel může být obec, její organizační složka nebo příspěvková organizace zřízená obcí, případně svazek obcí. (Státní fond dopravní infrastruktury, 2014b)

Podmínky pro poskytnutí příspěvku

Pravidla určují podrobné podmínky, které musí žadatel o příspěvek splnit. Příklady podmínek:

- na poskytnutí příspěvku není právní nárok,
- SFDI uzavírá s příjemcem příspěvku Smlouvu o poskytnutí příspěvku,
- příspěvek je účelový a jeho poskytnutí je vázáno jen na financování akce, na kterou byl poskytnut,
- použití poskytnutého příspěvku podléhá kontrole ze strany SFDI,
- žadatel o příspěvek musí prokázat schopnost spolufinancovat akci,
- příjemce příspěvku je povinen v informačních a propagačních materiálech uvádět logo SFDI,
- příjemce příspěvku bude realizovat akci v souladu s projektovou dokumentací schválenou ve stavebním řízení a předloženou v rámci žádosti o poskytnutí příspěvku. (Státní fond dopravní infrastruktury, 2014b)

Náležitosti žádosti

Pravidla stanovují povinnost žadatele předložit žádost o příspěvek písemně v listinné formě v termínu stanoveném pravidly a je nutné mít žádost podepsanou oprávněnou osobou. Pravidla dále určují nutné náležitosti žádosti, jako je např.: průvodní list, doklad o vlastnictví nemovitostí, stavební povolení, projektová dokumentace, rozpočet stavebních prací akce, stanoviska a vyjádření dalších dotčených subjektů (např. Povodí) apod. (Státní fond dopravní infrastruktury, 2014b)

Specifické náležitosti žádosti

V této části se Pravidla stanovují, co musí být zpracováno pro prezentaci dané akce. Jedná se o krátkou DVD prezentaci záměru žadatele o příspěvek, písemný popis záměru žadatele o příspěvek a situační mapu celkové trasy cyklostezky v měřítku 1:25 000 s legendou. U každého z jednotlivých bodů pak pravidla stanovují podrobnější náležitosti, např. délku a obsah DVD prezentace, či obsah textového dokumentu. Pravidla jasně nařizují, že ke dni podání musí žádost o příspěvek obsahovat všechny uvedené náležitosti. (Státní fond dopravní infrastruktury, 2014b)

Výběr akce

V tomto bodě pravidla stanovují kritéria, podle kterých je Hodnotitelskou komisí prováděn výběr akcí pro poskytnutí příspěvku. Jednotlivým kritériím je přidělena váha. Největší váhu mají bezpečnostní kritéria – 40%. V rámci bezpečnostních kritérií se například hodnotí nehodovost na souvisejících úsecích dopravní infrastruktury či zdůvodnění bezpečné cesty (cesta do škol, do práce, apod.). 30% váhu mají ekonomická a koncepční kritéria. V rámci ekonomických kritérií je hodnocena finanční náročnost uznatelných nákladů. Koncepční kritéria pak hodnotí např. návaznost nové cyklostezky na již stávající či předchozí zkušenosti žadatele se stavbou cyklostezek. Pravidla také stanovují, co lze považovat za koncepční dokument – např. územní plán obce či generel cyklistické dopravy v obci. (Státní fond dopravní infrastruktury, 2014b)

Podání žádosti o příspěvek

Pravidla v tomto bodě uvádějí, v jaké formě a komu má být žádost o příspěvek doručena.

Časový harmonogram podání žádosti o příspěvek, evidence, vyhodnocení a schvalování žádostí

Pro podání žádosti o příspěvek pro rok 2014 pravidla stanovují termín do 10. ledna 2014. Rozhodujícím kritériem je datum poštovního razítka ze dne předání žádosti k přepravě. Žádosti podané po stanoveném termínu nebudou posuzovány a budou vráceny žadateli. V období leden – březen 2014 probíhá zasedání Hodnotitelské komise, evidence a vyhodnocování žádostí z hlediska jejich úplnosti a věcné správnosti. Schválení příspěvků Výborem SFDI je stanoveno na duben 2014, přičemž informace o jeho usnesení budou zveřejněny na internetových stránkách do 10 dnů od zasedání. Na internetu tedy bude zveřejněn

seznam úspěšných žadatelů, kterým byl poskytnut příspěvek. (Státní fond dopravní infrastruktury, 2014b)

Zúčtování příspěvku

Příjemce je povinen provést k 31. 12. 2014 zúčtování poskytnutého příspěvku. Pokud příjemce příspěvek do konce roku 2014 nevyčerpá, nemá právní nárok na převod těchto nevyčerpaných příspěvků do roku 2015. (Státní fond dopravní infrastruktury, 2014b)

2.3.3 Kraje

V rámci rozpočtových možností kraje musí být postupně realizovány dlouhodobě deklarované záměry a cíle stanovené v návaznosti na Národní strategii cyklistické dopravy. Za tímto účelem je nutné, aby zastupitelstvo kraje schválilo dotační politiku cyklistické dopravy. Přidělování finančních prostředků by mělo být rozděleno do dvou oblastí. První oblastí jsou akce spojené s projekční přípravou (studie cyklistické dopravy v regionech, sčítání cyklistické dopravy, vyhodnocení nehodovosti, příprava projektů staveb, cykloturistického značení, aj.). Druhou oblastí jsou vlastní investiční akce v oblasti cyklistické dopravy. Před vlastní realizací je nutno zohlednit význam stavby z krajského pohledu a finanční možnosti žadatele. Velmi potřebná se jeví rovněž i tzv. grantová politika pro nejlepší projekty z oblasti cyklistické dopravy a cykloturistiky, přičemž se vždy nemusí jednat pouze o tvrdé projekty. Konkrétně Zlínský kraj poskytuje finance ze svého Fondu mládeže a sportu na nejrůznější akce týkající se cyklistické dopravy, jako například cyklistické závody pro děti, apod. (Zlínský kraj, 2012b)

2.3.4 Obecní rozpočet

Vzhledem k omezeným rozpočtům měst a obcí je důležité, aby obce investovaly veškeré dostupné finance co nejefektivněji. Při rozhodování o opatřeních pro zkvalitnění cyklistické infrastruktury je vhodné zvážit nízkonákladová opatření jako alternativu k cenově náročnějším rekonstrukčním řešením. Jako příklad nízkonákladového opatření lze uvést přeměna parkovacího pruhu na cyklopruh pomocí namalovaných piktogramů a pruhů. Je vhodné zajistit rozpočet pro cyklistickou dopravu, který umožní realizovat menší projekty, opatření a veřejné kampaně. Větší projekty by měly být financovány ze souhrnného rozpočtu pro realizaci opatření z oblasti infrastruktury. Cílem podpory cyklistické dopravy by totiž mělo být i to, aby každé plánování infrastruktury zahrnovalo i zájmy a potřeby cyklistů.

tů. Další možností, jak může obec získat prostředky na financování cyklistické dopravy, je například využití jiných příjmů. Například výnosy z poplatků za vjezd automobilů do centra města mohou být využity na financování cyklistické dopravy. Z finančního hlediska je pro obce též výhodná spolupráce s jinými správními jednotkami (obcemi, regiony). Díky takové spolupráci mohou být uskutečněny projekty, které by jedna obec nedokázala sama financovat. V neposlední řadě mohou být zdrojem financí také soukromí investoři. Jedná se například o zajištění parkovacích zařízení pro jízdní kola u nákupních center. (Ministerstvo dopravy, 2011)

II. PRAKTICKÁ ČÁST

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU CYKLISTICKÉ DOPRAVY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

Následující část diplomové práce se zaměří na analýzu současného stavu cyklistické dopravy v řešeném území – čili ve městě Slavičín a jeho okolí. V úvodu jsou zmíněny dokumenty města, které se zabývají cyklistickou dopravou nebo s ní souvisí. Poté následuje analýza cyklostezek a cyklotras, které se na území města nachází. Nakonec budou zmíněny některé nejnovější akce a projekty města, které souvisí s cyklistickou dopravou ve městě. Poslední částí analýzy bude vlastní terénní průzkum a rozhovor s představitelem města o budoucím rozvoji cyklistické dopravy.

3.1 Charakteristika řešeného území

3.1.1 Základní informace o řešeném území

Město Slavičín leží ve Zlínském kraji, asi 35 km jihovýchodně od krajského města a zhruba 20 km západně od hranic se Slovenskou republikou. V současné době má, spolu s místními částmi Hrádek na Vlárské dráze, Divnice a Nevšová necelých 7000 obyvatel. Město je obklopeno pohořími Vizovické Vrchy a Bílé Karpaty, západně do Slavičína zasahuje Luhačovické zálesí se známými lázněmi Luhačovice. Město je součástí mikroregionů Luhačovické zálesí, Jižní Valašsko a MAS Luhačovické zálesí, o. p. s. Městský úřad Slavičín plní funkci pověřeného obecního úřadu pro okolní obce. V čele města je starosta Ing. Jaroslav Končický. (Město Slavičín, 2014b)

3.1.2 Cestovní ruch – přírodní a kulturní zajímavosti

Město Slavičín a jeho okolí může svým návštěvníkům nabídnout zejména dobré klimatické podmínky a nádhernou přírodu tvořenou smíšenými lesy, loukami a pastvinami. Slavičín je součástí CHKO Bílé Karpaty, jejímž nejcennějším dědictvím je především velké množství vzácných rostlin, např. orchidejí. V lesích může návštěvník spatřit zejména srnčí zvěř, či nejrůznější druhy ptactva.

Mezi nejzajímavější místa ve městě patří bezesporu obnovený Pivečkův lesopark. V něm se nachází množství herních prvků pro děti, přírodní jezírko, či dřevěné sochy, které jsou dílem místních umělců. Nejnovější atrakcí v Pivečkově lesoparku je kamenná zřícenina hradu, která slouží jako odpočinkové místo pro děti i dospělé.

Mezi hlavní historické a kulturní památky ve městě patří barokní zámek a přilehlý zámecký park v anglickém stylu, v němž nachází hřiště pro děti, altánek, volejbalové hřiště, rekonstruované letní kino a kuželna. Významnou památkou je také barokní kostel sv. Vojtěcha, kaple panny Marie, socha sv. Jana Nepomuckého a velké množství menších sakrálních památek (např. boží muka). Na místním hřbitově je také pomník 28 amerických letců, kteří zahynuli při letecké bitvě nad Slavičínem v roce 1944. Návštěvníci města mohou navštívit také Městské muzeum, kde jsou vystaveny předměty mapující historii Slavičina a okolí od pravěku až po 20. století. Město Slavičín turistům nabízí také možnost sportovního vyžití, v létě např. na městském koupališti, či víceúčelovém hřišti na sídlišti Vlára, a také možnost navštívit některou z naučných stezek, např. naučná stezka kolem rybníka nazvaná Stojatá voda.

