

# **Cyklotrasy a cyklistická doprava jako faktor rozvoje cestovního ruchu ve Zlínském kraji**

Kateřina Surová

---

Bakalářská práce  
2010



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: 2009/2010

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Kateřina SUROVÁ**  
Studijní program: **B 6202 Hospodářská politika a správa**  
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**  
  
Téma práce: **Cyklotrasy a cyklistická doprava jako faktor rozvoje cestovního ruchu ve Zlínském kraji**

Zásady pro vypracování:

Úvod

I. Teoretická část

- Vymezte základní pojmy cyklistické dopravy a cestovního ruchu.

II. Praktická část

- Charakterizujte území Zlínského kraje.
- Analyzujte současný stav cyklotras a cyklistické dopravy ve Zlínském kraji.
- Zpracujte SWOT analýzu týkající se cyklotras a cyklistické dopravy.
- Navrhněte možnosti zlepšení rozvoje cyklotras a cyklistické dopravy ve Zlínském kraji.

Závěr

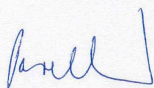
Rozsah práce: cca 40  
Rozsah příloh:  
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

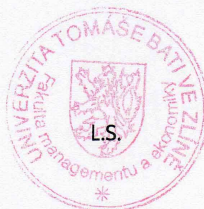
- [1] BATKOVÁ, M., ŽDÁNSKÁ, L. Koncepce rozvoje cyklo dopravy na území Zlínského kraje: Návrhová část. Ostrava: UDIMO, 2004. 66 s.  
[2] Ministerstvo dopravy ČR. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR. Na přípravě publikace spolupracovalo Centrum dopravního výzkumu. 1. vyd. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2006. 40 s. ISBN 80-86502-11-2.  
[3] PÁSKOVÁ, M., ZELENKA, J. Cestovní ruch : Výkladový slovník. 1. vyd. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2002. 434 s.  
[4] SHOCart. Cykloatlas Česko 1:75000. 1.vyd. Vizovice: SHOCart, 2008. 328 s. ISBN 978-80-7224-626-7.

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Pavel Grebeníček  
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva  
Datum zadání bakalářské práce: 6. dubna 2010  
Termín odevzdání bakalářské práce: 21. května 2010

Ve Zlíně dne 6. dubna 2010



doc. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková  
děkanka



prof. RNDr. René Wokoun, CSc.  
ředitel ústavu

## PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že

- odevzdáním diplomové/bakalářské 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 obhajoby <sup>1)</sup>;
- beru na vědomí, že diplomová/bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k nahlédnutí;
- na moji diplomovou/bakalářskou 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. 3 <sup>2)</sup>;
- podle § 60 <sup>3)</sup> odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60 <sup>3)</sup> odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – diplomovou/bakalářskou 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/bakalářské 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/bakalářské práce využít ke komerčním účelům.

Ve Zlíně ..... 18.5.2010

..... *Pavol*

*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 výtisky, 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.

(2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užit 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 vynaložily, 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**

V bakalářské práci se zabývám problematikou rozvoje cyklotras a cyklistické dopravy ve Zlínském kraji z pohledu cestovního ruchu.

V teoretické části jsou vysvětleny základní pojmy týkající se cestovního ruchu a cyklistické dopravy. Dále je zde stručně uvedeno legislativní zakotvení a informace o cyklistické dopravě v souvislosti s ČR.

Praktická část obsahuje stručnou charakteristiku Zlínského kraje, popis současného stavu cyklistické dopravy a komunikací pro cyklisty ve Zlínském kraji a analýzy jako jsou dotazníkový průzkum nebo SWOT analýza. V závěrečné části jsou na základě provedených analýz navrhována řešení na zlepšení rozvoje cyklotras a cyklistické dopravy v daném území.

**Klíčová slova:** cestovní ruch, cykloturistika, cyklistická doprava, cyklistická komunikace, cyklotrasa, cyklostezka, Zlínský kraj

## **ABSTRACT**

In bachelor dissertation I deal with the issue of development of cycling routes and cycling in the Zlín Region in terms of tourism.

The theoretical part explains the basic concepts related to tourism and cycling transport. There is also briefly mentioned the subject of legislation and information on cycling transport in the context of CR.

The practical part contains a brief description of the Zlín Region, current state of cycling transport and roads for cyclists in the Zlín Region and analysis such as questionnaire survey and SWOT analysis. In the final part, which is based on these analysis, are proposed some solutions to improve the development of cycle routes and cycling transport in the area.

**Keywords:** tourism, cycling, cycling transport, communication cycle, cycle route, cycle path, Zlín Region

*Na tomto místě bych ráda poděkovala vedoucímu mé bakalářské práce panu Ing. Pavlovi Grebeníčkovvi za odbornou pomoc, cenné rady a připomínky, a také za věnovaný čas.*

*Poděkování rovněž patří mému příteli a rodině za trpělivost a podporu, nejen při vzniku mé bakalářské práce, ale i během celého studia.*

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

# OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>10</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST</b> .....	<b>12</b>
<b>1 TERMINOLOGIE</b> .....	<b>13</b>
1.1 REŠERŠE ODBORNÉ LITERATURY .....	13
1.1.1 Cestovní ruch .....	13
1.1.2 Cykloturistika .....	14
1.2 ZÁKLADNÍ POJMY TÝKAJÍCÍ SE CESTOVNÍHO RUCHU .....	15
1.2.1 Účastníci cestovního ruchu .....	15
1.2.2 Druhy cestovního ruchu .....	16
1.2.3 Formy cestovního ruchu .....	17
1.3 ZÁKLADNÍ POJMY TÝKAJÍCÍ SE CYKLISTICKÉ DOPRAVY .....	17
1.3.1 Druhy cyklistiky .....	18
1.3.2 Základní kategorie cyklotras .....	19
1.3.3 Značení cyklotras .....	21
1.3.4 Obtížnost cyklotras.....	24
1.3.5 Povrch cyklotras .....	24
<b>2 LEGISLATIVNÍ ZAKOTVENÍ</b> .....	<b>25</b>
<b>3 CYKLISTICKÁ DOPRAVA V SOUVISLOSTI S ČR</b> .....	<b>26</b>
3.1 NÁRODNÍ STRATEGIE ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY.....	26
3.1.1 Priority národní strategie rozvoje cyklistické dopravy.....	26
3.2 VÝZNAMNÉ PROJEKTY V KONTEXTU S CYKLISTICKOU DOPRAVOU V ČR.....	28
3.3 ZÁKLADNÍ SÍŤ CYKLOTRAS V ČR.....	31
3.4 VYMEZENÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY V DOKUMENTECH VZTAHUJÍCÍCH SE K ÚZEMÍ ZLÍNSKÉHO KRAJE .....	32
<b>II PRAKTICKÁ ČÁST</b> .....	<b>34</b>
<b>4 VYMEZENÍ A STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ ZLÍNSKÉHO KRAJE</b> .....	<b>35</b>
4.1 VYMEZENÍ ÚZEMÍ ZLÍNSKÉHO KRAJE.....	35
4.1.1 Geografické vymezení území Zlínského kraje .....	35
4.1.2 Kulturně-historické vymezení území Zlínského kraje .....	37
4.2 STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ ZLÍNSKÉHO KRAJE .....	38
<b>5 POPIS SOUČASNÉHO STAVU CYKLISTICKÉ DOPRAVY A KOMUNIKACÍ PRO CYKLISTY VE ZLÍNSKÉM KRAJI</b> .....	<b>41</b>
5.1 ZÁKLADNÍ INFORMACE O CYKLISTICKÉ DOPRAVĚ VE ZLÍNSKÉM KRAJI .....	41
5.1.1 Přednosti cyklistické dopravy.....	44
5.1.2 Negativa cyklistické dopravy .....	44
5.2 CYKLOTRASY NA ÚZEMÍ ZLÍNSKÉHO KRAJE.....	45
5.2.1 EuroVelo .....	46
5.2.2 Mezinárodní cyklotrasy ve Zlínském kraji.....	47



5.2.3	Nadregionální cyklotrasy ve Zlínském kraji .....	48
5.2.4	Regionální cyklotrasy ve Zlínském kraji.....	49
5.3	CYKLOSTEZKY NA ÚZEMÍ ZLÍNSKÉHO KRAJE.....	50
5.3.1	Cyklostezka podél Baťova kanálu.....	52
5.3.2	Cyklostezka Bečva .....	52
5.4	STAV CYKLOTRAS V NĚKTERÝCH VÝZNAMNÝCH MĚSTECH KRAJE.....	53
5.4.1	Situace v Kroměříži.....	53
5.4.2	Situace v Uherském Hradišti.....	54
5.4.3	Situace ve Vsetíně .....	55
5.4.4	Situace ve Zlíně.....	55
5.5	CYKLISTICKÁ DOPRAVA VE VZTAHU K DALŠÍM DRUHŮM DOPRAVY V KRAJI.....	56
5.5.1	Autobusová doprava.....	56
5.5.2	Městská hromadná doprava.....	57
5.5.3	Železniční doprava .....	57
<b>6</b>	<b>ANALÝZA CYKLOTRAS A CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE ZLÍNSKÉM KRAJI.....</b>	<b>58</b>
6.1	DOTAZNÍKOVÝ PRŮZKUM .....	58
6.1.1	Vyhodnocení dotazníkového průzkumu.....	58
6.2	VLASTNÍ TERÉNNÍ PRŮZKUM .....	64
6.3	SWOT ANALÝZA CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE ZLÍNSKÉM KRAJI .....	65
6.4	ZÁKLADNÍ PROBLÉMY ROZVOJE CYKLOTRAS A CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE ZLÍNSKÉM KRAJI.....	67
<b>7</b>	<b>NÁVRHY NA ZLEPŠENÍ ROZVOJE CYKLOTRAS A CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE ZLÍNSKÉM KRAJI.....</b>	<b>68</b>
7.1	NÁVAZNOST (HLAVNĚ VE MĚSTECH) A BUDOVÁNÍ CYKLISTICKÝCH KOMUNIKACÍ .....	68
7.2	PŘEDCHÁZENÍ A ODSTRANĚNÍ NEBEZPEČNÝCH ÚSEKŮ .....	70
7.3	ZKVALITNĚNÍ, ZPŘEHLEDNĚNÍ A SJEDNOCENÍ ZNAČENÍ .....	71
7.4	ROZŠÍŘENÍ MOŽNOSTI PŘEPRAVY KOL V MHD VĚTŠÍCH MĚST.....	71
7.5	ZBUDOVÁNÍ KVALITNÍ INFRASTRUKTURY A SLUŽEB PRO CYKLISTY .....	72
7.6	VYTVOŘENÍ JEDNOTNÉHO WEBU, VĚTŠÍ PROPAGACE A ZÁJEM .....	73
	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>75</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....</b>	<b>77</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK .....</b>	<b>82</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>83</b>
	<b>SEZNAM TABULEK.....</b>	<b>85</b>
	<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>86</b>

## ÚVOD

Cyklistika a cykloturistika se v poslední době stává čím dál oblíbenější. Popularita tohoto sportu stoupá zejména díky spojování s ostatními druhy cestovního ruchu, například s vinařstvím, s lodní dopravou, a také vzniká mnoho významných akcí, jež toto spojení prohlubují (například na kole vinohrady), a které se těší velkému zájmu. Jízdní kolo je oblíbené také proto, že je nejrychlejším dopravním prostředkem na krátké vzdálenosti do 5km, má kladný vztah k životnímu prostředí, zlepšuje fyzickou kondici a je relativně levné, respektive dnešní nabídka kol uspokojí snad každého a ze sedla jízdního kola lze báječně obdivovat okolní krajinu, která nás obklopuje. V podstatě neznám člověka, který by neměl k dispozici jízdní kolo. Za každého počasí potkám nějakého nadšeného cyklistu, který na svém kole uhání do práce či za poznáním.

Téma „Cyklotrasy a cyklistická doprava jako faktor rozvoje cestovního ruchu ve Zlínském kraji“ jsem si vybrala z důvodu, že ráda jezdím na kole za poznáním, ale i do školy, případně do města. A také proto, že jsem chtěla zjistit, jaká je celková situace a možnosti ve Zlínském kraji ohledně cyklistické dopravy. Území Zlínského kraje jsem si zvolila kvůli jeho speciální poloze, neboť zahrnuje nížinné (Slovácko) i hornaté (Beskydy, Karpaty) oblasti. A také proto, že mám k tomuto regionu kladný vztah, poněvadž v této oblasti ležící na moravském území žiji od narození.

Cílem mé práce je vysvětlit základní pojmy týkající se cestovního ruchu a cyklistické dopravy, zmapovat aktuální stav cyklotras a cyklistické dopravy ve Zlínském kraji a navrhnout možnosti zlepšení pro rozvoj cyklotras a cyklistické dopravy ve Zlínském kraji. Abych dosáhla stanoveného cíle, použila jsem v mé bakalářské práci následující metody:

- rešerše literatury,
- terénní průzkum,
- dotazníkový průzkum,
- SWOT analýza.

Bakalářská práce je rozdělena na dvě části, a to na teoretickou a praktickou.

V teoretické části jsou vysvětleny základní pojmy týkající se cestovního ruchu a cyklistické dopravy. Dále tato část obsahuje stručnou charakteristiku klíčové legislativy, která řeší problematiku cyklistické dopravy v ČR. Také je zaměřena na cyklistickou dopravu v souvislosti s ČR, tedy seznámení s Národní strategií rozvoje cyklistické dopravy a

jejími prioritami, popis významných projektů souvisejících s cyklistickou dopravou v ČR a základní sítě cyklotras v ČR. Poslední kapitola teoretické části vymezuje cyklo-dopravu ve strategických dokumentech Zlínského kraje.

Praktická část začíná vymezením území Zlínského kraje z pohledu geografického i kulturně-historického a stručnou charakteristikou daného území. Následně se zaměřuje na současný stav cyklistické dopravy a komunikací pro cyklisty ve Zlínském kraji, tedy hodnotí přednosti a negativa cyklistické dopravy, popisuje cyklotrasy i cyklostezky na území Zlínského kraje, charakterizuje stav cyklotras v některých významných městech daného kraje a zabývá se vztahem k dalším druhům dopravy v kraji. Na základě dotazníkového průzkumu, vlastního terénního průzkumu a SWOT analýzy jsou vymezeny základní problémy rozvoje cyklotras a cyklistické dopravy ve Zlínském kraji, ze kterých vychází návrhy na zlepšení rozvoje dané problematiky.

## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

## 1 TERMINOLOGIE

### 1.1 Rešerše odborné literatury

Pro pojmy cestovní ruch a cykloturistika neexistují přesné definice. Níže je několik různých pojetí těchto pojmů, jak je chápou jednotliví autoři.

#### 1.1.1 Cestovní ruch

Pojem cestovní ruch byl jasněji vymezen na mezinárodní konferenci o statistice cestovního ruchu v kanadském městě Ottawa v roce 1991, kterou organizovala Světová organizace cestovního ruchu (WTO). Cestovním ruchem se tedy rozumí „činnost osoby cestující na přechodnou dobu (u mezinárodního cestovního ruchu maximálně jeden rok, u domácího šest měsíců) do místa mimo své trvalé bydliště, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávat výdělečné činnosti v navštíveném místě (trvalý či přechodný pracovní poměr)“. (Foret, M., Foretová, V., 2001, s 16)

Pásková, Zelenka (2002, s 6-7) tento pojem definují jako „komplexní, mnoha oblastmi a z mnoha hledisek se prolínající společenský jev bez jakýchkoli pevně stanovených hranic, který je synergickým souhrnem všech jevů, vztahů a dopadů v časoprostorovém kontextu, souvisících s narůstající mobilitou lidí, motivovanou uspokojováním jejich potřeb v oblasti využití volného času, rekreace, cestování a poznání, dále v oblasti sociální, kulturní a v dalších oblastech“.

Ján Oriška (1999, s 5) chápe cestovní ruch jako „soubor činností zaměřených na uspokojování potřeb souvisejících s cestou a pobytem osob mimo místo trvalého bydliště, zpravidla ve volném čase, za účelem zotavení, poznání, společenského kontaktu, kulturního a sportovního vyžití, lázeňského léčení a pracovních cest. Značnou část těchto potřeb lze uspokojit i mimo rámec cestovního ruchu, ale právě účast na cestovním ruchu představuje vyšší stupeň jejich uspokojení“.

Podle Hornera a Swarbrookera (2003, s 53) se jedná o „krátkodobý přesun lidí na jiná místa, než jsou místa jejich obvyklého pobytu, za účelem pro ně příjemných činností“.

„Cestovní ruch je významný společensko-ekonomický fenomén jak z pohledu jednotlivce, tak i společnosti. Každoročně představuje největší pohyb lidské populace nejen za účelem rekreace, ale i poznávání. Je pozoruhodnou součástí spotřeby a způsobu života obyvatel, zejména ekonomicky vyspělých zemí.“ (Hesková, M. a kol., 2006, s 3)

V podstatě se dá říci, že uvedené definice jsou si velmi podobné a všechny se shodují na tom, že se jedná o cestování do míst jiných než je trvalé bydliště s cílem uspokojování potřeb ve volném čase.

### 1.1.2 Cykloturistika

„Cykloturistika je turistika s použitím jízdního kola.“ (Čech, J., 1998, s 15)

Pásková, Zelenka (2002, s 50) pojem cykloturistika definují jako „jednu z forem turistiky, aktivní cestování zaměřené na poznání přírodních a společenských zajímavostí v určité oblasti na kole, nejčastěji pomocí speciálně upraveného cestovního kola (trekking bike) nebo horského kola (mountain bike)“.

Hesková a kol. (2006, s 23) zařazuje cykloturistiku do sportovního cestovního ruchu, který je charakteristický „pobytem ve vhodném prostředí, avšak s aktivním vykonáváním různých sportovních činností, které obyčejně předpokládají určitou fyzickou kondici. Jde například o turistiku, která může být pěší, horská, vodní, cykloturistika nebo mototuristika, ke které patří kempování a karavanning“.

Martínek, Soulek (2000, s 51) se domnívají, že „cykloturistika prováděna na všech typech silničních, horských i trekkingových kol dosahuje v současnosti nebývalého rozmachu a lze konstatovat, že počet lidí, kteří si oblíbili tento druh aktivity na kole, bude neustále stoupat. Důležitým motivujícím prvkem je sociální nebo lépe řečeno společenský kontakt“.

„Na kole jezdí v České republice stále více lidí. Cykloturistika se tak stává významným odvětvím cestovního ruchu a nezůstává ani stranou zájmu nejvyšších míst, například v podobě mezirezortního projektu Národní cyklostrategie cyklistické dopravy. Také podnikatelé v cestovním ruchu si začali uvědomovat, že cykloturisté jsou lákavou klientelou. Zjistili totiž, že ten, kdo jezdí na kole, tak nemusí činit zdaleka jenom proto, že je zá-

roveně chudý a nezajímavý zákazník. Cykloturistika je zkrátka fenomén doby.“ (Halada a kol., 2007, s 7-8)

Pojem cykloturistika chápe většina autorů jako jednu z forem turistiky, která je vykonávána na kole. Shodují se také na tom, že cykloturistika se těší stále většímu rozmachu. Naopak rozdílné názory panují v otázce zaměření cykloturistiky. Jeden z autorů tvrdí, že důležitým faktorem je společenský kontakt. Druhý, že je potřeba určité fyzické kondice a další uznává vztah k přírodním zajímavostem.

## 1.2 Základní pojmy týkající se cestovního ruchu

### 1.2.1 Účastníci cestovního ruchu

**Cestující** je osoba, která cestuje z jednoho místa do druhého a tato místa se nemusí nacházet pouze v rámci jednoho státu. Patří sem například stálí přistěhovalci, dočasní imigranti, utečenci, kočovníci, cestující za prací, ale také turisté, výletníci a další. [10]

**Stálý obyvatel (rezident)** v domácím cestovním ruchu je to osoba, která žije alespoň šest po sobě následujících měsíců v jiném místě před příchodem do jiného místa na kratší dobu než šest měsíců. V zahraničním cestovním ruchu je to osoba, která žije v zemi alespoň jeden rok před příchodem do jiné země na kratší dobu než jeden rok. Jde tedy o občany státu a cizince splňující tato kritéria. [10]

**Návštěvníkem** se rozumí osoba, která cestuje do jiného místa než je její trvalé bydliště na dobu nepřevyšující 1 rok, přičemž hlavní účel cesty je jiný než výkon výdělečné činnosti. [20]

**Turista** je návštěvník, který v navštíveném místě přenocuje alespoň 1 noc v hromadném nebo soukromém ubytovacím zařízení a jeho účel cesty je rekreace, odpočinek, poznání resp. využití volného času. [7, 20]

**Výletník** je návštěvník, který se v navštíveném místě či zemi zdrží maximálně 24h, tedy jeden den bez přenocování. [20]

### 1.2.2 Druhy cestovního ruchu

O druzích cestovního ruchu mluvíme tehdy, pokud za základ posuzování cestovního ruchu vezmeme motivaci účastníků, tj. účel, pro který cestují a pobývají přechodně na jiném místě. Z hlediska motivace účastníka rozlišujeme:

- **Dobrodružný CR** – je spojen s nebezpečím, neočekávaností, touhou po neznámém. Typickými aktivitami jsou horolezectví, skoky volným pádem ze skal padákem, sjíždění divokých řek a adrenalinové sporty.
- **Kulturně-poznávací CR** – je zaměřen na poznávání kulturního dědictví, kulturních a společenských akcí, historie, tradic a zvyků vlastního i jiných národů, přírodních zajímavostí aj.
- **Náboženský CR** – pro tento druh jsou typické poutě na poutnická místa, návštěvy posvátných míst, církevních památek a účast na církevních obřadech a oslavách.
- **Profesní CR** – souvisí s výkonem povolání nebo profesními zájmy účastníka. Zahrnuje obchodní služební cesty, účast na kongresech, účast na veletrzích a výstavách.
- **Rekreační CR** – pro tento druh je charakteristický pasivní i aktivní odpočinek ve vhodném přírodním prostředí s cílem reprodukce fyzických i psychických sil.
- **Přírodní CR** – hlavním účelem je pobyt a poznávání přírody v podobě návštěv přírodních rezervací a národních parků.
- **Společenský CR** – jehož hlavním motivem je setkávání se s příbuznými, vytváření přátelských vztahů a získávání přátel.
- **Sportovní CR** – jedná se o aktivní vykonávání různých druhů sportovních činností. Jde např. o pěší turistiku, cykloturistiku, vodní turistiku, horskou turistiku, mototuristiku, plavání, míčové hry, lyžování, bruslení a další. Řadí se sem také sportovní diváci.
- **Venkovský CR** – jedná se o vícedenní pobyty s rekreačními aktivitami na venkově. Rozvoj tohoto druhu CR souvisí s rozvojem venkova, budováním pěších tras, cyklotras, tradičních řemesel. Pro ČR je typické chataření.
- **Vzdělávací CR** – jehož účelem je se něco nového naučit, získat znalosti či dovednosti (jazykové kurzy, sportovní kurzy, poznávání místních kultur).



- **Zdravotní CR** (lázeňsko-léčebný) – hlavní motivací je zlepšování zdravotního stavu pomocí léčebných procedur (koupel, masáž, léčivé prameny), ale i z důvodu pobytu v příznivém prostředí (hory, lesy, moře).

Uvedený seznam neobsahuje všechny druhy cestovního ruchu a může se dále rozšiřovat. [7, 10]

### 1.2.3 Formy cestovního ruchu

O formách cestovního ruchu hovoříme, když za základ posuzování cestovního ruchu vezmeme různé příčiny, důsledky a způsob realizace v závislosti na geografických, ekonomických, společenských a jiných podmínkách. Formy rozlišujeme podle:

- **geografického hlediska** (domácí, zahraniční, mezinárodní, vnitřní, národní a regionální cestovní ruch),
- **počtu účastníků** (individuální, skupinový, masový a ekologický CR),
- **způsobu organizování** (individuální cesty, organizovaný zájezd, klubový CR),
- **věku účastníků** (dětský, mládežnický, rodinný, seniorský CR),
- **délky účasti** (výletní, krátkodobý, víkendový, dlouhodobý CR),
- **převažujícího místa pobytu** (městský, příměstský, venkovský, horský, přímořský, vysokohorský CR, agroturistika),
- **ročního období** (sezonní, mimosezonní, celoroční CR),
- **použitého dopravního prostředku** (motorizovaný, železniční, letecký, lodní CR),
- **dynamiky** (pobytový, putovní CR),
- **sociologického hlediska** (návštěvy příbuzných a známých, sociální, komerční a etnický CR). [7, 10]

## 1.3 Základní pojmy týkající se cyklistické dopravy

**Komunikace pro cyklisty** je pozemní komunikace nebo její část, na které není zakázán provoz cyklistů. [3]

**Cyklistická trasa** je pozemní komunikace upravena (dopravním značením případně i stavebně) pro provoz cyklistů v označeném směru. [3]

**Cyklostezka** je značená stezka s pevným povrchem upravená v zákoně a určená výhradně pro cyklisty anebo cyklisty a chodce. Tato stezka je buď oddělená od silniční dopravy pruhem nebo samostatná stezka, která se podle své povahy a umístění stává místní komunikací IV. třídy nebo účelovou komunikací. [35]

**Cyklotrasa** vede všude, kde je to pro provoz cyklistů vhodné; tedy po místních i účelových komunikacích, po lepších lesních a polních cestách, ale také po komunikacích II. a III. třídy. Je označena základními dopravními značkami pro cyklisty, ale není druhem komunikace na rozdíl od cyklostezky. [13, 20]

**Cykloturistická trasa** vede po nezpevněných horších polních a lesních cestách nebo terénem. Značí se podobně jako pěší nebo lyžařské trasy, tedy pásovými značkami o rozměru 14 x 14cm. Tento typ trasy je vhodný především pro horská kola (MTB), případně treková. [26]

**EuroVelo** je projekt, který má za cíl vybudovat síť evropských dálkových cyklotras. V současné době existuje již 12 trans-evropských cyklotras spojujících všechny země Evropy. [15]

**Greenways** (program Zelené stezky) je projekt dálkových cyklotras, které mají přírodní povrch a vznikají na zrušených železnicích, lesních cestách, poutních cestách, podél hřebenů hor, kanálů, cest, vyhlídkových tras a podobně. Projekt je zaměřen na budování stezek pro bezmotorovou dopravu, na ekologii a na zdravý životní styl. [15]

### 1.3.1 Druhy cyklistiky

**Dopravní** – potřebujeme se co nejkratší cestou dopravit do určitého cíle, není zde požitek z jízdy, ale nutnost přepravy. Například každodenní doprava do zaměstnání a do škol.

