# Rozvoj a podpora cyklistické dopravy na území města Luhačovice

Andrea Zemková

Bakalářská práce
2022

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: 2021/2022

# ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

| | |
|---|---|
| Jméno a příjmení: | **Andrea Zemková** |
| Osobní číslo: | **M190563** |
| Studijní program: | **B0413A050024 Ekonomika a management** |
| Specializace: | **Ekonomika a management ve veřejné správě a regionálním rozvoji** |
| Forma studia: | **Prezenční** |
| Téma práce: | **Rozvoj a podpora cyklistické dopravy na území města Luhačovice** |

## Zásady pro vypracování

Úvod
Definujte cíle práce a použité metody zpracování práce.
I. Teoretická část

- Zpracujte literární rešerši týkající se cyklistické dopravy.

II. Praktická část

- Proveďte socioekonomickou analýzu území města Luhačovice.
- Analyzujte současný stav cyklistické dopravy na území města Luhačovice.
- Navrhněte opatření ke zlepšení cyklistické dopravy na území města Luhačovice.

Závěr

Rozsah bakalářské práce: **cca 40 stran**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

BENCKENDORFF, Pierre J., Zheng XIANG a Pauline J. SHELDON. *Tourism information technology*. 3rd ed. Boston: CABI Publishing, 2019, 374 s. ISBN 978-1-78639-343-2.
FILLER, Vratislav a Jiří MOTÝL. *Městem na kole: příručka městského cyklisty*. Praha: Grada Publishing, 2018, 213 s. ISBN 978-80-271-0855-8.
MOUREK, Daniel. *Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice*. Praha: CzechTourism, 2011, 129 s. ISBN 978-80-87560-00-6.
PROVAZNÍKOVÁ, Romana. *Financování měst, obcí a regionů: teorie a praxe*. 3. vyd. Praha: Grada Publishing, 2015, 288 s. ISBN 978-80-247-5608-0.

Vedoucí bakalářské práce: **JUDr. Jiří Zicha, Ph.D.**
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva

Datum zadání bakalářské práce: **11. února 2022**
Termín odevzdání bakalářské práce: **20. května 2022**

L.S.

**prof. Ing. David Tuček, Ph.D.**
děkan

**doc. Ing. Petr Novák, Ph.D.**
garant studijního programu

Ve Zlíně dne 11. února 2022

# PROHLÁŠENÍ AUTORA
# BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE

**Prohlašuji, že**

- 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;
- beru na vědomí, že diplomová/bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí, že jeden výtisk diplomové/bakalářské práce bude uložen na elektronickém nosiči v příruční knihovně Fakulty managementu a ekonomiky Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně;
- byl/a jsem seznámen/a s tím, že 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;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – diplomovou/bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen připouští-li tak licenční smlouva uzavřená mezi mnou a Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně s tím, že vyrovnání případného přiměřeného příspěvku na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše) bude rovněž předmětem této licenční smlouvy;
- beru na vědomí, že pokud bylo k vypracování diplomové/bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tedy pouze k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové/bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- beru na vědomí, že pokud je výstupem diplomové/bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

**Prohlašuji,**

1. že jsem na diplomové/bakalářské práci pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.
2. že odevzdaná verze diplomové/bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně
Jméno a příjmení: .....

.....
podpis diplomanta

## ABSTRAKT

Bakalářská práce na téma Rozvoj a podpora cyklistické dopravy na území města Luhačovice je rozčleněna do dvou částí. V teoretické části jsou vysvětleny základní pojmy, které se pojí s cyklistickou dopravou a zmíněn je také trend kola ve městě neboli Bikesharing. Tato část se také zabývá legislativními podmínkami, které je nutno při rozvoji cyklistické dopravy respektovat. Úvod praktické části je věnován socioekonomické analýze města Luhačovic a jeho místních částí. Praktická část obsahuje analýzu propagačních materiálů a analýzu současného stavu cyklistické infrastruktury v centru a okolí města Luhačovice. Součástí praktické části jsou také dva polo-strukturované rozhovory. V závěrečné části jsou představeny nové návrhy cyklistických okruhů a další doporučení pro zlepšení rozvoje cyklistické dopravy. Návrhy a doporučení vycházejí z výsledků terénního průzkumu a ze spolupráce se zaměstnanci městského úřadu.



Klíčová slova: cyklistická doprava, cyklotrasa, cyklostezka, kolo, bikesharing, Luhačovice



## ABSTRACT

The bachelor thesis on the topic Development and support of cycling in the town of Luhačovice is divided into two parts. The theoretical part explains basic terms focused on cycling traffic and the trend of bicycles in the city – Bikesharing is also mentioned. This section also deals with legislative conditions that must be respected in the development of bicycle traffic. The introduction to the practical part contains the socio-economic analysis of the town of Luhačovice and its local parts. The practical part contains an analysis of promotional materials and analysis of actual situation of bicycle infrastructure in the centre and around the town of Luhačovice. This section also includes two semi-structured interviews. At the end of this part are new proposals for cycle track and other recommendations for improving the development of cycle traffic. New proposals and recommendations are based on the results of field research and cooperation with the employees of the city hall.



Keywords: Cycle traffic, Cycle tracks, Cycle path, Bike, Bikesharing, Luhačovice

Ráda bych poděkovala vedoucímu práce panu JUDr. Jiřímu Zichovi, za jeho cenné rady, ochotu a vstřícnost v průběhu psaní bakalářské práce. Poděkování rovněž patří paní Jarmile Ďurďové, projektové manažerce cestovního ruchu v Luhačovicích. Děkuji také panu Ing. Pavlu Coufalíkovi Ph.D., starostovi Pozlovic, za cenné informace a věnovaný čas.

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

# OBSAH

**OBSAH** ..... **7**
**ÚVOD** ..... **9**
**CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE** ..... **10**
**I. TEORETICKÁ ČÁST** ..... **11**
**1 CYKLISTICKÁ DOPRAVA** ..... **12**
**1.1 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA CYKLISTICKÉ DOPRAVY** ..... **12**
1.1.1 CYKLODOPRAVA ..... 12
1.1.2 CYKLOTURISTIKA ..... 12
1.1.3 SPORTOVNĚ-REKREAČNÍ CYKLISTIKA ..... 12
1.1.4 BENEFITY JÍZDY NA KOLE ..... 13
1.1.5 BEZPEČNOST CYKLISTICKÉ DOPRAVY ..... 13
**1.2 DĚLENÍ A ZNAČENÍ TRAS** ..... **14**
1.2.1 CYKLOSTEZKY ..... 14
1.2.2 CYKLISTICKÁ TRASY ..... 17
1.2.3 CYKLOTURISTICKÁ TRASA ..... 18
1.2.4 EUROVELO ..... 19
1.2.5 GREENWAYS ..... 19
**1.3 KOLO VE MĚSTĚ** ..... **20**
1.3.1 BIKESHARING ..... 20
1.3.2 REKOLA ..... 22
1.3.3 NEXTBIKE ..... 23
1.3.4 DO PRÁCE NA KOLE ..... 23
**2 PODMÍNKY ROZVOJE CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY** ..... **25**
**2.1 INSTITUCIONÁLNÍ RÁMEC CYKLISTICKÉ DOPRAVY** ..... **25**
**2.2 PRÁVNÍ RÁMEC CYKLISTICKÉ DOPRAVY** ..... **28**
**2.3 STRATEGICKÉ DOKUMENTY** ..... **30**
2.3.1 NÁRODNÍ STRATEGIE ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY ..... 30
2.3.2 KONCEPCE ROZVOJE CYKLISTIKY NA ÚZEMÍ ZLÍNSKÉHO KRAJE ..... 32
**2.4 FINANCOVÁNÍ** ..... **33**
**II. PRAKTICKÁ ČÁST** ..... **37**
**3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU CYKLODOPRAVY V LUHAČOVICÍCH** ..... **38**
**3.1 CHARAKTERISTIKA MĚSTA LUHAČOVICE A OKOLÍ** ..... **38**
**3.2 DOSTUPNOST MATERIÁLŮ TÝKAJÍCÍ SE CYKLODOPRAVY** ..... **39**

3.2.1 TIŠTĚNÉ MATERIÁLY ..... 40
3.2.2 INTERNETOVÉ ZDROJE ..... 42
**3.3 SOUČASNÝ STAV CYKLOSTEZEK A CYKLOTRAS NA ÚZEMÍ LUHAČOVIC ..... 43**
3.3.1 CYKLODOPRAVA VE MĚSTĚ ..... 44
3.3.2 OKRUHY ..... 46
3.3.3 NAPOJENÍ NA OKOLNÍ MĚSTA ..... 52
**3.4 STRUKTUROVANÝ ROZHOVOR ..... 54**
**3.5 SOUHRN ANALYTICKÉ ČÁSTI ..... 57**
**4 NÁVRH NA ZLEPŠENÍ STAVU CYKLISTICKÉ DOPRAVY ..... 60**
**4.1 LUHAČOVICKÝ OKRUH ..... 60**
**4.2 OKRUH MALENISKO ..... 62**
**4.3 NA KOLE KOLEM HRADŮ ..... 65**
**4.4 FINANCOVÁNÍ ..... 67**
**4.5 DALŠÍ DOPORUČENÍ ..... 68**
**ZÁVĚR ..... 71**
**SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY ..... 72**
**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK ..... 78**
**SEZNAM OBRÁZKŮ ..... 79**
**SEZNAM TABULEK ..... 80**

# ÚVOD

Oblíbenost cyklistické dopravy v poslední době roste a cyklistika se tak stává součástí životů mnohých z nás. Nejen benefity, které jízda na kole přináší, ale také díky všestrannému využití, láká cyklistika čím dál více lidí. Přibývá lidí, kteří cyklistiku vnímají jako druh aktivního odpočinku a na kole poznávají krásy přírody. Úzký okruh populace se cyklistice věnuje i profesionálně. Zároveň lze kolo využít jako dopravní prostředek při cestách do zaměstnání či do obchodu. Tato forma přepravy bývá ze strany měst i jiných organizacích velmi podporována. Na základě toho se ve městech začínají objevovat systémy sdílených kol, které využívají místní obyvatelé i turisté. Pro rozvoj cyklistiky je proto důležité udržovat a budovat cyklistickou infrastrukturu, která zajistí bezpečnou jízdu cyklistům.