Návštěvníci města mohou využít služeb některého z mnoha stravovacích zařízení. Horší situace je bohužel v možnosti ubytování. Donedávna hostům sloužil Hotel Slavičan, ten však v současné době není v provozu, a je zde možnost ubytování pouze v jednom soukromém apartmánu U Vincourů. (Město Slavičín, 2014b)

3.2 Dokumenty města související s cyklistickou dopravou

3.2.1 Generel cyklistické dopravy města Slavičina

Dokument s názvem Generel cyklistické dopravy města Slavičín byl schválen zastupitelstvem v roce 2009. Poslední aktualizace proběhla v prosinci roku 2013. Generel má dvě části – analytickou a návrhovou. Analytická část obsahuje profil města, analýzu dopravní infrastruktury, která se zabývá značením cyklotras, a SWOT analýzu ve vztahu k cyklistické dopravě. Návrhová část dokumentu obsahuje strategickou vizi a prioritní oblasti rozvoje města v oblasti cykloturistiky, strategické cíle a jejich implementace. Podle vize je město Slavičín: „*Atraktivní, prosperující, trvale harmonicky fungující město, které poskytuje dobré podmínky pro cykloturistiku pro život místních obyvatel i návštěvníků města*“. Globální cíl je dle Generelu následující: „*Maximální využití a zkvalitnění stávající sítě cyklotras. Při výstavbě nových úseků zaměřením se na nové trendy cyklotras a požadavky cykloturistů*“. Poslední část dokumentu stanovuje priority v oblasti rozvoje cykloturistiky ve městě, rekapituluje realizované akce v minulých letech, a nakonec navrhuje nové cykloturistické trasy. Prioritami v oblasti cyklistické dopravy jsou dle dokumentu:

- 1.) Rozvoj cykloturistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území – tato prioritní oblast vychází z toho, že cyklistická doprava by měla být nedílnou součástí dopravního systému. Klade si za cíl vybudování husté sítě bezpečných cyklostezek včetně související infrastruktury. Dalším cílem je zvýšit zájem o bezpečnost cyklistů v souvislosti s cyklodopravou. K tomu patří například výzvy k ohleduplnosti a lepšímu chování všech účastníků dopravy, či kampaně za nošení cyklistických přileb, apod.
- 2.) Rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu – druhá prioritní oblast si klade za cíl rozvíjet cyklistiku tak, aby mohla být klíčem k udržitelnému rozvoji cestovního ruchu v daném regionu. Je nutné rozvíjet potenciál cyklistické dopravy, který spočívá v obohacování turistů zážitky bez zbytečné ekologické i finanční zátěže a možnosti dostat se i do míst, kde není možné dostat se motorovou dopravou. Cílem je podporovat cyklistiku tak, aby mohla zajistit pracovní místa v různých oblastech služeb okolo ní, čímž by došlo ke zvýšení zaměstnanosti v regionu.
- 3.) Rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany životního prostředí a zdraví – poslední prioritní oblast uvedená v generelu v prvé řadě vyzdvihuje to, že cyklistická doprava, na rozdíl od automobilové, neznečišťuje ovzduší. Zvyšování podílu cyklistické dopravy má příznivý vliv také na nepřímé snižování hluku v území. V rámci priority jsou však zmíněny také negativní vlivy cyklistické dopravy, zejména v terénu může dojít například k ničení chráněných rostlin, či způsobování půdní eroze. Prioritní oblast si klade za cíl při konkrétních záměrech na podporu cyklistiky brát v úvahu také tyto negativní vlivy.

Součástí generelu je také dotazníkové šetření týkající se cyklistické dopravy. Z něj vyplynulo, že převážná část obyvatel používá kolo jako prostředek pro rekreační a kondiční účely a je pro budování sítě cyklostezek ve městě. (Město Slavičín, 2014b)

3.2.2 Územní plán

Zastupitelstvo města v září loňského roku schválilo návrh nového územního plánu. V řešení tohoto územního plánu jsou v katastrálním území Hrádek na Vlárské dráze a Divnice vymezeny plochy pro výstavbu nových úseků cyklostezky. (Město Slavičín, 2008)

3.2.3 Strategický plán rozvoje

Město Slavičín v rámci své samostatné působnosti vytvořilo svůj Strategický plán rozvoje na roky 2011 – 2013. V tomto dokumentu byla cyklistická doprava zmíněna v rámci Priority 4: Cestovní ruch. Cílem priority bylo zejména využití zvýšeného zájmu o nové produkty cestovního ruchu, jako je například právě cyklistika a cykloturistika. V této souvislosti si město stanovilo za cíl budování dalších komunikací pro cyklisty – cyklotrasy a cyklostezky. Vzhledem k tomu, že nové cyklostezky byly v daném období skutečně vybudovány, dá se říct, že se podařilo tento cíl naplnit. (Město Slavičín, 2012c)

3.3 Cyklostezky a cyklotrasy ve Slavičíně a okolí

3.3.1 Cyklostezky

V posledních pěti letech došlo ve městě k vybudování několika nových cyklostezek. Konkrétně se jedná o cyklostezky: Divnice – průmyslový areál, Slavičín – Hrádek, Slavičín – ulice Luhačovská a Slavičín – Nevšová – Luhačovice.

3.3.1.1 Cyklostezka Divnice

Cyklostezka Divnice byla dokončena v roce 2012. Díky ní byla propojena místní část Divnice s průmyslovým areálem, ve kterém se nachází střední škola a firmy. Hlavním důvodem pro vybudování této cyklostezky bylo zejména zajištění bezpečného pohybu cyklistů, kteří tak již nemusí do práce či školy jezdit po silnici. Část cyklostezky kopíruje vodní tok potoka Říky. Po 250 metrech se od Říky odkloní a kopíruje železniční trať. Délka cyklostezky činí asi 1210 m a je široká 2,5 m. Povrch je asfaltový. Výstavba cyklostezky byla financována z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury a ze zdrojů města. Následující tabulka zobrazuje přehled financování výstavby této cyklostezky. (Město Slavičín, 2012a)

Tabulka 1 – Financování cyklostezky Divnice. (Město Slavičín, 2012a)

Celkové náklady	6 638 993 Kč
Vlastní zdroje	3 014 993 Kč
Celkové uznatelné náklady	5 575 637 Kč
Z toho dotace	3 624 000 Kč

3.3.1.2 *Cyklostezka Hrádek*

Cyklostezka Slavičín – Hrádek byla postavena v roce 2010. Jejím vybudováním došlo k propojení Slavičina s místní částí Hrádek na Vlárské dráze, čímž byl zajištěn odklon pohybu cyklistů mimo hlavní silnici. Cyklostezka ve většině své trasy kopíruje vodní tok potoku Říka. Její povrch je asfaltový, délka je 782,22 m a šířka 3 m. Financování bylo zajištěno díky dotaci ze Státního fondu dopravní infrastruktury a za přispění z vlastních zdrojů města. V níže uvedené tabulce je uvedeno podrobnější členění nákladů. (Město Slavičín, 2010b)

Tabulka 2 – Financování cyklostezky Hrádek. (Město Slavičín, 2010b)

Celkové náklady	5 595 433 Kč
Vlastní zdroje	1 795 433Kč
Dotace	3 800 000 Kč

3.3.1.3 *Cyklostezka ulice Luhačovská*

Výstavba cyklostezky vedoucí ulicí Luhačovská proběhla v roce 2010. Jedná se o cyklostezku s obousměrným provozem ve společném pásu pro chodce a cyklisty. Cyklostezka začíná ve středu města a vede podél hlavní silnice II. tř., č. 493, končí u tenisových kurtů na výjezdu z města směrem na Petruvku. Povrch je dlaždicový, cyklostezka je přerušována silnicí a nachází se zde jeden dřevěný most přes potok Říku. Cyklostezka je dlouhá 760 m a široká 2,5 m. Projekt byl financován ze Státního fondu dopravní infrastruktury a z vlastních zdrojů města. Následující tabulka zobrazuje náklady na výstavbu cyklostezky. (Město Slavičín, 2010c)

Tabulka 3 – Financování cyklostezky Luhačovská. (Město Slavičín, 2010c)

Celkové náklady	5 836 356 Kč
Dotace	2 826 000 Kč
Vlastní zdroje	3 010 356 Kč

3.3.1.4 Cyklostezka Slavičín – Nevšová – Luhačovice

Cyklostezka Slavičín – Nevšová – Luhačovice byla vybudována v roce mezi léty 2008 - 2010. Projekt byl realizován v rámci přeshraniční spolupráce z OP Přeshraniční spolupráce Česká republika – Slovenská republika. Cílem tohoto projektu je napojení Slavičina na lázeňské město Luhačovice na straně jedné a směřování cyklistů ze Slovenské republiky na straně druhé. Město Slavičín na projektu spolupracovalo s partnerským městem Dubnica nad Váhom. Celková délka cyklostezky je 5,4 km. Povrch cyklostezky je asfaltový. (Město Slavičín, 2010a)

Tabulka 4 – Financování cyklostezky Slavičín – Nevšová – Luhačovice
(Město Slavičín, 2010a)

Celkové náklady	9 376 108 Kč
Dotace	7 885 121 Kč
Vlastní zdroje	1 490 987 Kč

3.3.2 Cyklotrasy na Slavičínsku

Území města a jeho bezprostředního okolí protínají cyklotrasy různého významu: státní a mezinárodní trasy, místní trasy Zlínského kraje, městské okruhy a místní spojovací okruhy. Jejich značení se barevně rozlišuje tak, jak je uvedeno níže.

Státní a mezinárodní trasy

- Trasa č. 46: jihovýchodní příhraniční trasa - Český Těšín, Vsetín, Slavičín, Břeclav.
- Trasa č. 49: Napojovací trasa na trasu č. 46 - Pitín, Rokytnice, Štítná-Popov, Bru-mov-Bylnice, Nedašova Lhota, hranice.