**Turisticko-rekreační** – důležitá je cesta, požitek z jízdy. Plánovaná trasa vedená krajinou, kde nevádí menší zajižďky.

**Sportovní** – cílem je zvyšování kondice. [26]

### 1.3.2 Základní kategorie cyklotras

Cyklistické značené trasy (CZT) se rozlišují podle jejich důležitosti do čtyř základních skupin, které navrhl Klub českých turistů (KČT).

**Mezinárodní trasy** (CZT I. třídy) nebo-li hlavní páteřní trasy jsou označovány jedním číslem a vedou přes území nejméně dvou států. Jsou vedeny po komunikacích se zpevněným povrchem a nepřekónávají velké výškové rozdíly. Značí se silničními cykloznačkami.



*Obr. 1: Označení mezinárodní trasy; zdroj [24]*

**Nadregionální trasy** (CZT II. třídy) jsou označeny dvouciferným číslem a vytvářejí základní síť cyklotras na celostátní úrovni. Mohou navazovat na mezinárodní trasy, umožňují propojení krajů, významných rekreačních oblastí s velkými městy, a také jsou vedeny po komunikacích se zpevněným povrchem a značí se silničními cykloznačkami.



*Obr. 2: Označení nadregionální trasy; zdroj [24]*

**Regionální trasy** (CZT III. třídy) jsou označeny třímístným číslem a spojují významné regiony, doplňují síť obou výše uvedených kategorií, a také by měly dobře navazovat na síť místních cyklotras. CZT III. třídy vedou ve většině případů po silnicích III. třídy a komunikacích se zpevněným i nezpevněným povrchem. Jejich značení je provedeno silničními cykloznačkami a v některých případech i barevnými, pásovými cykloznačkami (cykloturistické trasy).



*Obr. 3: Označení regionální trasy; zdroj [46]*

**Místní trasy** (CZT IV. třídy) jsou značeny čtyřciferným číslem a doplňují základní systém cyklistické sítě. Navazují na regionální trasy a mají funkci dopravní i rekreační, a využívají se pro dopravu v obci zejména pro každodenní cyklistiku.



*Obr. 4: Označení místní trasy; zdroj [46]*

Zvláštní kategorií jsou dálkové cykloturistické trasy, které jsou pojaty spíše geograficky nebo tematicky. Tyto trasy mají délku několik set km a jsou chápány jako mezinárodní nebo nadregionální trasy. Příkladem může být Jantarová stezka, Českomoravská stezka, Česko-rakouská příhraniční, Labská, Moravská stezka a dálkové cyklotrasy z Jeseníku do Znojma, z Hradce Králové do Břeclavi a jiné. [14, 34, 43]

### 1.3.3 Značení cyklotras

Garantem značení cyklotras v České republice je Klub českých turistů (KČT). Cyklistické značení je podobné jako turistické. Liší se od sebe především tím, že vše co bylo u pěšího značení bílé, je u cyklotras žluté, a také větší velikostí (cca 1,5x větší). Cyklistické značení je dvojího druhu a rozlišuje se na silniční a terénní značení. [34]

**Silniční značení** je součástí veřejného dopravního značení a cykloznačky jsou zařazeny do skupiny informativních směrových značek. Vzhled a podmínky pro užití silničního značení jsou stanoveny zákonem a technickými pokyny. Používají se tři základní cykloznačky a na všech je vyznačen symbol kola a číslo dané trasy. [34, 46]

Směrová tabule značí směr jízdy, a také vzdálenost do určité obce.



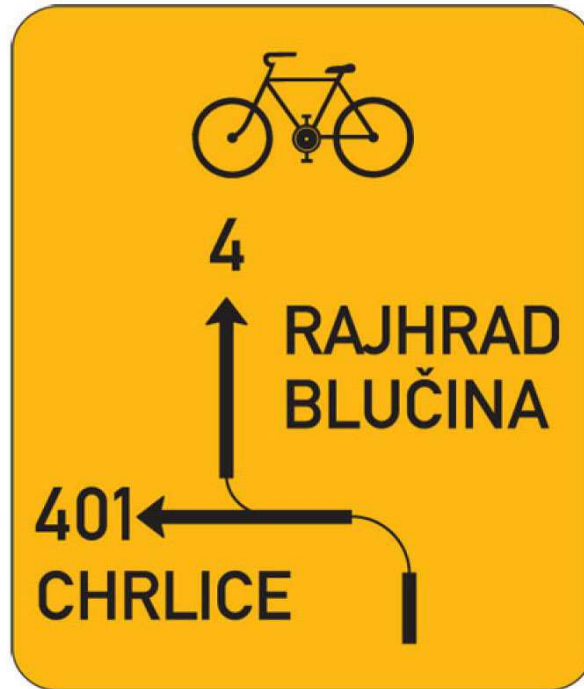
Obr. 5: Směrová tabule; zdroj [24]

Směrová tabulka vyznačuje směr jízdy.



Obr. 6: Směrová tabulka; zdroj [24]

Návěst před křižovatkou se používá před složitějšími rozcestími a ukazuje, jak máme danou křižovátku (rozcestí) projet.



Obr. 7: Návěst před křižovatkou; zdroj [24]

**Terénní značení** se používá na cykloturistické trasy. Tyto trasy jsou vyznačeny pásovými značkami o rozměru 14 x 14 cm, které mají krajní (zvýrazňovací) pásy žluté a prostřední (vodící) je červený, modrý, zelený nebo bílý. Mohou být také doplněny na šipku. Pásové značení je doplněno směřovkami, které oproti těm pěším mají opět žlutý podklad a dva řádky textu. V záhlaví směřovky je uvedeno: „cyklotrasa KČT č. ...“. [34, 46]



Obr. 8: Pásové značení cykloturistických tras; zdroj [46]

Kromě uvedených způsobů značení cyklotras se u nás ještě používají loga, která vyznačují tematické cyklotrasy. Nejvíce je můžeme vidět především na Moravě, kde jimi označili celou síť Vinařských cyklostezek. Logo se pak používá místo čísla cyklotrasy.



Obr. 9: Tematické značení cyklotras; zdroj [43]

### 1.3.4 Obtížnost cyklotras

Cyklotrasy jsou klasifikovány třemi stupni obtížnosti. První stupeň obtížnosti je klasifikován jako **lehký**, tedy tuto trasu zvládne i netrénovaná osoba nebo dítě. Trasa má převážně kvalitní povrch a nevede přes obtížná stoupání ani klesání.

Druhý stupeň je označen jako **středně obtížný**. Trasa je doporučena mírně trénovaným osobám a starším dětem, protože občas vede místy s obtížnějším stoupáním či klesáním. Povrch může být jakýkoliv.

Třetí stupeň cyklotras je pojmenován jako **obtížný** neboť trasy jsou doporučeny hlavně trénovaným osobám, ale rozhodně ne dětem, a jsou tvořeny obtížným stoupáním či klesáním. Povrch může být jakýkoliv, stejně jako u středně obtížných tras. [13]

### 1.3.5 Povrch cyklotras

Podobně jako mají cyklotrasy tři stupně obtížnosti, mají také tři různé povrchy.

**Kvalitní povrch**, kde se nejčastěji jedná o asfalt, kvalitní beton, kvalitní povrch ze šotoliny, drtě nebo písku. Povrch je rovný a jen výjimečně se vyskytne nějaká nerovnost. Tento povrch je vhodný pro všechny typy kol.

**Méně kvalitní povrch** je tvořen z rozbitého asfaltu, panelů, rozbitého betonu, makadamu. Do této kategorie spadají i zpevněné lesní a polní cesty. Povrch je vhodný pro trekkingová a horská kola.

**Přírodní povrch** tvoří nezpevněné lesní a polní cesty, na který se mohou vyskytovat výmoly, hrboly, kořeny, kameny, padlé stromy, úzká místa a jiné. Tento typ povrchu je vhodný především pro horská kola, výjimečně pak pro kola trekkingová. [13]



## 2 LEGISLATIVNÍ ZAKOTVENÍ

Cyklisté jsou účastníky provozu na pozemních komunikacích a mají svá práva, ale také povinnosti. Mezi základní dokumenty vztahující se k cyklistické dopravě patří následující zákony, vyhlášky, české státní normy (ČSN) a technické podmínky (TP).

**Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích** - zákon upravuje kategorizaci 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. [23]

**Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích** - upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích včetně vymezení ustanovení o jízdě na jízdním kole (§57), povinnost nošení cyklistické přilby do 18 let (§58), povinnost motoristů dávat znamení při předjíždění cyklistů (§17) aj. Od 1. 7. 2006 platí nový zákon o silničním provozu 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb. [41]

**Vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb.** - kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ustanovuje způsob svislého a vodorovného dopravního značení. [41]

V obecné rovině se musí vztáhnout na výstavbu cyklistických komunikací i **stavební a vodní zákon**, podle něhož orgány státní správy vydávají rozhodnutí. K cyklistické dopravě se rovněž vztahuje **Zákon č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny** a **Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích**.

ČSN 73 6101 – projektování silnic a dálnic.

ČSN 73 6102 – projektování křižovatek na silničních komunikacích.

ČSN 73 6110 – navrhování místních komunikací.

TP 65 – zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích.

TP 117 – zásady pro orientační značení na cyklistických trasách na pozemních komunikacích.

TP 179 – navrhování komunikací pro cyklisty.

### 3 CYKLISTICKÁ DOPRAVA V SOUVISLOSTI S ČR

#### 3.1 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy

Vláda dne 7. července 2004 usnesením č. 678 schválila Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy (dále jen „Cyklostrategie“), ve které se zavázala k podpoře cyklistické dopravy a k budování cyklostezek. Strategie má také za úkol koordinovat činnost všech ministerstev, krajů, obcí a dalších subjektů tak, aby se co nejrychleji rozvíjela kvalitní bezpečná síť cyklistické infrastruktury a zároveň i povědomí veřejnosti o cyklistice jako alternativní formě dopravy. [18]

Cyklostrategie je zpracována jako součást naplňování významných úkolů přijatých OSN v oblasti snižování zátěže skleníkových plynů. V širším kontextu strategický materiál naplňuje dokument WHO „Zdraví pro všechny v 21. století“ a částečně realizuje vizi 6. akčního programu Evropského společenství pro životní prostředí „Životní prostředí 2010: naše budoucnost, naše volba“. [18]

Podle mého názoru jde o velmi důležitý dokument, který schválila vláda, protože se jedná o podporu cyklistické dopravy na vládní úrovni. Z tohoto postu cyklostrategie určuje úkoly pouze jednotlivým resortům ministerstev a pro další subjekty je doporučujícím materiálem. Hlavním iniciátorem je pan Ing. Jaroslav Martínek, který byl do funkce koordinátora rozvoje cyklistické dopravy v ČR jmenován dne 22. června 2009 Ministrem dopravy. Funkce spadá pod veřejnou výzkumnou instituci - Centrum dopravního výzkumu (CDV). Hlavní iniciátor vydává různé publikace na podporu cyklistiky, metodické příručky, pořádá konference, kde zástupci jednotlivých krajů, měst a dalších partnerů představují aktivity a realizaci jednotlivých cílů a opatření spojených s rozvojem cyklistické dopravy.

##### 3.1.1 Priority národní strategie rozvoje cyklistické dopravy

Cyklistika v posledních letech plynule přechází z individuální záležitosti do městského a regionálního plánování. Dá se říci, že cyklistika již není menšinovým trendem, ale alternativou k dalším druhům dopravy. Hlavními faktory k rozšíření cyklistiky jsou tendence zdravého životního stylu a zlepšení životního prostředí, a proto vláda usnesením č. 706

ze dne 12. července 2000 vzala na vědomí Chartu o dopravě, zdraví a životním prostředí. Na základě těchto faktorů byly definovány 4 priority.

Jednotlivé prioritní osy Cyklostrategie jsou vzájemně propojeny a je možné s nimi efektivně pracovat za předpokladu, že budou chápány jako celek. Současně musí být vzájemně propojeny s jinými strategickými materiály ministerstev, krajů a statutárních měst. Každá priorita má několik cílů a opatření.

### **Priorita 1: Rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území**

Cílem je vybudovat hustou síť bezpečných cyklostezek v sídlech i v krajině, zlepšit dopravní obslužnost na venkově i ve městech a tím dát občanům možnost výběru ve způsobu denní osobní přepravy. K této prioritě se vztahují následující cíle:

- Cíl 1.1. Vytváření podmínek pro výstavbu cyklistické infrastruktury,
- Cíl 1.2. Zvyšování bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu,
- Cíl 1.3. Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému,
- Cíl 1.4. Posílení výzkumu, výchovy, vzdělávání a osvěty k podpoře cyklistiky.

### **Priorita 2: Rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu**

Cyklistika se v poslední době těší z čím dál většího zájmu, je zábavou a i fyzickou aktivní náplní volného času. Lidé rádi jezdí na kole za poznáním a díky tomu můžeme rozšířit cestovní ruch i do doposud málo známých míst ČR.

- Cíl 2.1. Vytváření podmínek k podpoře cykloturistiky,
- Cíl 2.2. Využití cykloturistiky pro obnovu venkova,
- Cíl 2.3. Zajištění přípravy čerpání prostředků ze strukturálních fondů a Kohezního fondu EU.

### **Priorita 3: Rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany životního prostředí a zdraví**

Cyklistická doprava je nedílnou součástí dopravního systému, avšak tato doprava nepoškozuje ani neznečišťuje životní prostředí. Naopak přispívá ke snižování emisí, skleníkových plynů, hluku, kyselých dešťů, ale také zlepšuje zdraví občanů a jejich fyzickou kondici.

- Cíl 3.1. Regulace a podpora cyklistiky z pohledu ochrany území vyžadujících zvláštní ochranu,
- Cíl 3.2. Rozvoj cyklistiky v sídelních územích,
- Cíl 3.3. Zajištění ekologické výchovy, vzdělávání a osvěty a dalších osvětových programů k podpoře cyklistiky a zdravého životního stylu.

#### **Priorita 4: Zajištění koordinace s dalšími resorty a subjekty**

Důležitá je i spolupráce s jednotlivými resorty a subjekty, které například zajistí propagaci, snaží se o novelizaci základních i relevantních předpisů k podpoře cyklistické dopravy, usilují o zavedení programu „Bezpečné cesty do škol“ a další.

Cíl 4.1. Zajištění a koordinace vědy a výzkumu,

Cíl 4.2. Zajištění koordinace monitoringu a aktualizace této strategie,

Cíl 4.3. Zajištění a koordinace propagace,

Cíl 4.4. Zajištění a koordinace vzdělávání a osvěty,

Cíl 4.5. Zajištění aktualizace legislativy a její koordinovaná aplikace. [18]

### **3.2 Významné projekty v kontextu s cyklistickou dopravou v ČR**

V České republice existuje řada projektů, které se zaměřují na podporu rozvoje cyklistické dopravy (v podobně různých akcí, propagace nebo bezpečných cest), zlepšení podmínek či služeb pro cyklisty, ale také vznikají projekty zabývající se vznikem nových cyklotras nebo cyklostezek. Níže je uvedeno několik významných projektů.

Projekt **Cyklisté vítáni** je zaměřen na zlepšení kvality služeb pro cyklisty aneb celonárodní certifikační systém, který z pohledu cyklistů prověřuje nabídku a vybavenost stravovacích a ubytovacích služeb, kempů a turistických cílů. Každé zařízení, které chce získat značku Cyklisté vítáni resp. chce být označeno zelenobílou známkou s usmívajícím se kolem, musí splnit požadovaná kritéria, která jsou uvedena v příloze číslo I. Certifikací získá zařízení mnoho výhod, například právo používat označení na propagačních materiálech, značku kvality, kterou vyhledávají domácí i zahraniční cyklisté a cykloturisté nebo propagaci na portálu [www.cyklistevitani.cz](http://www.cyklistevitani.cz), z kterého čerpají informace individuální cyklisté, turistická informační centra, cestovní kanceláře a vydavatelé turistických map a prů-

vodců. Požadovaná kritéria jsou kontrolována neohlášenými návštěvami hodnotitelů. V současné době požadavky splňuje přes 800 objektů na území ČR a toto číslo se neustále zvyšuje. [25]



*Obr. 10: Logo*

*Cyklisté vítání;*

*zdroj [25]*

**Moravské vinařské stezky** je dlouhodobý projekt, který si klade za cíl přilákat turisty, vytvořit pracovní místa pro místní občany v oblasti cestovního ruchu, rozšířit turistické produkty a služby v souladu s udržitelným rozvojem, zachovat tradice vinařství a zapojit vinaře do turistických služeb, zlepšit životní prostředí, propojit cyklistickou dopravu s vinařstvím. Projekt je postupně realizován ve spolupráci s 280 vinařskými obcemi a dalšími partnery. Každá z 10 vinařských oblastí má svůj vlastní okruh vinařských stezek a všechny okruhy jsou propojené páteří Moravskou vinnou stezkou. Na všech směrových a informačních tabulích je znázorněno logo Moravských vinařských stezek. [39]



*Obr. 11: Logo Moravské vinařské*

*stezky; zdroj [39]*

Tyto projekty se řadí k hlavním projektům, které zajišťuje Nadace partnerství. Jedná se o nejvýznamnější českou nadaci podporující projekty zaměřené na zlepšení životního prostředí a na trvale udržitelný rozvoj ve všech regionech ČR.

Webová stránka **Kudy z nudy** je projektem České centrály cestovního ruchu – CzechTourism. Cílem projektu je nabídnout aktivity, které jsou v ČR k dispozici k vyplnění volného času turistům během dovolené, o víkendu, dát tipy na výlet. Aktivity jsou bezplatně zveřejňované, přehledně rozdělené podle věkových skupin (mladí, sportovní rodiny, starší) i podle druhu zájmu (adrenalinový sport, turistika, cykloturistika,...), také jsou lákavě popsány. Nachází se zde potřebné informace k tomu, aby výlet mohl být realizován. [37]



*Obr. 12: Logo Kudy z nudy; zdroj [37]*

Příspěvková organizace Česká centrála cestovního ruchu (ČCCR) byla zřízena v roce 1993 za účelem propagace České republiky jako atraktivní turistické destinace na zahraničním a domácím trhu. [28]

Projekt „Lesní stezky“ si klade za cíl aktivně vyhledávat, opravovat a udržovat historické lesní stezky, a také propagovat šetrné a udržitelné formy pobytu a pohybu v přírodě. Snaží se obnovit tradice českého turistického hnutí a zasadit je do dnešní doby. Přínosem projektu je nejenom zlepšení kvality odpočinku v přírodě, ale i záchrana cenného dědictví a prohloubení vztahu lidí k přírodě. [38]



*Obr. 13: Logo Lesní stezky; zdroj [38]*

Projekt je jedním ze čtyř hlavních programů České mountainbikové asociace (zkráceně ČeMBA), která je neziskovou organizací a působí po celé republice. Sdružuje české terénní cyklisty, podílí se na vytváření lepších podmínek pro terénní cyklistiku a její činnost je založena na kvalifikovaném a odborném přístupu. [29]

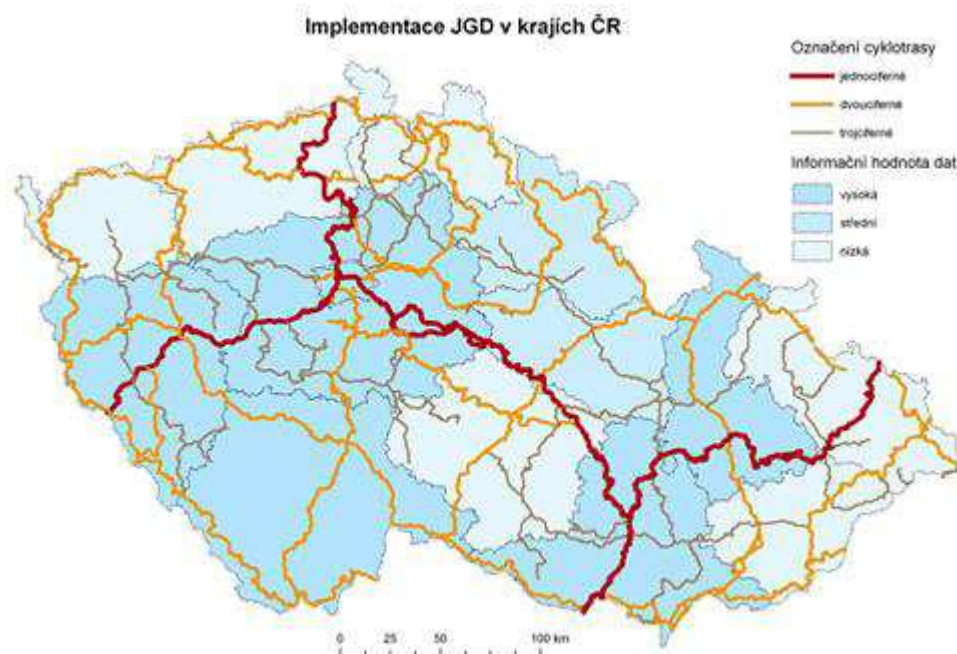
### 3.3 Základní síť cyklotras v ČR

Na území České republiky se každým rokem zvyšuje počet značených komunikací pro cyklisty. V roce 2008 bylo evidováno 31 104,5km číslovaných cyklotras avšak stále není možné vyznačit všechny cyklistické komunikace, protože je zde problém s duplicitním značením. Značení cyklistických komunikací má sice na starosti Klub českých turistů, ale také vznikají i díky dalším subjektům (Nadace Partnerství, obce, soukromé subjekty), které používají tematické, pásové nebo místní značení. Snahou KČT je vytvořit ucelenou síť těchto tras a zaznamenat je do jednotné databáze. [17]

K 1.1.2010 bylo napočítáno celkem 1 601km cyklostezek a evidováno KČT 7 394km cyklotras I., II. a III. třídy.

Z toho I. třída cyklotras tvoří 988km, II. třída 3 684,5km a III. třída 2 721,5km. Na cyklotrasy III. třídy ještě navazují místní cyklotrasy IV. třídy, které v evidenci nejsou uvedeny. [27]

Současná délka všech cyklistických tras a stezek v ČR dosahuje téměř 37 tisíc km.



Obr. 14: Průběh hlavních cyklotras; zdroj [41]

Komunikací pro cyklisty je vyznačených mnoho jen je škoda, že prozatím nejsou zmapovány úplně všechny a dané do jednotné databáze.

### 3.4 Vymezení cyklistické dopravy v dokumentech vztahujících se k území Zlínského kraje

Dokumenty vztahující se k rozvoji dopravní infrastruktury potažmo k cyklistické dopravě Zlínského kraje musí být v souladu a navazovat na mezinárodní a národní dohody o dopravní politice. Mezi důležité dokumenty, které navazují na národní dohody a zahrnují cyklistickou dopravu Zlínského kraje, patří: [1]

- **Program rozvoje cestovního ruchu Zlínského kraje** je dokument, jehož účelem je definovat opatření tak, aby odvětví cestovního ruchu zaznamenalo kvalitativní růst v rámci kraje. Cyklistická doprava zde spadá pod kapitolu Infrastruktura cestovního ruchu – podmínky pro cykloturistiku. Je zde uvedeno, že ve všech částech kraje jsou příhodné podmínky pro rozvoj tohoto druhu dopravy, avšak služby pro cyklisty nejsou prozatím dostatečně rozvinuté. Dalším problémem je chybějící návaznost na značené cyklotrasy a značení nových cyklotras.
- **Memorandum o spolupráci při řešení dopravní obslužnosti a rozvoji železniční infrastruktury ve Zlínském kraji** je dokument, který deklaruje společný zájem Zlínského kraje, Statutárního města Zlína a ČD spolupráci na dalším rozvoji železniční dopravy a přepravy ve Zlínském kraji, kam mimo jiné spadá i rozvoj služeb ve smyslu půjčovny a úschovny kol, cyklovlaků atd.
- **Generel dopravy Zlínského kraje** je základním dokumentem pro rozvoj dopravy v kraji, a tedy i pro cyklistickou dopravu. V části věnované cyklistické dopravě se odkazuje na Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy a zaměřuje se na cíle, které tento dokument stanovuje: snížit nehodovost cyklistů, zlepšit cyklistickou infrastrukturu, zvyšovat podporu cyklistiky, chůze a veřejné dopravy a podporovat vzájemnou návaznost mezi těmito druhy



dopravy, a také prohloubit podporu cestovního ruchu prostřednictvím cyklistiky.