Jelikož cyklistická doprava představuje velký potenciál, je řešena na evropské, státní, krajské i územně samosprávné úrovni. V České republice spadá cyklistická doprava do kompetencí několika resortů a na jejím financování se podílí vždy několik subjektů, nejen z veřejného sektoru.

Práce se zabývá rozvojem a podporou cyklistické dopravy na území města Luhačovic a je rozdělena do dvou částí. V teoretické části jsou představeny pojmy týkající se cyklistické dopravy a jsou popsány benefity, které pravidelná jízda na kole přináší. Dále se tato část zabývá trendem využití jízdního kola ve městě, přičemž jsou představeny společnosti, které provozují bikesharing v České republice. V teoretické části jsou také uvedeny právní podmínky, způsoby financování a instituce, které se cyklistickou dopravou zabývají. V závěru této části jsou detailněji popsány strategické dokumenty týkající se rozvoje cyklistické dopravy na území České republiky a Zlínského kraje.

V praktické části je nejprve stručně charakterizováno území Luhačovic a blízkého okolí. Následuje analýza propagačních materiálů a současného stavu cyklodopravy, která vymezuje konkrétní problémy cyklistické dopravy na řešením území. V závěru práce jsou uvedeny návrhy nových cyklistických okruhů a doporučení pro zlepšení cyklistické dopravy na území města Luhačovice.

# CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE

Cílem práce je vysvětlit základní pojmy spojené s cyklistickou dopravou, analyzovat současný stav cyklistické dopravy na území města Luhačovic a navrhnout opatření ke zlepšení.

Pro splnění cílů práce byla pro teoretickou část využita literární rešerše, která zahrnuje české i zahraniční zdroje. Primárními zdroji byla literatura z univerzitní a digitální knihovny. Jako sekundární zdroje byly zvoleny internetové stránky s cyklistickou tématikou.

Úvod praktické části je věnován socioekonomické analýze Luhačovic. Informace byly získávány z veřejně dostupných zdrojů, jako jsou oficiální webové stránky města nebo ze strategických dokumentů. K doplnění informací byly využity také údaje dostupné z databáze Českého statistického úřadu. Byla provedena analýza propagačních materiálů ze všech informačních center sídlících v Luhačovicích, či v blízkém okolí. Dále byl také proveden terénní průzkum všech cyklistických tras a okruhů, které jsou zveřejněny na oficiálních internetových stránkách města Luhačovic. Součástí praktické části jsou i dva polo-strukturované rozhovory. Na otázky spojené s cyklistickou dopravou na daném území odpovídal starosta Městyse Pozlovice a také projektová manažerka cestovního ruchu v Luhačovicích.

Podstatná část praktické části tedy vycházela z provedeného terénního průzkumu, zmíněné analýzy propagačních materiálů a poznatků z obou rozhovorů. Na základě toho byly ve spolupráci se zaměstnanci městského úřadu sestaveny nové návrhy cyklistických okruhů a v závěru práce je uvedeno doporučení k rozvoji cyklistické dopravy na daném území.

# I. TEORETICKÁ ČÁST

# 1 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

## 1.1 Základní charakteristika cyklistické dopravy

Každým rokem přibývá cyklistů a cyklistika se tak stává součástí života mnohých lidí. Je brána jako sport, relax nebo jako jeden ze způsobů dopravy. Ať už kolo pro jízdu využívá vrcholový sportovec či člověk jedoucí do práce, každý z nich si v cyklistice najde benefity, které mu jízda na kole přináší. I když tuto činnost pojí stejný dopravní prostředek, existují drobné rozdíly, díky nimž se cyklistika dělí na tři základní druhy – cyklodopravu, cykloturistiku a sportovně-rekreační cyklistiku. (Mourek, 2011, s. 11-12)

### 1.1.1 Cyklodoprava

Pod pojmem cyklodoprava se rozumí přeprava na jízdním kole do určitého cíle. Ať už jde o přepravu osob do zaměstnání, za kulturou nebo na nákup. Cyklodoprava je charakteristická hlavně rychlostí, jelikož lidé jedoucí do práce na kole chtějí jet co nejkratší cestou s co nejmenší časovou náročností. (Mourek, 2011, s. 11)

S tím nepochybně souvisí i oblíbenost elektrokol, která za posledních pár let rapidně stoupla. Tento typ jízdních kol nabízí ještě rychlejší a pohodlnější dopravu, kterou ocení zejména lidé cestující na kole ve městech. Navíc použití elektrokola je stále ekologické. (Capua et al., 2019)

### 1.1.2 Cykloturistika

Cykloturistika je druh turistiky, při které lidé využívají jako dopravní prostředek kolo. Cyklista v tomto případě většinou vyjíždí mimo zastavěná území a očekává atraktivní prostředí, přičemž mu nevadí menší zajížďka. Je vhodné přizpůsobit typ kola dle povrchu komunikace. Pokud se jedná o nezpevněnou komunikaci s přírodním povrchem, je vhodnější zvolit trekkingové či horské kolo. Pokud cyklista pojede po zpevněné komunikaci, může zvolit i jinou variantu kola. Nutno podotknout, že silniční kolo se při cykloturistice téměř nepoužívá. Tento druh sportu je navíc vhodný pro lidi všech věkových kategorií, kteří chtějí aktivně podpořit své zdraví. (Mourek, 2011, s. 11)

### 1.1.3 Sportovně-rekreační cyklistika

Sportovně-rekreační cyklistika je další pojem spadající do základních druhů cyklistiky. Dělí se na silniční a terénní cyklistiku. Silniční cyklistika je typická pro cyklisty s většími ambicemi. Cyklisté vyžadují kvalitní a zpevněný povrch vozovky a volí spíše silniční kolo.

Při terénní cyklistice využívají cyklisté horská kola a preferují jízdu spíše mimo vozovku, a to především v lesním terénu. (Mourek, 2011, s. 12)

### 1.1.4 Benefity jízdy na kole

Jak již bylo zmíněno, jízda na kole přináší řadu benefitů. Pravidelná jízda na kole prospívá zdraví a má také kladný dopad na životní prostředí. Navíc je kolo nehlučný a finančně dostupný dopravní prostředek. Základní varianty kola se prodávají již od pár tisíc korun. Cestovat do práce na kole tak šetří finance i čas. Úsporu času lze pocítit zvláště při dopravních zácpách, kterým se lze na jízdním kole vyhnout. Výhodou je i parkování kola, kdy není nutné ztrácet čas hledáním volného parkovacího místa.

Pravidelná jízda na kole rozhodně napomáhá zdraví. Cyklisté při šlapání nejvíce zapojují dolní partie těla, naopak pro klouby nepředstavuje jízda na kole extrémní zátěž. (Výhody cyklodopravy, 2017)

Při pravidelné jízdě s vyšší intenzitou dochází ke snížení hladiny tělesného tuku, čímž dochází k regulaci hmotnosti. Díky této činnosti dochází i k posílení svalstva ve spodní části těla. Může dojít i ke snížení hladiny cholesterolu, která má návaznost na kardiovaskulární systém. Díky cyklistice v přírodě dochází ke zlepšení stavů duševního zdraví. Jízda na kole napomáhá i k rozvíjení koncentrace. Jakékoliv cvičení včetně cyklistiky napomáhá k uvolnění endorfinů. To pomáhá zmírňovat stres, deprese a úzkost. Jak již bylo zmíněno, při jízdě se zapojuje především dolní část těla. To je výhodou pro lidi, které trápí problémy s klouby nebo celková ztuhlost v oblastí dolní části těla. Jízda na kole přispívá také k udržení rovnováhy, koordinaci těla a celkového držení těla. (12 Benefits of Cycling, Plus Safety Tips, 2021)

### 1.1.5 Bezpečnost cyklistické dopravy

Jelikož je kolo považováno za dopravní prostředek, podléhá jízda i vybavení kola určitým pravidlům. Podmínky jsou stanoveny ve vyhlášce a cyklisté jsou povinni je dodržovat. Je tedy žádoucí před jízdou zkontrolovat stav kola a zdali disponuje patřičným vybavením. Do povinné výbavy jízdního kola spadá přední a zadní brzda, přední bílá odrazka, zadní červená odrazka, oranžové odrazky a reflexní odrazky v pletení obou kol. Dále se doporučuje, aby bylo kolo vybaveno zvonkem, krytem na řetěz a blatníky. Chystá-li se cyklista jet za snížené viditelnosti, doporučuje se k základní výbavě kola doplnit i přední a zadní svítidla. (Povinná výbava jízdního kola a cyklisty, 2016)

Protože je bezpečnost v cyklistické dopravě důležitá, zveřejnil Hlavní koordinační subjekt bezpečnosti silničního provozu v ČR v roce 2016 manuál Bezpečně na kole. BESIP v této publikaci z velké části pojednává o bezpečnosti cyklistů, ale zmíněni jsou všichni účastníci silničního provozu. Kapitoly týkající se cyklistické dopravy jsou zaměřené na časté chyby cyklistů, na jízdu na kole s dětmi a na mnoho dalších užitečných rad a tipů. V manuálu je představeno 8 základních bodů bezpečné jízdy na kole. V prvním bodě autoři kladou důraz na kolo a jeho vybavení, kdy je důležití hlavně funkčnost a seřízení kola, především brzd. Další body se pak věnují volbě vhodného oblečení při snížené viditelnosti, reflexním prvkům, zákazu užívání alkoholu a jiných omamných látek. Obsah dalších bodů pojednává o chování cyklistů v provozu, jako je například včasné upozornění na změnu jízdy, ohleduplnost vůči ostatním účastníkům silničního provozu, využívání infrastruktury pro cyklisty. Poslední osmý bod pojednává o oznámení kolize záchranné službě či Policii ČR. (Mourek, 2011, s. 12-14)

## 1.2 Dělení a značení tras

Obecně se infrastruktura pro cyklisty dělí do dvou kategorií na cyklostezky a cyklotrasy. První kategorií jsou cyklostezky, jinak nazývány jako cyklistické stezky. Druhou kategorií jsou pak cyklotrasy, které se označují jako cyklistické trasy. Samostatně se někdy vymezují cykloturistické trasy, jako třetí kategorie. (Mourek, 2011, s. 12-14)

### 1.2.1 Cyklostezky

Cyklostezkou se rozumí pozemní komunikace nebo její jízdní pruh, který je určen pouze pro cyklistickou dopravu. To znamená, že motocyklová i automobilová doprava se na tomto typu trasy neprovozuje. (Mourek, 2011, s. 13)

Prvním druhem je stezka pro cyklisty, která je určena výhradně pro provoz cyklistů, ale vjezd se povoluje i bruslařům a jezdcům na podobných přepravcích. Mohou se zde pohybovat i lidé, kteří využívají ke své přepravě segway.