Místní trasy Zlínského kraje - barva modrá

- Trasa č. 5054: Slavičín, náměstí Mezi Šenky, Rudimov, Luhačovice, Provodov, Zlín
- Trasa č. 5058: Slavičín - Hrádek, křižovatka u Hostince U Zemánků, Divnice, Vlachovice, Vlachova Lhota, Val. Klobouky

Městské okruhy - žlutá barva

- Jižní okruh: Horní náměstí, pravý břeh Říky až do Hrádku, silnice směr Bojkovice, za Hrádkem odbočka na letiště nad čtvrtí Šabatec, Horní náměstí.
- Severní okruh: Od radnice, ulicí Školní kolem stadionu, lávka přes Lipovský potok, vyšlapaným chodníkem k horní části hřbitova, polní cestou ke konci spodní části zahrádkářské kolonie, vyšlapaným chodníkem k hrázi rybníka Slavík 2, přes hráz podél rybníka Slavík 1 k hokejbalovému hřišti, ulicemi U Rybníka, Školní, Nad Ovčírnou ve čtvrti Vlára, ulicí Pod Kaštany nad areálem výzkumného ústavu, vyšlapaným chodníkem za kotelnou a nad čtvrtí Malé Pole až na ulici Družstevní, ulicí Dlouhou pod výzkumným ústavem k hasičské zbrojnici, ulicí Hasičskou k radnici.
- Velký slavičínský okruh - fialová barva: Parkoviště hřbitov Slavičín, k zahrádkářské kolonii po městském severním okruhu až k hokejbalovému hřišti ve čtvrti Vlára, ulicí Na Zastávce, směrem k Vlárským strojárnám do Bohuslavic, za Bohuslavicemi krátkým polním úsekem kolem řeky Vlára ke křižovatce nad Jestřábím, napojení na mezinárodní cyklotrasu č. 49 do Rokytnice, od křižovatky na Křížném (křižovatka k Šanovu) směr Hrádek, napojení na mezinárodní cyklotrasu č. 46, za železničním přejezdem nad Hrádkem odbočka na polní cestu k letišti ke čtvrti Šabatec, polní a lesní cestou k silnici na Rudimov, směr Slavičín napojení na místní trasu 5054, na křižovatce směr Petrůvka s odbočkou do Nevšové, v Nevšové se napojuje na místní trasu č. 1 směr Lukšín, kolem firmy PRABOS, ulicí Krátkou k parkovišti u hřbitova.

Místní spojovací trasy - oranžová barva

- Trasa č. 1: Slavičín, ulicí K parku do Nevšové, horní část obce, napojení na červenou turistickou značku, směr Petrůvka, za Petrůvkou odbočení směr pramen Aloiska v Luhačovicích.
- Trasa č. 2: Od radnice ve Slavičíně, ulicí K Hájenkám, lesní cestou přes Starý Háj, napojení na mezinárodní cyklotrasu č. 46 za Lipovou směr Haluzice (cca 800 m).
- Trasa č. 3: Vodojem nad čtvrtí Vlára, polní cestou po hřebenu k lesíku na čtvrti Malé Pole, vepřín v Divnicích, napojení na místní cyklotrasu č. 5058.

- Trasa č. 4: Hrádek ulicí Ke Snožku pod viaduktem, polní cestou přes kopec, vedle televizního převaděče k horní části Rokytnice, polní cestou, zčásti panelovou, do Šanova.
- Trasa č. 5: Hrádek, křižovatka na Divnice (od trasy č. 5058), přes železniční přejezd nad Hrádkem, směr Rokytnice, na kopci odbočit vlevo na polní hřebenovou cestu na Bohuslavice.
- Trasa č. 6: tato trasa spojuje hřebenovou polní cestou trasu č. 4 a 5 nad Hrádkem. (Město Slavičín, 2009a)

3.3.3 Návrhy nových cykloturistických tras

Návrhy nových cykloturistických tras jsou součástí Generelu cyklistické dopravy města Slavičina. Jedná se o následující trasy:

3.3.3.1 *Slavičín – Divnice – Bohuslavice nad Vlárí – Jestřabí – Štítná nad Vlárí – Popov*

Součástí tohoto projektu je již vybudovaná cyklostezka z Divnic do areálu bývalých vlárských strojíren. Další úseky cyklotrasy řeší každá obec samostatně na svém katastrálním území. Datum předpokládané realizace: 2015 – 2016. V současné době je zpracován projekt pro územní řešení a vyřizují se majetkoprávní vztahy. Celková délka cyklotrasy by měla být 15,2 km, v katastru města Slavičín cca 4,8 km. Šířka cyklotrasy by měla být 3 m. Tato cyklotrasa by se měla napojit na již vybudovanou trasu Slavičín – Nevšová - Luhačovice. Napojení je možné přes město po místních komunikacích. (Město Slavičín, 2014b)

3.3.3.2 *Slavičín – Hrádek na Vlárské dráze – Šanov – Horná Súča (SR)*

Cyklotrasa povede přes místní část Hrádek na Vlárské dráze, a dále přes katastrální území obce Rokytnice směrem k obci Šanov. Předpokládaný termín realizace je v letech 2015 – 2016. V současné době se připravuje investiční záměr. Celková délka cyklotrasy by měla být cca 13 km, délka v katastru města Slavičín bude cca 1,5 km. Cyklotrasa bude široká 3 m. Obec Šanov již v roce 2006 realizovala v rámci výzvy INTERREG IIIA projekt „Cykloturistická trasa Šanov – Horná Súča“. Město Slavičín v rámci tohoto projektu zrealizovalo již výše zmíněnou Cyklostezku Slavičín – Hrádek o délce 760 m a krátký úsek cyklotra-

sy (délka 93m) v rámci projektu „Do města i z města, pro cyklistu cesta“, o němž bude zmínka níže. (Město Slavičín, 2014b)

3.3.3.3 Slavičín – Šabatec – Vasilsko – vodní nádrž Kolelač – Bojkovice

Navrhovaná cyklotrasa povede mimo silniční provoz, po lesních a polních cestách a po silnicích IV. třídy. Stávající komunikace budou opatřeny asfaltovým postříkem nebo asfaltobetónovým krytem, označeny cykloturistickými značkami a vybaveny odpočívadly s informačními tabulemi. Termín předpokládané realizace je stanoven na rok 2016. Projekt je v současné době v přípravné fázi, připravuje se investiční záměr. Předpokládaná délka cyklotrasy je cca 7,1 km, na katastru města Slavičín to je cca 2 km. Šířka cyklotrasy bude opět 3 m. V roce 2010 již proběhla rekonstrukce lesní cesty Kolelač - Vasilsko. V budoucnu by se tato cyklotrasa mohla napojit na plánovanou významnou regionální cyklotrasu Staré Hutě – Buchlov – Buchlovice – Velehrad - Uherské Hradiště – Uherský Brod – Bojkovice – Pitín, která je zahrnuta v Koncepti rozvoje cyklo dopravy na území Zlínského kraje. (Město Slavičín, 2014b)

3.3.3.4 Slavičín – cyklostezka Pod Kaštany

Cyklostezka Pod Kaštany si klade za cíl propojení sídliště Malé Pole se sídlištěm Vlára ve Slavičíně. Cílem je zajistit bezpečný provoz cyklistů mezi těmito nejobydenějšími částmi města mimo hlavní silnici. Cyklostezka bude označena příslušnými značkami pro cyklisty. V současné době se zpracovává žádost o dotaci a vyřizuje se stavební povolení. Výstavba cyklostezky se plánuje na letošní rok, případně na příští rok. Délka této cyklostezky bude 250 m a široká bude 2,5 m. Cyklostezka bude napojena na ostatní cyklostezky ve městě, a to jak ve směru na Nevšovou a Luhačovice, tak ve směru na Hrádek. (Město Slavičín, 2014b)

3.3.4 Slavičínské cyklotrasy v rámci mikroregionu a MAS

Město Slavičín je součástí mikroregionů Luhačovické zálesí, Jižní Valašsko a MAS Luhačovické zálesí, o. p. s. V oblasti cyklistické dopravy byl v rámci těchto mikroregionů a MAS vydán dokument s názvem Cykloprůvodce Luhačovským zálesím, ve kterém jsou popsány různé cyklistické trasy v oblasti spolu s mapami. Město Slavičín je součástí okruhu nazvaného Jižní toulky Luhačovským zálesím. Tento okruh začíná v Luhačovicích,

pokračuje přes obec Kladná-Žilín, dále přes Rudimov až do Slavičina. Zde průvodce upozorňuje na zajímavá místa ve městě, např. Pivečkův lesopark či barokní zámek. S využitím cyklotrasy Slavičín – Nevšová – Luhačovice, se pak cyklisté dopraví kolem přehrady zpět do Luhačovic. (Luhačovské zálesí, 2014)

3.4 Akce a projekty související s cyklistickou dopravou

V následující části práce jsou zmíněny další projekty a akce, které se týkají cyklistické dopravy ve městě a blízkém okolí. Jedná se například o cyklistické vyjížďky pro děti z místních škol či budování zázemí pro cyklisty.

3.4.1 Do města i z města, pro cyklistu cesta

Hlavním cílem mikroprojektu byla spolupráce města Slavičín a slovenské partnerské obce Horná Súča v oblasti cestovního ruchu. Zaměřen byl konkrétně na podporu infrastruktury cyklotras. V rámci projektu byla vybudována 93 m dlouhá cyklotrasa, která propojuje cyklostezku Slavičín – Hrádek se silnicí v místní části Hrádek na Vlárské dráze. Toto propojení je označeno směrovníkem. Jedná se o část úseku z plánované cyklotrasy Slavičín - Šanov – Horná Súča, díky které by se v budoucnu dalo přejet ze Slavičina přes hranice až na Slovensko. Projekt byl spolufinancován z dotací EU, konkrétně z Fondu mikroprojektů. Dne 2. května 2013 byla realizace projektu zahájena předáním staveniště. Na základě usnesení Rady města Slavičín byla zadána veřejná zakázka na stavební práce na akci „Do města i z města, pro cyklistu cesta“ uchazeči EUROVIA CS, a.s., závod Zlín za cenu obvyklou ve výši 429 941,- Kč bez DPH. Smlouva určovala dokončení stavby v červenci 2013. Dne 10. 6. 2013 se uskutečnil kontrolní den za účasti zástupců partnerské obce, dodavatele, projektanta a zástupců investora. Dne 4. 7. 2013 se konal kontrolní den za účasti zástupců partnerské obce, dodavatele, projektanta a zástupců investora. Poté byl nový úsek cyklotrasy slavnostně otevřen.