- **Koncepce rozvoje cyklodopravy na území Zlínského kraje** navazuje na Generel dopravy Zlínského kraje. Tento dokument podrobně řeší problematiku cyklistické dopravy a jejího rozvoje na území daného kraje.
- **Integrovaný plán rozvoje města Zlína** je strategickým dokumentem, který byl zpracován v souladu s pravidly Regionálního operačního programu Střední Morava. Cyklistická doprava je zde zmíněna jako málo využívaná pro pravidelné denní aktivity z důvodu absence vhodné infrastruktury a špatným uspořádáním zastavby. V tematickém okruhu 6: cestovní ruch, je dán cíl vybudovat cyklostezky a cyklotrasy v intravilánu města dle koncepce cyklistické dopravy na území Zlína. [49]
- **Strategie rozvoje Zlínského kraje 2009-2020** je strategický rozvojový dokument, který byl schválen na konci roku 2008 a řeší jakým směrem se Zlínský kraj bude ubírat do roku 2020. Dokument je postaven na čtyřech vzájemně provázaných prioritních pilířích, a to konkurenceschopná ekonomika, úspěšná společnost, efektivní infrastruktura a rozvoj venkova a nakonec atraktivní region. Cyklistická doprava je zahrnuta ve třetím (cíl 3.4) a čtvrtém pilíři (cíl 4.1) v souvislosti s rozvojem sítě bezpečných cyklistických komunikací a vytvořením uceleného a dobře značeného systému těchto komunikací, dále pak přizpůsobením pro účely cestovního ruchu. [49]

## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

## 4 VYMEZENÍ A STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ ZLÍNSKÉHO KRAJE

Zlínský kraj leží na východě České republiky a jeho východní okraj tvoří státní hranici se Slovenskou republikou. Na území ČR sousedí na jihozápadě s krajem Jihomoravským, na severozápadě s krajem Olomouckým a na severu s krajem Moravskoslezským. Svou rozlohou 3 964km<sup>2</sup>, což zabírá asi 5% území ČR, patří mezi nejmenší kraje v republice. Na území je celkem 305 obcí, ve kterých k 31.12.2009 žilo 591 042 obyvatel. Krajským městem je statutární město Zlín. [5, 31]



Obr. 15: Mapa krajů v ČR; zdroj [44]

### 4.1 Vymezení území Zlínského kraje

#### 4.1.1 Geografické vymezení území Zlínského kraje

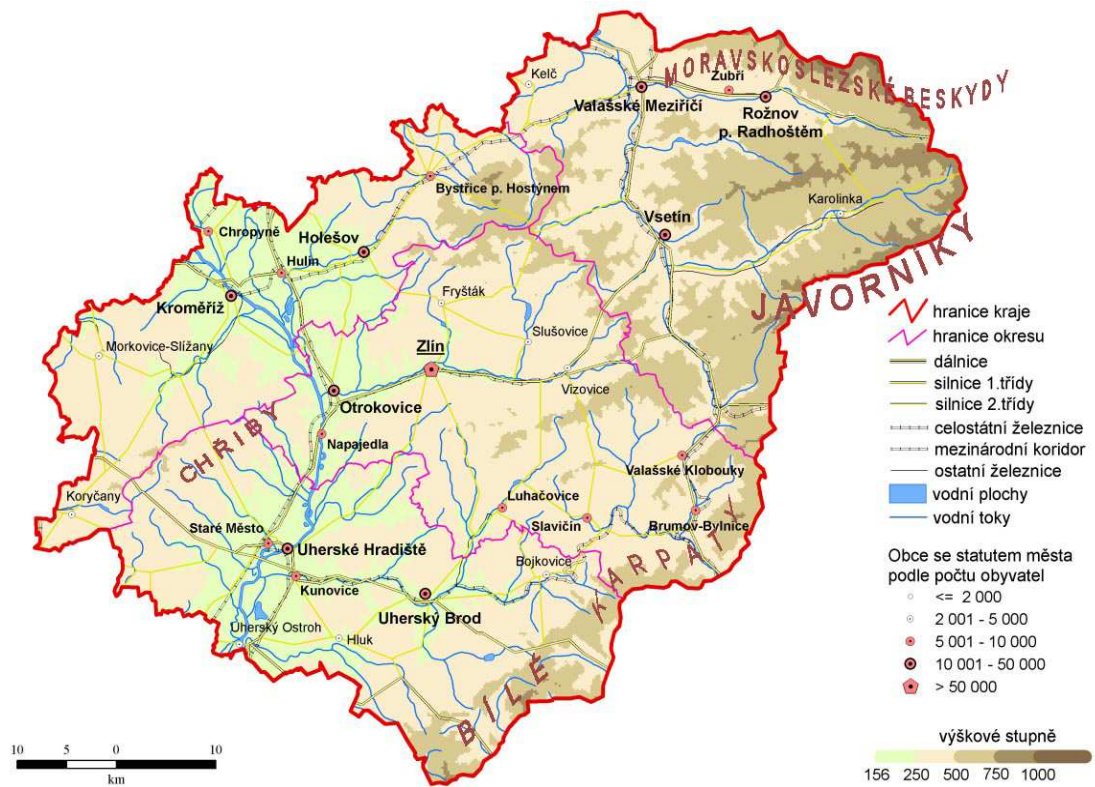
Území Zlínského kraje má členitý charakter. Z geografického hlediska lze toto území rozdělit do dvou základních oblastí, a to:

- Oblast hornatou, která se nachází v severní a východní části regionu. Tuto oblast tvoří ze severu Moravskoslezské Beskydy s nejvyšší horou Čertův mlýn (1 206m.n.m.), z východní části sem zasahují Javorníky s nejvyšší horou Velký Javorník (1 071m.n.m.) a z jihovýchodu Bílé Karpaty s nejvyšší horou Velká Javořina (970m.n.m.).

- Oblast nížiny, která se rozprostírá v západní a jižní části regionu. Do vymezeného území zasahují dva moravské úvaly – dolní část Hornomoravského úvalu a horní část Dolnomoravského úvalu, kterými protéká největší řeka kraje Morava. Do ní se vlévá většina toků protékajících územím, zejména ze severu řeka Bečva a z jihu Olšava. Na jihozápadě se oblast mírně zvedá, protože sem zasahují Chřiby s nejvyšším bodem Brdo (587m.n.m.).

Většina půd v kraji je minerálně chudých, s výjimkou draslíku a hořčíku, ale s nedostatkem humusu. Úrodná půda se nachází v obou výše zmíněných úvalech, a to jak hnědozemě, tak černozemě a v okolí řeky Moravy se objevují i kvalitní lužní půdy. Z celkového půdního fondu je 49,1% zemědělské a 50,9% nezemědělské půdy. Ze zemědělské půdy nejvíce zabírá orná půda, dále pak trvalé travní porosty, zahrady, ovocné sady a nejméně vinice.

Kraj je chudý také na nerostné bohatství. Nejvýznamnější je těžba šterkopísků, která má celorepublikový význam. Důležitá jsou také naleziště stavebního kamene, vápence, cihlářské hlíny a v omezené míře se vyskytuje i ropa a zemní plyn. [5, 12]



Obr. 16: Geografická mapa Zlínského kraje; zdroj [5]

#### 4.1.2 Kulturně-historické vymezení území Zlínského kraje

Již od pravěku procházela Pomoravím hlavní cesta kupců od jižního Jaderského moře k severnímu Baltskému moři. Výhodná poloha, úrodná půda podél řeky Moravy a příznivé klimatické podmínky vytvořily dobré předpoklady pro osidlování. Na základě těchto skutečností byla v 7. století vytvořena první říše – Sámova a pak v 9. století říše Velkomoravská.

Díky dlouhé a bohaté historii se na území dodnes dochovaly významné církevní památky, pozůstatky Velkomoravské říše, historicky cenné stavby a jiné.

Také se v této oblasti setkávají vlivy tří výrazných kulturních etnografických celků – **Valašska** s lidovou kulturou horského typu, **Hané** a **Slovácka** s lidovou kulturou nížinného typu. Nejvíce je kraj ovlivněn Valašskem, protože je situováno převážně na tomto území. Slovácko a Haná zasahují ve větší míře i do jiných krajů. Každý z těchto tří kulturně odlišných typů má své zvyky, tradice, obyčeje, písně, lidové kroje, dialekty, folklór a další odlišnosti, které se na území dodržují dodnes. Na základě ovlivnění těchto tří kultur se pořádají různé akce a některé z nich se stávají vyhledávaným cílem turistů. [12]



Obr. 17: Mapa oblastí Zlínského kraje; zdroj [50]

## 4.2 Stručná charakteristika území Zlínského kraje

Zlínský kraj vznikl 1.1.2000 na základě ústavního zákona č. 347/1997 Sb. o vytvoření vyšších územních samosprávných celků. Území je vymezeno čtyřmi okresy (Kroměříž, Vsetín, Uherské Hradiště a Zlín), které tvoří rovněž čtyři významné regiony (Kroměřížsko, Vsetínsko, Uherskohradištsko a Zlínsko). Spolu s Olomouckým krajem vytváří Region soudržnosti NUTS II Střední Morava. Východní oblast kraje je součástí příhraničního Euroregionu Bílé – Biele Karpaty. Celkem je na území 305 obcí, které spadají do 25 územních obvodů pověřených obcí a 13 správních obvodů obcí s rozšířenou působností. [1, 5]



Obr. 18: Mapa regionů Zlínského kraje; zdroj [42]

Na konci roku 2009 na území Zlínského kraje žilo 591 042 obyvatel, z toho 51,2% žen. Průměrný věk obyvatelstva ke konci roku 2008 byl 40,7let a hustota zalidnění byla 149,2 osob na km<sup>2</sup>, což převyšovalo republikový průměr, který byl 132,7 osob na km<sup>2</sup>. [5, 31]

Jádro ekonomiky tvoří velké průmyslové podniky. Mezi nejvýznamnější podniky patří: AVX, Barum Continental, Česká Zbrojovka, DICOM, FATRA, Gumárny Zubří,

Hamé, LAKSYMA, MESIT, MORAVAN, Rudolf Jelínek, Slovácké strojírny, STIVAL a další, které působí převážně v průmyslu gumárenském, strojírenském, chemickém, kovozpracujícím, elektrotechnickém a potravinářském. V tvorbě hrubého domácího produktu se kraj řadí až na 9. místo mezi kraji v ČR. V roce 2007 bylo HDP na obyvatele 286 172Kč, ve srovnání s republikovým průměrem (353 701Kč) je to velmi podprůměrná hodnota. Ve Zlínském kraji bylo v roce 2008 zaměstnáno 283,4 tisíc osob, z toho 2,8% v zemědělství, 48,6% v průmyslu a 48,6 v tržních a netržních službách a v roce 2009 se počet zaměstnanců snížil na 188,5 tisíc osob. Průměrná hrubá měsíční mzda za rok 2009 byla podprůměrná v rámci ČR (22 724Kč), a činila 19 392Kč. Míra nezaměstnanosti ke konci roku 2009 byla vyšší než celorepublikový průměr (9,24%), a to 10,83%. [1, 5, 31]

Zemědělství je soustředěno do oblasti nížin, tedy tam, kde prochází Hornomoravský a Dolnomoravský úval. Zde se pěstuje především pšenice, ječmen, řepa cukrovka, ale i vinná réva a chová se zde skot a drůbež. V podhorských a horských oblastech, tedy v severní a východní části kraje převládá pěstování píce a chování skotu a ovcí. Tyto oblasti poskytují možnosti pro specifické formy zemědělské produkce a cestovního ruchu, například pastevectví, venkovský cestovní ruch nebo agroturistika.

Kraj je od roku 2008 napojen na dálniční síť ČR, a to dálnicí D1, která spojuje prozatím Kroměříž – Brno, ale její výstavba neustále probíhá a má se napojit až na Slovenskou stranu. Na území se nachází jedna rychlostní silnice v délce 3km u Otrokovic, dále silnice první, druhé a třetí třídy. Silnice třetí třídy jsou zastoupeny v největším počtu, přičemž jejich celková délka je 1 200km. Územím prochází dva významné železniční koridory, a to trať č. 330 Břeclav – Přerov a trať č. 280 Hranice na Moravě – Lúky pod Makytou (SR), pak je zde několik málo tratí jednokolejných a s omezeným provozem. Kvůli geografické poloze má tato oblast nejnižší hustotu železniční sítě. Ve Zlínském kraji není provozována pravidelná letecká doprava, ale nacházejí se zde tři civilní letiště, z toho jedno (v Kunovičích) má statut mezinárodního veřejného letiště. [5, 12]

Region jako jediný v ČR nabízí návštěvníkům současně hory, zahradní architekturu, lázně, vinařská údolí, pozůstatky Velkomoravské říše, církevní památky, historicky cenné stavby, ale i baťovskou funkcionalistickou architekturu. Mezi nejvyhledávanější turistické cíle patří lázně Luhačovice, ZOO Zlín, Podzámecká i Květná zahrada v Kroměříži, hrad Buchlov, zámek Buchlovice, Baťův kanál, valašský skanzen v Rožnově pod Radhoštěm,

archeoskanzen Modrá, poutní místo Velehrad a mnoho dalších. Krajina má také dobré podmínky pro turistiku, lyžování, ale i pro cykloturistiku.



## 5 POPIS SOUČASNÉHO STAVU CYKLISTICKÉ DOPRAVY A KOMUNIKACÍ PRO CYKLISTY VE ZLÍNSKÉM KRAJI

### 5.1 Základní informace o cyklistické dopravě ve Zlínském kraji

V poslední době dochází k renesanci cyklistické dopravy, zejména rekreačního charakteru, díky mnohostranným možnostem, které cyklistika nabízí, a to nejen ve Zlínském kraji nebo ČR, ale i v Evropě. Ačkoliv je cyklistická doprava mnohostranná, je velkým problémem uspokojit všechny požadavky a potřeby cyklistů, protože požadavky na výstavbu infrastruktury nejsou jednoznačně definovatelné. Je to způsobeno velkým rozpětím věku uživatelů, rozdílnou kondicí, ale i účelem cesty či druhem používaného kola. [16]

Na území Zlínského kraje jsou vytvořeny pouze omezené podmínky pro pohyb cyklistů. V regionu výrazně dominuje turisticko-rekreační účel cesty nad dopravním účelem, protože Zlínský kraj má v tomto směru co nabídnout.

Jak již bylo dříve napsáno, území Zlínského kraje se nachází v prostoru ohraničeném významnými turistickými oblastmi, jako jsou Moravskoslezské Beskydy, Bílé Karpaty, Chřiby, Javorníky, ale také Hostýnské, Vizovické a Vsetínské vrchy. Dále pak se zde nachází oblast nížiny kolem řeky Moravy, která se pyšní mnoha vinicemi. Všechny tyto oblasti jsou něčím významné a nabízí dobré podmínky pro cykloturistiku.

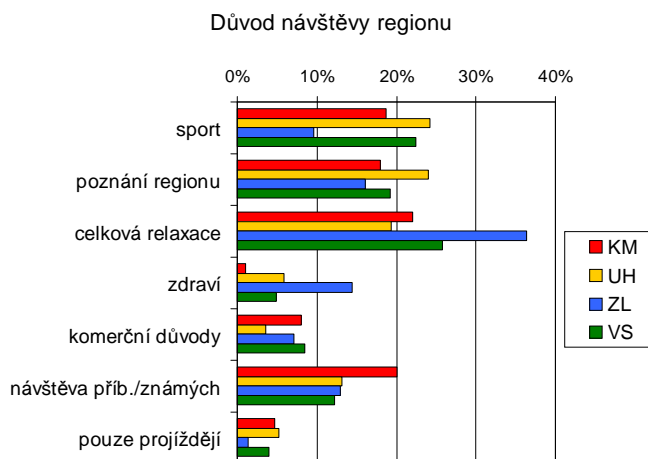
Co se týče využívání jízdního kola k dopravnímu účelu, tedy doprava v nejkratším a nejbezpečnějším směru do zaměstnání či do škol, kde není požitek z jízdy, tak region má nedostatečně vytvořené podmínky pro tyto cesty. V podstatě ve větších městech cyklistické komunikace nejsou propojené, nenavazují na sebe a v některých úsecích vůbec neexistují. Pokud by se podařilo propojit cyklotrasy pro denní dojíždění se sítí cyklistických komunikací pro turisticko-rekreační vyjížděky, dosáhlo by se zvýšení hospodářských přínosů z turistiky. [2]

Současná síť dálkových a významných regionálních cyklotras je nevyhovující, a to jak z hlediska celkového pokrytí území, tak i z hlediska kvality a návaznosti na ostatní cyklistické komunikace. Také je nedostatečně zajištěná celoroční údržba a oprava cyklistických tras a jejich značení.

Se vzrůstajícím počtem cyklistů vzrůstá i poptávka po souvisejících službách. Nejde přitom jen o samostatnou infrastrukturu, ale i o vybavení cyklistických komunikací například lavičkami, informačními tabulemi s mapkami či popisem okolních zajímavostí, odpočinkovými místy, občerstvením a parkovišti pro kola. Nepostradatelnou službou pro rozvoj cyklistiky, která na území není zastoupena, je půjčovna kol ve větších městech s možností vrácení v jiném městě a nedostatečná nabídka ubytování s možností uskladnění kola, což je hlavní náplní projektu Cyklisté vítáni. Bohužel se prozatím nepočítá ani s cyklisty, kteří jezdí do obchodů za nákupy. A přitom je to škoda, protože určitý potenciál to má, neboť cyklista sice nakoupí méně, ale zato jezdí častěji. [6, 15]

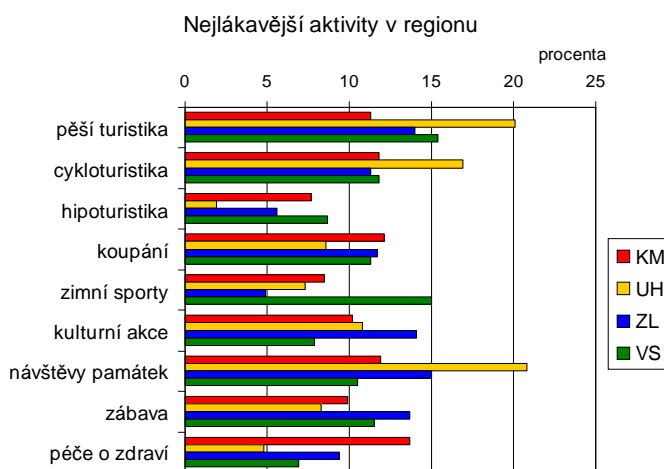
V současné době je rozvoj cyklistické dopravy především podporován na místní a regionální úrovni prostřednictvím měst a obcí sdružovaných do účelových svazků či mikroregionů, které podporují především rozvoj významných cyklistických komunikací. Některé z nich pořádají různé akce spojené s poznáváním přírody a místních zajímavostí. Příkladem může být otevírání cyklistické sezony, Na kole Vinohrady nebo odemykání vody a další, kde dochází k propojení vinařství s cykloturistikou nebo se naskýtá možnost plavby na lodi i s kolem. Takovéto akce se těší velkému zájmu, protože cyklisté preferují jízdu malebnou přírodou, oceňují krásné výhledy do krajiny a nejraději jezdí mimo zastavěné lokality.

V koncepci Program rozvoje cestovního ruchu Zlínského kraje z roku 2003 byl zpracován průzkum, kde jednou z otázek bylo: „Jaký je důvod návštěvy regionu“. Z následujícího grafu lze vyčíst, že nejvíce návštěvníků přijíždí za celkovou relaxací, a to do regionu Zlínského a Vsetínského. Dalším důvodem je také sport a poznání regionu zejména v regionu Uherskohradištsko.



Obr. 19: Důvod návštěvy; zdroj [12]

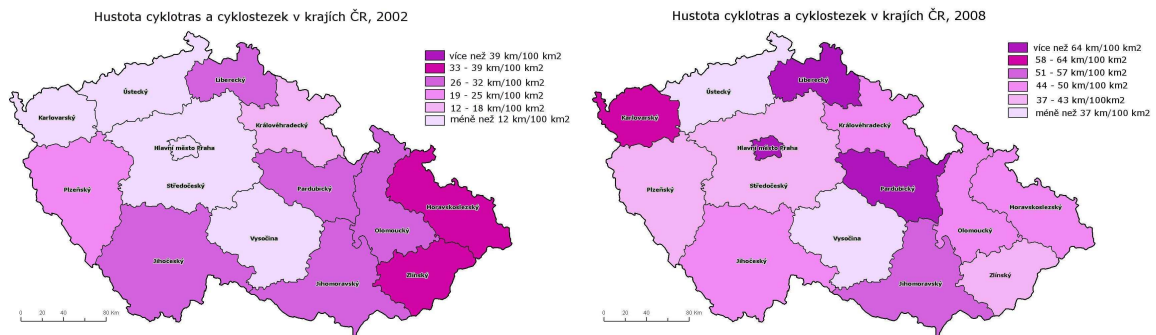
Nejlákavějšími aktivitami jsou návštěva památek, pěší turistika a cykloturistika. Tyto aktivity lákají především návštěvníky Uherskohradištska, ale i u ostatních regionů je velký zájem o cykloturistiku. Na základě tohoto grafu je cykloturistika nezanedbatelná a rozhodně by se měla nadále rozvíjet a propagovat.



Obr. 20: Nejlákavější aktivity; zdroj [12]

Na následujícím obrázku je porovnávána hustota cyklistických komunikací v krajích za rok 2002 a 2008. Lze vidět, že se situace velmi změnila. Například Zlínský kraj má v roce 2002 jednu z nejhustších sítí cyklistických komunikací a v roce 2008 už ne. Je to způsobeno zejména celkovým rozšířením sítě cyklotras téměř ve všech krajích a především v kraji Pardubickém, Karlovarském, Libereckém a v Praze. Ale také tím, že se situace v tomto kraji nezměnila, protože zde nebyly vyznačeny další komunikace pro cyklisty, stejně jako v kraji Moravskoslezském. Největší hustotou tras a stezek v roce 2008 má

hlavní město Praha, dále pak Pardubický a Liberecký kraj. Naopak nejnižší hustota je za-  
znamenána kraji Ústeckém a na Vysočině.



Obr. 21: Hustota cyklistických komunikací v roce 2002 a 2008; zdroj[41]

### 5.1.1 Přednosti cyklistické dopravy

Cykloturistika po letech útlumu prožívá opět velký „boom“. Je to dáno zejména modernizací kola, které již není tak těžké jako dřív, a určitě i větším výběrem.

V poslední době se kolo stalo efektivním a pohodlným dopravním prostředkem. Kolo neznečišťuje životní prostředí, je tiché, nenápadné, cenově přijatelné pro různé kategorie lidí a je rychlejší na kratší vzdálenosti (do 5km).

Cyklistický provoz je tedy nedílnou součástí zdravého dopravního systému města. Může být plnohodnotnou alternativou či doplněním ostatních druhů dopravy, to však záleží na podmínkách města. Cyklistika také přispívá k ochraně památek a zeleně, zabírá méně prostoru, zvyšuje atraktivitu městských center, ale také má pozitivní vliv na zdraví. Oproti pěší turistice šetří klouby, dále pak snižuje nemocnost lidí s vysokým krevním tlakem, pozitivně působí na chronický zánět průdušek, astmat, ortopedické potíže a onemocnění křečových žil na nohou. [6, 18]

### 5.1.2 Negativa cyklistické dopravy

Nejenom že cyklistika má své pozitiva, ale i negativa, která vznikají především za-  
viněním lidskou činností. Mezi nejzávažnější patří zvýšený objem provozu motorových

vozidel a tím pádem je ohrožena bezpečnost cyklistů. Dále pak nadměrná rychlost a nedostatek ohledů na cyklisty, obavy z možné krádeže kola, ale i chybějící městská vybavenost pro cyklisty.

## 5.2 Cyklotrasy na území Zlínského kraje

Současná délka značených cyklotras v ČR dosahuje 31 104,5km.