Druhou variantou je oddělená stezka pro chodce a cyklisty. Tato stezka je rozdělena na části zvlášť pro chodce a zvlášť pro cyklisty. Jezdci i chodci se musí držet ve svém pruhu a vstoupit do cizího mohou jen v případě obcházení, křížení nebo objíždění. Důležité je, aby při tomto úkonu neohrozili ostatní účastníky.

Poslední možností je smíšená stezka pro chodce i cyklisty. Všichni účastníci se zde pohybují společně. Zároveň také platí, že se chodci a cyklisté nesmí navzájem ohrožovat. (Filler a Motýl, 2018, s. 75–76)

Cyklostezky jsou označovány modrými kruhovými dopravními značkami. Na této značce je vždy vymezeno, o jakou ze třech variant cyklostezky se jedná.

Pokud se jedná o stezku pro cyklisty, je tento typ cyklostezky značen modrou kulatou značkou, na které je bílou barvou zobrazeno kolo.

Obrázek 1 Stezka pro cyklisty – (Zdroj: Příkazové dopravní značky, 2022)

V případě smíšené stezky pro chodce a cyklisty, jsou společně na modré značce vyobrazeny symboly kola a chodce.

Obrázek 2 Smíšená stezka pro chodce (vlastní zpracování)

Jedná-li se o oddělenou stezku pro chodce a cyklisty, je na jedné značce vyobrazeno kolo i chodec, přičemž jsou symboly odděleny svislým pruhem. (Cykloznačení, názory na cyklotrasy, ©2022)

Obrázek 3 Oddělená stezka pro chodce a cyklisty (vlastní zpracování)

Pro ukončení stezek se ve všech případech používá stejná značka jako na jejich začátku, akorát je přeškrtnuta červeným pruhem.

Obrázek 4 Konec stezky pro chodce a cyklisty (vlastní zpracování)

Pokud se trasa kříží s pozemní komunikací nebo vede nebezpečnými místy, bývá cyklostezka ukončena nebo je doplněna značkou s nápisem „Cyklisto, sesedni z kola“. Po přejetí tohoto místa bývá stezka opět obnovena totožnou značkou, která má přeškrtnutý text. (Příkazové dopravní značky, 2022)

Obrázek 5 Příkazová značka (vlastní zpracování)

### 1.2.2 Cyklistická trasy

Cyklistická trasa neboli cyklotrasa je dopravní cesta, která vede po silnicích, účelových i místních pozemních komunikací. Tyto trasy musí být pro cyklisty vhodné z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Systém silnic a stejně tak i systém cyklotras má v České republice svoji hierarchii. (Cyklopojmy, druhy cyklistické dopravy a tras, 2005)

**Cyklotrasy jsou rozděleny do 4 tříd.**

Cyklotrasy I. a II. třídy se označují jednocifernými (I. třída) a dvojcifernými (II. třída) číslicemi. Jedná se o cyklotrasy dálkové a nadregionální, které mají většinou delší vzdálenost a cyklisté jedoucí po těchto trasách vykonávají spíše rekreačně-turistickou cyklistiku.

Cyklotrasy III. třídy neboli regionální cyklotrasy, zastávají dopravní i rekreační funkci. Jsou označovány trojcifernými čísly a u takových tras je klíčové spojení s místními cyklotrasami.

Síť místních cyklotras spadá do poslední čtvrté třídy. Značí se čtyřciferných čísly a tyto trasy zastávají rekreační i dopravní funkci.

Značení tras se řídí podle zákona o provozu na pozemních komunikacích. A současně také podle jeho prováděcích vyhlášek a příslušných technických předpisů. Značení a číslování cyklotras je svěřeno Klubu českých turistů, a to z rozhodnutí Ministerstva dopravy a Ministerstva vnitra. (Mourek, 2011, s. 13-14)

Cyklotrasy jsou značeny značkami, které mají žlutý podklad. Existují tři základní typy značení – návěst před křižovatkou, směrová tabule a směrová tabulka. (Cykloznačení, názory na cyklotrasy, ©2022)

Obrázek 6 Návěst před křižovatkou (vlastní zpracování)

Obrázek 7 Směrová tabule pro cyklisty (vlastní zpracování)

Obrázek 8 Směrová tabulka pro cyklisty (vlastní zpracování)

### 1.2.3 Cykloturistická trasa

Cykloturistické trasy jsou dopravní cesty, jež vedou po silnicích, účelových i místních pozemních komunikacích. (Mourek, 2011, s. 14)

Cykloturistické trasy často vedou i po horších terénech jako například po polní či lesní cestě. Trasy jsou vhodné pro provoz cyklistů, pokud jsou sjízdné a zároveň nejsou v rozporu s ochranou přírody. Pro tento typ trasy je vhodnější horské kolo. (Cyklopojmy, druhy cyklistické dopravy a tras, 2005)

Co se týče značení, opět se využívá žlutá barva. V tomto případě se značky podobají těm turistickým s výjimkou krajích pásů, které jsou žluté. Kdežto pásy uprostřed mohou být červené, zelené, bílé či modré. Značení může být doplněno i šipkou na žlutém podkladu ukazující směr trasy. Cykloturistické značení bývá umísťováno ve vzdálenějších intervalech a má větší rozměry než turistické značení. Značení pro cyklisty má na starosti vyznačovat a spravovat Klub českých turistů. (Cykloznačení, názory na cyklotrasy, ©2022)

### 1.2.4 EuroVelo

Evropská síť cyklotras neboli EuroVelo je projekt, který spravuje Evropská cyklistická federace (ECF). V jednotlivých zemích je EuroVelo pod dohledem koordinačních míst, přičemž v České republice je touto funkcí pověřena Nadace Partnerství. Řídící výbor tohoto projektu sídlí v Bruselu. (Mourek, 2011, s. 49)

Původní myšlenka vybudovat evropskou sít cyklotras vznikla v polovině 90. let, kdy bylo tehdejším cílem navrhnout trasy pro cyklisty, které vytvoří základ pro rozvoj evropské cykloturistiky. Myšlenku se povedlo zrealizovat během patnácti let, a to především za podpory Evropské unie a příslušným partnerům. Mezi partnery měla zastoupení i Česká republika prostřednictvím Nadace Partnerství.

EuroVelo představuje mezinárodní síť tras pro cyklisty, kterou v současné době tvoří 16 dálkových cyklistických tras. Tyto trasy vedou napříč Evropou a jejich délka dohromady přesahuje 70 000 kilometrů. Na území České republiky je proznačeno více jak 2 100 kilometrů tras EuroVelo. (EuroVelo v ČR, © 2022)

### 1.2.5 Greenways

Greenways lze do češtiny přeložit jako zelené stezky. Zjednodušeně se jedná o trasy, které jsou využívány s ohledem na ekologii a udržitelnost přírodních zdrojů. Může se jednat i o přírodní koridory, které uživatelé využívají ke sportu, turistice či k rekreaci. (Mourek, 2011, s. 44)

Hlavní myšlenkou zelených stezek bylo podpořit zdravější a vyváženější způsob života i dopravy a tím zamezit dopravním zácpám a znečišťování měst. Cílem bylo i podpořit

rozvoj venkova a s tím i aktivní cestovní ruch a nezaměstnanost v těchto místech. (Greenways, ©2022)

Celkem se rozlišují tři základní typy greenways – dálkové, místní a regionální a také městské greenways. Zatímco u dálkových greenways měří trasy přes 50 kilometrů, délka místních tras se pohybuje od 10 do 50 kilometrů. Třetí typ greenways je z předchozích druhů nejkratší.

V roce 1996 byla v České republice vyznačena první mezinárodní dálková trasa. Jedná se o trasu Praha – Vídeň, která je sítí jak cyklistických, tak i pěších stezek. Délka trasy se pohybuje kolem 470 kilometrů.

Mezi další stezky na území České republiky patří Moravské vinařské stezky vedoucí vinicemi a sady na jižní Moravě, Greenway Krakov – Morava – Vídeň, také Greenway Jizera a další. (Mourek, 2011, s. 44-48)

## 1.3 Kolo ve městě

Cyklistická doprava ve městě se za poslední roky rozvíjí a cestovat přes město na kole se stává často vyhledávaným způsobem přepravy. Lidé ve městech se na kolech dopravují do obchodů, škol či do zaměstnání. Důležitým faktorem je tedy budování cyklistické infrastruktury ve městech, která bývala v minulosti často opomíjena. (Reid, 2017)

### 1.3.1 Bikesharing

Název bikesharing neboli volně přeloženo jako sdílení kol je veřejná půjčovna bicyklů, která se během posledních let stává čím dál více oblíbenou. (Filler a Motýl, 2018, s. 45-48)

Lidé se začínají více zajímat o životní prostředí a využívají kolo jako dopravní prostředek. Reakcí na to byl již v roce 1965 v Amsterdamu spuštěn program sdílených kol. Do programu bylo pořízeno 50 jízdních kol. Tato kola byla následně lidem zpřístupněna. (Benckendorff, Xiang, Sheldon 2019, s. 216)

Systém bikesharingu prošel mnoha úpravami a vždy stíhá nejnovější trendy, aby byl lehký na ovládání a dostupný co nejvíce lidem. Z počátku se kola odemykala pomocí mincí, tedy na obdobném principu jako nákupní vozíky v obchodech. S technickým pokrokem a vývojem chytrých telefonů a aplikací, funguje nyní veřejná výpůjčka kol právě pomocí smartphonů. Bikesharing využívají hlavně lidé ve větších městech či turisté, kteří nemají při sobě své vlastní kolo. Sdílená kola používají především ke krátkým dopravním cestám po městě nebo jeho blízkém okolí. Bezprostřední výhodou pro uživatele bikesharingu je, že se

nemusí starat o servis kola. A oproti klasickým půjčovnám vynikají časovou flexibilitou, jelikož půjčení a vrácení je časově neomezené.