Dne 12. 9. 2013 se v rámci mikroprojektu uskutečnila plánovaná cyklovyjíždka dětí z místních základních škol společně s dětmi z Horné Súče. Účastníci společně vyrazili po nové cyklostezce z Divnic. U nově vybudovaného úseku cyklotrasy pan starosta řekl pár slov k otevření nového úseku cyklotrasy Slavičín - Šanov - Horná Súča a poté cesta pokračovala do Pivečkova lesoparku. Po malém občerstvení a oddychu děti zamířily ke studánce

Tatarce, která je známá místní pověstí. Na zpáteční cestě ještě děti navštívily slavičinské muzeum a stejnou trasou se vrátily zpět do Hrádku. (Město Slavičín, 2014a)

3.4.2 Pěšky nebo na kole, zvládne to i batole

Hlavním cílem projektu je spolupráce města Slavičín a obce Horné Srnie v oblasti cestovního ruchu se zaměřením na infrastrukturu cyklotras, posílení trvale udržitelného rozvoje přeshraničního území a zlepšení úrovně vybavenosti území.

Záměrem projektu je vyznačit 2,6 km dlouhou cyklotrasu městem Slavičín, která povede přímo středem města mimo komunikaci I. třídy kolem informačního centra, v blízkosti muzea a kolem dalších atraktivit. Dále bude rekonstruován propustek přes Říku, který je dnes ve stavu neumožňující vedení cyklotrasy a který umožní přímé napojení mezi Slavičínem a cyklotrasou směřující přímo na Slovensko. Trasa vedená městem bude poukazovat na různé zajímavé atraktivity, bude vybavena mobiliářem. Vybudovaný úsek cyklotrasy bude tvořit turisticky zajímavý celek, který doplní vydání cyklomapy Slavičína s vyznačením možných cest na Slovensko. Tento mikroprojekt je spolufinancován Evropskou unií, z prostředků Fondu mikroprojektů spravovaného Regionem Bílé Karpaty. Dne 20. 3. 2012 byla usnesením Rady města Slavičín zadána zakázka na stavební práce na akci „Pěšky nebo na kole, zvládne to i batole“ za cenu obvyklou ve výši 668 878,- Kč uchazeči EUROVIA CS, a.s., závod Zlín. Realizace byla zahájena předáním staveniště v dubnu 2012 a dle smlouvy měla být ukončena v srpnu 2012. Dne 25. 5. 2012 se konal kontrolní den za účasti zástupců partnera z obce Horné Srnie. Dne 24. 7. 2012 proběhl kontrolní den za účasti zástupce partnerské obce, dodavatele, projektanta a investora.

V pátek 14. 9. 2012 se konala společná cyklovýjížďka, která byla jednou z aktivit projektu. Vyjížďky se zúčastnilo celkem 33 dětí, z toho 15 žáků Základní školy s mateřskou školou Václava Mitúcha v Horném Srní a 18 žáků ze Základní školy Slavičín – Malé Pole. Sešli jsme se na začátku cyklostezky v Hrádku, kde se děti dozvěděly něco o projektu a o náplni celého dne. Následně se vydaly na Horní náměstí do muzea. Děti absolvovaly prohlídku muzea, přednášku o historii, ale třeba také o bezpečnosti jízdy na kole. (Město Slavičín, 2012b)

3.4.3 Bezpečnostní stojany na kola

V roce 2010 byl za finanční podpory Zlínského kraje realizován projekt s názvem: Bezpečnostní stojany na kola. Cílovou skupinou jsou obyvatelé města Slavičín využívající kola jako dopravního prostředku a cyklisté projíždějící Slavičínem. Stojany byly umístěny v centru města, a to zejména u obchodů, radnice a škol. Potřeba zajistit bezpečné parkování pro jízdní kola a ochránit tak jejich majitele před případnou krádeží vznikla s tehdy nově vybudovanou cyklostezkou Slavičín - cyklostezka ulice Luhačovská a cyklotrasou Slavičín - Nevšová - Luhačovice. V následující tabulce je uvedeno financování projektu. (Město Slavičín, 2010d)

Tabulka 5 – Financování projektu Bezpečnostní stojany na kola.
(Město Slavičín, 2010d)

Celkové náklady	102 966 Kč
Dotace ze Zlínského kraje	80 000 Kč
Vlastní zdroje	22 966 Kč

3.4.4 Slavičínský bajkap

Slavičínský bajkap je každoročně pořádaný závod v terénní cyklistice, určený zejména pro děti a mládež. Trasa závodu je vedena terénem v okolí zámeckého parku, rybníků či Pivečkova lesoparku, kde bývá využita i cyklotrasa do Nevšové. Akce je každoročně podpořena dotacemi, v roce 2012 přispěl Zlínský kraj dotací ve výši 4000 Kč a například v roce 2011 poskytla dotaci 10000 Kč Nadace – Děti-Kultura-Sport. Závodu se zúčastňují nejen místní cyklisté, ale také jezdci z profesionálních klubů z okolních i vzdálenějších měst, např. ze Vsetína, čímž se zvyšuje povědomí o městě a jeho možnostech v oblasti cyklistické dopravy. (Město Slavičín, 2014b)

3.5 Vlastní terénní průzkum

Součástí diplomové práce je i vlastní terénní průzkum, v rámci kterého jsem na kole projezdila cyklostezky ve Slavičíně. U každé z nich zhodnotím její kladné a záporné stránky, celkový dojem, případně uvedu, co by se dle mého názoru dalo zlepšit.

3.5.1 Cyklostezka Slavičín – Hrádek

Kladné stránky

- Cyklostezka odvádí cyklisty mimo frekventovanou hlavní silnici, čímž se zvyšuje jejich bezpečnost.
- Pevný asfaltový povrch cyklostezky.
- Cyklostezka je vybavena dostatečným počtem laviček a odpadkových košů.

Záporné stránky

- Po cyklostezce se volně pohybuje drůbež ze sousedních pozemků, hrozí kolize.
- Cyklostezka není osvětlená, za tmy tedy musí cyklisté jet po hlavní silnici.

Celkový dojem z cyklostezky Slavičín – Hrádek je dobrý, je hojně využívána nejen cyklisty, ale i chodci a in-line bruslaři, což občas způsobuje nebezpečné situace. Toto však není problém cyklostezky jako takové, záleží pouze na ohleduplnosti lidí.

Obrázek 3 – Cyklostezka Slavičín – Hrádek
(Město Slavičín, 2010b)



3.5.2 Cyklostezka Divnice

Kladné stránky

- Cyklostezka umožňuje bezpečný pohyb cyklistů mimo hlavní silnice.
- Pevný asfaltový povrch cyklostezky.
- Cyklostezka je osvětlena veřejným osvětlením, cyklisté se na ní tedy mohou bez potíží pohybovat i za tmy.

Záporné stránky

- Cyklostezka je přerušena kolejemi. Je zde sice umístěno zpomalovací zařízení, avšak toto bylo již několikrát rozbito, a proto hrozila kolize cyklistů s projíždějícími vlaky.
- Cyklostezka je rovněž přerušena polní cestou, po které jezdí zemědělské stroje. Povrch cyklostezky je tak v některých místech značně znečištěný.
- Chybí vybavení lavičkami či odpadkovými koši. Po celé délce cyklostezky jsem objevila pouze jednu lavičku.

Celkový dojem z cyklostezky je spíše dobrý. Pravidelní uživatelé jistě ocení to, že díky ní mohou objet poměrně dlouhé a prudké kopce, když se chtějí dostat do areálu bývalých Vlárských strojíren.

Obrázek 4 – Cyklostezka Divnice (Město Slavičín, 2012a)



3.5.3 Cyklostezka Luhačovská ulice

Kladné stránky

- Cyklostezka umožňuje bezpečný pohyb cyklistů mimo frekventovanou hlavní silnici.
- Cyklostezka je osvětlena veřejným osvětlením, umožňuje tak pohyb i za tmy či snížené viditelnosti.

Záporné stránky

- Cyklostezka slouží i jako chodník pro chodce, dochází zde tedy často k nebezpečným situacím.
- Cyklostezka je přerušována silnicemi vedoucími do okolních ulic i vjezdy k rodinným domům. Lidé zde často nechávají stát svá auta a průjezd cyklistů je komplikovaný.

Celkový dojem z této cyklostezky je bohužel spíše špatný. Vzhledem k tomu, že je neustále přerušována vjezdy do ulic a do dvorů, stojícími auty, je jízda po ní značně složitá. Mnoho cyklistů tak volí raději jízdu po hlavní silnici, čímž cyklostezka ztrácí svůj význam. Osobně bych ji ani cyklostezkou nenazývala, je to opravdu spíše chodník. Navíc je úzká, cyklista a například maminka s kočárkem zde nemají šanci se bezpečně vyhnout. Nesmyslné je i množství dopravních značek, které se na cyklostezce nachází. Díky tomu vzrostly i náklady na její vybudování.

Obrázek 5 – Cyklostezka ulice Luhačovská
(Město Slavičín, 2010c)



3.5.4 Cyklostezka Slavičín – Nevšová – Luhačovice

Kladné stránky

- Cyklostezka umožňuje pohyb cyklistů mimo hlavní silnici.
- Cyklostezka vede kolem turisticky atraktivních míst, jako je například Pivečkův lesopark, či studánka Tatarka v Nevšové a umožňuje tak jejich návštěvu.
- Pevný asfaltový povrch cyklostezky.

- Vybavenost odpočinkovými místy s přístřešky, informační tabule s mapami a zajímavostmi dané lokality.

Záporné stránky

- Náročnější terén.
- Po cyklostezce mohou projíždět i motorová vozidla (samozřejmě s povolením).

Celkový dojem z cyklostezky je spíše dobrý. Terén je sice náročnější, místy zde jsou opravdu strmá stoupání (klesání), ale vzhledem ke kopcovitosti zdejší krajiny se s tím musí počítat. Cyklostezka končí nad Pozlovickou přehradou, bohužel k ní je však nutný přejezd po frekventované hlavní silnici.

Obrázek 6 – Cyklostezka Slavičín – Nevšová – Luhačovice (Město Slavičín, 2010a)



3.5.5 Zázemí pro cyklisty, propagace cyklistické dopravy

Kromě cyklostezek je pro rozvoj cyklistické dopravy v daném území důležité také zázemí pro cyklisty, možnost ve městě kolo zaparkovat, bezpečně uzamknout. Město Slavičín je v tomto ohledu na dobré cestě. Před veřejnými budovami, např. radnice, obchody, školy, jsou nainstalovány stojany na kola, kde lze kolo zaparkovat a zamknout. Těchto stojanů je zde podle mého názoru dostatečný počet, většinou jsou také v dobrém stavu. K tomu jistě přispěl i projekt Bezpečnostní stojany na kola, který byl realizován v roce 2010 a je o něm bližší zmínka v předchozí kapitole. Cyklisté mají k dispozici dostatečný počet laviček pro odpočinek, avšak podle mého názoru chybí přístřešky, které by sloužily cyklistům jako úkryt v případě nepříznivého počasí. Tyto jsou pouze na cyklostezce Slavičín – Nevšová – Luhačovice, na ostatních cyklostezkách nejsou žádné.