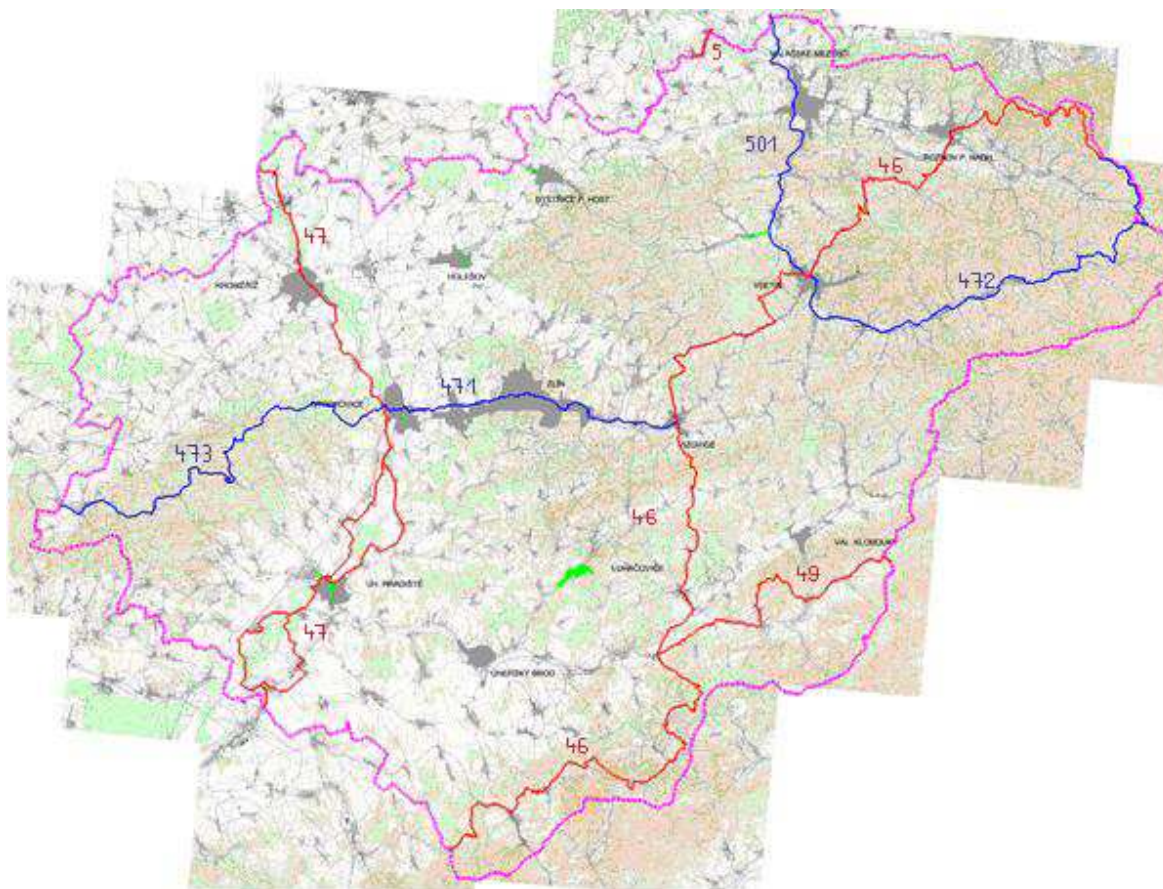
Na území Zlínského kraje je KČT zaznačeno více jak 60 cyklotras a cykloturistických tras. Síť těchto tras je značně nerovnoměrná a často ve špatném stavu, a také jsou vedeny po frekventovaných pozemních komunikacích. Dále procházejí územím měst a obcí, ale i po komunikacích ve volné krajině a spojují některé významné turistické cíle.

Celkem je na území regionu registrována 1 trasa I.třídy, 3 trasy II. třídy, 4 trasy III. třídy a přibližně 55 tras IV. třídy. Následující tabulka přináší přehled o cyklotrasách I., II. a III. třídy včetně jejich celkové kilometráže. [21, 47]

Tab. 1: Celková délka jednotlivých cyklotras; zdroj [1, 27]

Trasy I. třídy		celková délka cyklotrasy
č. 5	Brno - Olomouc - Přerov - Ostrava - Hať	250 km
Trasy II. třídy		
č. 46	Sudoměřice n. Mor. - Vsetín - Český Těšín	249 km
č. 47	Hodonín - Uherské Hradiště - Olomouc	153 km
č. 49	Pitín - Brumov - Nedašova Lhota	30 km
Trasy III. třídy		
č. 471	Otrokovice - Zlín - Vizovice	29 km
č. 472	Vsetín - Velké Karlovice - Martiňák	51 km
č. 473	Rajhradice - Koryčany - Bunč - Otrokovice	92 km
č. 501	Vsetín - Krásno - Valašské Meziříčí - Palačov	31 km

Pro přehled je zde mapa, která přesně vyznačuje průběh významných cyklotras Zlínským krajem.



Obr. 22: Dálkové a významné regionální cyklotrasy; zdroj [1]

Územím také prochází mezinárodní cyklotrasy z projektu EuroVelo a objevuje se zde i tematické značení cyklotras (např. moravské vinné stezky).

### 5.2.1 EuroVelo

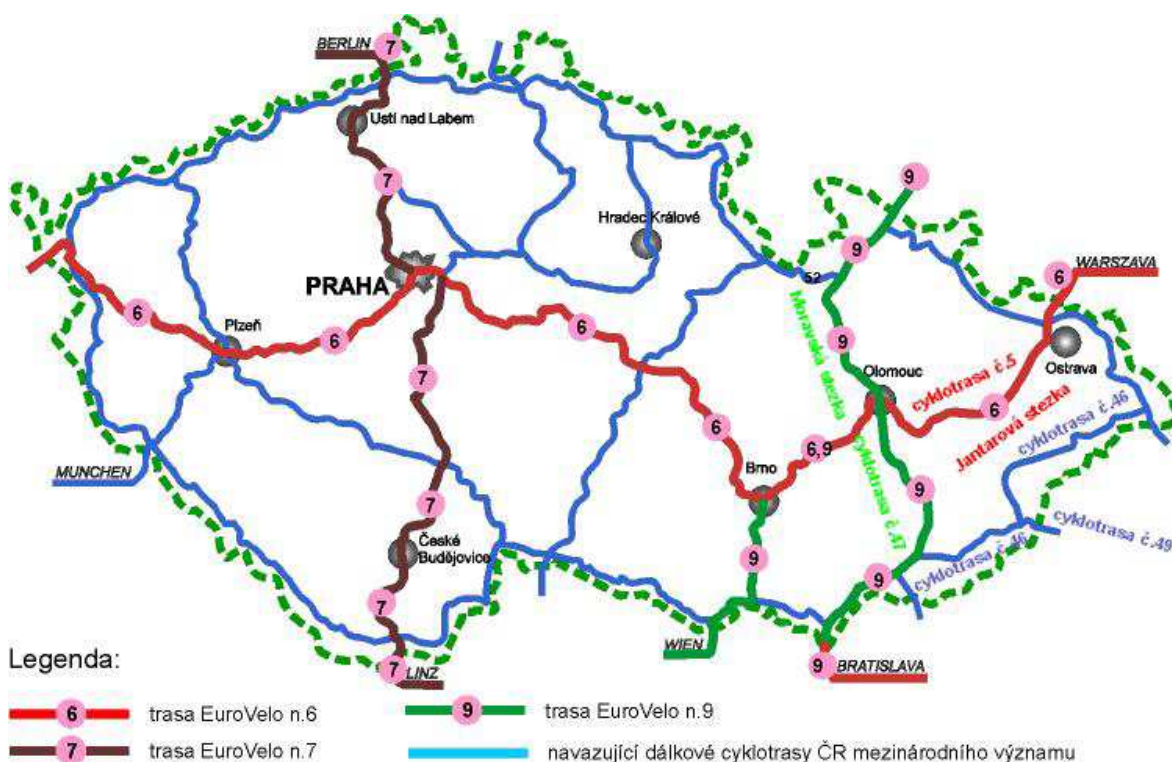
EuroVelo je projekt, který rozvíjí 12-transevropských cyklotras spojující všechny země Evropy a jeho podstatnou část tvoří stávající státní regionální a místní cyklotrasy. Cílem projektu je podporovat a doporučovat cyklo dopravu a cykloturistiku, propagovat cyklistiku jako typ na dovolenou a motivovat k využití kola pro jízdy při běžných cestách, a také rozvíjet síť EuroVelo pro zvýšení profilu cyklistiky v zemích, kde byla potlačována

minulými politikami. Celkově je v síti EuroVelo zahrnuto již více jak 63 tisíc km cyklistických tras. [15]

Územím Zlínského kraje prochází dvě tyto mezinárodní cyklotrasy, a to EuroVelo č.6 a č.9.

EuroVelo č.6 (Roscoff – Oděsa) vede cípem severní částí kraje po tzv. mezinárodní Jantarové stezce, která je ČR označována číslem 5. EuroVelo č.9 (Polsko – Chorvatsko) sleduje tok řeky Moravy ve směru sever-jih a je vedeno po tzv. významné nadregionální Moravské stezce, která se v ČR označuje číslem 47. [1, 47]

Z uvedeného popisu a i z následujícího obrázku vyplývá, že dochází k nepřehlednosti značení, proto je potřeba zavést nějaký systém jednotného značení a i jednotné ucelené databáze.



Obr. 23: Mapa cyklotras EuroVelo; zdroj[1]

### 5.2.2 Mezinárodní cyklotrasy ve Zlínském kraji

Jak již bylo zmíněno, územím prochází jedna mezinárodní cyklotrasa č. 5 zvaná Jantarová stezka. Tato trasa je součástí sítě EuroVelo č.6.

Trasa vstupuje do regionu Zlínského kraje ze západní strany od obce Zámrský prudkým stoupáním po silnicích III. třídy až do Němetic, kde pak vede na sever a postupně klesá až do údolí řeky Bečvy, kterou překračuje 3m širokým provizorním mostem, který se nachází již v Olomouckém kraji. [1, 47]

Tato trasa v podstatě se jenom mihne Zlínským krajem a přesto je zde určena středně těžká náročnost.

### 5.2.3 Nadregionální cyklotrasy ve Zlínském kraji

V kraji jsou tři cyklotrasy tohoto druhu. Mezi nejvýznamnější patří Moravská stezka, která je označená číslem 47 a je součástí sítě EuroVelo č.9. Trasa na území Zlínského kraje vstupuje ze severu od obce Lovosice. Hranice kraje překračuje po zpevněné komunikaci a míří směrem k obci Chropyně. V obci Chropyně vede kolem zámku a zámeckého rybníku, dále pak podél řeky Moravy až do Kroměříže. Zde prochází po místních cyklistických stezkách a trasách, které vedou opět kolem řeky Moravy. Trasa dále vede směr Otrokovice, Uherské Hradiště a u obce Napajedla se rozděluje a nabízí dvě trasy po kterých se dá jet. V současné době probíhá výstavba cyklostezky podél Bařova kanálu, která je od města Otrokovice ve směru UH již postavena a na ni se také Moravská stezka napojuje. Trasa pak pokračuje přes obec Veselí nad Moravou do Jihomoravského kraje. Trasa je navržena tak, aby byla sjízdná na běžném kole. Většinou je vedena po méně frekventovaných komunikacích III. třídy, místních komunikacích, městských cyklostezkách a asfaltových nebo jinak zpevněných lesních nebo polních cestách. Někde má cyklotrasa i více variant. V létě je velmi vyhledávaná hlavně v úseku kolem Bařova kanálu, protože je zde možné zkombinovat cyklistiku s lodní dopravou. Po cestě je také několik hospůdek a naučných informačních tabulí. Převážně ve městech je trasa nepřehledně značená. [1, 21, 47]

Další významnou nadregionální cyklotrasou je trasa č. 46 Beskydsko-Karpatská magistrála, která vede přes Pustevny až do Strání. Na území vstupuje ze severu Moravsko-slezskými Beskydami přes osadu Podolánky. Pak pokračuje ve směru Pustevny, které jsou oblíbeným turistickým cílem v zimě i v létě, Rožnov pod Radhoštěm, dále pak kolem Valašského muzea v přírodě směrem na Bystřici pod Hostýnem až k rekreační oblasti u vodní nádrže Bystřička. Zde pokračuje k obci Vsetín, Pitín, vede kolem Slovenské hranice, Mi-



kulčina Vrchu ke Kamenné boudě. Zde trasa odbočuje mimo hranice Zlínského kraje směrem k obci Velká nad Veličkou. Trasa je středně obtížná až obtížná, jsou zde prudká klesání i stoupání, místy velmi nekvalitní povrch a nepřehledné značení. Za to nabízí průjezd přírodou a nádherné výhledy do krajiny. [1, 21, 47]

Poslední trasa, patřící do této kategorie, je číslo 49, opět zvaná jako Beskydsko-Karpatská magistrála. Na trasu se dá odbočit v obci Pitín z trasy č. 46 a vede přes Hoštětín, kolem hradu Brumov až k hraničnímu přechodu se Slovenskem. Trať je středně obtížná v mírně kopcovitém terénu. [1, 21, 47]

#### 5.2.4 Regionální cyklotrasy ve Zlínském kraji

Na území se nachází čtyři regionální cyklotrasy, a to č. 471, 472, 473 a 501. Trasa č. 473 vstupuje do území z jihu od železniční zastávky Jestřábice, odkud pokračuje do obce Koryčany a kolem vodní nádrže míří směr Stupava, přes oblast Chřiby putuje do obce Salaš, dále pak na Bunč, do Otrokovic, kde se napojuje na trasu č. 471. Průjezd Otrokovicemi je náročný, protože skutečné značení neodpovídá údajům v mapě. Navazující trasa vede do města Zlín, dále pak do obce Vizovice, kde trasa končí. Tato trasa vede převážně po místních komunikacích nebo po polních cestách především v úseku Otrokovice – Zlín. Odtud vede již zmíněná nadregionální cyklotrasa č. 46, která spojuje Vizovice a Vsetín. Ve Vsetíně se napojuje trasa č. 501, která lemuje řeku Bečvu až k obci Lhotka nad Bečvou, zde uhýbá doprava směrem k obci Palačov, mimo území Zlínského kraje. Trasa je v určitých úsecích lehká, středně těžká, ale i obtížná. Vede v podstatě všemi druhy terénu, jak po asfaltových komunikacích, tak i po nezpevněných a velmi často probíhá lesem. Prochází v podstatě celým územím Zlínského kraje neboť vstupuje do území z jihu a vystupuje na severu. [1, 21, 47]

Poslední regionální cyklotrasa č. 472 není vedena samostatně, ale navazuje na nadregionální cyklotrasu č. 46. Trasa vede půvabnou krajinou Moravskoslezských Beskyd přes obce Léskové, Velké Karlovice, Nový Hrozenkov až do Vsetína, kde navazuje na cyklotrasu č. 501. Dá se říci, že tato trasa je jakýmsi spojovacím článkem mezi obcemi Vsetín a Léskové. [47]

Tyto cyklotrasy doplňuje hustá síť místních cyklotras, která navazuje na trasy regionální. Jejich přesný počet se prozatím nedá zmapovat, neboť se o značení tras nestará jenom KČT, ale také obce, soukromé subjekty a jiné. Tím dochází ke vzniku nových tras, které nejsou v jednotné databázi a navíc jsou i jinak označené, například nějakým logem a ne číslem.

### 5.3 Cyklostezky na území Zlínského kraje

Cyklostezky, které jsou mnohem bezpečnější než cyklotrasy, neboť je zde zákaz motorových vozidel, se na území Zlínského kraje hojně budují. I když je jich stále málo vůči cyklotrasám, poněvadž je jejich výstavba několikanásobně dražší, je to rozhodně dobrý krok pro bezpečnost cyklistů, ale také pro kontakt osob s krajinou a pro dýchání čistějšího vzduchu.

K 1.1.2010 bylo na území ČR evidováno celkem 1 601km cyklostezek a z toho bylo 221km vybudováno v předchozím roce. [17]

Následující tabulka ukazuje, že nejvíce cyklostezek v ČR se nachází na území hlavního města Prahy (168km) a na druhém místě je zastoupen Zlínský kraj, který má na svém území 166km bezpečných stezek. Dále následuje Olomoucký kraj, Moravskoslezský kraj a nejméně cyklostezek bylo napočítáno v kraji Libereckém.

Tab. 2: Celková délka cyklostezek v jednotlivých krajích 2010; zdroj [17]

KRAJ	CLK [m]
Hlavní město Praha	168240
<b>Zlínský kraj</b>	<b>166170</b>
Olomoucký kraj	158407
Moravskoslezský kraj	148166
Pardubický kraj	144688
Středočeský kraj	136607
Královéhradecký kraj	129265
Jihomoravský kraj	127909
Jihočeský kraj	88745

Ústecký kraj	88025
Plzeňský kraj	82861
Karlovarský kraj	76550
Kraj Vysočina	42710
Liberecký kraj	42644
<b>celkem</b>	<b>1600987</b>

Další tabulka se zabývá délkou nových cyklostezek vybudovaných v roce 2009. Zcela jednoznačně nejvyšších hodnot dosahuje Zlínský kraj, kde bylo vybudováno necelých 53km stezek pro cyklisty (nejvíce na cyklostezce podél Baťova kanálu a cyklostezce Bečva). Jinak řečeno, v kraji bylo realizováno 23,9% cyklostezek z celé ČR. Dále se ve výstavbě činil také Olomoucký kraj, který je na druhé příčce. Naopak nejméně nových stezek přibýlo na území hlavního města Prahy, protože se zde budují zejména cyklopruhy.

Tab. 3: Délka nových cyklostezek vybudovaných v roce 2009; zdroj [17]

Kraj	délka nových cyklostezek vybudovaných v roce 2009 [m]	podíl kraje na celkové délce cyklostezek v ČR vybudovaných v roce 2009 [%]
Zlínský kraj	52960	23,9
Olomoucký kraj	27330	12,3
Pardubický kraj	20600	9,3
Plzeňský kraj	19705	8,9
Karlovarský kraj	19190	8,7
Kraj Vysočina	17400	7,9
Moravskoslezský kraj	14165	6,4
Jihočeský kraj	12530	5,7
Královéhradecký kraj	10890	4,9
Jihomoravský kraj	8830	4,0
Středočeský kraj	8170	3,7
Liberecký kraj	4570	2,1
Ústecký kraj	2880	1,3
Hlavní Město Praha	2100	0,9
	<b>221320</b>	<b>100,0</b>

Již zmíněné cyklostezky Bečva a podél Baťova kanálu patří mezi nejvýznamnější v tomto území. Každoročně jsou oblíbeným a vyhledávaným cílem spousty návštěvníků. Území nedisponuje žádnou stezkou z projektu Greenways.

### 5.3.1 Cyklostezka podél Baťova kanálu

Cyklostezka kolem Baťova kanálu je projektem dobrovolného svazku obcí s názvem Sdružení obcí pro rozvoj Baťova kanálu a vodní cesty na řece Moravě. Cílem tohoto projektu je zatraktivnění turistické destinace Baťův kanál především pomocí vybudováním cyklostezky a spojením cykloturistiky s rekreační plavbou, a také zvýšením bezpečnosti cyklistů.

Stavba je rozdělena na několik fází, z nichž některé jsou již realizované a těší se z úspěchu. Svědčí o tom například úsek Staré Město – Babice, který byl dokončen na jaře roku 2007. V průběhu roku 2009 byly vybudovány nové úseky cyklostezek se zpevněným asfaltovým povrchem, který je vhodný i pro in-line bruslaře. Vybudována byla trasa Kroměříž – Střížovice v délce 5,2km a úsek Otrokovice – Babice v délce 6,9km.

Tato cyklostezka by měla procházet napříč celým krajem a unikátně spojit šest měst a sedm obcí. Také by se měla stát páteční trasou, respektive by na ni měla být převedena nadregionální trasa č. 47 Moravská stezka. Předpokládaná délka cyklostezky je kolem 40km.

Stezka vede nádhernou lužní krajinou - údolím řeky Moravy a kolem kanálového úseku Baťův kanál mezi městy Kroměříž a Uherský Ostroh. Současně je také nejkratší spojnici mezi sousedními městy a obcemi a má přímou vazbu na rekreační vnitrozemskou plavbu včetně možnosti přepravy kol na palubě lodi. Nelze zapomenout také na to, že cyklostezka překonává pouze minimální výškové převýšení a přitom navazuje na rozsáhlou síť cyklistických komunikací v kopcovitém terénu Chřibů a v nedaleké chráněné krajinné oblasti Bílých Karpat. Pro fajnšmekry je k dispozici tematická síť Moravských vinařských stezek, díky které každý může nasát pravou atmosféru vinohradů a pohostinného Slovácka. V příloze číslo II je přiložena fotodokumentace. [40, 41, 45]

### 5.3.2 Cyklostezka Bečva

Cyklostezka Bečva je záměrem mikroregionu Valašsko – Horní Vsacko za účelem rozvoje cestovního ruchu v tomto dobrovolném svazku obcí a cílem bylo zvýšení bezpečnosti cyklistů.

Výstavba cyklostezky je rozdělena do několika etap, z nichž 6 již bylo realizováno. Stezka vede souběžně se silnicí I/57, po které dříve jezdili cyklisti a docházelo zde k častým nehodám. Výstavba napomohla bezpečnosti, potvrzuje to i průzkum provedený v červnu v roce 2005. Realizovaný úsek vede 10km po individuální stezce (bez jiného provozu), dalších 10km vede po lesních zpevněných komunikacích, 18km je vedeno po místních a účelových komunikacích (s malou frekvencí provozu) a zbývající část je zatím ve formě turistické pěšiny.

Stezka by po svém dokončení měla propojit 10 obcí a měst na toku Vsetínské Bečvy v rámci mikroregionu Valašsko – Horní Vsacko. Vzhledem k zájmu dalších obcí a měst o tento projekt, je zde velká šance propojení celého regionu, tedy mohlo by se propojit 23 obcí v regionu Vsetínsko a další obce by již za soutokem obou Bečev měli být spojnicí s regionem Přerovsko. Cyklostezka by poté měla rozsah asi 105km.

Cyklistická komunikace vede krásnou krajinou kolem horského toku Vsetínské Bečvy a pro další rozvoj jsou zde ideální podmínky. Fotodokumentace je uvedena v příloze č. III. [41, 45]

## **5.4 Stav cyklotras v některých významných městech kraje**

### **5.4.1 Situace v Kroměříži**

Město Kroměříž přezdíváné jako „Hanácké Athény“ se rozprostírá kolem řeky Moravy a nabízí tak příhodné podmínky pro cykloturistiku.

Městem vede významná nadregionální Moravská stezka č. 47, která kopíruje břeh řeky Moravy. Na tuto trasu navazují místní cyklotrasy č. 5033, která pokračuje směrem na východ do obce Hulín a č. 5012, která směřuje na jihozápad do oblasti Chřibů. Trasa č. 5012 se rozděluje a vzniká nová trasa č. 5020, která také pokračuje do oblasti Chřibů.

Město se snaží cyklistiku podporovat a rozvíjet, protože ví, že jsou zde příhodné podmínky a může tak přilákat více návštěvníků. Také uvažuje o zřízení úschovny kol v centru města.

### 5.4.2 Situace v Uherském Hradišti

Uherské Hradiště a jeho okolí má svou polohou v rovinném území podél řeky Moravy velmi dobré podmínky pro cyklistickou dopravu, která má zde dlouholetou tradici. V této oblasti mnoho lidí jezdí na kole za prací, do škol nebo za rekreací a poznáním.

Městem prochází nadregionální dálková cyklistická trasa č. 47 “Moravská stezka”. Trasa je ve městě vedena přes sídliště Štěpnice podél řeky Moravy k Moravnímu nábřeží, kde přes most pokračuje do Starého Města a dále pak míří do obce Babice, odkud vede dál podél Baťova kanálu. Tato trasa je přehledně značena, překonává jen minimální výškové rozdíly a návštěvníky je velmi vyhledávaná.

Dále se zde nachází místní cyklotrasa č. 5049, která začíná u zimního stadionu a pokračuje přes sídliště Mařatice, vede kolem rozhledny Rovnina, což je oblíbený turistický cíl, směrem k obci Mistřice. Tato trasa má nekvalitní povrch, ale zase nabízí krásné výhledy na malebnou krajinu zejména z již zmiňované rozhledny.

Velmi využívaná je nově vybudovaná cyklostezka, která vede podél frekventované silnice II/497 ze Studentského náměstí (kde je nově vybudovaná vysoká škola – areál bývalých kasáren), kolem supermarketu, přes průmyslovou zónu Jaktáře do přidružené obce Jarošov. Povrch cyklostezky je tvořen zámkovou dlažbou a díky této stavbě se velmi zvýšila bezpečnost cyklistů v tomto úseku.

Předchozí cyklistické komunikace doplňuje ještě tematická síť Moravských cyklostezek, které jsou značené logem a propojují vinařské uličky nejenom na území města, ale i okolních obcí, v kterých je vinařství také populární.

Síť cyklistických komunikací je na území bohatá zejména díky síti Moravských cyklostezek, ale značení je zmatené a nepřehledné. Ve středu města chybí propojenost cyklistických komunikací zejména v pěší zóně, kde cyklisté musejí sesednout z kola nebo mohou jet vedlejší ulicí, ale pouze v jednom směru. Na území města jde vidět určitý pokrok a snaha, aby došlo k rozvoji cyklistické dopravy, ale stále je zde několik hluchých míst, které je v budoucnu potřeba odstranit.