Při půjčování kol z veřejných půjčoven je ale důležité si uvědomit, že města i jednotliví provozovatelé mají odlišné podmínky. V České republice provozuje tuto službu hned několik společností. Mezi nejznámější lze zařadit například Rekola, Homeport, Nextbike nebo také čínskou společnost Ofo. (Filler a Motýl, 2018, s. 45-48)

Ovšem provozování této služby se také potýká s určitými nevýhodami, které jsou ve většině případů spjaté s vysokými náklady. Jedná se zejména o provozní náklady, mezi které patří ceny kol, náklady na stanoviště, oprava, převoz kol, provoz počítačových systémů, a i mzdy zaměstnanců. Některým městům se tedy nevyplatí systém sdílených kol financovat, neboť se ukazuje jako ztrátový.

V řadě světových měst ale funguje systém sdílených kol velmi dobře a je oblíbeným druhem přepravy. Mezi evropská města, kde je bikeshering nejrozšířenější, patří Londýn, Amsterdam, Barcelona i Kodaň. Mimo Evropu je bikesharing hojně rozšířen v Číně. (Lesk a bída bike-sharingu, 2021)

**Dánsko**

Jedním ze států, který zvládá provozování bikesharingu je Dánsko. Historie sdílených kol v Dánsku sahá až do roku 1995, kdy se v Kodani objevilo první sdílené kolo, které bylo lidem dostupné zdarma. V té době bylo myšlenkou začít vytvářet ekologičtější dopravní variantu k přepravě občanů i turistů. I když koncept nebyl zpočátku dokonalý, idea se rychle rozšířila do dalších měst. Systém se časem vyvíjel a vždy držel krok s aktuálními trendy. Nyní je proces výpůjčky a vrácení obdobný jako u bikesharingových společností fungujících na území České republiky.

Mimo Bikesharing začala dánská města nabízet také leasing jízdních kol. Díky této službě není nutné vynaložit vysoké počáteční náklady na koupi kola. Zájemce o jízdní kolo tak opakovaně platí nižší částky měsíčně. Při využití leasingu se o servis a případné opravy stará leasingová společnost. Příkladem takové společnosti působící nejen v Dánsku je společnost Swapfiets.

Navíc se v minulých letech rozmohla další služba, kterou si lze v Dánsku vyzkoušet. Jedná se o takzvanou knihovnu jízdních kol. V takových zařízeních si lze vypůjčit určitý model kola, který je například drahý a zájemce si není jistý koupí. Typ kola si díky knihovně kol

vyzkouší a na základě toho se rozhodne, zda si kolo na vlastní náklady pořídí či nikoliv. (The city bike and other bike-share schemes, 2019)

Důležitost cyklistické dopravy si Dánové uvědomují a velmi často je podpora tohoto typu dopravy zmiňována i ve strategických dokumentech. Jedním z nich je i aktuální cyklistická strategie, která je platná do roku 2025. Týká se především hlavního města Dánska. Mimo bezpečnou, rychlou a pohodlnou jízdu na kole je v této strategii zmíněno i snižování oxidu uhličitého. Do roku 2025 chce být totiž Kodaň klimaticky neutrálním městem. K dosažení tohoto cíle je zapotřebí také zlepšit podmínky pro cyklistickou dopravu a zvýšit tak procento lidí využívajících kolo jako hlavní dopravní prostředek. (The City Of Copenhagen, © 2011)

**Čína**

Naopak příkladem špatně zvládnutého provozování systému sdílených kol je Čína. Na trhu působí hned několik společností provozující bikesharing a i když lidé tuto službu využívají, kola se na ulicích hromadí. Nabídka převyšovala poptávku, a tak musela některá čínská města přistoupit k regulaci počtu sdílených kol. Přebytek kol je problémem i v čínském městě Xiamen, kde nejprve zaměstnanci města odváželi rozbitá kola na prázdné pozemky, ale počet těchto dopravních prostředků byl obrovský, a tak za městem vznikla skládka. Ve městech s podobným problémem tedy zavádí vyhlášky a nařízení, které mají snížit počet jízdních kol. Tyto předpisy mají zasáhnout především provozovatele sdílených kol. (Bike sharing in China, 2019)

### 1.3.2 Rekola

Bikesharing se začal rozvíjet i v České republice, kdy v roce 2013 vznikla myšlenka nabízet sdílená kola ve městech. Zakladatelé projektu Rekola nejprve začali původní myšlenku realizovat pomocí darovaných starých kol, které servisovali a barvili narůžovo. S projektem začali v hlavním městě, ale v roce 2014 začal systém sdílených kol fungovat i v Brně, Olomouci a o rok později i v Českých Budějovicích. K lednu 2022 fungují Rekola v Praze, Brně, Olomouci, Českých Budějovicích a v Bratislavě. Provoz ve zbylých městech byl ukončen z důvodu malého zájmu nebo kvůli působení jiné konkurenční firmy. Projekt Rekola, ale začal provozovat i další typy dopravních prostředků. Ve městech tedy můžeme narazit jak na standardní a sportovní kola, tak i na elektrokola, skateboardy a koloběžky. Vše vznikalo za pomocí partnerství a různých forem spoluprací. (Příběh Rekol, 2022)

Jak již bylo v úvodu kapitoly zmíněno, výhodou sdílených kol je jejich neomezená dostupnost 24 hodin denně. K výpůjčce dopravního prostředku od společnosti Rekola je

zapotřebí aplikace se stejným názvem – Rekola. Zmíněná aplikace funguje jen, pokud je chytré zařízení připojeno k internetu. Při prvním přihlášení uživatel zadá emailovou adresu, zvolí si heslo a přidá platební kartu. K samotné výpůjčce je potřeba naskenovat QR kód, který se nachází na košíku kola. Po načtení kódu se kolo automaticky odemkne a je připraveno k provozu. Po skončení je nutné kolo uzamknout a vrátit, a to v zóně k tomu určené. V aplikaci je tato zóna znázorněna růžově, avšak vrátit kolo lze za příplatek i mimo ni. Důležité je, aby odstavená kola nebránila chodcům, vozíčkářům a kočárkům a neblokovala zastávky městské hromadné dopravy. Zaparkované a zamknuté kolo musí uživatel vyfotit a označit jako vrácené. Poté se ukáže ujetá vzdálenost a cena, kterou je potřeba za výpůjčku kola zaplatit. (Časté otázky, 2022)

Díky pokročilému systému je proces neustále zdokonalován. Kola jsou nyní lépe vybavena, pravidelně servisována a disponují GPS, což je pro provozovatele obrovskou výhodou. (Příběh Rekol, 2022)

Zásluhou instalovaného globálního polohového systému, který přijímá signál ze satelitů, lze určit téměř přesnou polohu. To umožní dalšímu uživateli identifikovat polohu kola, které je mu vzhledem k poloze nejblíže. (Benckendorff, Xiang, Sheldon, 2019, s. 148–216)

### 1.3.3 Nextbike

Nextbike je další českou společností provozující Bikesharing na území České republiky a je rozšířen ve 23 českých městech. Mezi ně patří například Havířov, Hradec Králové, Uherské Hradiště i Zlín. (O nás, 2022)

Proces půjčení i vrácení probíhá obdobně jako u zmíněné předchozí společnosti. Potřebná je aplikace s připojením k internetu a platební údaje. Pokud člověk nevlastní chytrý telefon, lze si kolo vypůjčit pomocí registrace na webových stránkách. Dané kolo se pak odemkne na dálku tak, že zákazník zavolá na zákaznickou linku.

K parkování kol jsou i v tomto případě vyhrazená místa a za odstavení kola mimo zónu jsou udělovány pokuty. Nextbike ve spolupráci s partnery nabízí také zajímavé akce jak pro studenty, tak i pro držitele jiných členských karet. (FAQ, 2022)

### 1.3.4 Do práce na kole

Jízda na kole do práce se stává čím dál více oblíbenou, jelikož je kolo levný a rychlý prostředek a jízda na něm přináší benefity jak pro životní prostředí, tak i pro fyzickou kondici. S cílem podpořit tuto myšlenku představil spolek AutoMat výzvu s názvem Do

práce na kole. Spolek akci pořádá každoročně již 12 let. Snaží se tak o dlouhodobou udržitelnost dopravy, rozvoj cyklistické a pěší infrastruktury a v neposlední řadě zlepšení vlastní kondici. (Registrujte se do květnové výzvy Do práce na kole (nebo pěšky či poklusem), 2022)

Výzva určená pro týmy probíhá v květnu, trvá celý měsíc a každým rokem se jí účastní desetitisíce účastníků. Princip výzvy je jednoduchý a vše spočívá v pravidelnosti, ta je pro výzvu klíčová. 2-5členné týmy kolegů či přátel, se mají za úkol pravidelně dopravovat do práce bez použití motorových vozidel. Povolené jsou tedy kola, koloběžky, chůze, běh či jiné bezmotorové prostředky. Vše zaznamenávají do společné aplikace a navzájem se motivují. Týmy soutěží o výhry, které jim pořadatel soutěže předává na závěrečném večírku. Ve hře je také titul „Cyklozaměstnavatel roku“, o který mezi sebou jednotlivé firmy bojují. Města podporující udržitelný pohyb rovněž soupeří o titul nazvaný Cykloměsto roku.

Hodnotné ceny a tituly nejsou ovšem to nejdůležitější o co tato akce usiluje. Cílem je především lidi motivovat k dlouhodobému používání kola jako dopravního prostředku. A tím tak přispět k dlouhodobé udržitelnosti cyklistické dopravy. Vedlejším cílem je i motivace zaměstnavatelů, kteří by měli vybavit pracoviště sprchami, stojany pro kola, a šatnami, aby zajistili pracovníkům dojíždějícím na kole potřebné zázemí.

Spolek AutoMat pořádá i zářijovou a lednovou výzvu. Zářijová akce je zaměřena spíše na jednotlivce a trvá dva týdny. Lednová výzva je nejkratší a trvá jeden týden. Je určena jednotlivcům, kterým nevadí doprava na kole ani v chladnějším počasí.