Propagace cyklistické dopravy ve městě podle mého názoru poněkud zaostává. Pořádají se sice cyklovýlety pro děti z místních základních škol, avšak pro rozvoj území by bylo dobré tyto aktivity rozšířit mezi širší veřejnost.

3.6 Vyjádření představitelů městského úřadu o budoucím vývoji cyklistické dopravy ve městě Slavičín

Pro účely této části diplomové práce jsem požádala starostu města Slavičín pana Ing. Jaroslava Končického a projektovou manažerku, paní Ing. Janu Kudelkovou o poskytnutí informací ohledně budoucího vývoje cyklistické dopravy ve Slavičíně. Pro své dotazy jsem vycházela ze skutečností, které mě nejvíc zaujaly na základě Generelu, vlastního terénního průzkumu a článků na webových stránkách města. V první řadě mě zajímal současný stav výstavby cyklostezky mezi Hrádkem a Divnicemi, která je v Generelu zmíněna jako součást budoucí cyklotrasy vedoucí dále směrem na Bohuslavice nad Vlárkou a Štítnou nad Vlárkou. Dále jsem se zajímala o projekt cyklostezky Pod Kaštany, kterou město dle Generelu plánuje postavit mezi léty 2014 – 2015. Poslední moje dotazy se týkaly cyklistické mapy, o které jsem se dočetla na webových stránkách města.

3.6.1 Cyklostezka Hrádek - Divnice

V současné době je v oblasti cyklistické dopravy ve Slavičíně největším problémem nena- vazující síť cyklostezek, konkrétně chybějící část mezi Hrádkem na Vlárské dráze a Divnicemi. V tomto úseku musí cyklisté, kteří chtějí z cyklostezky Slavičín – Hrádek pokračovat do Divnic směrem na tamější cyklostezku, jet po hlavní silnici, kde jsou vystaveni nebezpečí střetu s motorovými vozidly. To jsem si sama vyzkoušela i v rámci terénního průzkumu. Na hlavní silnici je opravdu silný provoz, cesta je navíc ve špatném technickém stavu a cyklisté se musí potýkat se dvěma křižovatkami, na jedné z nich musí odbočovat doleva, což nahrává nebezpečným situacím, což můžu potvrdit z vlastní zkušenosti.

Ohledně dobudování cyklostezky mezi Hrádkem a Divnicemi jsou od občanů často vznášeny dotazy na vedení města v rámci rubriky Otázky a odpovědi na internetových stránkách města. Podle vyjádření starosty města, pana Ing. Končického z července loňského roku, je stav věci následující: *„Na trase cyklostezky z Hrádku od Divnic je shoda s osadním výborem v Hrádku, trasa je zakreslena v návrhu územního plánu města Slavičín. Nicméně trasa je jedna věc a realizace věc druhá. Po schválení územního plánu můžeme*

začít se zaměřováním a výkupy pozemků. Pokud se podaří pozemky vykoupit, pak projektová dokumentace, územní a stavební řízení a snaha sehnat peníze na realizaci. Pokud se Vám to zdá poněkud dlouhé, tak to opravdu dlouhé je. Proto s realizací v letech 2013-2014 nepočítáme, to se stihnout nedá. Na přípravě budeme pracovat - důležitý bude, jak už jsem řekl, další krok a tím je jednání s vlastníky pozemků.“

V září loňského roku byl územní plán schválen a trasa plánované cyklostezky v něm byla zakreslena, což je zmíněno již v předchozí části diplomové práce. Poté tedy začalo vyjednávání s vlastníky pozemků.

Pana starostu jsem v únoru navštívila za účelem zjištění, v jakém stavu je v současné době jednání s vlastníky pozemků, které bylo zahájeno po schválení územního plánu, ve kterém je trasa plánované cyklostezky zakreslena. Dle jeho vyjádření probíhá v současné době jednání s vlastníky pozemků v katastru místní části Divnice o směně pozemků, jehož cílem je, aby město nemuselo pozemky vykupovat. Město očekává vyjádření na podzim letošního roku. Pokud by jednání o směně nebyla úspěšná, muselo by město přistoupit k výkupu pozemků. Pan starosta Končický na závěr podotkl, že v nejbližší době určitě cyklostezka realizována nebude a pro město to není v současné době prioritou.

3.6.2 Cyklistická mapa Slavičín a okolí

Cyklistická mapa Slavičina a okolí byla vydána v rámci projektu: „Pěšky nebo na kole, zvládne to i batole“. Zmínku o cyklistické mapě jsem zaznamenala při pročítání informací o tomto projektu. Zeptala jsem se tedy projektové manažerky na podrobnosti. Projektová manažerka mi jednu mapu věnovala a řekla mi k ní pár informací. Cyklomapa vznikla ve spolupráci se slovenským partnerem, obcí Horné Srnie. Její vydání bylo spolufinancováno u OP Přeshraniční spolupráce Česká republika – Slovenská republika, konkrétně z Fondu mikroprojektů. Cyklistická mapa na jedné straně nabízí mapu města Slavičín v měřítku 1:15000. V této mapě jsou vyznačeny cyklostezky procházející městem a některé turisticky zajímavé objekty ve městě. Konkrétně je to budova Městského úřadu, Pivečkův lesopark, Informační centrum, Městské muzeum, zámek, budova Horákovy vily, ve které sídlí Městská knihovna, kostel sv. Vojtěcha a rybník Slavík. Na mapě jsou také vyznačena parkoviště, restaurace, pošta, nemocnice a jiné veřejné budovy. Druhá strana Cyklomapy zobrazuje v měřítku 1:75000 oblast slavičínka, luhačovicka, bojkovicka a valaškokloboucka, a také území Slovenska okolo obce Horné Srnie. V této mapě jsou vyznačeny cyklotrasy pro-

cházející celým územím, a to včetně jejich číslování. Kromě těchto cyklotras lze v mapě nalézt také doporučené trasy pro cyklisty, tj. ty, které nejsou značené, čili se jedná např. o polní či lesní cesty. Vedle toho jsou v mapě vyznačeny také značené turistické trasy, přírodní zajímavosti, památky, informační centra a ostatní veřejné budovy ve městech. Grafická podoba cyklistické mapy je podle mého názoru zdařená, vysvětlivky a značky jsou přehledné a jasné. Z vyjádření projektové manažerky vyplynulo, že tato cyklistická mapa je obyvatelům i návštěvníkům města k dispozici v městském informačním centru ve Slavičíně. Na můj dotaz, zda je či bude přístupná také na internetových stránkách města, mi projektová manažerka odpověděla, že zatím je mapa dostupná pouze ve fyzické podobě. Podle mého názoru by však bylo vhodné tuto mapu propagovat a prezentovat i na internetových stránkách, protože za současného stavu o její existenci nemá případný návštěvník města předem tušení.

3.6.3 Cyklostezka Pod Kaštany

Na základě informací z Generelu jsem se dotázala projektové manažerky, v jakém stavu je v současné době projekt výstavby cyklostezky Pod Kaštany. Bylo mi sděleno, že 10. ledna 2014 byla podána projektová žádost o dotaci ze SFDI. Zda bude či nebude dotace poskytnuta, se bude vědět nejdříve pravděpodobně v dubnu či květnu tohoto roku. Pokud město dotaci na projekt nezíská, cyklostezka se realizovat nebude vůbec, pokud ano, začne se s výstavbou pravděpodobně co nejdříve, nejspíše již v průběhu tohoto roku. Zajímavostí je, že by se mělo jednat o cyklostezku určenou pouze pro cyklisty, nikoliv pro chodce a cyklisty. Účelem je odvést cyklisty z frekventované ulice Dlouhá a tím zvýšit jejich bezpečnost.

4 SWOT ANALÝZA

V následující části diplomové práce jsou shrnuty poznatky z analýzy stavu cyklistické dopravy v řešeném území. Na základě této analýzy jsou stanoveny silné a slabé stránky, příležitosti a ohrožení.

4.1 Vnitřní vlivy

4.1.1 Silné stránky

- Aktivní přístup k budování infrastruktury pro cyklistickou dopravu.
- Výstavba nových cyklostezek ve městě a okolí.
- Dobrý technický stav cyklostezek.

4.1.2 Slabé stránky

- Nedostatečná propagace cyklistické dopravy ve městě.
- Nedokončená síť cyklostezek, zejména chybějící část mezi Hrádkem na Vlárské dráze a Divnicemi.
- Nevybavenost některých cyklostezek doplňkovým inventářem (lavičky, odpadkové koše, veřejné osvětlení).

4.2 Vnější vlivy

4.2.1 Příležitosti

- Blízkost lázeňského města Luhačovice, spojení s ním díky cyklostezce.
- Možnost čerpat finanční prostředky z evropských a státních dotací na rozvoj cyklistické infrastruktury.
- Dobré klimatické a přírodní podmínky pro rozvoj cyklistické dopravy.

4.2.2 Ohrožení

- Neposkytnutí dotací z prostředků EU a jiných fondů na dobudování sítě cyklostezek.

- Majetkoprávní spory s vlastníky pozemků vhodných pro budování cyklistické infrastruktury.
- Nezájem cyklistů z okolí o návštěvu města.

5 NÁVRH PROJEKTU „CYKLOSTEZKA POD KAŠTANY“

Návrh projektu na podporu cyklistické dopravy ve městě vychází ze skutečně plánovaného projektu vybudování cyklostezky Pod Kaštany. Veškeré podklady o technických parametrech cyklostezky, mapku, o časovém harmonogramu a vyčíslení nákladů, mi pro účely této diplomové práce poskytla projektová manažerka z městského úřadu ve Slavičíně. Na základě těchto faktických informací budou následně uvedeny možné pozitivní dopady i možné problémy, které může dle mého názoru projekt pro město přinést. Na závěr je vše doplněno o návrhy dalších možných opatření, která mohou vést k dalšímu rozvoji cyklistické dopravy v řešeném území. Tyto návrhy vychází zejména z vlastních postřehů, získaných během zpracovávání diplomové práce a souvisí také s projektem cyklostezky Pod Kaštany. Jedná se o vyhodnocení veškerých získaných informací, které je doplněno o nápady, co by se dalo ještě udělat v oblasti rozvoje cyklistické dopravy. U veškerých opatření jsem brala také v úvahu to, co bych sama, jakožto aktivní cyklistka, uvítala, popřípadě změnila.