### 5.4.3 Situace ve Vsetíně

Území města leží v horské oblasti mezi Hostýnskými a Vsetínskými vrchy, kde protéká řeka Bečva. Cykloturistika zde má dlouhou tradici, již od dob, kdy kolo bylo základním dopravním prostředkem do zaměstnání, do škol. A díky tomu jsou zde dobré podmínky pro rozvoj cyklistické dopravy, i když je zde kopcovitý terén.

Daným územím prochází nadregionální cyklotrasa č. 46, která na území vstupuje ze severní strany a ven z území pokračuje západním směrem. Na tuto trasu navazují regionální trasy č. 501 (nebo-li Cyklostezka Bečva), která lemuje břeh řeky Bečvy směrem k Valašskému Meziříčí a č. 472 (také Cyklostezka Bečva), která pokračuje podél řeky Jesenice směrem k Velkým Karlovicím.

Pak je zde nespočet cykloturistických tras, které vedou především po lesních nezepevněných cestách a kopcovitým terénem.

Myslím si, že v tomto městě je vcelku dobrá návaznost cyklistických komunikací, a také je zde snaha o neustálé zlepšování, tedy upravování povrchů komunikací pro cyklisty a budování nových s návazností na stávající.

### 5.4.4 Situace ve Zlíně

Území města Zlína se rozprostírá v údolí řeky Dřevnice, kterou svírají strmé svahy Zlínské vrchoviny. Kvůli této specifické poloze je rozvoj cyklistické dopravy velmi obtížný a díky tomu zde ani nemá tradici – není tady běžné dopravovat se na kole například do zaměstnání. V současnosti nabízí Zlín cykloturistům jen několik kilometrů značených cyklistických komunikací.

Územím města Zlína prochází významná regionální trasa č. 471, která ve městě vede převážně podél řeky Dřevnice a spojuje městskou část Lužkovice s Přílukem a Bartošovou čtvrtí a propojuje střed města s místní částí Prštné. Ve středu města zejména kolem Havlíčkova nábřeží je cyklostezka přeplněna chodci a in-line bruslaři a cyklisté musejí mezi nimi kličkovat. Bohužel trasa je místy přerušena a vedena po frekventovaných komunikacích, a to převážně ve středu města. Chybí zde bezpečný průjezd městem a plynulé spojení východu se západem.

Dále mezi nejvýznamnější patří cyklostezka č. 5067, která vede od řeky Dřevnice, směrem na Kostelec do nejnavštěvovanějšího turistického cíle kraje, a to do ZOO Lešná a jejíž celková délka je 5km. Tato cyklostezka je v teplé dny hojně využívána jak cyklisty, tak in-line bruslaři i chodci.

Další cyklostezka je vybudována v Centrálním parku Jižní svahy, ale je dlouhá pouze 1km a nenavazuje na další cyklistické komunikace a nevede ani do středu města. Na území je ještě vyznačena cyklotrasa č. 5054, která vede od krajské Baťovy nemocnice směrem na Jaroslavice.

Na území města je málo cyklistických komunikací. Taktéž zde chybí rychlý průjezd městem a napojení jednotlivých částí města Zlína na střed města a páteřní cyklostezku, a také zde není řešeno ani zázemí pro cyklodopravu (stojany, značení, půjčovny kol a jiné).

## **5.5 Cyklistická doprava ve vztahu k dalším druhům dopravy v kraji**

### **5.5.1 Autobusová doprava**

Autobusoví přepravci postupně zařazují do své nabídky možnost přepravy jízdních kol, a to buď pomocí speciálně upravených vozidel umožňující přepravu kol společně s cestujícími nebo pomocí vozidel s přívěsnými vozíky, které jsou upraveny pro převoz kol.

Na území Zlínského kraje tyto služby provozují akciové společnosti ČSAD Vsetín, KRODOS a Veolia Transport Morava. Vozidla jezdí v období od května do října zejména do oblasti Moravskoslezských Beskyd a do okolí kolem Vsetína. Podrobný popis jednotlivých tras, ceny a některé služby jsou uvedeny v příloze IV. [32, 36, 48]

Četnost spojů je podle mě dostačující, ale chybí propagace této možnosti.



### 5.5.2 Městská hromadná doprava

Přepřavu jízdních kol v městské hromadné dopravě na území Zlínského kraje prozatím provozuje Dopravní společnost Zlín – Otrokovice, a to pouze na vybraných linkách ve statutárním městě Zlíně. Seznam zastávek, postup jak přepřavit kolo v městské hromadné dopravě a cena jsou uvedeny v příloze V. [33]

Podle mého názoru je nabídka možnosti přepřavy kol v městské hromadné dopravě nedostačující, neboť funguje jenom v jednom městě. Ve městě, kde tato přepřava je možná, nejsou zavedeny žádné linky na největší sídliště Jižní svahy, které je vystaveno do velkého kopce a ani neexistuje tato možnost v úseku Zlín - významné vlakové nádraží Otrokovice. Přepřavovat kola v hromadné dopravě nejsou nijak propagovány a na linkách, kde je to možné není uvedeno přesně kdy máme na spoj čekat, nikde není uvedeno třeba logo kola. Jen je napsáno, že je to možné o víkendech a svátcích, jen se souhlasem řidiče a nesmí být na zastávce žádný invalida nebo někdo s kočárkem.

### 5.5.3 Železniční doprava

Také České dráhy nabízejí možnost přepřavy jízdních kol, (a to dvěma způsoby: ať už jako spoluzavazadlo nebo s využitím úschovny) v podstatě na všech železničních tratích probíhajících územím Zlínského kraje. Oba způsoby jsou podrobněji popsány v příloze číslo VI. [30]

Myslím si, že s touto možností přepřavy Českých drah můžeme být spokojeni. Služba je přehledně popsána i na jejich internetových stránkách a ve vyhledávání spojů hned vidíme, zda je kolo možné přepřavit. Službu hodnotím velmi kladně a určitě je přínosem pro rozvoj cyklistické dopravy.

## 6 ANALÝZA CYKLOTRAS A CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE ZLÍNSKÉM KRAJI

### 6.1 Dotazníkový průzkum

V rámci mé bakalářské práce jsem provedla dotazníkový průzkum na téma Na kole po Zlínském kraji. Hlavním cílem šetření bylo zjistit, jaké zná běžný cyklista možnosti týkající se cyklistické dopravy, zda těchto možností využívá a za jakým účelem jezdí na kole. Dále pak byl dotazník zaměřen na problémy v rozvoji cyklistické dopravy a stav cyklotras a cyklostezek ve Zlínském kraji.

Pro zjištění informací jsem zvolila metodu dotazník, protože je tato metoda všeobecně známá a lidé mohou odpovídat anonymně. Průzkum probíhal elektronickou formou prostřednictvím internetového serveru [www.vyplnto.cz](http://www.vyplnto.cz), kde jsem daný dotazník vytvořila. Po vytvoření mi byl zaslán odkaz na můj dotazník <http://na-kole-po-zlinskem-kraji.vyplnto.cz>, který jsem dále publikovala v různých internetových diskuzích (např. [www.bike-forum.cz](http://www.bike-forum.cz), [www.nakole.cz](http://www.nakole.cz), [www.cyklodiskuze.cz](http://www.cyklodiskuze.cz)), mezi známými, a také jsem psala náhodně vybraným obcím v kraji. Průzkum probíhal v období 27.3.2010 – 14.4.2010 a dotazník vyplnilo 430 respondentů.

Dotazník se skládá z 24 otázek. Většina odpovědí je jednoznačných, u jiných je možné zaškrtnout více odpovědí anebo se rozepsat. Již na začátku dotazníku byli respondenti seznámeni k jakému účelu dotazník slouží a jaký je cíl průzkumu. Pokud respondent odpověděl na otázku tak, že na ni již žádná další otázka nenavazovala, systém tuto situaci vyhodnotil a dotazník byl ukončen se závěrečným poděkováním. Celé znění dotazníku je uvedeno v příloze č. VII.

#### 6.1.1 Vyhodnocení dotazníkového průzkumu

Následující grafy a odpovědi hodnotí nejdůležitější části dotazníkového šetření. Celé vyhodnocení dotazníku je v příloze č. VIII.

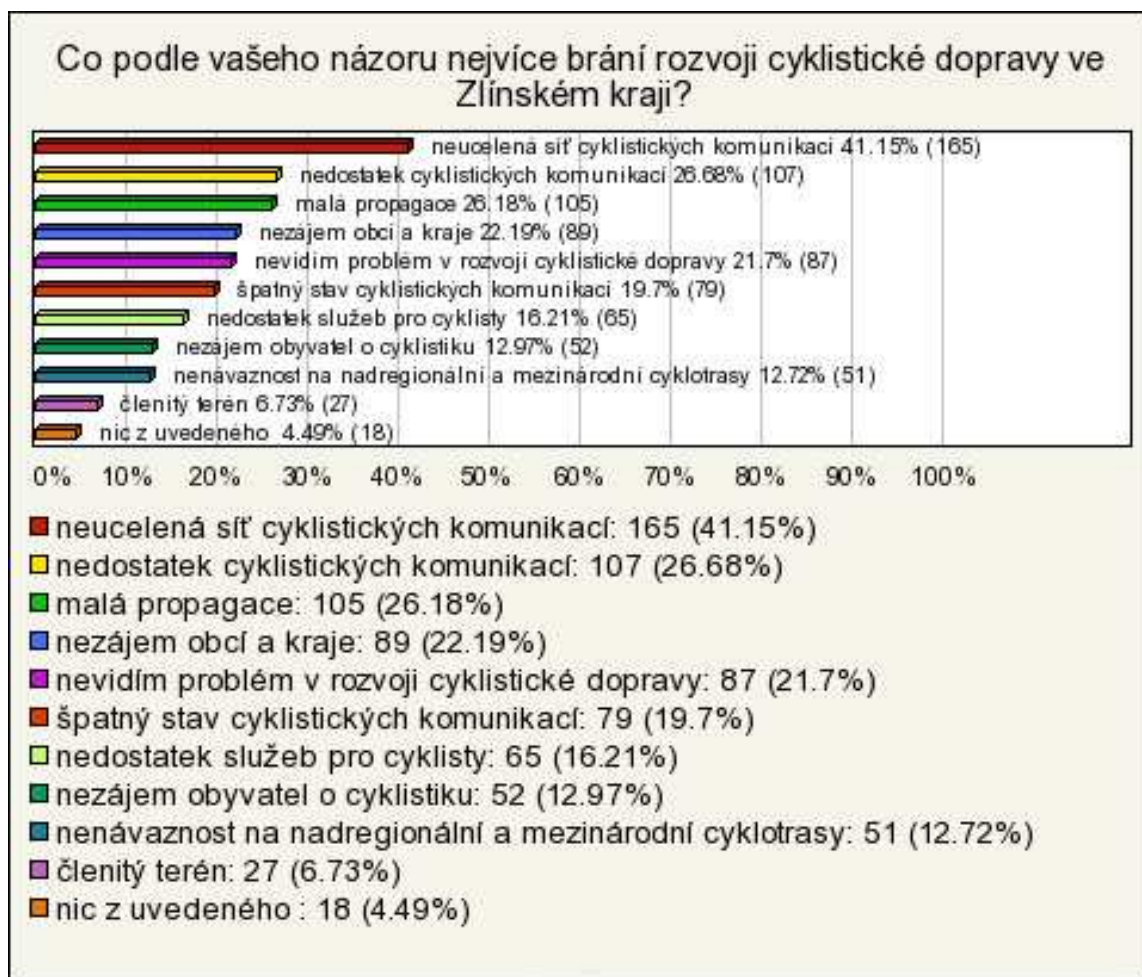
První otázka vztahující se k důležitější části dotazníkového šetření byla, z jakého důvodu využívají respondenti kolo. Byla zde možnost zatrhnout více odpovědí. Dotázaní nejvíce využívají kolo pro zlepšení fyzické kondice, a to 280 respondentů (což je 69,83%). Dalším nejčastějším důvodem využití kola byl sport (248 respondentů) a rekreace (233 respondentů), ale také šetření životního prostředí, závodění na kole, absence auta, doprava do zaměstnání a do školy. Jízdní kolo je všestranná záležitost, a proto je oblíbené u velké skupiny lidí.



Obr. 24: Z jakého důvodu využíváte kolo

Další otázka byla, co nejvíce brání rozvoji cyklistické dopravy. Opět zde bylo možné zatrhnout více odpovědí. 41,15% respondentů se shodlo, že největší bariérou je neucelená síť cyklistických komunikací. Mezi další bariéry bránící rozvoji cyklistické dopravy podle respondentů patří nedostatek cyklistických komunikací, malá propagace a nezájem

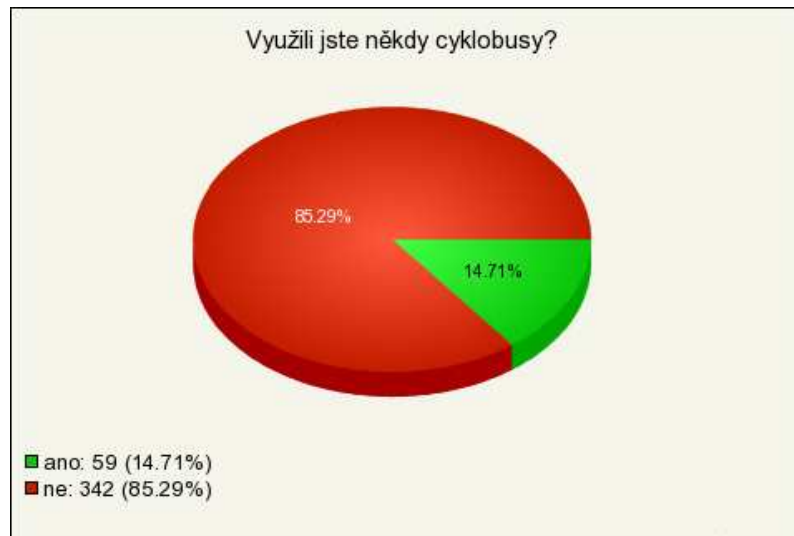
obcí a kraje o tuto problematiku. 21,7% respondentů uvedlo, že nevidí problém v rozvoji cyklistické dopravy, což mě celkem překvapilo. Podle mě, kdyby zde nebyl problém v rozvoji cyklistické dopravy, tak mnohem více lidí využívá tuto možnost. Na druhou stranu, co se týče nezájmu obcí a kraje, tak by se v poslední době nebudovala cyklostezka Bečva a kolem Bařova kanálu. I když je pravda, že kdyby byl zájem větší, mělo by to jinou odezvu.



Obr. 25: Co nejvíce brání rozvoji cyklistické dopravy

Následující otázka byla rozepisovací a byla položena takto: „Co konkrétně Vám nevyhovuje na stávajících cyklostezkách a cyklotrasách?“ Nejčastější odpovědí bylo nedostatečný počet cyklostezek, nově budované cyklostezky nejsou bezpečné, neujasněná pravidla, nepořádek na cyklostezkách, přeplněnost, nenávaznost, cyklistické komunikace často přerušované silniční dopravou, krátké úseky bez návaznosti, chybějící napojení Otrokovice – Zlín.

Dále pak zda využívají cyklobusy. Pouze 14,71% respondentů uvedlo, že ano a 85,29% uvedlo ne. Myslím si, že je to dáno zejména malou propagací této možnosti.



Obr. 26: Využili jste někdy cyklobus

Další otázka se týkala cestování s kolem ve vlaku. Ze 401 respondentů tuto možnost využilo celkem 183, tedy 45,64% dotázaných. Ve srovnání s cyklobusem je tato možnost mnohem populárnější, je to dáno asi i tím, že vlak jezdí přes celý Zlínský kraj, kdežto cyklobusy se pohybují převážně v oblasti Moravskoslezských Beskyd a v okolí Vsetína, tedy v hornatější části kraje.



Obr. 27: Cestovali jste někdy s kolem ve vlaku

Následující otázka se týkala využití půjčovny kol na nádraží. Pouze 12 respondentů uvedlo, že si půjčili kolo na nádraží. Podle mě je to dáno hlavně špatnou propagací a možná i špatným stavem jízdních kol nebo nedostatečnou sítí půjčoven.



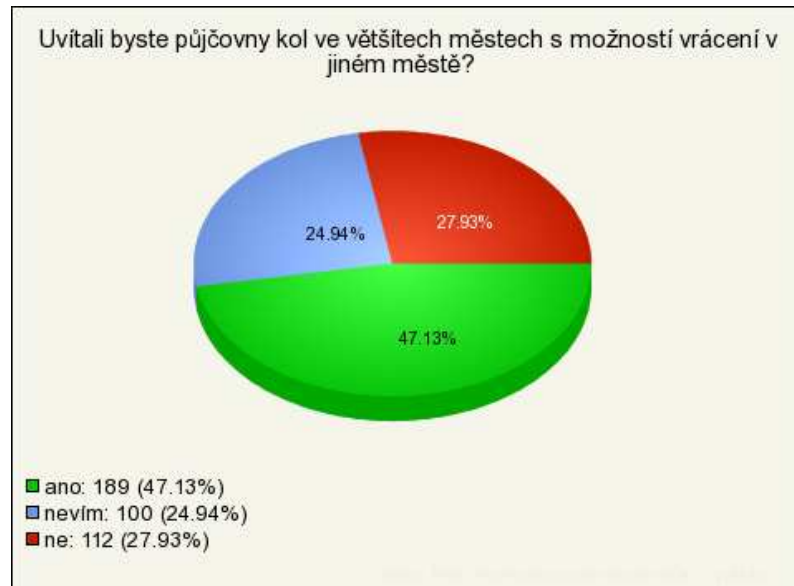
Obr. 28: Využili jste někdy půjčoven kol na nádraží

174 respondentů ví, že může plout po Baťově kanálu i s jízdním kolem na lodi, ale 227 dotázaných o této možnosti bohužel neví. Myslím si, že je to škoda, neboť kde jinde se dá spojit cyklistika s lodním světem než právě zde. Území nabízí pro tuto možnost vynikající podmínky. Konají se zde různé akce, ale chybí ucelené informace, neexistuje jednotný web a malá propagace.



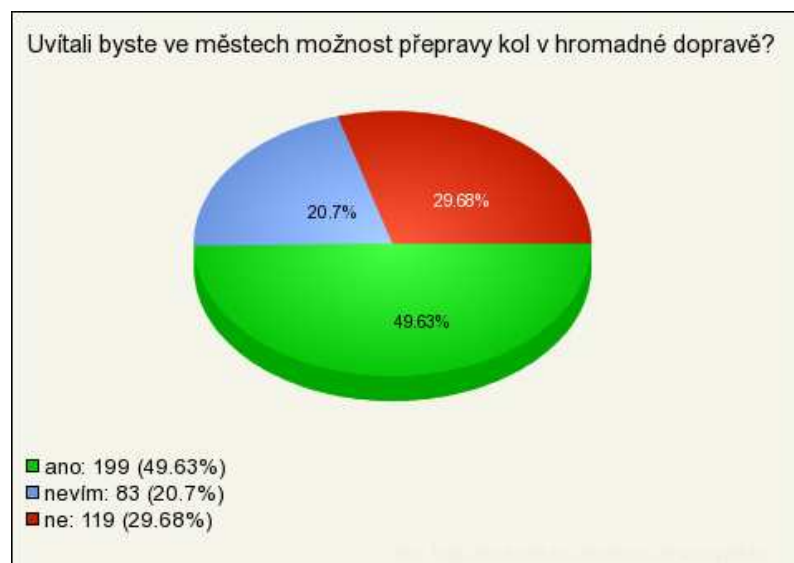
Obr. 29: Na lodi s kolem

Další otázka se vztahovala k půjčovnám kol ve větších městech s možností vrácení v jiném městě. Tuto možnost by uvítalo 47,13% (189) respondentů, což je velmi pozitivní číslo a nebylo by od věci se nad touto myšlenkou více zamyslet.



Obr. 30: Půjčovny kol ve větších městech

Poslední otázka se věnovala možnosti přepravy kol v hromadné dopravě. Také tato možnost se lidem zalíbila a uvítalo by jí 49,63% (199) dotázaných. Přeprava kol v MHD existuje pouze ve městě Zlín, a to na vybraných zastávkách. Ale určitě by bylo vhodné se zabývat i tímto nápadem v jiných městech, a také rozšiřovat podmínky a již stávající přepravu ve vozidlech zajišťující městskou přepravu.



Obr. 31: Přeprava kol v hromadné dopravě

Tyto grafy jsem také uvedla proto, že jde vidět, že lidé se o cyklistickou dopravu zajímají, vnímají i problémy spojené s touto problematikou a potvrzuje se, že je to čím dál víc aktuálnější téma.

## 6.2 Vlastní terénní průzkum

Neustále se všude píše, jak se otevírají cyklostezky, které jsou propojené, měří x kilometrů, a tak jsem se rozhodla udělat vlastní průzkum na trase Zlín – Kostelany nad Moravou a zpět. Ovšem realita je trochu jiná na rozdíl od dostupných zpráv.

V úseku Zlín – Otrokovice se vesměs jede po místních úzkých komunikacích s provozem a z ničeho nic se před Vámi objeví polní cesta s nezpevněným povrchem a se značkou, že tudy opravdu máte jet. V Otrokovicích je situace velmi špatně a nepřehledně značená, ale pokud se Vám podaří dostat k řece Moravě, tak odtud vede přehledně značená nová nadregionální cyklostezka Bařův kanál s asfaltovým povrchem do centra města Napajedla. Ale na druhou stranu od centra Napajedel směrem k obci Spytihněv je opět bahnitý povrch až po katastrální území obce Spytihněv. Od tohoto úseku je opět krásná nová asfaltová cyklostezka vedená po hrázi Bařova kanálu až do Uherského Hradiště. Na této trase je problém s podjížděním mostů, neboť nejde vidět zda někdo jede z druhé strany – velmi nebezpečné úseky, které jsou označeny značkami: „cyklisto, sesedni z kola“. Od Uherského Hradiště směrem na Kostelany vede pěkná cyklostezka podél řeky Moravy se zpevněným asfaltovým povrchem. Ovšem v tomto úseku není žádná hospůdka.

Po nových přehledně značených úsecích se jede parádně a je to skvělý zážitek, pokud se před Vámi neobjeví několikrát po sobě značka: „cyklisto, sesedni z kola“, kterou navíc nikdo nerespektuje.

Ale v konečném důsledku se mi potvrdilo tvrzení lidí, že cyklistické komunikace na sebe nenavazují, jsou špatně značené a bez varování se objeví nezpevněný povrch. Za to informace z různých internetových zdrojů, časopisů a novin jsou nadnesené, neucelené a nepřesné.

Fotodokumentace zmíněných problémových úseků je v příloze č. IX.



### 6.3 SWOT analýza cyklistické dopravy ve Zlínském kraji

SWOT analýza hodnotí silné a slabé stránky z hlediska vnitřního prostředí a příležitosti a ohrožení, které jsou ovlivňovány vnějším prostředím. Ve SWOT analýze jsem přihlédla i k výsledkům dotazníkového průzkumu a vlastnímu terénnímu průzkumu.