Ani pandemie nezastavila odhodlání zapojit se do výzev, i když počet účastníků oproti roku 2019 mírně poklesl. Celkem se akce zúčastnilo 15 881 zaměstnanců z 2700 firem. (Závěrečná zpráva 2020, 2020)

# 2 PODMÍNKY ROZVOJE CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

## 2.1 Institucionální rámec cyklistické dopravy

Cyklistická doprava spadá do kompetencí několika veřejných resortů. Jedná se o resorty na úrovni jak státní správy, tak i místní samosprávy. Existují zde dvě oblasti, které jsou vymezeny z hlediska kompetencí. První oblastí je oblast dopravní obsluhy území, spravovaná resortem dopravy. Oblastí druhou je oblast cykloturistiky, která spadá pod resort místního rozvoje. (Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020, 2013)

Veřejnoprávní nositelé, kde mimo tyto ministerstva spadají i obce, kraje a jimi zřizované organizace, jsou považováni za hlavní aktéry podílející se na politice turismu, potažmo cyklistické dopravě. Důležitost hrají i privátní organizace, kdy jejich partnerství s veřejnoprávními nositeli bývá často velmi efektivní. (Tittelbachová, 2011, s. 77-78)

**Ministerstvo dopravy**

Ministerstvo dopravy České republiky bylo zřízeno jako ústřední orgán státní správy ve věcech dopravy. V rozsahu své působnosti nese odpovědnost za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy, a i následného uskutečňování. Ministerstvo dopravy nedílně souvisí s turismem. A to hlavně z důvodu, že se tento veřejný resort podílí na rozvoji všech druhů osobní dopravy, dopravní obslužnosti území veřejnou dopravou a rozvoji regionální infrastruktury. Důležitou roli sehrává i rozvoj cyklistické infrastruktury, kterou má Ministerstvo dopravy taktéž ve své kompetenci. (Tittelbachová, 2011, s. 81)

V souvislosti s cyklistickou dopravou vydalo Ministerstvo dopravy České republiky ve spolupráci s dalšími orgány Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013–2020. V dokumentu se autoři snaží zpopularizovat jízdní kolo jako dopravní prostředek a zmiňují i benefity pravidelné jízdy na kole. Mimo jiné se řeší také rozvoj a zlepšení cykloturistiky a podpora dálkových tras. (Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020, 2013)

**Centrum dopravního výzkumu**

Veřejná výzkumná instituce spadající do působnosti Ministerstva dopravy byla zřízena k 1.1.1993 podle zákona č. 341/2005 Sb., o veřejných výzkumných institucí. Zároveň se jedná o jedinou výzkumnou organizaci, kterou zmíněné ministerstvo provozuje. CDV neboli Centrum dopravního výzkumu provádí výzkumné a vývojové činnosti v oblasti dopravy.

Také poskytuje odborně nezávislou expertní a servisní podporu pro určitá ministerstva, ale i pro krajské, městské a obecní orgány státní správy a samosprávy pro jejich strategické rozhodování. Zabezpečuje tvorbu strategií na různých úrovních – celostátní, regionální i místní. Například pro období 2011-2020 vytvořilo Národní strategii bezpečnosti silničního provozu ČR. Centrum dopravního výzkumu se specializuje i na tvorbu krajských a místních strategií týkajících se silničního provozu. Mezi služby, které CDV aktuálně nabízí je i měření komfortu jízdy na cyklotrasách. Současně tento orgán shromažďuje data, která jsou spojena s chováním cyklistů na cestách a publikuje články, které se týkají nehodovosti cyklistů, účinnosti cyklistické přílby a dalších témat spojených s cyklodopravou. (Profil Centra dopravního výzkumu, v. v. i., 2022)

**Ministerstvo pro místní rozvoj**

Jedním z další ústředních orgánů státní správy působící v oblasti cyklistické dopravy je i Ministerstvo pro místní rozvoj. Ministerstvo pro místní rozvoj je odpovědnou institucí za koncepci v oblasti cestovního ruchu. Tento střednědobý strategický dokument byl schválen na období 2014-2020 a nese název Koncepce státní politiky cestovního ruchu v ČR. (Cestovní ruch, ©2022)

Jelikož je Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy prováděcím dokumentem této koncepce, dotýkají se některé priority i cyklistické dopravy. Konkrétně se jedno opatření věnuje výstavbě a modernizaci základní a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu. Kde mezi aktivity naplňující opatření mimo jiné patří zkvalitňování dopravní dostupnosti turistických destinací a podpora infrastruktury pro rozvoj nemotorové dopravy. Zmíněné aktivity jsou úzce spjaty s podporou cyklistické infrastruktury a cykloturistiky. (Koncepce státní politiky cestovního ruchu v ČR na období 2014–2020, 2013)

**CzechTourism**

Ministerstvo pro místní rozvoj je zřizovatelem České centrály cestovního ruchu, zvané CzechTourism. Tato státní příspěvková organizace vznikla k 1.4.1993 dle příslušných zákonů a je koordinátorem státní propagace týkající se turismu. Nejdříve byla agentura v kompetenci Ministerstva hospodářství, avšak po úpravě státní správy přešla do působnosti Ministerstva pro místní rozvoj. K hlavním činnostem této příspěvkové organizace se řadí propagace České republiky v oblasti cestovního ruchu. (Tittelbachová, 2011, s. 79)

### Kraje

Kompetence a právní zakotvení krajské samosprávy jsou uvedeny v zákoně č. 129/200 Sb., o krajích. Kraj je vyšší územně samosprávný celek, který vlastní a hospodaří se svým majetkem a příjmy, které jsou vymezené zákonem (Provazníková, 2015, s. 30)

Posláním kraje je starat se o všestranný rozvoj v kraji a pečovat o potřeby občanů žijících v daném území. Kraj také zabezpečuje veřejné statky na regionální a případně i nadregionální úrovni. Další úkoly krajů se poté liší podle příslušné působnosti. U krajů je rozlišována samostatná a přenesená působnost. (Peková, 2011, s. 365)

Kraje se v rámci všestranného rozvoje věnují i podpoře cyklistiky. Krajské samosprávy vypracovávají koncepční dokumenty, ve kterých se věnují rozvoji cyklistické dopravy. Analyzují stav cyklistické infrastruktury na svém území a poté navrhují optimální řešení, která povedou k udržení a zlepšení celkového stavu. Kraje se také v mnoha případech podílí na spolufinancování projektů zaměřených na cyklistickou dopravu i na jejich údržbě. (Zlínský kraj, © 2019)

### Obce

Právní úprava obcí je uvedena v zákoně č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení). Jedná se o veřejnoprávní korporaci, která disponuje vlastním majetkem, vlastními finančními prostředky a sestavuje vlastní rozpočet. Obec je tvořena třemi hlavními pilíři – územím, občany a samosprávou. Mezi orgány obce se řadí zastupitelstvo, rada obce, starosta a obecní úřad. (Provazníková, 2015, s. 27–28)

Stejně tak jako kraje, i obce ve svých strategických dokumentech začínají častěji zmiňovat důležitost cyklistické dopravy a vytváření příslušné infrastruktury. Stejně tak se podílí i na spolufinancování cyklistické infrastruktury. (Zlínský kraj, © 2019)

### Místní akční skupiny

V případě místních akčních skupin se jedná o určitý druh spolupráce na lokální úrovni. Do této formy spolupráce se mohou zapojit subjekty z veřejného, podnikatelského i neziskového sektoru. (Peková, 2011, s. 361–362)

Podmínky vzniku místních akčních skupin jsou omezeny počtem obyvatel. Území, jehož počet obyvatel nepřesahuje 100 000 obyvatel, a i obce s více než 25 000 obyvateli, splňují požadavky pro standardizaci místních akčních skupin. Co se týče charakteru, mělo by se jednat spíše o venkovské prostředí. (Kadeřábková a Peková, 2012, s. 180)

Cílem místních akčních skupin je snaha o zlepšení kvality života ve venkovských oblastech, sdružování místních aktérů, získávání a přerozdělování dotačních prostředků a v neposlední řadě také podpora turistického ruchu v regionu. (Místní akční skupiny pomáhají zkvalitnit život na venkově, 2016)

**Cyklokoordinátor**

Jak již bylo v úvodu této kapitoly zmíněno, pro naplnění cílů, uvedených ve strategií, je nutná spolupráce na všech třech úrovních. Je tedy důležité aplikovat myšlenky zmíněné ve strategii na státní, krajské i obecní úrovni. K dosažení stanovených cílů je zapotřebí určitým způsobem koordinovat činnosti zainteresovaných ministerstev, krajů, měst a obcí. Z toho důvodu jsou zřízeny funkce cyklokoordinátorů na třech úrovních. Na nejvyšší úrovni je národní cyklokoordinátor pod záštitou Ministerstva dopravy společně se spolkem Partnerství pro městskou mobilitu. V rámci krajského působení je zřízena pozice krajského koordinátora. A na místní úrovni jsou pak zřizovány pozice městského či obecního cyklokoodinátora.

Konkrétně ve Zlínském kraji vznikla pracovní skupina, která je složena z odborníků různých veřejnoprávních institucí či zájmových organizací. Společně se zajímají o danou problematiku a jejich snahou je co nejvíce naplňovat cíle a aktivity stanovené v koncepcích. (Zlínský kraj, © 2019)

## 2.2 Právní rámec cyklistické dopravy

**Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích**

Do předmětu úpravy zmíněného zákona spadají zejména veškeré informace týkající se práv a povinností účastníků provozu. Mimo jiné také zákon obsahuje pravidla, řízení a úpravu provozu na pozemních komunikacích. V zákoně o silničním provozu č. 361/2000 Sb. najdeme také zvláštní ustanovení pro jízdu nemotorových vozidel, přičemž jízdě na kole se věnují § 57 a § 58. Tyto paragrafy vymezují, co je cyklistovi dovoleno a co zakázáno. Povinností cyklisty je například rozsvítit zadní svítilnu při jízdě za snížené viditelnosti. Cyklistovi, který je mladší 18 let, zákon také ukládá povinnost použít za jízdy ochrannou přilbu. Cyklista se při jízdě na kole nesmí držet jiného vozidla, vést druhé jízdní kolo, zvířata či ruční vozík.