5.1 Základní informace o projektu

5.1.1 Stručný popis, zdůvodnění potřebnosti projektu

Cyklostezka Pod Kaštany by po svém dokončení měla spojit dvě nejmíce osídlené části Slavičina, a to sídliště Vlára a sídliště Malé Pole. Hlavním důvodem pro realizaci cyklostezky je zajištění bezpečného pohybu cyklistů mimo silnici II/494 a místní komunikaci v ulici Dlouhá. V případě funkčního využití cyklostezky Pod Kaštany se jedná především o usnadnění a zajištění bezpečné cesty do práce či do školy. Vybudováním cyklostezky dojde k oddělení cyklistické a automobilové dopravy.

Cyklistická stezka o celkové délce 170,81 m a šířce 2,5 m bude kopírovat areál Vojenského technického ústavu. Cyklostezka bude označena příslušnými dopravními značkami pro cyklostezky, a to konkrétně těmito značkami: stezka pro cyklisty C8a, konec stezky pro cyklisty C8b. Konstrukci cyklostezky bude tvořit zámková betonová dlažba o tloušťce 80 mm, podsyp z drceného kameniva a štěrková drť.

5.1.2 Návaznost na další projekty

Cyklostezka Pod Kaštany bude napojena na ostatní již existující cyklostezky a cyklotrasy ve městě. Směrem na Luhačovice to bude na cyklostezku Slavičín – Nevšová - Luhačovice. Směrem na Slovensko pak na cyklostezku Slavičín – Hrádek.

5.2 Územní vymezení

Na následujícím obrázku je černou barvou zakreslen návrh trasy plánované cyklostezky Pod Kaštany. Cyklostezka kopíruje areál vojenského výzkumného ústavu a probíhá rovnoběžně s ulicí Dlouhá.

Obrázek 7 – Územní vymezení cyklostezky Pod Kaštany



5.3 Harmonogram projektu

V následující tabulce je uveden časový harmonogram přípravy a realizace projektu v případě schválení dotace ze SFDI.

Tabulka 6 – Časový harmonogram projektu cyklostezky

listopad 2012 – prosinec 2013	příprava projektu
září 2013 – leden 2014	vyřizování stavebního povolení
prosinec 2013 – leden 2014	zpracování žádosti o dotaci
leden 2014	podání žádosti o dotaci na Státní fond dopravní infrastruktury
květen 2014 - červen 2014	podpis smlouvy se SFDI
srpen 2014 – říjen 2014	realizace projektu
listopad 2014	kolaudace cyklostezky
prosinec 2014 – květen 2015	závěrečné vyúčtování projektu

V období od listopadu 2012 až prosince 2013 probíhala příprava projektu, současně s vyřizováním stavebního povolení. Po této fázi následovalo zpracování žádosti o dotaci. Žádost o dotaci musela dle Pravidel pro poskytnutí příspěvku ze SFDI podána nejpozději do 10. ledna 2014, což se podařilo dodržet. Rozhodnutí o poskytnutí dotace bude známé v průběhu dubna letošního roku. Pokud bude dotace poskytnuta, mělo by v průběhu května a června 2014 dojít k podpisu smlouvy se SFDI. V období od srpna do října 2014 se předpokládá samotná realizace projektu, tzn. výběr zhotovitele, stavba cyklostezky, umístění dopravního značení. Pokud vše půjde podle plánu, mohla by v listopadu letošního roku proběhnout kolaudace cyklostezky. Závěrečné vyúčtování projektu by pak proběhlo v období prosinec 2014 – květen 2015. Jak již bylo řečeno, uvedený harmonogram projektu počítá s poskytnutím dotace, pokud by dotace poskytnuta nebyla, projekt se realizovat nebude.

5.4 Financování

Projekt je z 85 % nákladů financován z prostředků SFDI. Zbývající náklady budou uhrazeny z rozpočtu města Slavičín.

V následující tabulce jsou konkrétně vyčísleny náklady. Celkové náklady na projekt jsou odhadovány něco málo přes 2 mil. Kč, z toho uznatelné náklady činí cca 1,3 mil. Kč. Finanční příspěvek ze SFDI je vyčíslen na částku cca 1,1 mil. Kč. Město Slavičín na výstavbu cyklostezky ze svého rozpočtu vyčlení 927 548 Kč.

Tabulka 7 – Náklady na projekt cyklostezky Pod Kaštany

Náklady	Kč
Celkové náklady	2 057 271
Celkové uznatelné náklady	1 329 086
SFDI – finanční příspěvek	1 129 723
město Slavičín	927 548

5.5 Přínosy projektu pro město Slavičín

Projekt přinese pozitivní dopady pro město, a to zejména v následujících oblastech: cestovní ruch, bezpečnost dopravy, kvalita života obyvatel a životní prostředí. Všechny níže zmíněné přínosy samozřejmě nastanou pouze v případě, že lidé budou ochotní vybudovanou infrastrukturu pro jízdu na kole využívat.

5.5.1 Cestovní ruch

- Vybudováním cyklostezky se propojí síť současných cyklostezek a cyklotras ve Slavičíně, čímž se zvýší atraktivita cyklistické dopravy ve městě.
- Propagace cyklistické dopravy ve městě jakožto komplexního propojeného celku má větší šanci nalákat návštěvníky.

5.5.2 Bezpečnost dopravy

- Cyklostezka odvede cyklisty z frekventované silnice v ulici Dlouhá, čímž se zvýší jejich bezpečnost. Sníží se riziko kolize s motorovými vozidly zejména na křižovatce ulic Dlouhá a K. Vystrčila (frekventovaná silnice II. třídy č. 494).

5.5.3 Životní prostředí

- Díky existenci cyklostezky dají lidé při cestě na nákupy či do práce a školy přednost jízdnímu kolu před automobilem, čímž se podstatně sníží znečištění ovzduší ve městě.

5.5.4 Kvalita života obyvatel regionu

- Zvyšující se používání jízdního kola jakožto dopravního prostředku na úkor automobilů může přinést také snížení problému s nedostatkem parkovacích míst, který je ve městě neustálý a dlouho řešený.
- Zvýšené používání jízdního kola jako dopravního prostředku může také přinést pozitivní dopady na lidské zdraví a psychiku. Jízda na kole sebou přinese zlepšení kondice, může sloužit také jako prevence obezity, zejména u dětí a mladistvých.

5.6 Možné problémy projektu

Projekt výstavby cyklostezky samozřejmě neznamena jenom pozitivní přínosy. Stejně jako u všeho, i zde existují možné problémy, které se mohou naskytnout. První problém osobně vidím v tom, že bude velice těžké kontrolovat, zda je cyklostezka využívána pouze cyklisty. Jelikož se má jednat o stezku pouze pro cyklisty, neměli by se na ní pohybovat chodci. Dle mého názoru a vlastních zkušeností bude velice těžké toto nějakým způsobem zajistit. V současné době slouží trasa plánované cyklostezky jako velice oblíbený a frekventovaný chodník pro lidi pohybující se mezi sídlišti. Místo jsem navštívila a během mé krátké, několikaminutové návštěvy zde prošla asi desítka lidí, většinou dětí vracejících se ze školy. Lidé jsou tedy zvyklí tudy chodit, a je otázkou, do jaké míry budou chodci respektovat dopravní značení, že se jedná o stezku pouze pro cyklisty. V budoucnu tak může docházet k nebezpečí kolize mezi chodci a cyklisty, tak, jako tomu je dosud na všech mnou navštívených cyklostezkách, které jsou navíc označeny jako stezky pro chodce a cyklisty.

Další problém může nastat při tom, jak budou cyklisté opouštět cyklostezku ve směru na sídliště Vlára. Výjezd z cyklostezky by měl ústít přímo na frekventovanou hlavní silnici, navíc v těsné blízkosti nepřehledné křižovatky. Tato situace bude jistě vyřešena dopravním značením upozorňujícím řidiče na možnost vyjíždějících cyklistů, podle mého názoru by ale nebylo od věci umístit v tomto místě osvětlený přejezd pro cyklisty, tak, aby mohli dále bezpečně pokračovat směrem na sídliště Vlára.

5.7 Návrhy dalších možných opatření vedoucích k rozvoji regionu

5.7.1 Vytvoření komplexní sítě cyklostezek a cyklotras

K tomu, aby cyklostezka splnila účel a přinesla výše zmíněné pozitivní dopady na rozvoj regionu je však potřeba ji zasadit do celkové sítě cyklostezek a cyklotras ve městě. Vybudování samotné, 170 m dlouhé cyklostezky podle mého názoru žádné větší pozitiva pro rozvoj regionu nepřinese. V budoucnu by v případě vybudování cyklostezky Hrádek – Divnice bylo dobré napojit na ni cyklostezku Pod Kaštany, aby vznikla propojená síť. Další možností je cyklostezku Pod Kaštany napojit na účelovou komunikaci vedoucí směrem k lokalitě Hájenky, kde by se cyklisté mohli vydat dále směrem na Lipovou nebo směrem na Divnice, kde mají možnost napojení na cyklostezku Divnice – Vlárské strojírny. V současné době je výhledově plánováno několik nových cyklotras, které jsou zmíněny v Generelu cyklistické dopravy, avšak prozatím se tyto plány pohybují pouze v teoretické rovině. Úskalím pro realizaci plánů jsou zajisté finance a také majetkové spory s vlastníky pozemků.

5.7.2 Propagace

Všechny tyto možnosti by bylo vhodné propagovat zejména na internetových stránkách města, případně v cyklistické mapě. Vhodná by mohla být také přehledná brožura, která by byla dostupná jednak v tištěné podobě, i elektronicky na internetových stránkách města. Vytvoření ucelené sítě tras (i s využitím polních a lesních cest) by jistě přilákalo případné návštěvníky více, než několik samostatných, nenavazujících cyklostezek. Rovněž místní obyvatelé, kteří denně jezdí do práce či do školy, by díky celistvé síti cyklistických tras dali přednost jízdě na kole před osobním automobilem, což by mělo pozitivní dopad na životní prostředí. Došlo by také k přesunu cyklistů ze silnic na cyklostezky, čímž by se zvýšila také bezpečnost dopravy.

5.7.3 Dobudování zázemí pro cyklisty

Dalším opatřením, které by přineslo pozitivní dopady na rozvoj regionu v souvislosti s cyklistickou dopravou, je vytvoření lepšího zázemí pro cyklisty. Z vlastní zkušenosti mohu konstatovat, že chybí například zastřešená odpočinková místa u cyklostezek. Ta se nachází pouze na cyklostezce Slavičín – Nevšová – Luhačovice. Nebylo by však od věci

alespoň po jednom takovém zastřešeném odpočívadle postavit i na cyklostezkách Slavičín – Hrádek a Divnice – Vlárské strojírny. Odpočívadla by cyklistům sloužila jako přístřešek v případě nepříznivého počasí, i jako místo na odpočinek, či místo pro naplánování další cesty. Nedostatkem je dle mého názoru také chybějící osvětlení frekventované cyklostezky Slavičín – Hrádek, které by umožňovalo bezpečný pohyb cyklistů také ve večerních hodinách. To samé platí také u cyklostezky Pod Kaštany.