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ atraktivita Zlínského kraje (pohoří, nížiny, památky, folklór, tradice, akce)</li> <li>▪ budování cyklostezky podél Baťova kanálu a cyklostezky Bečva</li> <li>▪ pozitivní vliv na lidské zdraví, zlepšení fyzické kondice</li> <li>▪ zájem obyvatelstva o danou problematiku, a také zájem měst a dobrovolných svazků</li> <li>▪ zájem návštěvníků o cykloturistiku zejména na Uherskohradištsku</li> <li>▪ možnost přepravy kola ve vlacích a cyklobusech</li> <li>▪ existence mezinárodní cyklotrasy, nadregionálních cyklotras na daném území</li> <li>▪ tematické cyklotrasy zaměřené na vinařství</li> <li>▪ kladný vztah k životnímu prostředí</li> <li>▪ nejrychlejší varianta na krátké vzdálenosti (3-5km)</li> <li>▪ zpracovaná koncepce rozvoje cyklo-dopravy na území Zlínského kraje</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ nedostatečná a nenavazující síť cyklistických komunikací především ve městech</li> <li>▪ špatný stav povrchu cyklistických komunikací, existence nebezpečných úseků</li> <li>▪ chybějící, nepřehledné nebo duplicitní značení</li> <li>▪ nemožnost přepravy kola v hromadné dopravě mimo město Zlín, kde jen na vybraných zastávkách</li> <li>▪ malé zázemí pro cyklistickou dopravu (dopravní infrastruktura, služby)</li> <li>▪ neucelené informace, neexistence webu a jednotné databáze se sítí cyklistických komunikací</li> <li>▪ nesoulad vyznačených tras s mapovými podklady</li> <li>▪ okrajová poloha Zlínského kraje</li> </ul>
Příležitosti	Ohrožení
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ vybudování kvalitní doprovodné infrastruktury</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zhoršení technického stavu cyklistických komunikací</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"><li>▪ rozšíření nabídky kvalitních a certifikovaných doprovodných služeb pro cyklisty</li><li>▪ zlepšení povědomí obyvatel a návštěvníků o možnostech cyklistické dopravy ve Zlínském kraji, lepší propagace</li><li>▪ zapojení do národních a mezinárodních projektů, především do projektu Cyklisté vítáni</li><li>▪ propojování cykloturistiky s dalšími druhy cestovního ruchu a více akcí</li><li>▪ upravení legislativy ohledně chování na cyklistických komunikacích</li><li>▪ zvýšení bezpečnosti cyklistů</li><li>▪ zvyšující se oblíbenost jízdního kola</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ prosazování jiných forem dopravy na úkor cyklistické dopravy</li><li>▪ investování pouze do významných cyklistických komunikací a tím zanedbání tras na místní úrovni</li><li>▪ nezájem o službu přeprava kola ze strany dopravců v jejich vozidlech</li><li>▪ nezájem veřejné správy o názory a potřeby lidí využívajících cyklistické komunikace</li><li>▪ přeplněnost, bezohlednost a nejasnost pravidel o provozu na cyklistických komunikacích</li><li>▪ zvýšení automobilové dopravy</li><li>▪ nezaměření se na všechny skupiny cyklistů</li></ul>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## 6.4 Základní problémy rozvoje cyklotras a cyklistické dopravy ve Zlínském kraji

V rámci této kapitoly jsem si stručně shrnula problémy, které podle mě nejvíce brání rozvoji cyklotras a cyklistické dopravě ve Zlínském kraji. Inspirovala jsem se nejenom literaturou, kterou používám v bakalářské práci, ale také dotazníkovým průzkumem, mým vlastním terénním průzkumem a SWOT analýzou. Ze stanovených problémů vychází návrhy na zlepšení rozvoje cyklotras a cyklistické dopravy ve Zlínském kraji.

- Nedostatek cyklistických komunikací především ve městech, a také malá hustota bezpečných cyklostezek. Nenávaznost a nepropojenost cyklistických komunikací, investice zejména do významných tras a stezek.
- Existence nebezpečných úseků a častý špatný stav cyklistických komunikací.
- Nepřehledné a duplicitní značení.
- V podstatě nemožnost přepravy jízdních kol v MHD větších měst a ve statutárním městě Zlín pouze na vybraných zastávkách, ale bez jakékoliv propagace a za špatných podmínek.
- Nevyhovující infrastruktura a nedostatek kvalitních a certifikovaných doprovodných služeb pro cyklisty (odpočívadla, koše, toalety, občerstvení, půjčovny, servisy, cyklisté vítání, přehledné značení, informační tabule, stojany na kola...)
- Špatná informovanost návštěvníků i obyvatel Zlínského kraje o možnostech cyklistické dopravy a cykloturistiky. Malá propagace, neucelené informace a neexistence jednotného webu na úrovni kraje o akcích, o síti cyklistických komunikacích a o možnostech cyklistické dopravy.

## 7 NÁVRHY NA ZLEPŠENÍ ROZVOJE CYKLOTRAS A CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE ZLÍNSKÉM KRAJI

Hlavním cílem této kapitoly je navrhnout řešení na zlepšení rozvoje cyklotras a cyklistické dopravy ve Zlínském kraji. Ke stanovení návrhů jsem vycházela především z výsledků dotazníkového průzkumu, ze SWOT analýzy a ze stanovení základních problémů.

### 7.1 Návaznost (hlavně ve městech) a budování cyklistických komunikací

Nejenom z dotazníkového šetření, ale i na základě vlastního průzkumu vidím velký nedostatek v nenávaznosti a hustotě bezpečných cyklistických komunikací.

Proto za základ považuji vytvoření bezpečné, provázané a ucelené sítě cyklistických komunikací na všech úrovních.

Navržená síť tras by měla respektovat potřeby lidí využívajících tento způsob dopravy a účel cesty. Síť cyklistických tras slouží především pro dvě skupiny cest, a to pro pravidelné cesty do zaměstnaní (dále pak do škol) a pro cesty za rekreací a poznáním. Proto je důležité snažit se vzájemně propojovat obě dvě skupiny cest.

Na výstavbu cyklistických komunikací by se mělo myslet i při jakýchkoliv stavebních záměrech a projektech. Dále pro stavbu bezpečných stezek je vhodné využít koridory zrušených a nedostavěných železničních tratí, které mají výhodné výškové i směrové předpoklady. Vytvářet podmínky pro využívání cyklotras za jakéhokoliv počasí, tzn. zlepšit kvalitu povrchu stávajících cyklistických komunikací. Dostavit chybějící úseky tak, aby na sebe plynule navazovaly.

Budovat nové cyklistické komunikace převážně v atraktivním prostředí v blízkosti turistických cílů. Neustále rozšiřovat a zkvalitňovat síť tras a stezek např. vznikem jednosměrných ulic, ve kterých cyklisté mohou jezdit oběma směry (mají víc místa). Zaměřit se i na cyklistické komunikace místního významu, všechny trasy a stezky vzájemně propojovat. Snažit se vytvořit bezpečnou a ucelenou síť cyklistických komunikací ve větších městech i se zázemím pro cyklistickou dopravu.

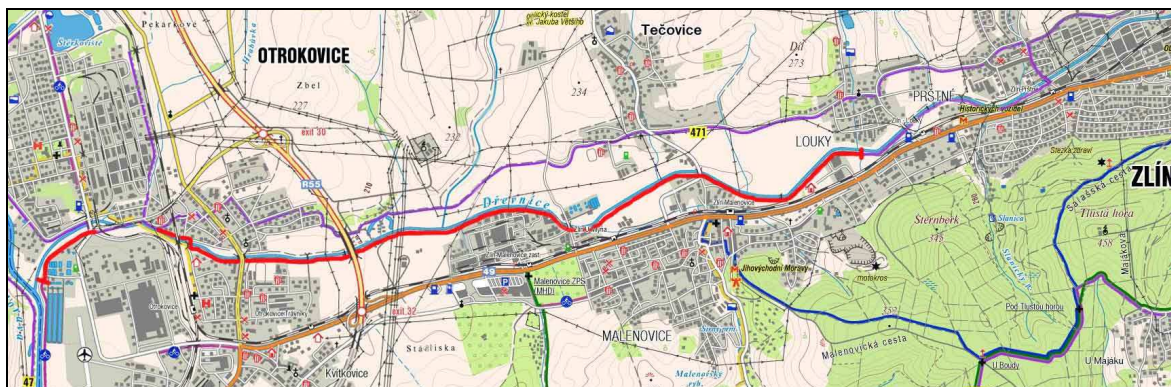
Příkladem může být město Uherské Hradiště, kde je potřeba:

- naplánovat kvalitní cyklostezku od hřbitova v Mařaticích kolem rozhledny Rovnina dál do Mistřic,
- naplánovat rekonstrukci cyklostezky od divadla ve směru UH – Jarošov kolem řeky Moravy, protože je zde po deštích bláto a kaluže,
- v ulici Františkánská umožnit cyklistům průjezd v obou směrech jednosměrné ulice,
- naplánovat parkoviště pro kola například na Masarykově náměstí před jezuitskou kolejí nebo uprostřed ulice mezi Redutou a Městským úřadem, parkoviště by mělo být pod dohledem kamer.

Také by nebylo od věci zavést víkendový cyklobus na trase UH-Babice-Kudlovice-Bunč nebo UH-Modrá-Bunč. Nabízí se zde i možnost vést cyklostezky tak, aby projížďka na kole měla „cíl“, spojovala zajímavá místa krajiny, byla možnost volit úseky nenáročné (rovinaté) s kopcovitými, byla zde možnost občerstvení, sportovního vyžití apod. [51]

Takto by se měla cyklistická doprava rozvíjet ve všech městech na území Zlínského kraje.

Podle mého dotazníkového průzkumu je aktuálně největší zájem mezi respondenty o vybudování cyklostezky v úseku Zlín – Otrokovice. Stávající trasa vede většinou po místních komunikacích s provozem a dále pak po poli s nezpevněným povrchem, který je za deště nesjídný. Navrhovala bych cyklostezku vést kolem řeky Dřevnice neboť v úseku Zlín – hobbymarket OBI již existuje. V tomto úseku bych ji napojila a vedla až do Otrokovice, kde by navázala u soutoku řeky Dřevnice s řekou Moravou na Moravskou stezku č. 47. Na následujícím obrázku je zaznačen průběh navrhované cyklostezky.



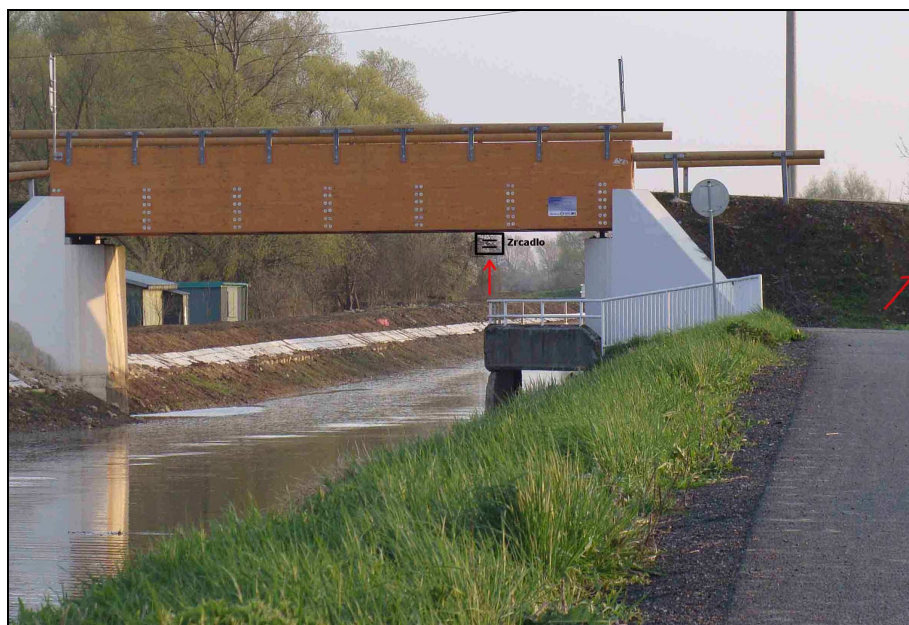
Obr. 32: Návrh cyklostezky Otrokovice – Zlín; zdroj [27, 52]

## 7.2 Předcházení a odstranění nebezpečných úseků

Důležitým hlediskem rozvoje cyklistické dopravy je i bezpečnost cyklistů. Z tohoto důvodu je potřebné sledovat intenzitu dopravy, výskyt nehod cyklistů a snažit se odstranit nebezpečné a dopravně nepřehledné místa na cyklistických trasách. Dále pak snižovat počet cyklistů na silnicích I.třídy a na velmi frekventovaných pozemních komunikacích.

Již při plánování vyvarovat se nebezpečným úsekům nejen na cyklotrasách, ale i cyklostezkách a stávající se snažit odstranit, a tím předcházet častému použití značky: „Cyklisto, sesedni z kola“ na krátkém úseku několikrát za sebou. Navíc na tuto značku mnoho lidí nedbá, a také není zrovna příjemné neustále sesedat z kola.

Příkladem nebezpečného úseku na cyklostezce může být cyklostezka kolem Bat'ova kanálu v úseku Napajedla – Uherské Hradiště, kde se vyskytuje několik mostů s podjezdy a pouze dva z nich jsou nově opraveny. U ostatních je narušena statika a oprava je v nedohlednu. Pro cyklisty tato situace není příznivá neboť cyklista musí mosty podjíždět, ale bohužel vůbec nevidí zda někdo jede z druhé strany a může dojít ke střetu cyklistů a následnému zranění. Proto bych doporučovala sem umístit zrcadla nebo vybudovat objížděné trasy přes mostky. Mé doporučení lze vidět na následující fotodokumentaci.



Obr. 33: Návrh umístění zrcadla; zdroj [52]

Dále bych doporučovala nejenom varovat na nebezpečné úseky, ale i na špatný stav tras či stezek jak v terénu, tak i v mapě.

### 7.3 Zkvalitnění, zpřehlednění a sjednocení značení

Mezi další důležité oblasti, které brání rozvoji cyklistické dopravy, patří i značení. Pokud je trasa nepřehledně značená, cyklisté pak raději využívají frekventované komunikace, aby se neztratili. Tím se zvyšuje i riziko nehodovosti.

Nezbytné je tedy prosazovat jednotný způsob značení cyklotras a dbát na dostatečnou přehlednost. Myslím si, že by se měly domluvit obce a soukromé osoby s Klubem českých turistů na způsobu jednotného značení, aby zde nevznikalo x cyklotras, které nejsou evidovány v žádném systému a navíc jsou označeny úplně jinou značkou.

Dále pak by měla být na každé křižovatce značka ukazující směr. Také na dlouhých rovných úsecích by měly být po určitých vzdálenostech značky s kilometrážní informací kvůli přehlednosti. Dobrým tahem pro lepší orientaci o možnostech je také značení doprovodných služeb (občerstvení, půjčovny, servisy) například pomocí informativních tabulek.

Některé úseky významných cyklotras jsou vedeny dvěma trasami se stejným značením. V takových případech by se měla vybrat pouze jedna trasa, která je bezpečnější, případně atraktivnější.

### 7.4 Rozšíření možnosti přepravy kol v MHD větších měst

Jak již bylo zmíněno dříve, cyklisté mohou využívat služeb MHD pouze ve městě Zlíně a to jen na vybraných zastávkách a za omezených podmínek.

Proto navrhuji ve městě Zlíně tuto službu rozšířit o zastávky na sídliště Jižní svahy, a také na trase Otrokovice – Zlín, kde je MHD napojena na vlakovou dopravu. Dále doporučuji možnost přepravy kola v MHD zavést i do dalších větších měst Zlínského kraje jako je Kroměříž, Uherské Hradiště, Vsetín, především do hustě obydlených kopcovitých sídlišť. Tento návrh byl i součástí dotazníku a uvítalo by ho 50% dotázaných a 21% neví, zda jsou pro nebo ne.

Dalším krokem je upravení přepravních podmínek. Myslím si, že je důležité vědět, zda je kolo možné přepravit v tomto konkrétním spoji. Proto není od věci tuto službu označovat logem kola jak do jízdních řádů, tak i na digitálních informačních tabulích. A ne spoléhat na souhlas řidiče.

Služba by měla být zavedena především o velkých prázdninách o víkendech v době, kdy není největší špička (cestování lidí do/z práce).

Zlepšit propagaci a tím i povědomí návštěvníků a obyvatel o této možnosti pomocí informováním o službě jak ve vozidlech, tak na zastávkách MHD nebo na webových stránkách dopravní společnosti, jež zajišťuje MHD v daném městě.

Podporovat programy, které pomohou propojit cyklistiku s veřejnou hromadnou dopravou, nejen v rámci volného času, ale i pro denní dojíždění do práce a do škol.

## **7.5 Zbudování kvalitní infrastruktury a služeb pro cyklisty**

Rozvoj cyklistické dopravy je závislý mimo zřizování cyklistických tras i na prostorech sloužících k bezpečnému parkování a odstavení jízdních kol, a také na prostorech sloužících k odpočinku a relaxaci. Proto je nezbytné klást důraz na kvalitní infrastrukturu a služby pro cyklisty.

Co se týče infrastruktury je potřeba vybudovat bezpečná parkoviště pro kola, ve městech i s dohledem kamer, přístřešky pro kola, při trasách pravidelně instalovat koše, informační tabule, vzdělávací tabule, mapy, odpočinková místa s možností doplnění pitné vody, ale i toalety a nějaké atrakce (hřiště pro děti, naučné stezky, umělecká díla,..) pro zpříjemnění cesty.

Co se týče služeb, tak je potřeba se více zapojit do projektu Cyklisté vítáni, který se zabývá ubytováním i s kolem, restauracemi pro cyklisty a dalšími kvalitními certifikovanými službami. Dále je zapotřebí rozšířit možnost občerstvení na trasách, budovat cyklo-kempy, úschovny, půjčovny kol ve větších městech s možností vrácení v jiném větším městě. Poslední nápad by podpořilo 50% respondentů z dotazníkového průzkumu a 25% není stoprocentně rozhodnuto.

Důležité je také informovat o všech těchto možnostech například pomocí informativních značek na trasách, informativních tabulí, zákresem do map a informacemi na webu či v informačních centrech.

Existence takových zařízení, stejně jako existence kvalitní cyklistické sítě je důležitým předpokladem pro větší rozvoj využívání jízdních kol.



## 7.6 Vytvoření jednotného webu, větší propagace a zájem

Na základě neustále roztříštěných informací o cyklistické dopravě ve Zlínském kraji je mým dalším návrhem vytvoření webu s ucelenými informacemi o cyklistické dopravě a mapou s jednotnou sítí cyklistických komunikací.

Informace by měly být aktuální a měly by informovat o akcích týkajících se cyklistiky či cykloturistiky na území Zlínského kraje, o službách, možnostech přepravy kola v MHD, cyklobusech a vlacích. Dále by zde měla být databáze ubytovacích zařízení a restaurací, které jsou zapojeny do projektu Cyklisté vítáni. Potom odkazy na legislativu, která se zabývá cyklistikou dopravou a další informace, které cyklista potřebuje pro plánování své cesty.

Mapa by měla disponovat několika funkcemi, například bude možné zaškrtnout fotografie atraktivních míst, oblíbených turistických cílů, ale i nebezpečných úseků, špatných povrchů cyklistických komunikací, aby si cyklisté mohli při plánování své cesty udělat obrázek o stavu a sjízdnosti dané trasy. Dále pak je možné zatrhnout pouze zobrazení mezinárodních, nadregionálních, regionálních nebo místních tras případně tematických. Mapa nám také vyznačí jednotlivé služby (půjčovny, servisy, ubytování, ...) a doprovodnou infrastrukturu (toalety, koše, odpočinkové místa, ...) příslušnými značkami, pokud tuto možnost označíme. Například nám ukáže, kde se nachází cykloservisy a pokud na danou značku klikneme, tak nám vyjede přesná adresa. Potom by zde měl být i plánovač trasy.

Cyklistická doprava by měla být více propagována na veletrzích, na stránkách kraje a mikroregionů, kde by se měl umístit odkaz na nový web o cyklistické dopravě ve Zlínském kraji. Dále by se měly vytvořit propagační letáky, kde bude cyklistická doprava propagována jako tip na dovolenou, možnost trávení volného času, možnost dopravy do práce, posiluje fyzickou kondici, je zdravá a podobně. Tyto letáky by měly být k dispozici v informačních centrech, v knihovnách, v obchodech s cyklistickými potřebami, v zařízeních zapojených do projektu Cyklisté vítáni a na těchto místech by cyklisté měli obdržet také mapu zdarma nebo za symbolický poplatek. Nadále navrhuji spolupracovat s agenturou Czech Tourism.

Prosazovat více akcí například putování na kole nejenom za vínem, ale i za pivem, rodinné výlety s atrakcemi a soutěžemi, den jízdních kol a jiné. Dále pak propojovat cyklo-

turistiku s dalšími druhy cestovního ruchu například s rybolovem, s nakupováním a dalšími.

Důležitým aspektem je i znát názor a potřeby veřejnosti zajímající se o cyklistickou dopravu a využívající cyklistické komunikace. Proto bych doporučovala dělat průzkumy nebo ankety mezi lidmi, pořádat veřejná sezení či diskuze o možnostech rozvoje cyklistické dopravy ve Zlínském kraji a snažit se vyjít vstříc potřebám veřejnosti.

## ZÁVĚR

Cílem mé práce bylo vysvětlit základní pojmy týkající se cestovního ruchu a cyklistické dopravy, zmapovat aktuální stav cyklotras a cyklistické dopravy ve Zlínském kraji a navrhnout možnosti zlepšení pro rozvoj cyklotras a cyklistické dopravy ve Zlínském kraji.

Zlínský kraj má velice příhodné podmínky pro rozvoj cyklistické dopravy, zejména turisticko-rekreačního charakteru. Avšak současná síť cyklistických komunikací je nevyhovující, nenavazuje na sebe, některé úseky jsou nebezpečné, přeplněné, nesjízdné nebo špatně značené (duplicitní značení), a také jsou zde vytvořeny pouze omezené podmínky pro pohyb cyklistů. Chybí zde doprovodná infrastruktura, služby (půjčovny kol ve městech, ubytování s kolem), a také zacílení na různé skupiny cyklistů. Pozitivem je, že na území vznikají různé akce spojené s kolem, které se těší velké oblibě (např. Na kole vinohrady) a dochází k propojování různých typů cestovního ruchu.

V současné době rozvoj cyklistické dopravy podporují především města a obce, které se sdružují do dobrovolných svazků nebo-li mikroregionů, ale investují pouze do významných cyklistických komunikací.

Mezi základní přednosti cyklistiky určitě patří kladný vztah k životnímu prostředí, cenová dostupnost a minimální náklady na provoz, přímý kontakt s přírodou, nejrychlejší varianta na krátké vzdálenosti (do 5km), zvyšující se oblíbenost a v neposlední řadě pozitivní vliv na zdraví. Mezi negativa můžeme zařadit zejména lidské zavinění jako je neohlednost na cyklisty, krádeže kol, nebezpečnost a další.

Zlínský kraj je zapojen do projektu EuroVelo, jehož účelem je spojit všechny státy Evropy pomocí cyklotras. Územím prochází EuroVelo č.6 (v ČR značená č.5 – Jantarová stezka) a č.9 (v ČR značená č.47 – Moravská stezka).

Co se týče cyklostezek, které jsou mnohem bezpečnější oproti cyklotrasám, tak jsou zastoupeny na druhém místě mezi kraji hned za hlavním městem Praha, ale stále je jich nedostatek. K nejvýznamnějším a stále budujícím patří v oblasti nížiny cyklostezka podél Bařova kanálu a v podhorské oblasti cyklostezka Bečva.

Situace ve větších městech jednotlivých regionů není moc příznivá. Cyklistické komunikace jsou nepřehledně značené nebo značky jsou úmyslně poškozovány, trasy na

sebe nenavazují a většinou nepropojují celé město nebo oblíbené stezky jsou přeplněné chodci a in-line bruslaři a cyklisté mezi nimi musí kličkovat.

Cyklisté a cykloturisté v poslední době začínají využívat služeb i jiných druhů dopravy, zejména možnost přepravy kol v autobusech či cyklobusech, v hromadné dopravě a ve vlacích.

Na základě popisu aktuálního stavu cyklotras a cyklistické dopravy ve Zlínském kraji a pomocí analýz jsem vymezila základní problémy rozvoje cyklotras a cyklistické dopravy, které jsou podle mě stěžejní pro dané území. Z vytyčených základních problémů vychází návrhy na zlepšení rozvoje dané problematiky. Navrhla jsem 6 možností, které podle mě pomůžou rozvoji, a to:

- návaznost (hlavně ve městech) a budování cyklistických komunikací,
- předcházení a odstranění nebezpečných úseků,
- zkvalitnění, zpřehlednění a sjednocení značení,
- rozšíření možnosti přepravy kol v MHD větších měst,
- zbudování kvalitní infrastruktury a služeb pro cyklisty,
- vytvoření jednotného webu, větší propagace a zájem.

Závěrem lze říci, že cíl práce byl splněn. Budou-li se realizovat některé návrhy, povede to v budoucnu k rozšíření nabídky, přilákání více turistů do regionu a ke zkvalitnění služeb souvisejících s cyklistickou dopravou na území Zlínském kraje.

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

### KNIŽNÍ PUBLIKACE:

- [1] BATKOVÁ, M. et al. *Koncepce rozvoje cyklo dopravy na území Zlínského kraje: analýza současného stavu..* Ostrava: UDIMO, 2004. 102 s
- [2] BATKOVÁ, M., ŽDÁNSKÁ, L. *Koncepce rozvoje cyklo dopravy na území Zlínského kraje: návrhová část.* Ostrava: UDIMO, 2004. 66 s
- [3] Centrum dopravního výzkumu. *Program rozvoje cyklistické dopravy: pracovní podklad pro území NUTS II Střední Morava.* Praha: Centrum dopravního výzkumu, 2007. 51 s.
- [4] ČECH, J. *Malá encyklopedie cestovního ruchu.* 1.vyd. Praha: Idea Servis, 1998. 130 s. ISBN 80-85970-19-8.
- [5] Český statistický úřad. *Statistická ročenka Zlínského kraje 2009.* Zlín: Český statistický úřad, 2009. 388 s. Kód publikace: 721011-09.
- [6] DEKOSTER, J., SCHOELLAERT, U. *Cyklistika pro města: informace pro zástupce měst a obcí.* 2. doplněné vydání. Praha: MŽP, 2006. 80 s. ISBN 80-7212-387-4.
- [7] DROBNÁ, D., MORÁVKOVÁ, E. *Cestovní ruch: pro střední školy a pro veřejnost.* 1.vyd. Praha: Fortuna, 2004. 208 s. ISBN 80-7168-901-7.
- [8] FORET, M., FORETOVÁ, V. *Jak rozvíjet místní cestovní ruch.* 1.vyd. Praha: Grada Publishing, 2001. 180 s. ISBN 80-247-0207-X.
- [9] HALADA, A. et al. *Na kole křížem kráčem po Moravě a Slezsku.* 1.vyd. Havlíčkův Brod: Fragment, 2007. 126 s. ISBN 978-80-253-0331-3.
- [10] HESKOVÁ, M. et al. *Cestovní ruch: pro vyšší odborné školy a vysoké školy.* 1.vyd. Praha: Fortuna, 2006. 224 s. ISBN 80-7168-948-3.
- [11] HORNER, S., SWARBROOKE, J. *Cestovní ruch, ubytování a stravování, využití volného času: aplikovaný marketing služeb.* Přeložil Jiří Rezek. Praha: Grada Publishing, 2003. 486 s. ISBN 80-247-0202-9.
- [12] Institut rozvoje podnikání. *Program rozvoje cestovního ruchu Zlínského kraje* [s.l.] :Institut rozvoje podnikání, 2003. 70 s.