Během let byl zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích několikrát novelizován. Poslední změnou ze dne 15. září 2001 je zákon č. 365/2021 Sb., který mění ten

stávající a nabývá účinnosti dnem 1.1.2022. Určité úpravy zákona se týkají i cyklistů, kterým by změny měly přinést o něco bezpečnější jízdu na pozemních komunikacích. Novela silničního zákona totiž upravuje předjíždění cyklisty motorovým vozidlem. Je stanoven bezpečný boční odstup při objíždění cyklisty ve vzdálenosti minimálně 1,5 metru. (Zákon č. 361/2000 Sb.)

**Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.**

Dalším legislativním dokumentem je zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích. Tento zákon opět prošel několika novelami, přičemž aktuální znění je vyhlášeno ve Sbírce zákonů s účinností od 1. února 2022. Zákon upravuje kategorizaci pozemních komunikací, jejich ochranu a stavbu a také podmínky k užívání. Zákon vymezuje určitá práva a povinnosti, jež se týkají vlastníků pozemních komunikací a zároveň i jejich uživatelů. Předmětem úpravy je i výkon státní správy, především ve věcech týkajících se pozemních komunikací. (Zákon č. 13/1997 Sb.)

**Zákon č. 56/2001 Sb. upravující podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích.**

Technické požadavky na výbavu jízdních kol, potahových vozidel a ručních vozíků jsou zakotveny ve znění vyhlášky Ministerstva dopravy č. 341/2014 Sb., která nabyla účinnost 1.1.2015. (Zákon č. 56/2001 Sb.)

**Zákon č. 183/2006 Sb. – stavební zákon a související předpisy**

Stavební zákon je další právní úpravou zasahující do výstavby cyklistických komunikací. Ve třetí části tohoto zákona, která se věnuje územnímu plánování, je konkrétně v §18, věnována pozornost cyklistickým stezkám. Tento zákon se vztahuje na výstavbu cyklistických komunikacích a slouží jako podklad pro územní plánování, podle kterého orgány státní správy vydávají rozhodnutí. (Zákon č. 183/2006 Sb.)

K cyklistické dopravě se vztahuje řada dalších zákonů. Součástí jsou i zákony o ochraně přírody a krajiny, zákon o lesích a jiné.

**Technické podmínky**

Technické podmínky jsou další kategorií právních podmínek upravující cyklistické komunikace. Jedná se například o technickou podmínku 65, která představuje hlavní zásady pro dopravní značení, konkrétně na pozemních komunikacích. V technické podmínce 133 jsou zmíněny zásady upravující vodorovné značení na pozemních komunikacích. Důležitá

je i TP 179, která se věnuje navrhování komunikací pro cyklisty. Existuje ale řada dalších technických podmínek, které souvisí s cyklistickou infrastrukturou.

**České státní normy**

Právními podmínkami jsou i české státní normy, které určitým způsobem zasahují do cyklistické infrastruktury. Za hlavní lze považovat normu označenou jako ČSN 73 61 10 – Projektování místních komunikacích. Předmětem normy ČSN 73 61 08 je lesní dopravní síť. ČSN 73 61 09 je zaměřena na projektování polních cest. (Mourek, 2011, s. 97)

## 2.3 Strategické dokumenty

Strategické dokumenty jsou výstupem strategického plánování, což je proces, při kterém se rozvíjí představa či záměr subjektu nebo organizace o budoucích cílech. Strategické plánování ve veřejné správě je náročný a dlouhý proces a liší se od plánování soukromých subjektů. Rozdíl je především ve střetu rozdílných názorů a zájmů, a také v nestejnorodých procesech. (Krbová, 2016, s. 28)

Pro města jsou strategické plány základními dokumenty k řízení. Důležité je, aby byl strategický plán propojen s finančním plánem neboli s finančními možnostmi města. A to především z toho důvodu, že tato integrace vede k tvorbě reálné a účinné strategie. Strategické plány rozvoje zpracovává přímo samospráva města, nejčastěji ve spolupráci s úřadem a dalšími organizacemi. V některých případech se na tvorbě podílí i odborná externí firma.

Strategické plány rozvoje bývají obvykle složeny ze třech částí. První částí je vize, kde jsou formulovány představy o tom, kam chce město směřovat. Další část bývá označena jako strategie a věnuje se postupům, jak daných cílů dosáhnout. Poslední část je spíše praktická a je zaměřena na realizaci strategie a její průběžnou kontrolu, hodnocení a aktualizaci. (Pavlík, 2014, s. 21-29)

### 2.3.1 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky

Pro podporu cyklistické dopravy vznikl pro roky 2013–2020 dokument s názvem Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v České republice. Strategie vznikla v rámci projektu Central MeetBike ve spolupráci s dalšími resorty. Dokument Cyklostrategie je rozčleněn na několik kapitol. Ty se zabývají popisem současného stavu, stanovených cílů, implementací a jedna z posledních kapitol se věnuje monitoringu Cyklostrategie.

Pro funkčnost Cyklostrategie je však klíčové, aby realizace proběhla na třech úrovních – stát, kraj, města a obce. A to vše se spoluprací soukromého a neziskového sektoru.

Autoři tohoto dokumentu vytyčili celkem 4 specifické cíle neboli priority, se kterými vždy souvisí další 3 cíle (opatření).

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky uvádí následující priority:

**1 Zajištění financování cyklistické infrastruktury**

První priorita se věnuje rozvoji cyklistické dopravy, především příslušné infrastruktuře. Pro výstavbu zcela nové cyklistické infrastruktury je vhodné zajistit každoroční finanční podporu v rámci SFDI. Svoji důležitost hraje i intermodalita neboli snaha propojit cyklistiku s veřejnou hromadnou dopravou. Zkrátka aby cyklisté měli u nádraží místo pro zaparkování kola či kolo rovnou mohli přepravit pomocí veřejné dopravy. První priorita klade důraz také na využívání opuštěných drážních těles, polních a lesních cest pro vedení cyklostras. Zmíněno je i značení tras EuroVelo, které vedou přes území České republiky. Je zapotřebí stanovit, kdo bude zodpovědný za správcovství a údržbu značení těchto tras. Za důležité se považuje i realizace úseků cyklostezek, které navazují na páteřní evropskou síť cyklotras a dálkových cyklotras ČR.

**2 Zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy**

Cíle druhé priority jsou zaměřeny na komplexní dopravní výchovu nejmladších cyklistů Zapojit by se měly i další organizace, které nějakým způsobem řeší problematiku bezpečnosti na pozemních komunikacích. Za důležité se také považuje kontrola dodržování pravidel silničního provozu ze strany cyklistů a využívání získaných dat z dopravních nehod, kterých se účastnil cyklista. V neposlední řadě je stěžejní i podpora programů a aktivit, které vedou k tomu, aby byl snížen počet odcizených kol. Snahou je i vytvoření optimálních podmínek, které jsou potřebné k plánování a projektování dopravních staveb a plnohodnotně řešit i cyklistickou dopravu.

**3 Realizace projektu cyklistické akademie**

Proces rozhodování, plánování a navrhování cyklistické infrastruktury je bezpochyby složitý. Proto je důležité, aby lidé, kteří tyto činnosti vykonávají, měli potřebné zkušenosti. Je tedy nezbytně nutné realizovat vzdělávací programy, různá školení a umožnit městům obrátit se na poradenský servis ohledně cyklistické dopravy. Zmíněn je i výzkum, který by měl být začleněn do procesu podpory cyklistické dopravy. Do cílů je zařazeno i bourání

předsudků a mýtů. Zkrátka ukázat lidem, že jízda na kole přináší širokou škálu výhod a začlenit tak kolo jako plnohodnotný dopravní prostředek při cestách v rámci města. Samotný závěr třetí priority směřuje svým obsahem hlavně k městům. Podporuje se zde myšlenka vytvořit národní síť s názvem „Města pro cyklisty“. Za navazující doporučená opatření byla zvolena úprava a aktualizace cyklostrategií, rozvoj infrastrukturu pro bezmotorovou dopravu a vše také pomocí kampaní propagovat.

**4 Realizace národního produktu Česko jede**

Projekt s názvem „Česko jede“ se soustředí na podporu cykloturistiky a ostatních sportů na území České republiky. Snahou je poskytovat přehledné a kvalitní informace všem cyklistům, kteří se rozhodnou procestovat naši republiku na kolech.

Všechna opatření v těchto bodech navazují na Koncepci cestovního ruchu. Je potřeba tvořit akční plány na různých úrovních, vytvářet doprovodnou infrastrukturu a značení tras.

Poslední priorita a její cíle jsou věnovány marketingové podpoře produktu Česko jede, zajištění potřebné infrastruktury pro cykloturistiku. Zároveň je také jeden z cílů zaměřen na podporu služeb a rozvoj lidských zdrojů v oblasti cykloturistiky. (Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020, 2013)

### 2.3.2 Koncepce rozvoje cyklistiky na území Zlínského kraje

Zlínský kraj vydal koncepční rozvojový dokument s názvem Koncepce rozvoje cyklistiky na území Zlínského kraje pro období 2020-2030. Byl sestaven za účelem podpory rozvoje cyklistické dopravy a cykloturistiky na území Zlínského kraje. Při zpracování autoři vychází z platných strategických dokumentů zpracovaných na úrovni České republiky a EU.

Celkově se dokument skládá z šesti kapitol a autoři představili 4 strategické cíle, k nimž přidali specifické cíle a následná opatření.

Tato opatření jsou navržena tak, aby se zvýšilo využití cyklostezek a cyklotras jako alternativního dopravního proudu. To by mělo vést k zesílení dopravní bezpečnosti při cestách do zaměstnání, škol nebo zábavou.

**Strategické cíle:**

**1 Bezpečná síť dálkových a regionálních významných cyklotras**

První strategický cíl se zaměřuje na aktualizaci, koordinaci a vznik dálkových a významných regionálních cyklotras. Účelem je realizovat výstavbu nejvíce problémových úseků na

vybraných koridorech. V těchto případech obce nemají zájem, nemají organizační kapacitu nebo finance, aby mohly potřebnou výstavbu zrealizovat. Avšak i v těchto případech je nutné zajistit bezpečnost cyklistům, především je odklonit od frekventované automobilové dopravy.

Specifické cíle se týkají projektových příprav a realizací sítí dálkových a regionálně významných cyklostezek a cyklotras.