5.7.4 Informační tabule

Dalším opatřením vedoucím k rozvoji regionu je umístit u cyklostezek informační tabule, na kterých by se návštěvníci dozvěděli o zajímavostech, které mohou ve Slavičíně navštívit např. městské muzeum. Rovněž by zde bylo vhodné dát informace o stravovacích zařízeních ve městě, ve kterých se mohou návštěvníci občerstvit, či informace o možnostech kulturního a sportovního vyžití, např. v letních měsících návštěva městského koupaliště, minigolfu, kuželny, kulturních akcí, apod. Vše výše uvedené by podle mého názoru mělo pozitivní dopady na cestovní ruch ve městě, s čímž souvisí například možnost zaměstnat více místních lidí ve službách s cestovním ruchem spojených. V současné době nejsou takovéto informační tabule (s výjimkou cyklostezky Slavičín – Nevšová – Luhačovice), u žádné z cyklostezek. Obzvláště vhodné by podle mého názoru bylo umístění takovéto informační tabule u cyklostezky Divnice – Vlárské strojírny, tedy ještě před vjezdem do samotného města.

5.7.5 Spolupráce v rámci mikroregionů

Jak již vyplynulo v oblasti příležitostí v rámci SWOT analýzy, město Slavičín může těžit z blízkosti lázní Luhačovice a zapojení města do mikroregionů Luhačovické Zálesí a Jižní Valašsko. Jak již bylo zmíněno v analytické části práce, Slavičín je zmíněn v rámci dokumentu propagujícího cyklotrasy v mikroregionu, což může být dobrým opatřením, jak dostat město do povědomí širšího okruhu návštěvníků, zejména lázeňských hostů. Díky cyklostezce Slavičín – Nevšová – Luhačovice mají cyklisté mířící z Luhačovic možnost pohodlně dojet do Slavičina a zde pokračovat dále po některé z místních cyklostezek. Na místě je proto dle mého názoru pokračovat v propagaci, možností by mohlo být například i pořádání organizovaných výletů pro návštěvníky lázní, jejichž cílem by bylo po cyklostezce dojet z Luhačovic do Slavičina, zde navštívit např. Pivečkův lesopark, muzeum, či některé ze sportovišť (minigolf, kuželnu, koupaliště, apod.). V programu by také mohl být oběd v

některé z místních restaurací. Tyto výlety by mohly být organizovány v rámci mikroregionu, který by na jejich zajištění mohl požádat o příspěvek z evropských fondů. Akce tohoto typu by bezesporu mohly být přínosem pro cestovní ruch regionu Slavičínska. V tomto případě však opět představují určité úskalí podle mého názoru zejména financování a organizace takovýchto akcí.

Obrázek 8 – Současná podoba plánované trasy cyklostezky Pod Kaštany. Vlastní fotografie. Březen 2014.



ZÁVĚR

Teoretická část práce se zabývala charakteristikou cyklistické dopravy, tj. základních pojmů, dopravního značení, či institucí majících vliv na cyklistickou dopravu. V praktické části byla provedena analýza současného stavu cyklistické dopravy na území města Slavičín, která byla doplněna o vlastní terénní průzkum. Poznatky z analýzy byly následně shrnuty pomocí SWOT analýzy, přičemž byly stanoveny silné a slabé stránky, příležitosti a ohrožení související s cyklistickou dopravou.

Cílem práce bylo navrhnout řešení, která by mohla přispět k rozvoji cyklistické dopravy ve městě a měla vliv také na všestranný rozvoj území v oblasti cestovního ruchu, životního prostředí či bezpečnosti dopravy. Navržená řešení vychází z projektu vybudování cyklostezky Pod Kaštany. Tento projekt je skutečně plánovaný, v současné době se čeká na vyjádření SFDI o poskytnutí příspěvku.

Bude-li projekt realizován, přinese pozitivní dopady pro město Slavičín v oblasti cestovního ruchu, bezpečnosti dopravy, kvality života obyvatel a životního prostředí. Vybudováním cyklostezky se propojí síť současných cyklostezek a cyklotras ve Slavičíně. Propagace cyklistické dopravy ve městě jakožto komplexního propojeného celku má pak větší šanci nalákat návštěvníky, což může přispět k rozvoji cestovního ruchu ve městě. V oblasti bezpečnosti dopravy se jedná zejména o odvedení cyklistů z frekventovaných silnic, čímž dojde ke zvýšení jejich bezpečnosti. V oblasti kvality života obyvatel se jedná zejména o pozitivní dopady cyklistiky na lidské zdraví, a také na zlepšení parkovací situace, která je ve městě kritická. S tím souvisí také přínosy projektu pro životní prostředí, pokud lidé při dojíždění do práce použijí místo automobilu jízdní kolo, nepochybně dojde ke zlepšení čistoty ovzduší. Pozitivní dopady na všechny výše zmíněné oblasti však nová cyklostezka přinese pouze za předpokladu, že ji budou obyvatelé města ochotni využívat.

K rozvoji regionu Slavičína je však kromě samotné výstavby cyklostezky potřeba učinit rovněž další opatření. Jedná se zejména o zasazení cyklostezky do komplexní sítě cyklistických tras ve městě a okolí, která by následně měla být vhodnými způsoby propagována tak, aby přilákala potenciální návštěvníky. S tím souvisí také dobudování zázemí a potřebné infrastruktury u cyklostezek, např. lavičky, přístřešky, osvětlení, apod. Součástí by měly být také informační tabule, které by cyklisty seznámily se zajímavostmi ve městě a okolí. Důležitým opatřením je také spolupráce v rámci mikroregionů, jejichž je město Slavičín

součástí. Díky ní by došlo k rozšíření okruhu potenciálních návštěvníků, což by znamenalo přínos pro cyklistickou dopravu a cestovní ruch ve městě.

Projekt cyklostezky sebou kromě pozitivních dopadů přináší také možné problémy. Jedná se zejména o nebezpečí kolize cyklistů s chodci na cyklostezce. Dalším problémem by mohl být také výjezd cyklistů na hlavní silnici při opuštění cyklostezky. Tento problém by bylo vhodné řešit pomocí osvětleného přejezdu pro cyklisty a dostatečného dopravního značení upozorňujícího řidiče motorových vozidel na možný pohyb cyklistů. V obou případech však platí, že vše bude záležet na ohleduplnosti a slušném chování všech účastníků provozu.

Město Slavičín a jeho okolí má díky dobrým přírodním podmínkám velký potenciál pro rozvoj cyklistické dopravy. V posledních letech rovněž došlo k intenzivnímu budování cyklistické infrastruktury, byly postaveny nové cyklostezky a město uspořádalo také několik neinvestičních akcí a projektů na podporu cyklistické dopravy. Pokud v tomto trendu bude město nadále pokračovat, má velkou šanci stát se oblíbeným cílem milovníků cyklistiky, což by přineslo pozitivní dopady na jeho rozvoj v mnoha oblastech. K tomuto rozvoji by zajisté mohla dopomoci i opatření navržená v této diplomové práci.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- ČESKO, 2001. Zákon č. 56 ze dne 10. ledna 2001 o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Částka 21, s. 2-32. Dostupný také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=56/2001&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy
- EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE, 2010. *European Cycling Lexicon: more languages, more terms, more information*. 2. ed. Bruxelles: European Economic and Social Committee. 79 s. ISBN 978-92-830-1316-7.
- EUROPEAN PARLIAMENT, 2010. *The Promotion Of Cycling*. Bruxelles: European Parliament. 68 s. ISBN 978-92-823-3195-8.
- FORET, Miroslav a Věra FORETOVÁ, 2001. *Jak rozvíjet místní cestovní ruch*. 1. vyd. Praha: Grada. 178 s. ISBN 80-247-0207-X.
- KADERÁBKOVÁ, Jaroslava et al., 2008. *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Aleš Čeněk. 455 s. ISBN 978-0-7380-086-4.
- TITTELBACHOVÁ, Šárka, 2011. *Turismus a veřejná správa: průniky, dysfunkce, problémy, šance: státní politika turismu České republiky: systémový přístup k řešení problémů*. 1. vyd. Praha: Grada. 196 s. ISBN 978-80-247-3842-0.
- AUTOMAT, 2014. Kdo jsme, o co usilujeme. *Automat*. [online]. 2014 [cit. 2014-02-06]. Dostupné z: <http://www.auto-mat.cz/o-nas/kdo-jsme/>
- ASOCIACE CYKLOMĚST, 2014. O Asociaci. *Asociace cykloměst*. [online]. 2014 [cit. 2014-02-17]. Dostupné z: <http://www.cyklomesta.cz/o-asociaci/>
- ČEMBA, 2014. O České mountainbaikové organizaci. Česká mountainbaiková organizace. [online]. © 2007 - 2014 [cit. 2014-02-06]. Dostupné z: <http://www.cemba.eu/co-je-cemba/>
- INFOCENTRUM DVŮR KRÁLOVÉ, 2014. Informační mapy-Cyklotrasy -Dvůr Králové. *Infocentrumdvurkralove.cz* [online]. ©2014 [cit. 2014-02-10]. Dostupné z: <http://www.infocentrumdvurkralove.cz/cyklotrasy>
- KLUB ČESKÝCH TURISTŮ, 2007. Učební texty pro značkaře: Značení cyklotras. *Česko jede* [online]. ©2011 [cit. 2014-01-30]. Soubor ve formátu doc. Dostupné z: <http://www.ceskojede.cz/rubriky/znaceni-cyklotras/ke-stazeni/>

LUHAČOVSKÉ ZÁLESÍ, 2014. Cykloprůvodce. *Na kole Luhačovským zálesím* [online]. 11. 2. 2014 [cit. 2014-02-11]. Soubor ve formátu PDF. Dostupné z: <http://cyklo.luhacovskezalesi.cz/index1.php#page3>

MĚSTO PLZEŇ, 2014. Chodci a kolaři na cyklostezkách - může to fungovat? *Plzenskonakole.cz* [online]. ©2007 - 2014 [cit. 2014-02-10]. Dostupné z: <http://www.plzenskonakole.cz/cz/chodci-a-kolari-na-cyklostezkach-muze-to-fungovat--804.htm>