- [13] Klub českých turistů. Značení cyklotras: učební texty pro značkaře díl N. [s.l.]: Klub českých turistů - Rada značení, 2007. 32 s.
- [14] KP projekt. Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Jihočeském kraji: analytická část. 1.vyd. České Budějovice: KP projekt, 2006. 112 s.
- [15] MARTÍNEK, J. *Podpora rozvoje cyklistiky v ČR*. 1.vyd. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2008. 78 s.
- [16] MARTÍNEK J., ČÁRSKÝ J. *Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty*. 1.vyd. Brno, Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2008. 92 s. ISBN 978-80-86502-81-6.
- [17] MARTÍNEK, J., KALA, L., ČÁRSKÝ, J. *Pasport cyklostezek & Kontakty: stanovení principů a metod rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury*. [s.l.] : Ministerstvo dopravy ČR, 2010. 12 s.
- [18] Ministerstvo dopravy ČR. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR*. Na přípravě publikace spolupracovalo Centrum dopravního výzkumu. 1.vyd. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2006. 40 s. ISBN 80-86502-11-2.
- [19] ORIEŠKA, J. *Technika služeb cestovního ruchu*. Přeložil Jiří Čech. 1.vyd. Praha: Idea Servis, 1999. 244 s. ISBN 80-85970-27-9.
- [20] PÁSKOVÁ, M., ZELENKA, J. *Cestovní ruch: výkladový slovník*. 1.vyd. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2002. 433 s.
- [21] SHOCART. *Cykloatlas Česko 1:75000*. 1.vyd. Vizovice: SHOCart, 2008. 328 s. ISBN 978-80-7224-626-7
- [22] SOULEK, I., MARTÍNEK, K. *Cyklistika: horská, silniční, rekreační, výkonnostní*. 1.vyd. Praha: Grada Publishing, 2000. 112 s. ISBN 80-7169-951-9.
- [23] Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

#### INTERNETOVÉ ZDROJE:

- [24] BS Morava: dopravní značení. Informativní dopravní značky směrové [online]. [cit. 2010-02-22]. Dostupné z WWW: <<http://www.dopravni-znaceni-bsmorava.cz/eshop/informativni-dopravni-znacky-smerove/>>.

- [25] Cyklisté vítáni [online]. [cit. 2010-03-03]. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklistevitani.cz/>>.
- [26] Cyklistika Krnov. Cyklopojmy, druhy cyklistické dopravy a tras [online]. [cit. 2010-02-11]. Dostupný z WWW: <<http://www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/Cyklopojmy.htm>>.
- [27] Cykloserver [online]. [cit. 2010-03-8]. Dostupné z WWW: <<http://www.cykloserver.cz/>>.
- [28] Czech Tourism. *Czech Tourism* [online]. [cit. 2010-03-03]. Dostupné z WWW: <<http://www.czechtourism.com/cze/cz/docs/practical-info/czech-tourism/index.html>>.
- [29] Čemba. *O čembě* [online]. [cit. 2010-03-03]. Dostupné z WWW: <<http://www.cemba.cz/o-cembe/>>.
- [30] České dráhy. *Přeprava kol ve vlaku* [online]. [cit. 2010-03-29]. Dostupné z WWW: <<http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/zavazadla-a-zvirata/preprava-kol/-3673/>>.
- [31] Český statistický úřad Zlínský kraj [online]. 2002 [cit. 2010-04-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.czso.cz/xz/redakce.nsf/i/home>>.
- [32] ČSAD Vsetín. *Valašský cyklobus* [online]. [cit. 2010-03-29]. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklobus.cz/>>.
- [33] Dopravní společnost Zlín - Otrokovice. *Přeprava jízdních kol* [online]. [cit. 2010-03-29]. Dostupné z WWW: <<http://www.dszo.cz/?section=mhd&file=jizdnikola>>.
- [34] Informační portál Karlovarského kraje. Značení tras [online]. [cit. 2010-02-22]. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-karlovarsky.cz/Cyklo/znaceni/>>.
- [35] Informační server hlavního města Prahy. Legislativa a metodické pomůcky pro vytváření infrastruktury pro cyklisty. [online]. [cit. 2010-04-13]. Dostupné z WWW: <<http://doprava.praha-mes-to.cz/%28uvs2b45dal12gv1i4drvt55%29/files/=45986/Cykloterminologie.pdf>>.
- [36] Krodos. *Cyklobus* [online]. [cit. 2010-03-29]. Dostupné z WWW: <<http://www.csad-km.cz/>>.

- [37] Kudy z nudy. *O kudy z nudy* [online]. [cit. 2010-03-03]. Dostupné z WWW: <<http://www.kudyznudy.cz/cs/o-nas/o-kudy-z-nudy.html>>.
- [38] Lesní stezky. *Projekt Lesní stezky* [online]. [cit. 2010-03-03]. Dostupné z WWW: <<http://lesnistezky.cz/projekt/>>.
- [39] Moravské vinařské stezky. Co chceme [online]. [cit. 2010-03-03]. Dostupné z WWW: <[http://www.vinarske.stezky.cz/cze/o\\_nas/mvs/kdojsme.htm](http://www.vinarske.stezky.cz/cze/o_nas/mvs/kdojsme.htm)>.
- [40] Napajedla. Tisková zpráva [online]. [cit. 2010-04-14]. Dostupné z WWW: <[http://www.napajedla.cz/uploads/8306\\_1\\_Tiskov%C3%A1%20zpr%C3%A1va%20CYKLOBK\\_%202.doc](http://www.napajedla.cz/uploads/8306_1_Tiskov%C3%A1%20zpr%C3%A1va%20CYKLOBK_%202.doc)>.
- [41] Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy [online]. [cit. 2010-02-25]. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz/>>.
- [42] Oficiální stránky Zlínského kraje. *Mapa regionů Zlínského kraje* [online]. [cit. 2010-03-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-zlin-sky.cz/docDetailPrn.aspx?prn=1&nid=3089&doctype=ART&docid=47401&chnum=1>>.
- [43] Plzeňsko na kole. Cyklostezka nebo cyklotrasa [online]. [cit. 2010-02-23]. Dostupné z WWW: <<http://www.plzenskonakole.cz/cz/cyklostezka-nebo-cyklotrasa-jak-je-v-tom-rozdil-134.htm>>.
- [44] Regionální informační systém. Mapa krajů v ČR [online]. [cit. 2010-03-18]. Dostupné z WWW: <[http://www.risy.cz/mapy\\_zlinsky\\_kraj](http://www.risy.cz/mapy_zlinsky_kraj)>.
- [45] Státní fond dopravní infrastruktury [online]. [cit. 2010-04-14]. Dostupné z WWW: <[http://www.sfdi.cz/CZ/pdf/2008\\_cykl\\_pokyn.pdf](http://www.sfdi.cz/CZ/pdf/2008_cykl_pokyn.pdf)>.
- [46] T. K. Průzkumník. Turistické značení v České republice [online]. [cit. 2010-02-22]. Dostupné z WWW: <<http://www.pruzkumnik.cz/praxe/turistika/>>.
- [47] Vektorová mapa cyklistických komunikací v ČR [online]. [cit. 2010-03-27]. Dostupné z WWW: <<http://www.vectormap.cz/cyklo/>>.
- [48] Veolia Transport. *Cyklobusy Beskydy* [online]. [cit. 2010-03-29]. Dostupné z WWW:



<[http://www.connexmorava.cz/tmpl/ExtensionPage\\_\\_\\_\\_6422.aspx?epslanguage=ML](http://www.connexmorava.cz/tmpl/ExtensionPage____6422.aspx?epslanguage=ML)>.

[49] Zlínský kraj [online]. [cit. 2010-04-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-zlinsky.cz/>>.

[50] Zlínský kraj. *Mapa oblastí Zlínského kraje* [online]. [cit. 2010-03-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.zlinskykraj.net/cleneni.php>>.

#### **DALŠÍ ZDROJE:**

[51] E-mailová komunikace s panem Mgr. Jiřím Baroušem, provozní náměstek Povodí Moravy v UH

[52] Vlastní archiv fotografií, vlastní zpracování

**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

Aj.	A jiné
Atd.	A tak dále
CDV	Centrum dopravního výzkumu
CR	Cestovní ruch
CZT	Cyklistické značené trasy
ČCCR	Česká centrála cestovního ruchu
Čemba	Česká mountainbiková asociace
ČR	Česká republika
ČSN	Česká státní norma
EU	Evropská unie
KČT	Klub českých turistů
MHD	Městská hromadná doprava
M.n.m	Metrů nad mořem
MTB	Horské kolo (mountain bike)
Např.	Například
OSN	Organizace spojených národů
Resp.	Respektive
SR	Slovenská republika
Tj.	To je
TP	Technické podmínky
UH	Uherské Hradiště
WHO	Světová zdravotnická organizace
WTO	Světová organizace cestovního ruchu (World Tourism Organisation)

**SEZNAM OBRÁZKŮ**

Obr. 1: Označení mezinárodní trasy .....	19
Obr. 2: Označení nadregionální trasy .....	19
Obr. 3: Označení regionální trasy .....	20
Obr. 4: Označení místní trasy .....	20
Obr. 5: Směrová tabule .....	21
Obr. 6: Směrová tabulka .....	21
Obr. 7: Návěst před křižovatkou .....	22
Obr. 8: Pásové značení cykloturistických tras .....	22
Obr. 9: Tematické značení cyklotras.....	23
Obr. 10: Logo Cyklisté vítání .....	29
Obr. 11: Logo Moravské vinařské stezky .....	29
Obr. 12: Logo Kudy z nudy .....	30
Obr. 13: Logo Lesní stezky .....	30
Obr. 14: Průběh hlavních cyklotras.....	31
Obr. 15: Mapa krajů v ČR .....	35
Obr. 16: Geografická mapa Zlínského kraje .....	36
Obr. 17: Mapa oblastí Zlínského kraje .....	37
Obr. 18: Mapa regionů Zlínského kraje .....	38
Obr. 19: Důvod návštěvy .....	43
Obr. 20: Nejlákavější aktivity .....	43
Obr. 21: Hustota cyklistických komunikací v roce 2002 a 2008 .....	44
Obr. 22: Dálkové a významné regionální cyklotrasy .....	46
Obr. 23: Mapa cyklotras EuroVelo .....	47
Obr. 24: Z jakého důvodu využíváte kolo.....	59
Obr. 25: Co nejvíce brání rozvoji cyklistické dopravy .....	60
Obr. 26: Využili jste někdy cyklobus.....	61
Obr. 27: Cestovali jste někdy s kolem ve vlaku.....	61
Obr. 28: Využili jste někdy půjčoven kol na nádraží.....	62
Obr. 29: Na lodi s kolem.....	62
Obr. 30: Půjčovny kol ve větších městech.....	63
Obr. 31: Přeprava kol v hromadné dopravě .....	63

Obr. 32: Návrh cyklostezky Otrokovice – Zlín.....	69
Obr. 33: Návrh umístění zrcadla.....	70

**SEZNAM TABULEK**

Tab. 1: Celková délka jednotlivých cyklotras;.....	45
Tab. 2: Celková délka cyklostezek v jednotlivých krajích 2010 .....	50
Tab. 3: Délka nových cyklostezek vybudovaných v roce 2009 .....	51

**SEZNAM PŘÍLOH**

- P I Kritéria pro udělení značky cyklisté vítáni
- P II Cyklostezka podél Bařova kanálu
- P III Cyklostezka Bečva
- P IV Autobusová doprava
- P V Městská hromadná doprava
- P VI Železniční doprava
- P VII Dotazník
- P VIII Vyhodnocený dotazník
- P IX Vlastní terénní průzkum

# **PŘÍLOHA P I: KRITÉRIA PRO UDĚLENÍ ZNAČKY CYKLISTÉ VÍTÁNI**

## **KRITÉRIA PRO UBYTOVACÍ ZAŘÍZENÍ** (*hotely, penziony, priváty a chaty*)

### **Základní požadavky, povinné**

1. Možnost ubytování na jednu noc
2. Nabídka energeticky vydatných snídaní s minimem tuků (na požádání hosta jogurt, müsli, ovoce)
3. Možnost vyprání a usušení oblečení a výstroje
4. Uzamykatelná místnost/boxy pro bezplatné uschování jízdních kol
5. Poskytnutí základního nářadí pro jednoduché opravy kol
6. Možnost umytí kola, základní vybavení pro mytí kola
7. Lékárnička
8. Informační tabule Cyklisté vítání

### **Doplňková nabídka pro ubytovací zařízení, min. 3 položky povinné**

1. Zajištění odvozu či přepravy zavazadel pro cyklisty
2. Zprostředkování výpůjčky kvalitních kol
3. Možnost zakoupení obědových balíčků
4. Poskytnutí základních náhradních dílů pro kola
5. Prodej cyklistických a turistických map okolí
6. Nabídka doporučených jednodenních výletů na kole v okolí
7. Seznam ubytovacích možností v regionu, které jsou vhodné pro cyklisty
8. Rezervační servis pro zajištění dalšího ubytování, které poskytuje služby pro cyklisty
9. Přístup na internet
10. Cizojazyčné informační materiály

## **KRITÉRIA PRO STRAVOVACÍ ZAŘÍZENÍ** (*restaurace, vinařské sklepy, pivnice*)

### **Základní požadavky, povinné**

1. Přizpůsobení nabídky nápojů potřebám cyklistů, v nabídce alespoň jeden osvěžující „cyklonápoj“, ovocné nebo bylinkové čaje. Cena nesmí přesáhnout cenu ostatních nealko nápojů a piva

2. V nabídce alespoň jedno teplé a jedno vegetariánské nesmažené jídlo během celé provozní doby. Nabídka musí obsahovat jídlo s malým obsahem tuků
3. Kvalitní, pokud možno zastřešené, odstavné místo pro kola a zavazadla v dohledu hosta nebo uzamykatelná místnost/boxy pro bezplatné uschování kol a zavazadel
4. Poskytnutí základního nářadí pro jednoduché opravy kol
5. Lékárnička
6. Informační tabule Cyklisté vítáni

### **Doplňková nabídka pro stravovací zařízení, min. 3 položky povinné**

1. Možnost zakoupení obědových balíčků
2. Trojjazyčné jídelní lístky
3. Nabídka místní gastronomické speciality
4. Nabídka speciálního Cyklo Menu
5. Celodenní provozní doba
6. Možnost usušení oblečení a výstroje
7. Možnost umytí kola, základní vybavení pro mytí kola
8. Poskytnutí základních náhradních dílů pro kola
9. Prodej cyklistických a turistických map okolí
10. Nabídka doporučených jednodenních výletů na kole v okolí
11. Seznam ubytovacích možností v regionu, které jsou vhodné pro cyklisty
12. Přístup na internet
13. Cizojazyčné informační materiály

### **KRITÉRIA PRO KEMPY (chatové osady, kempy)**

#### **Základní požadavky, povinné**

1. Vymezená a oddělená stanová zóna pro cyklisty a jiné nemotorizované hosty
2. Povrchy k postavení stanů musí být travnaté, pokud možno hladké a na rovině
3. Odstavné a parkovací možnosti kol v blízkosti stanů, parkování jízdních kol na území kempu bez poplatků
4. Kvalitní, pokud možno zastřešené, odstavné místo pro kola nebo uzamykatelná místnost/boxy pro bezplatné uschování kol
5. Možnost vyprání a usušení oblečení a výstroje
6. Poskytnutí základního nářadí pro jednoduché opravy kol



7. Možnost umytí kola, základní vybavení pro mytí kola
8. Lékárnička
9. Informační tabule Cyklisté vítání: aktuality a informace o službách pro cyklisty

#### **Doplňková nabídka pro kempy, min. 3 položky povinné**

1. Zajištění odvozu či přepravy zavazadel pro cyklisty
2. Nabídka posezení u stolků v blízkosti stanové zóny, dle možností zastřešených
3. Umožnit návštěvníkům vaření na zařízení kempu
4. Možnost nákupu nejnütnějších potravin
5. Dostatečné osvětlení přístupových cest ve stanovém areálu
6. Možnost pronájmu stanů, chatek, bungalovů aj.
7. Poskytnutí základních náhradních dílů pro kola
8. Prodej cyklistických a turistických map okolí
9. Nabídka doporučených jednodenních výletů na kole v okolí
10. Seznam ubytovacích možností v regionu, které jsou vhodné pro cyklisty
11. Rezervační servis pro zajištění dalšího ubytování, které poskytuje služby pro cyklisty
12. Přístup na internet
13. Cizojazyčné informační materiály

#### **KRITÉRIA PRO TURISTICKÉ CÍLE** (*hrady, zámky, muzea, skanzeny a přírodní památky*)

##### **Základní požadavky, povinné**

1. Kvalitní, pokud možno zastřešené, odstavné místo pro kola a zavazadla nebo uzamykatelná místnost/boxy pro bezplatné uschování kol a zavazadel
2. Poskytnutí základního nářadí pro jednoduché opravy kol
3. Lékárnička
4. Informační tabule Cyklisté vítání

##### **Doplňková nabídka pro turistické cíle, min. 2 položky povinné**

1. Možnost umytí kola, základní vybavení pro mytí kola
2. Poskytnutí základních náhradních dílů pro kola
3. Prodej cyklistických a turistických map okolí
4. Nabídka doporučených jednodenních výletů na kole v okolí

5. Seznam ubytovacích možností v regionu, které jsou vhodné pro cyklisty
6. Informační/rezervační servis pro zajištění ubytování, které poskytuje služby pro cyklisty
7. Přístup na internet
8. Cizojazyčné informační materiály

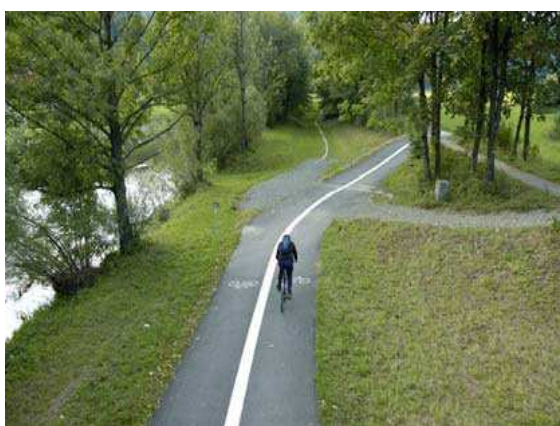
Zdroj: [25]

## PŘÍLOHA P II: CYKLOSTEZKA PODÉL BAŽTOVA KANÁLU



Zdroj: [52]

## PŘÍLOHA P III: CYKLOSTEZKA BEČVA



Zdroj: [41, 45]

## **PŘÍLOHA P IV: AUTOBUSOVÁ DOPRAVA**

ČSAD Vsetín a.s. provozuje tzv. Valašský Cyklobus, který jezdí pravidelně každou sobotu, neděli a svátek od května do října na třech trasách:

- trasa č.1: Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radh. - Pustevny – Bumbálka.
- trasa č.2: Vsetín – Nový Hrozenkov, Vranča – Velké Karlovice, Podřaté.
- trasa č.3: Zlín - Vsetín - Velké Karlovice a Zlín - Troják - Tesák - Bystřice pod Hostýnem.

Na trase č.1 a č.2, jezdí cyklobus, který pojme 25 jízdnicí kol a 29 cestujících a na trase č.3 jezdí autobus s nosičem na zádi pro 7 kol. Na všech linkách platí cena jízdnicího podle tarifu ČSAD Vsetín a za přepravu kola se platí 15Kč.

Společnost KRODOS provozuje také cyklobus, jehož kapacita je 25 jízdnicí kol a 29 cestujících. Jezdí každou sobotu a neděli od května do října a navíc i o letních prázdninách (1.7-27.8) ve středu, čtvrtek a pátek na trasách: Kroměříž – Troják – Zlín – Sirákov – Vsetín – Dušná – Bystřička přehrada a Kroměříž – Troják – Zlín – Otrokovice – Uherské Hradiště – Buchlovice – Stupava. Cena za jízdnicí kolo na všech trasách je 20Kč. Firma také nabízí pro větší skupiny možnost pronájmu cyklobusu či autobusu s cyklovletem nebo jenom cyklovletem, který má kapacitu 40 jízdnicí kol.

Veolia Transport Morava provozuje tzv. Beskydský cyklobus, který jezdí na trasách:

- trasa č.1: Ostrava - Frýdek-Místek - Frýdlant nad Ostravicí - Bílá - Rožnov pod Radh. - Frenštát pod Radh. pravidelně každou sobotu, neděli a svátek od května do října a denně o letních prázdninách.
- trasa č.2: Nový Jičín - Kopřivnice - Frenštát pod Radh. - Rožnov pod Radh. - Velké Karlovice – Bílá - Turzovka celý červen o víkendech a denně od července do srpna.

Beskydský cyklobus má kapacitu 24 jízdnicí kol a za přepravu kola se platí jednotná cena ve výši 15Kč.

Zdroj: [32, 36, 48]

## **PŘÍLOHA P V: MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA**

Přeprava je povolena pouze o víkendech a svátcích jen se souhlasem řidiče, a to na následujících zastávkách:

- Školní – pro linku č.32 ve směru do Kudlova
- Obeciny – pro linku č. 31 ve směru do Jaroslavic
- Mladcovská – pro linku 32 ve směru na Mladcovou
- Příluky-točna - pro linku č. 11 ve směru do zastávky Za Kapličkou
- Příluky-točna - pro linku č. 12 ve směru do Želechovic
- Želechovice- křiž. – pro linku č. 12 pouze po zastávku Příluky- točna.

S jízdním kolem se do vozidla nastupuje a vystupuje dveřmi, kde je označen symbol kočárku. Ovšem pokud současně nastupuje do vozidla kočárek, vozík s invalidou a kolo, tak má přednost oboje uvedené před jízdním kolem. Cena přepravy jízdního kola je 9Kč a platí 40min.

Zdroj: [33]

## PŘÍLOHA P VI: ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Podrobný popis možnosti přepravy kol ve vlacích:

- Přeprava kola jako spoluzavazadla – to je možné ve všech vlacích označených v jízdním řádu symbolem jízdního kola. Dále pak je možné tímto způsobem přepravit jízdní kolo v osobních vlacích, spěšných vlacích a rychlících neoznačených v jízdním řádu symbolem jízdního kola, a to na prvním nebo posledním představku soupravy v prostoru nástupních dveří. Zde mohou být umístěna maximálně dvě jízdní kola. Cena za přepravu je 25Kč a při přestupu je třeba znovu zaplatit. Celodenní doklad pro přepravu kola jako spoluzavazadla stojí 50Kč.
- Kolo v úschovně během přepravy – tuto službu je možné využít ve vlacích, které jsou v jízdním řádu označeny symbolem kufru. Kolo je uschováno do vagonu, který je označen stejným symbolem. Výhodou této služby je, že jízdní kolo je pod dozorem průvodčího. Cena za úschovu jednoho kola je 30Kč, při přestupu do jiného vlaku je třeba znovu zaplatit. Celodenní doklad stojí 60Kč.

Zdroj: [30]

## **PŘÍLOHA P VII: DOTAZNÍK**

Dobrý den,

v rámci praktické části mé bakalářské práce provádím průzkum na téma informovanost obyvatel ve Zlínském kraji o možnostech cyklistické dopravy.

Cíl: cílem je zjistit jaké zná běžný cyklista možnosti týkající se cyklistické dopravy, zda těchto možností využívá a za jakým účelem jezdí na kole.