**2 Cyklistika jako součást dopravního systému**

Díky kvalitně zpracovaným rozvojovým dokumentům měst, obcí a mikroregionů by mělo dojít k metodické podpoře rozvoje cyklistické dopravy na daném území. Cíl je tedy postaven na postupném naplňování schválených generelů cyklistické dopravy a dalších plánů, včetně těch územních. Za výstup je považována tvorba uceleného systému, který bude neoddělitelný od ostatních druhů dopravy. Specifické cíle jsou poté zaměřeny na bezpečný pohyb cyklistů a využití synergií mezi cyklistikou dopravou a ostatními druhy dopravy.

**3 Cykloznačení a doprovodná infrastruktura cyklotras**

Záměrem je, aby cyklistické trasy disponovaly kvalitním značením a zároveň byla zajištěna realizace doprovodné infrastruktury. Sjednotit tedy dopravní značení cyklistických tras a definovat, kdo konkrétně bude spravovat jednotlivé dopravní značky.

**4 Řízení rozvoje cyklistiky**

Pro úspěšnou implementaci je klíčová aktivní spolupráce mezi pracovní skupinou a cyklokoordinátorem. Rozvoj cyklistické dopravy není rozhodně krátkodobou záležitostí. Jedná se o dlouhodobý proces, při kterém je zapotřebí odpovědný postoj jak ze strany kraje, tak i od měst, obcí, mikroregionů, ale i dalších začleněných subjektů. (Zlínský kraj, © 2019)

## 2.4 Financování

Když v roce 2004 vstoupila Česká republika do Evropské unie, otevřely se naší republice zcela nové možnosti nejen v oblasti turismu, potažmo jeho financování. Finanční prostředky pro tyto účely mohly využít jak subjekty na národní, regionální a místní úrovni, tak i subjekty spadající do veřejného a soukromého sektoru. V rámci oblasti turismu dostaly již zmíněné subjekty možnost zapojit se do různých projektů, které se soustředily především na podporu turismu. (Palatková a Zichová, 2014, s. 246–247)

Peněžité dotace přijaté z Evropské unie tvoří nedílnou součást podpory. Smyslem takto poskytnutých peněz je především zajištění analogické kvality života v jednotlivých státech.

Proces rozdělování peněžních prostředků je spjatý s takzvaným programovým obdobím. Tedy na určité období je vyčleněna konkrétní suma peněz. Tento peněžní obnos je následně alokován do jednotlivých operačních programů. Jedná se o tematické dotační celky spravované jednotlivými ministerstvy. Operační programy mají pod sebou další programy podpory, které mají konkrétní zaměření, cíle i rozpočet. Po vyhlášení výzvy, která obsahuje podmínky pro získání dotace, mohou subjekty žádat o podporu. (Jak fungují dotace v ČR, 2022)

Pro úspěšné naplnění vizí, včetně těch týkajících se cyklistiky, je zapotřebí dostatek financí. Nutno podotknout, že na financování se podílejí i další subjekty – kraje, města, obce a další činitelé působící na daném území. (Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020, 2013)

**Evropské strukturální a investiční fondy**

Evropská unie poskytuje finanční prostředky pomocí pěti evropských strukturálních a investičních fondů. Tyto fondy jsou označovány zkratkou ESI a jsou řízeny Evropskou komisí a členskými státy Evropské unie. Důraz se klade na oblasti týkající se výzkumu a inovací, digitální technologie, podporu nízkouhlíkové ekonomiky, malé podniky a udržitelné řízení přírodních zdrojů.

Do ESI je zařazen Evropský fond pro regionální rozvoj, Evropský sociální fond, Fond soudržnosti, Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova, Evropský námořní a rybářský fond. (Evropské strukturální a investiční fondy, 2022)

**Integrovaný regionální operační program 2021 - 2027**

Operační program se zkratkou IROP je spolufinancován z Evropského fondu pro regionální rozvoj. Aktuální dokument prošel řadou změn a byl rozšířen o další témata podpory. Mezi nové oblasti podpory patří udržitelný cestovní ruch, revitalizace měst, obcí a další důležitá témata. Jelikož je vše ve stádiu příprav, vychází se z verze, kterou Evropská komise obdržela 18.1.2022. Zde je pro program IROP vyčleněno 124,8 miliard korun plynoucích z fondů EU. (IROP 2021-2027, 2022)

V České republice je řídícím orgánem Integrovaného regionálního operačního programu Ministerstvo pro místní rozvoj. Ministerstvo předložilo návrh programového dokumentu

k 18.1.2022. V lednové verzi dokumentu je mimo jiné zmíněna i důležitost cyklistické dopravy. Důraz je kladen na výstavbu a renovaci infrastruktury sloužící cyklistům a také na zvyšování bezpečnosti. (Programový dokument IROP 2021-2027, 2022)

**Státní fond dopravní infrastruktury**

Státní fond dopravní infrastruktury neboli SFDI, každoročně finančně přispívá městům a obcím na akce spojené s dopravou. Velký objem finančních prostředků putoval i do příspěvku se zaměřením na výstavbu a údržbu cyklistických stezek a jízdních pruhů pro cyklisty. V období od roku 2000 až do roku 2020, bylo pro tyto účely uvolněno celkem 2,997 miliard korun. V roce 2021 činily schválené finanční prostředky na podporu cyklostezek a cyklopruhů 750 milionů korun. Plánem bylo podpořit celkem 78 akcí.

Žadatel o finanční příspěvek z fondu musí splnit určitá pravidla, která pro každý rok schvaluje výbor SFDI. Pravidla se vztahují k financování výstavby nebo oprav cyklistických stezek. Anebo také ke zřizování cyklistických pruhů. Maximální výše příspěvku, který lze získat z rozpočtu SFDI na tyto činnosti, byl stanoven pro rok 2022 ve výši 85 %. Přičemž částka se vypočítá z celkových uznatelných nákladů, které byly vynaloženy při akcích spojených s výstavbou a opravou cyklistických stezek či jízdních pruhů určených pro cyklisty. Případně, že se jedná o stavbu cyklostezky na opuštěném drážním tělese a vzdálenost této stezky bude delší než 1 km, lze čerpat příspěvek až do výše 90 %. (Poskytování příspěvků, 2022)

SFDI podpořilo i několik cyklostezek ve Zlínském kraji. Mezi podpořené projekty lze řadit například rekonstrukci lávky na Baťově kanále či cyklostezku vedoucí v Kostelanech nad Moravou. Jedním z příkladů podpořeného projektu je i cyklostezka v Luhačovicích. Za finanční podpory ze strany Státního fondu dopravní infrastruktury v roce 2010 dokončena stavba cyklostezky vedoucí z Luhačovic do Biskupic. Délka trasy činí 1 452 metrů a celková cena za tento úsek dosahovala výše 7 358 271 korun. Přičemž příspěvek ze strany SFDI činil 4 311 997 Kč. (Ukázky podpořených cyklostezek, 2010)

**Rozpočty krajů, měst a obcí**

Jelikož je financování cyklistických tras a doprovodné infrastruktury náročné, jsou do tohoto procesu zapojeny také kraje, města i obce. Při financování nejsou použity pouze zdroje přijaté z Evropské unie či jiného zdroje podpory, ale v mnoha případech se jedná o takzvanou dotaci se spoluúčastí. Kraje, města i obce tedy přispívají sumou ze svých vlastních rozpočtů. (Zlínský kraj, © 2019)

Rozpočet představuje finanční plán a zároveň i bilanci a nástroj řízení. Jedná se o veřejný dokument, který je schvalován nepřímou veřejnou volbou, tedy v případě obcí zastupitelstvem obce a v případě krajů jej schvaluje zastupitelstvo kraje. (Peková, 2011, s. 14)

V České republice upravuje základní charakteristiku rozpočtů obcí a krajů zákon č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů. Ve zmíněném zákoně je stanovena tvorba, postavení, obsah i funkce územních rozpočtů. Zákon obsahuje i pravidla hospodaření s finančními prostředky.

Rozpočty obcí a krajů jsou tvořeny příjmy a výdaji. Příjmy se podle druhového členění dělí na daňové, nedaňové, kapitálové příjmy a transfery. Přičemž transfery představují velmi významný zdroj příjmů rozpočtů. V případě krajských rozpočtů se jedná o transfery přijaté ze státního rozpočtu, ze státních fondů či z rozpočtů regionálních rad soudržnosti. Kdežto transfery poskytované obcím mohou plynout také ze státního rozpočtu, státních fondů ale i z rozpočtů krajů. (Pospíšil a Žufan, 2019, s.100-126)

Učební materiál Cyklistické akademie uvádí základní strukturu položek rozpočtu města, které se soustředí na podporu cyklistiky. Rozpočet a jeho jednotlivé kapitoly by měly obsahovat tvrdá opatření týkající se infrastruktury, měkká opatření zaměřená na propagace a kampaně a v poslední řadě měkká opatření zahrnující monitoring. První tvrdé opatření obsahuje například projektovou přípravu, výstavbu cyklistických stezek, zřizování cyklistických pruhů a piktogramů, dopravní značení, správu a údržbu komunikací a další. Měkké opatření cílící na propagaci obsahuje náklady týkající se sociálních sítí, internetu, informačních letáků, články či reklamy v novinách. Poslední měkké opatření obsahuje náklady spojené s kurzy, sčítání cyklistů a sledování a následné vyhodnocování nehodovosti. (Martínek, 2013)

# II. PRAKTICKÁ ČÁST

# 3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU CYKLODOPRAVY V LUHAČOVICÍCH

## 3.1 Charakteristika města Luhačovice a okolí

Luhačovice jsou největší moravské lázně ležící na jihovýchodě republiky v okrese Zlín. Svým územím zasahují do chráněné krajinné oblasti Bílé Karpaty. Poloha Luhačovic je výhodná vzhledem k blízké dostupnosti do větších měst, jako je Zlín a Uherské Hradiště.

Podle správního uspořádání jsou Luhačovice obcí s rozšířenou působností neboli obcí III. stupně. Celý správní obvod se skládá z 15 měst a obcí. Město Luhačovice je tvořeno ze 4 místních částí – Kladná Žilín, Luhačovice, Polichno a Řetechov. Celková rozloha katastrálního území včetně všech místních částí, dosahuje plochy 32,99 km$^2$. (Program rozvoje města Luhačovice 2014–2022, ©2022)

Český statistický úřad (© 2021) k 1.1.2021 uvedl, že území Luhačovic obývá 5 077 obyvatel.