MĚSTO SLAVIČÍN, 2008. Územní plán. *Slavičín, oficiální stránky města* [online]. 23. 6. 2008. ©2000-2014 [cit. 2014-02-19]. Soubor ve formátu PDF. Dostupné z: <http://www.mesto-slavicin.cz/cs/mesto-slavicin/dokumenty/uzemni-plan/>

MĚSTO SLAVIČÍN, 2009a. Cyklotrasy na Slavičínku. *Slavičín, oficiální stránky města* [online]. 3. 11. 2009. ©2000-2014 [cit. 2014-01-27]. Dostupné z: <http://www.mesto-slavicin.cz/cs/informacni-centrum/turisticke-informace/trasy-a-steiny/cyklotrasy-na-slavicinsku.html>

MĚSTO SLAVIČÍN, 2010a. Cyklotrasa Slavičín – Nevšová – Luhačovice. *Slavičín, oficiální stránky města* [online]. 12. 3. 2010. ©2000-2014 [cit. 2014-01-27]. Dostupné z: <http://www.mesto-slavicin.cz/cs/mesto-slavicin/dotace-a-granty/dotace-od-evropske-unie/cyklotrasa-slavicin-nevsova-luhacovice-2009.html>

MĚSTO SLAVIČÍN, 2010b. Cyklostezka Slavičín – Hrádek. *Slavičín, oficiální stránky města* [online]. 13. 10. 2010. ©2000-2014 [cit. 2014-01-27]. Dostupné z: <http://www.mesto-slavicin.cz/cs/mesto-slavicin/dotace-a-granty/dotace-od-statniho-fondu-dopravni-infrastruktury/cyklostezka-slavicin-hradek-2010.html>

MĚSTO SLAVIČÍN, 2010c. Cyklostezka ul. Luhačovská. *Slavičín, oficiální stránky města* [online]. 18. 8. 2010. ©2000-2014 [cit. 2014-01-27]. Dostupné z: <http://www.mesto-slavicin.cz/cs/mesto-slavicin/dotace-a-granty/dotace-od-statniho-fondu-dopravni-infrastruktury/slavicin-cyklostezka-ul-luhacovska-2009.html>

MĚSTO SLAVIČÍN, 2010d. Bezpečnostní stojany na kola. *Slavičín, oficiální stránky města* [online]. 13. 10. 2010. ©2000-2014 [cit. 2014-02-18]. Dostupné z: <http://www.mesto-slavicin.cz/cs/mesto-slavicin/dotace-a-granty/dotace-od-zlinskeho-kraje/bezpecnostni-stojany-na-kola-2010.html>

MĚSTO SLAVIČÍN, 2012a. Cyklostezka Divnice. *Slavičín, oficiální stránky města* [online]. 29. 11. 2012. ©2000-2014 [cit. 2014-01-27]. Dostupné z: <http://www.mesto-slavicin.cz/cs/mesto-slavicin/dotace-a-granty/dotace-od-statniho-fondu-dopravni-infrastruktury/slavicin-cyklostezka-divnice-2012.html>

MĚSTO SLAVIČÍN, 2012b. Pěšky nebo na kole, zvládne to i batole. *Slavičín, oficiální stránky města* [online]. ©2000-2014 [cit. 2014-01-27]. Dostupné z: <http://www.mesto-slavicin.cz/cs/mesto-slavicin/dotace-a-granty/dotace-od-evropske-unie/pesky-nebo-na-kole-zvladne-to-i-batole-2012.html>

MĚSTO SLAVIČÍN, 2012c. Strategický plán rozvoje města. *Slavičín, oficiální stránky města*. Strategický plán rozvoje města pro léta 2011 – 2013 [online]. 14. 2. 2012, ©2000-2014 [cit. 2014-02-03]. Soubor ve formátu PDF. Dostupné z: <http://www.mesto-slavicin.cz/cs/mesto-slavicin/dokumenty/strategicky-plan-rozvoje-mesta.html>

MĚSTO SLAVIČÍN, 2014a. Do města i z města, pro cyklistu cesta. *Slavičín, oficiální stránky města* [online]. ©2000-2014 [cit. 2014-01-29]. Dostupné z: <http://www.mesto-slavicin.cz/cs/mesto-slavicin/dotace-a-granty/dotace-od-evropske-unie/do-mesta-i-z-mesta-pro-cyklistu-cesta-2013.html>

MĚSTO SLAVIČÍN, 2014b. Ostatní dokumenty. *Slavičín, oficiální stránky města*. Generel cyklistické dopravy města Slavičina [online]. 4. 12. 2008. Aktualizováno v roce 2013 ©2000-2014 [cit. 2014-02-05]. Soubor ve formátu PDF. Dostupné z: <http://www.mesto-slavicin.cz/cs/mesto-slavicin/dokumenty/ostatni-dokumenty.html>

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2011. Cyklistické desatero pro města. *Česko jede.cz* [online]. ©2011 [cit. 2014-02-16]. Soubor ve formátu PDF. Dostupné z: <http://www.ceskojede.cz/>

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2013a. Legislativa, platné legislativní předpisy a metodické materiály. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. 19. 11. 2013 [cit. 2014-01-29]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/legislativa/platna-legislativa-a-predpisy/#zakony-vyhlaskey>

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2013b. Infrastruktura, značení. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. 16. 10. 2013 [cit. 2014-01-29]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/znaceni>

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2013c. Infrastruktura: Plánování veřejného prostoru, územní plánování. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. 13. 9. 2013 [cit. 2014-02-11]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/planovani-verejneho-prostoru/uzemni-planovani/>

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2014a. Cyklostrategie.cz. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. ©2008-2013 [cit. 2014-01-29]. Dostupné z: <http://www.cyklostrategie.cz/>

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2014b. Cyklodoprava.cz. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. ©2008-2013 [cit. 2014-01-29]. Soubor ve formátu PDF. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2013-final/>

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ, 2012. Vláda schválila návrh zákona o vyvlastňování. In: *Tiskové zprávy*. [online]. 28. 3. 2012 [cit. 2014-02-17]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/cs/Ministerstvo/Ministerstvo/Pro-media/Tiskove-zpravy/2012/Vlada-schvalila-navrh-zakona-o-vyvlastnovani>

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ, 2014. Koncepce státní politiky cestovního ruchu v ČR na období 2014 – 2020. [online]. 2014 [cit. 2014-01-29]. Soubor ve formátu PDF. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/getmedia/dac4627c-c5d4-4344-8d38-f8de43cec24d/Koncepce-statni-politiky-cestovniho-ruchu-v-CR-na-obdobi-2014-2020.pdf>

NAKOLE, 2014. Zkuste to na kole. *Zkuste to na kole.cz – cyklistika, cykloturistika, cestování na kole*. [online]. © 2003 - 2014 [cit. 2014-02-06]. Dostupné z: <http://www.nakole.cz/>

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC, 2005. Za výkupy pozemků při výstavbě dálnic vyplatilo ŘSD od roku 2000 čtyři miliardy korun. In: Informační servis. *Ředitelství silnic a dálnic* [online]. 2. 8. 2005 © 2012 [cit. 2014-02-06]. Dostupné z: <http://www.rsd.cz/doc/Informacni-servis/za-vykupy-pozemku-pri-vystavbe-dalnic-vyplatilo-rsd-od-roku-2000-ctyri-miliardy-korun>

STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY, 2014a. Úvodní stránka. *Státní fond dopravní infrastruktury* [online]. 2014 [cit. 2014-02-05]. Dostupné z: <http://www.sfdi.cz/>

STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY, 2014b. Pravidla pro poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek pro rok 2014. *Státní fond dopravní infrastruktury* [online]. 2014 [cit. 2014-02-05]. Soubor ve formátu PDF. Dostupné z:

http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklisticke-stezky/2013_pravidla_cyklostezky2014.pdf

STRUKTURÁLNÍ FONDY, 2014a. Fond mikroprojektů. *Strukturální fondy* [online]. 2014 [cit. 2014-02-05]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2004-2006/Iniciativy-Spolecenstvi/Interreg-IIIA-CR-Slovensko/Fond-mikroprojektu>

STRUKTURÁLNÍ FONDY, 2014b. Program přeshraniční spolupráce Česká republika – Slovenská republika 2007 - 2013. *Strukturální fondy* [online]. 2014 [cit. 2014-02-05].

Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2007-2013/Evropska-uzemni-spoluprace/OP-CR-Slovensko>

ZLÍNSKÝ KRAJ, 2012a. Koncepce dopravní infrastruktury na území Zlínského kraje.

Zlínský kraj, Oficiální internetový portál Zlínského kraje. [online]. 1. 5. 2012 [cit. 2014-02-27]. Dostupné z: <http://www.kr-zlinsky.cz/koncepce-dopravni-infrastruktury-na-uzemi-zlinskeho-kraje-cl-139.html>

ZLÍNSKÝ KRAJ, 2012b. Koncepce dopravní infrastruktury na území Zlínského kraje – návrhová část. *Zlínský kraj, Oficiální internetový portál Zlínského kraje*. [online]. 1. 5.

2012 [cit. 2014-02-27]. Soubor ve formátu doc. Dostupné z: <http://www.kr-zlinsky.cz/koncepce-dopravni-infrastruktury-na-uzemi-zlinskeho-kraje-cl-139.html>

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

CHKO	Chráněná krajinná oblast
EU	Evropská unie.
ERDF	Evropský fond regionálního rozvoje
MAS	Místní akční skupina
OP	Operační program.
ROP	Regionální operační program.
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury.

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 – Příklad dopravního značení I.	17
Obrázek 2 – Příklad dopravního značení pro cyklisty II.	18
Obrázek 3 – Cyklostezka Slavičín – Hrádek	50
Obrázek 4 – Cyklostezka Divnice	51
Obrázek 5 – Cyklostezka ulice Luhačovská	52
Obrázek 6 – Cyklostezka Slavičín – Nevšová – Luhačovice	53
Obrázek 7 – Územní vymezení cyklostezky Pod Kaštany	60
Obrázek 8 – Současná podoba plánované trasy cyklostezky.....	66

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 – Financování cyklostezky Divnice.....	41
Tabulka 2 – Financování cyklostezky Hrádek.....	42
Tabulka 3 – Financování cyklostezky Luhačovská.....	42
Tabulka 4 – Financování cyklostezky Slavičín – Nevšová – Luhačovice.....	43
Tabulka 5 – Financování projektu Bezpečnostní stojany na kola.	49
Tabulka 6 – Časový harmonogram projektu cyklostezky	61
Tabulka 7 – Náklady na projekt cyklostezky Pod Kaštany	62