### **1. Pohlaví**

žena  muž

(povinná otázka)

### **2. Věk**

15-17  18-24  25-29  30-39  40-59  60 a víc

(povinná otázka)

### **3. Vzdělání**

základní  středoškolské bez maturity  úplné středoškolské  vysokoškolské

(povinná otázka)

### **4. Jezdíte na kole? (pokud ne, otazník dále nevyplňujte)**

ano  ne

(povinná otázka)

### **5. V období duben-říjen jezdíte na kole v průměru**

4x-7x týdně  1x-3x týdně  pouze o víkendech  1x-3x měsíčně  míň než

uvedené odpovědi (povinná otázka)



**6. Z jakého důvodu jezdíte na kole tak málo? (pokud jste uvedli 1x-3x měsíčně nebo méně než uvedené odpovědi, odpovězte i na tuto otázku)**

- strach z motorizovaných vozidel  špatný stav cyklistických komunikací
- nedostatek času  Jiná odpověď:

**7. Z jakého důvodu využíváte kolo?**

- doprava do zaměstnání  doprava do školy  rekreace
- jezdím za poznáním  rád sportuji  pro zlepšení fyzické kondice
- šetřím životní prostředí  nemám auto  závodím na kole
- kvůli opačnému pohlaví  je to adrenalin

**8. Co podle vašeho názoru nejvíce brání rozvoji cyklistické dopravy ve Zlínském kraji?**

- členitý terén
- nezájem obcí a kraje
- nezájem obyvatel o cyklistiku
- špatný stav cyklistických komunikací
- malá propagace
- neucelená síť cyklistických komunikací
- nenávaznost na nadregionální a mezinárodní cyklotrasy
- nedostatek cyklistických komunikací
- nedostatek služeb pro cyklisty

- nic z uvedeného
- nevidím problém v rozvoji cyklistické dopravy

(povinná otázka)

**9. Jak byste ohodnotili stav cyklotras a cyklostezek ve Zlínském kraji? (pokud uvedete vyhovující pokračujte otázkou č. 11)**

- vyhovující  nevyhovující

(povinná otázka)

**10. Co konkrétně Vám nevyhovuje na stávajících cyklostezkách a cyklotrasách?**

**11. Po jakém regionu nejraději jezdíte na kole?**

- Kroměřížsko    Uherskohradištsko    Vsetínsko    Zlínsko

(povinná otázka)

**12. Který region podle vás má nejvíce cyklistických komunikací?**

Zvolte prosím u každé odpovědi nějaké (jedinečné) pořadí:

	1.	2.	3.	4.
Kroměřížsko:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	1.	2.	3.	4.
Uherskohradištsko:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	1.	2.	3.	4.
Vsetínsko:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Zlínsko: 1. 2. 3. 4.

(povinná otázka)

**13. Kdo je podle Vás na vozovkách Vašeho města nejvíce ohrožen?**

cyklisté  motocyklisté  automobilisté  chodci

(povinná otázka)

**14. Využili jste někdy cyklobusy? (pokud ne, přeskočte na otázku číslo 17)**

ano  ne

(povinná otázka)

**15. Jak často využíváte cyklobus?**

(text)

(povinná otázka)

**16. Jste spokojení s četností spojů cyklobusů?**

ano  ne  nevím

(povinná otázka)

**17. Cestovali jste někdy s kolem ve vlaku? (pokud ne, pokračujte otázkou č.20)**

ano  ne (povinná otázka)

**18. Jak často využíváte tento druh přepravy? (vlak+kolo)**

(text) (povinná otázka)

**19. Jste spokojeni s nabídkou spojů s možností přepravy kol?**

ANO NEVÍM NE

**20. Využili jste někdy půjčoven kol na nádraží?**

ANO NE

(povinná otázka)

**21. Víte, že můžete plout po baťově kanálu s kolem na lodi?**

ano  ne

(povinná otázka)

**22. Uvítali byste půjčovny kol ve větších městech s možností vrácení v jiném městě?**

ANO NEVÍM NE

(povinná otázka)

**23. Uvítali byste ve městech možnost přepravy kol v hromadné dopravě?**

ANO NEVÍM NE

(povinná otázka)

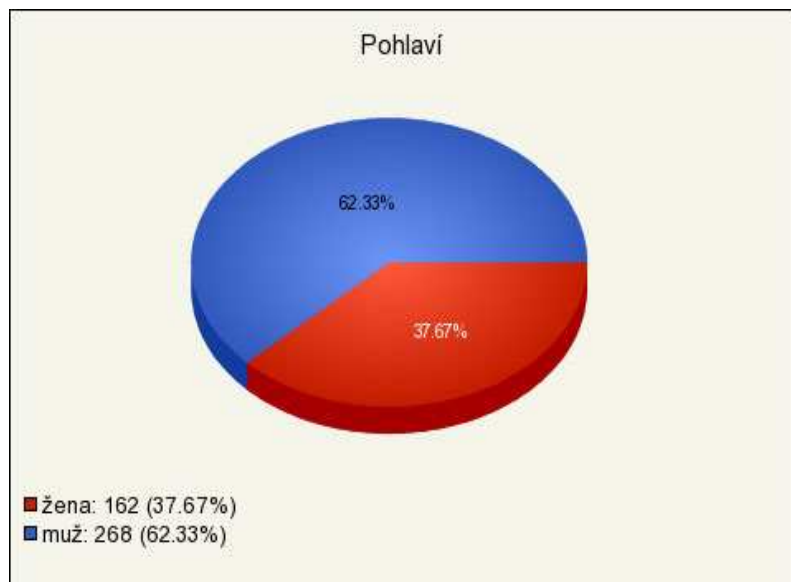
**24. Jste spokojeni s tím, že se začíná brát ohled i na cyklistickou dopravu a realizují se různé stavby?**

ANO NEVÍM NE

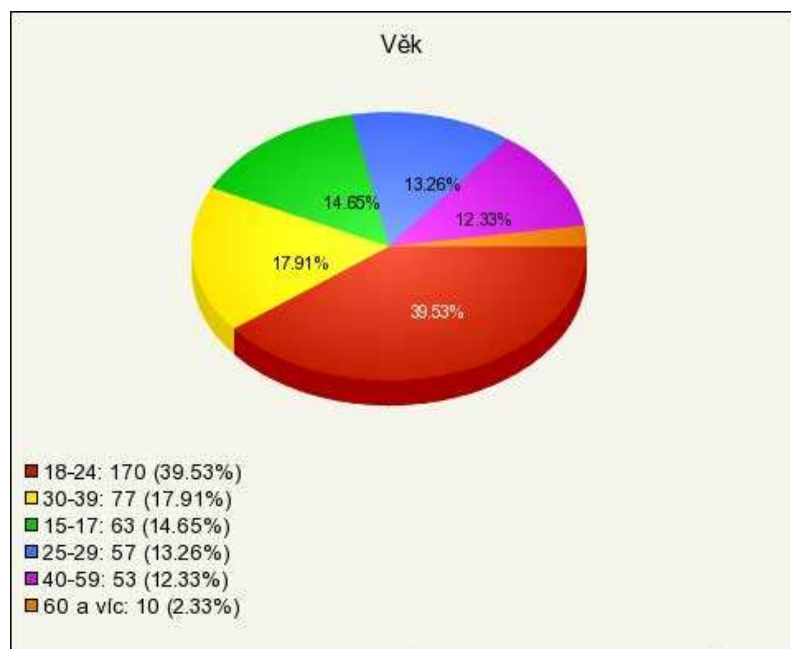
Děkuji za Vaše odpovědi.

# PŘÍLOHA P VIII: VYHODNOCENÝ DOTAZNÍK

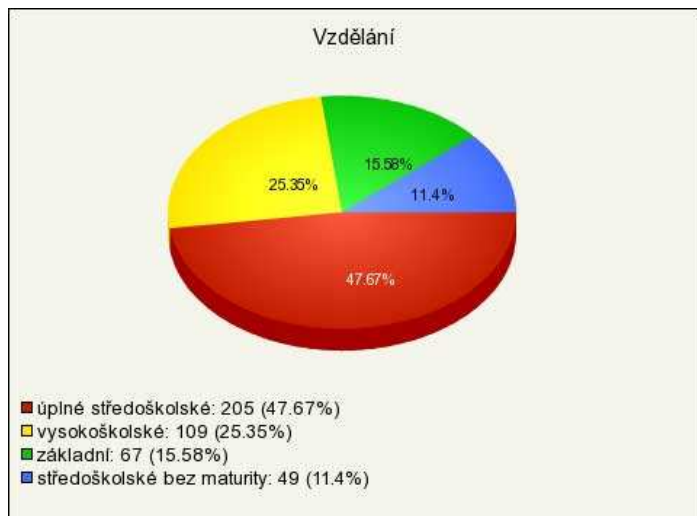
## 1. Pohlaví



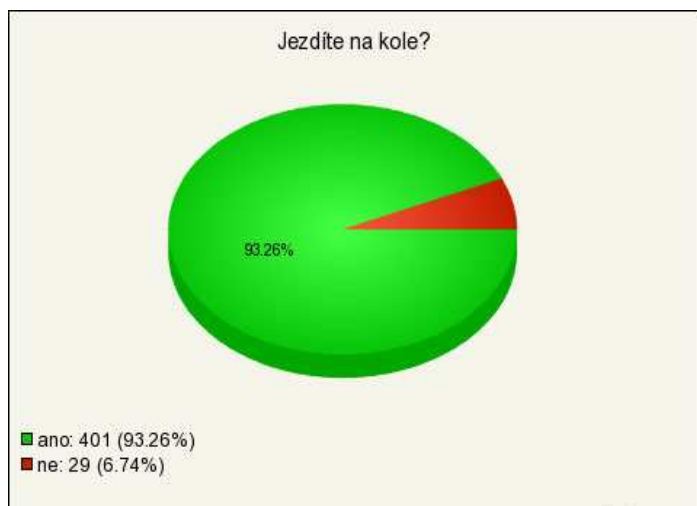
## 2. Věk



### 3. Vzdělání



### 4. Jezdíte na kole?



### 5. V období duben-říjen jezdíte na kole v průměru



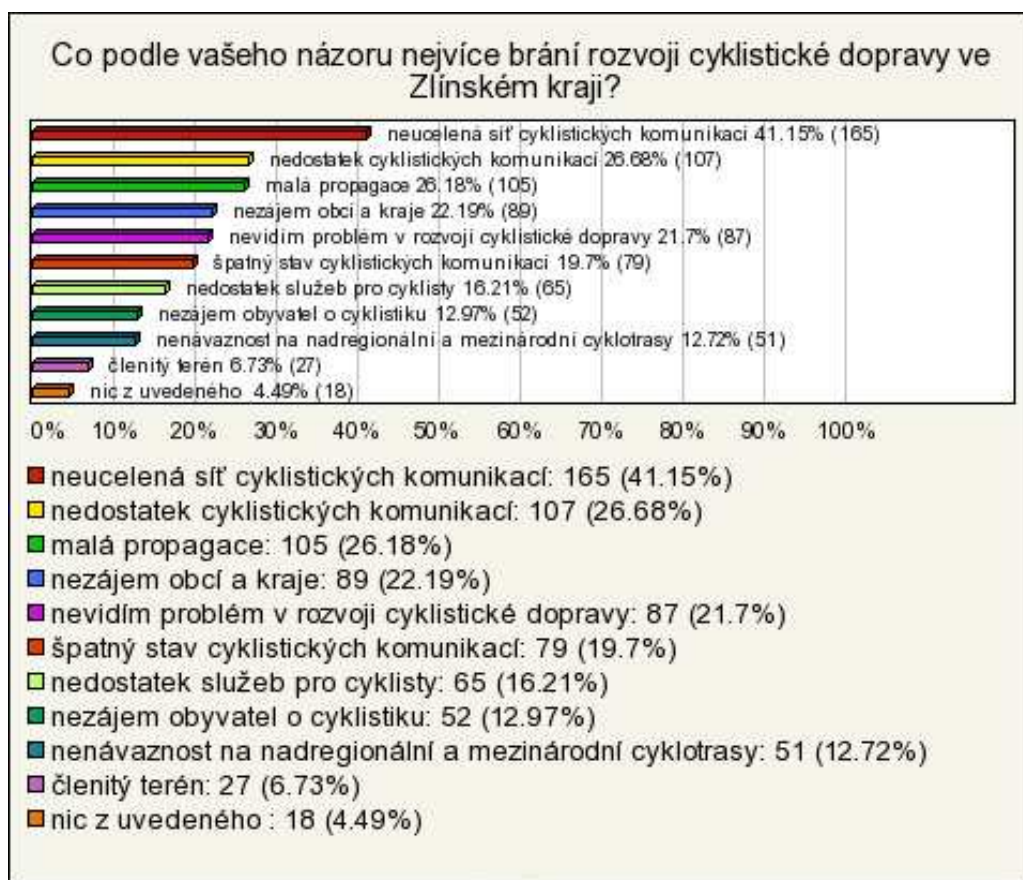
## 6. Z jakého důvodu jezdíte na kole tak málo?



## 7. Z jakého důvodu využíváte kolo?



**8. Co podle vašeho názoru nejvíce brání rozvoji cyklistické dopravy ve Zlínském kraji?**



**9. Jak byste ohodnotili stav cyklotras a cyklostezek ve Zlínském kraji?**





**10. Co konkrétně Vám nevyhovuje na stávajících cyklostezkách a cyklotrasách? (některé vybrané názory)**

<p>-cyklostezka kolem Bařova kanálu, úsek Staré Město - Spytihněv: Mosty přes plavební kanál, sloužící pro zemědělskou techniku, byly dříve "průhledné" - na břehu byl pilíř, pak "okno" a teprve dál od břehu nájezd na most. Dnes po rekonstrukci jsou tyto "okna" zabetonované a není možné vidět, jestli v protisměru někdo jede. Aby se předešlo srážkám, byly místo toho instalovány značky "cyklisto, sesedni z kola".</p> <p>- cyklostezka Staré Město - Velehrad: podjezd pod železniční tratí je z obou stran přístupný pouze po schodech, přitom na velehradské straně stačilo zábradlí až dole u potoka + nižší sklon nájezdu, na staroměstské straně je logičtější vedení stezky po levém břehu až k Tovární ulici, místo dvojího schodiště a přemostění potoka.</p> <p>- nebezpečnost budovaných cyklostezek: každá nově otevřená cyklostezka je zanedlouho plná bruslařů a chodců, míjení na úzkém prostoru je příčinou konfliktů a srážek. Další problém jsou nebezpečná místa, nepřehledné zatáčky, křižovatky.</p>
Nedostatečný počet cyklostezek jako spojnice měst regionu
1. Nekoncepčnost. Podporují se jen dálkové trasy, nikoliv místní. 2. Už léta se slibuje propojení Zlína a Otrokovic a pořád nic. 3. Často šílený nepořádek na cyklostezkách, kamení, bláto od techniky, listí (občas by to chtělo projet čistícím vozem). 4. Neujasněná pravidla chování ve vztazích cyklista - ostatní.
celkový nedostatek, nenavazují na sebe. Např. se nelze dostat ze Zlína do Otrokovic po cyklostezce, cyklista musí na rušnou cestu 1. třídy nebo jet terémem. Cyklostezky ve Zlíně plné bruslařů, pejskařů a matek s kočárkami jsou pro cyklistu nebezpečné a raději se jim vyhýbám.
Cyklotras je v porovnání se zahraničím velice málo. Jsou sice lokality, kde cyklotrasy provozují, ale chybí jakási cyklistická síť, kterou by se člověk mohl bezpečně na kole dostat třeba na druhou stranu republiky, případně i za hranice.
Cyklotrasa vedená po cestě, kde jedou auta a není tam zvlášť pruh pro cyklisty není cyklotrasa - teda aspoň podle mě.
Cyklotrasy nevyužívám, cyklostezky v podstatě nikam nevedou, je jich málo. Chybí mi síť pro cyklisty v centru města Zlína. Po chodníku nemohu - po silnici je to o hubu :(
chaotická značení a málo oddechových cyklozón
Chce to více cyklostezek
chodí zde lidé venčit své mazlíčky, chovají se neukázněně, nemají své psy na vodítkách, už jsem tímto způsobem dvakrát byla zraněna. Chodci nerespektují to, že zde jezdí i cyklisté a chovají se jako na chodnicích - chodí ve skupinkách přes celé stezky...
chybí mi lavičky, odpadkový koše, některé cyklostezky jsou v hrozném stavu.
Jsou často přerušovány silniční dopravou. Nejsou všude (např. Paseky a Mokrá). Nenavazují na hlavní cyklo trasy (např. Zlín - Otrokovice nebo Zlín Vizovice)
jsou strašně přeplněné, zvláště bruslaři, kteří jezdí vedle sebe a znemožňují mi je předjet
Jsou malé a nekompletní.
Jsou krátké, vyskytují se na nich lidé s malými dětmi, se psi
Konkrétně neexistující spojení (cyklotrasa) mezi Otrokovicemi a Zlínem. Myslím, že to by spousta lidí ocenila.

## 11. Po jakém regionu nejraději jezdíte na kole?



## 12. Který region podle vás má nejvíce cyklistických komunikací?

12. Který region podle vás má nejvíce cyklistických komunikací? (povinná, seznam - seřazení možností)		
ODPOVĚĎ	PRŮMĚRNÉ POŘADÍ	ROZPTYL
Kroměřížsko	2.493	1.121
Uherskohradištsko	2.012	1.047
Vsetínsko	2.886	1.146
Zlínsko	2.609	1.288

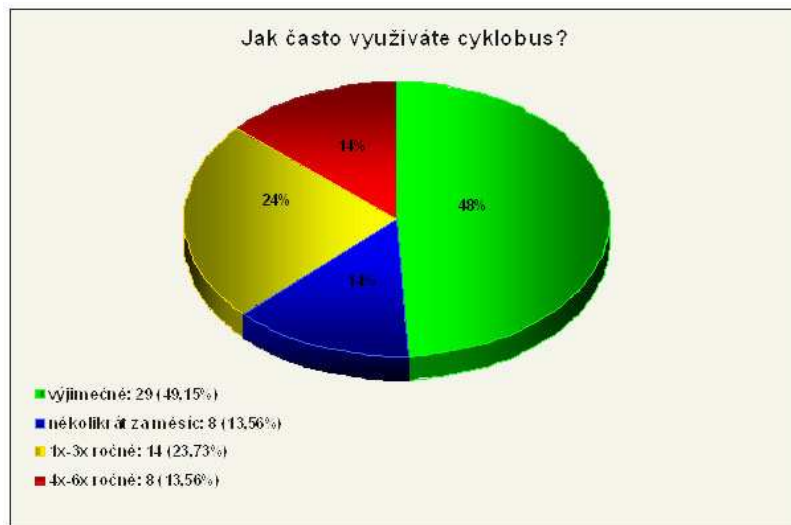
### 13. Kdo je podle Vás na vozkách Vašeho města nejvíce ohrožen?



### 14. Využili jste někdy cyklobusy?



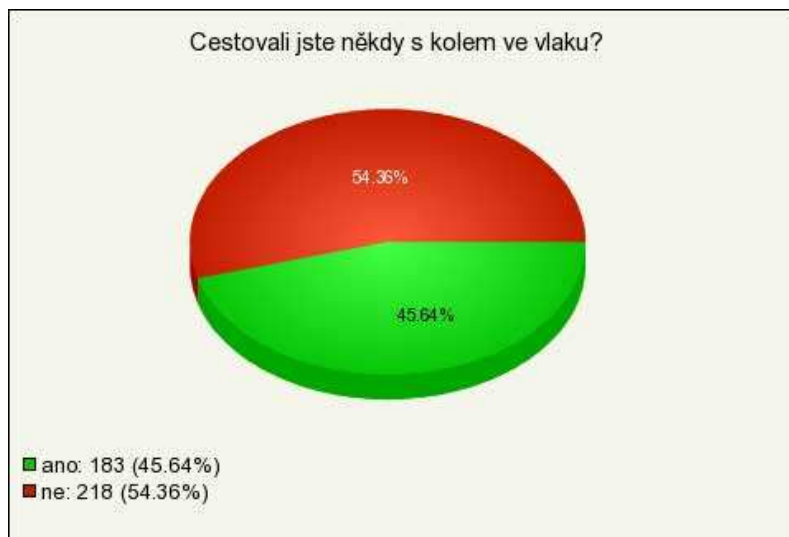
### 15. Jak často využíváte cyklobus?



### 16. Jste spokojení s četností spojů cyklobusů?



### 17. Cestovali jste někdy s kolem ve vlaku?



### 18. Jak často využíváte tento druh přepravy? (vlak+kolo)



### 19. Jste spokojeni s nabídkou spojů s možností přepravy kol?



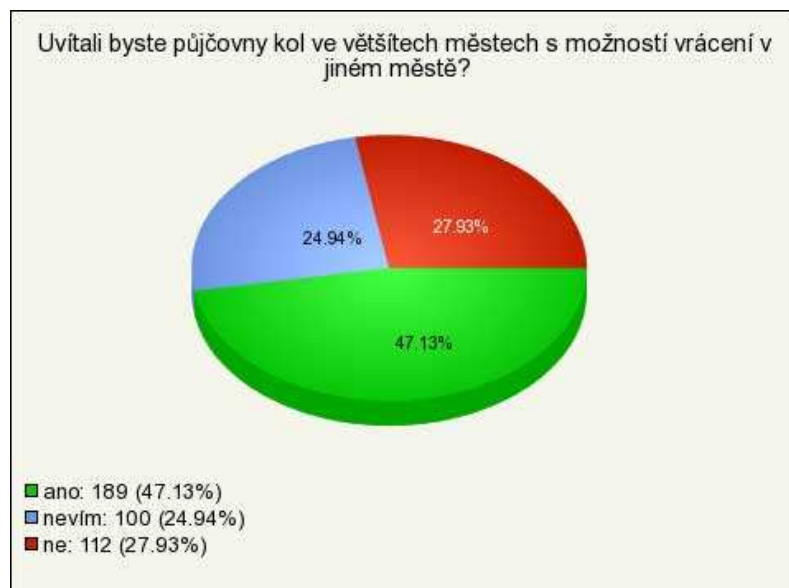
### 20. Využili jste někdy půjčoven kol na nádraží?



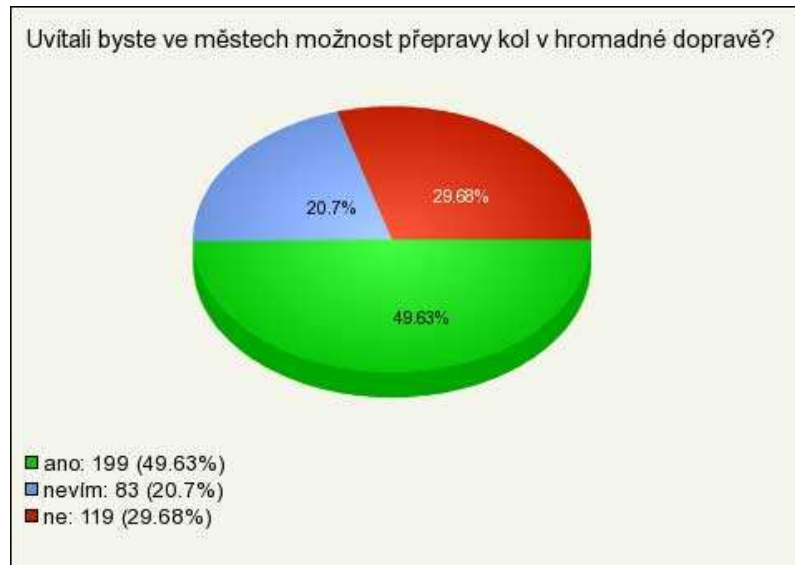
**21. Víte, že můžete plout po baťově kanálu s kolem na lodi?**



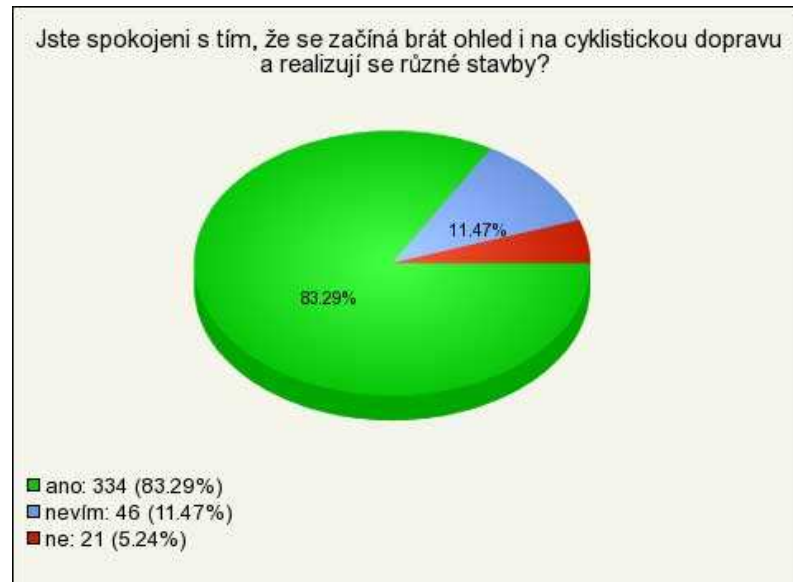
**22. Uvítali byste půjčovny kol ve větších městech s možností vrácení v jiném městě?**



**23. Uvítali byste ve městech možnost přepravy kol v hromadné dopravě?**



**24. Jste spokojeni s tím, že se začíná brát ohled i na cyklistickou dopravu a realizují se různé stavby?**





## PŘÍLOHA P IX: VLASTNÍ TERÉNNÍ PRŮZKUM



úsek Zlín – Otrokovice



úsek Spytihněv – Napajedla,



velmi častá značka



nebezpečné úseky