Co se týče trhu práce, ekonomické subjekty na území Luhačovic působí hlavně v terciálním sektoru neboli v sektoru služeb. Zvýšená nabídka služeb je způsobena zejména přílivem turistů, kteří navštěvují především lázně a s nimi spojené minerální prameny, které zde vyvěrají. Lidé v Luhačovicích ale nachází uplatnění i na jiných pracovních pozicích, které se netýkají služeb.

Luhačovice jsou známé především díky lázeňství a do města každoročně přijíždějí tisíce turistů, kteří chtějí poznat nejen místní architekturu a okolí. Kromě procházky po nově zrekonstruované kolonádě toho Luhačovice nabízejí daleko více a na své si přijdou turisté všech věkových kategorií. Na území města se nachází hned několik kulturních památek. K těm neodmyslitelným patří zejména stavby navržené architektem Dušanem Jurkovičem. Ve městě se nachází také lázeňské divadlo, kino, muzeum, galerie a sportovní infrastruktura, která v Luhačovicích postupně přibývá. K dispozici je sportovní centrum, které disponuje krytou halou, venkovní hřiště, plovárna, tenisové kurty, a i množství stezek pro turisty i cyklisty. V těsné blízkosti se nachází i Luhačovická přehrada, která je vhodná pro provozování různých druhů sportů. (Program rozvoje města Luhačovice 2014–2022, ©2022)

Mezi pořádané akce, které každoročně přilákají do Luhačovic množství turistů patří například Otevírání pramenů, Luhovaný Vincent, Divadelní Luhačovice, mezinárodní festival dětských folklórních souborů nebo také Luhačovická pouť. Kulturní akce jsou

vyhledávané nejen turisty ale i zdejšími obyvateli, kteří se jich také účastní. (Akce – Oficiální stránky města Luhačovice, ©2022)

Turisté do Luhačovic nejezdí pouze kvůli odpočinku a kulturním akcím. Jednou z možností, jak strávit aktivní dovolenou je právě cyklistika. Důležitost cyklistické dopravy je popsána i v novém strategickém dokumentu nazvaném Program rozvoje města Luhačovice do roku 2030. V dokumentu je stanoveno několik vizí, přičemž jedna z nich se zabývá i cyklistickou dopravou. Řešeno je především oddělení cyklistické dopravy od automobilového provozu. Město chce také motivovat veřejnost, aby čím dál více využívala pěší či cyklistickou dopravu namísto individuální automobilové dopravy. V závislosti na to chtějí Luhačovice budovat, modernizovat a rekonstruovat cyklistickou infrastrukturu a doplňkové prvky, jako jsou například odstavné plochy pro kola. (Program rozvoje města Luhačovice do roku 2030, ©2022)

## 3.2 Dostupnost materiálů týkající se cyklodopravy

Pro získání tištěných materiálů je stěžejní navštívit informační centra, ale řada brožur a map je dostupná i na hotelových recepcích.

Přímo v centru Luhačovic sídlí Městské turistické a informační centrum. Nabízí řadu katalogů, map i suvenýrů a zaškolený personál poskytuje informace týkající se města, ubytování nebo různých společenských akcí.

Další infocentrum se nachází přímo na kolonádě a bylo zřízeno akciovou společností Lázně Luhačovice. Zde je sortiment zaměřen hlavně na zakoupení různých výletů, prohlídek či dárkových poukazů do místních hotelů. Personál poskytuje informace týkající se především lázeňské léčby a pobytů.

Turistické informační centrum je zřízeno i v nedalekých Pozlovicích. Sídlí v přízemí zdejšího úřadu, který se nachází v centru obce. Toto infocentrum nabízí řadu tištěných informačních materiálů, propagačních předmětů a ochotný personál poskytuje tipy na výlety po okolí. Informační centrum v Pozlovicích a Luhačovicích nabízí totožný sortiment.

Ve vzdálenějších městech od Luhačovic je pro turisty dostupné Městské infocentrum ve Slavičíně, Vizovicích nebo také Uherském Brodě.

Kromě veřejně šířených materiálů se v poslední době objevují i soukromé propagační materiály, které jsou dostupné v příslušných prodejnách. Příkladem je společnost Bifu, nabízející vlastní propagační materiály ve své prodejně, která se specializuje na prodej

a servis kol a jiného sportovního vybavení. Své vlastní propagační materiály nabízí i zdejší hotely.

Tištěné materiály ale nejsou jediným způsobem, jak se mohou cyklisté v Luhačovicích dozvědět o trasách a tipech na cyklovýlety. Zejména s rozvojem nových technologií řada lidí upřednostňuje vyhledávání informací na internetu. I město Luhačovice na svých oficiálních webových stránkách nabízí řadu možností, jak mohou cyklisté poznat zdejší okolí. Existuje mnoho dalších institucí a soukromých provozovatelů, kteří zveřejňují trasy prostřednictvím internetových stránek. Ale ani ve virtuálním prostředí se nabídka cyklotras neshoduje. Navíc pokud člověk nedisponuje chytrým telefonem nebo preferuje tištěné mapy, stejnou verzi jako je na internetu nikde v infocentru nezíská.

### 3.2.1 Tištěné materiály

**Východní Morava - Cykloturistika pro každého**

Jedná se o propagační materiál zahrnující nejen území Luhačovicka, ale také Kroměřížska, Slovácka, Valašska a v neposlední řadě i území Zlínska. Tištěnou verzi vydala Centrála cestovního ruchu Východní Moravy, o. p. s. v roce 2018. Celkově se v prospektu nachází 22 tras, přičemž 2 okruhy jsou věnované Luhačovicím. Jedná se o Malý lázeňský okruh kolem přehrady a o Velký lázeňský okruh a Komonecké stezky. Každá trasa je doplněna o popis a mapu, na které lze vidět, kudy trasa vede. U jednotlivých tras je vždy uvedena jejich délka, náročnost, povrch a výškový profil trasy. Dále jsou také představeny zajímavé cíle na trase, které jsou stručně popsány. U každé trasy nechybí ani kontakt na infocentra, které se nachází poblíž vyznačených cyklostezek a cyklostras.

Tištěná verze tohoto propagačního materiálu je přehledně zpracována, avšak v Luhačovicích nabízí jen 2 okruhy, jelikož je obecně zaměřena na rozsáhlé území Východní Moravy. (Východní Morava – Cykloturistika pro každého, 2018)

**Mapa Luhacovice.cz**

Oboustrannou mapu ve formátu A4 vydalo Městské turistické a informační centrum Luhačovice. Na jedné straně je mapa, zobrazující území Luhačovic a jeho přilehlé okolí. Na mapě jsou vyznačeny turistické trasy, naučné stezky a nechybí ani cyklostrasy a cyklostezky. Mapa disponuje okruhy navrženými pro pěší turistiku, avšak návrhy okruhů pro cyklisty chybí. V mapě jsou zaznačeny i muzea, hrady, parkoviště, přírodní prameny

anebo také koupaliště. Na zadní straně se nachází popis jednotlivých turistický tras pro pěší a popis zajímavých míst, nacházejících se na území Luhačovicka.

Mapa je skladná a vhodná spíše pro pěší turisty, pro cyklisty však nevyhovující. (Luhačovice, 2018)

**Okolím Luhačovicka**

Propagační materiál vydaný v roce 2016 Městysem Pozlovice zobrazuje opět mapu Luhačovic a vzdálenějšího okolí. Mapy jsou tentokrát na obou stranách prospektu. Na jedné straně jsou vyznačeny turistické trasy, cyklostrasy a cyklostezky a nechybí ani označení významných míst. Na druhé straně je poté detailněji zobrazeno území Luhačovic a Pozlovic s turisticky zajímavými místy. Prospekt také nabízí mapu zasahující do širšího okolí. Cyklotrasy a cyklostezky zde nejsou zobrazeny. (Okolím Luhačovicka, 2016)

**Rozjeď to s BiFu**

Vlastní propagační materiál vytvořila již zmíněná společnost zabývající se cyklistickým sortimentem. Prospekt disponuje celkem 4 návrhy tras a okruhů vhodných pro cyklisty. Všechny jsou zobrazeny na přehledné mapě, která je zaměřena na Luhačovice a nejbližší okolí. Trasy jsou odstupňovány podle náročnosti, takže si z nabídky vybere jak rodina s dětmi, tak zkušenější cyklisté. Na prospektu nechybí informace o společnosti a ceník s nabízenými službami.

Poměrně dobře zareagovalo BiFu na rostoucí trend elektrokol. Tento typ zařadili do svého sortimentu a nabízí zájemcům možnost si elektrokolo vypůjčit. K tomu byl vydán samostatný prospekt, který zobrazuje mapu s návrhem trasy vhodné pro cyklisty cestující na elektrokole. Opět nechybí informace o prodejně a ceník.

Brožura vydaná soukromou společností je navržena primárně pro cyklisty. Mapa je přehledná a dobře se v ní orientuje. Z navržených okruhů si každý vybere dle svých fyzických schopností anebo využije doporučenou trasu vhodnou pro elektrokola. (Rozjeď to s BiFu, 2021)

**Cykloturistické trasy Luhačovice, Pozlovice**

Jak již bylo zmíněno v úvodu kapitoly, řada hotelů vydává své vlastní propagační materiály zaměřené na cykloturistiku. Jedním z nich je i hotel Vega sídlící na okraji Pozlovic. Na jedné straně materiálu je mapa Luhačovic a nejbližšího okolí. Na mapě je vyznačeno 5 okruhů, které jsou od sebe barevně odlišeny. Druhá strana prospektu je věnována hotelu.

Poměrně dobře zpracovaná mapa s navrženými okruhy, které lze kombinovat, je vhodná pro všechny cyklisty, kteří chtějí poznat Luhačovice a okolí. (Cykloturistické trasy Luhačovice, Pozlovice, 2021)

### 3.2.2 Internetové zdroje

**Oficiální stránky města Luhačovice**

Internetové stránky města nedávno získaly nový nadčasový design. Celkově jsou stránky přehledné a uživatel poměrně rychle najde, co potřebuje. Při hledání okruhů a tras, musí uživatel kliknout na sekci volný čas, kde je pomocí miniatur zobrazeno 9 nabídek, jak lze naplno využít čas strávený v Luhačovicích. Jedna z nabídek odkazuje i na sportovní aktivity, pod kterými se skrývají návrhy cykloturistických tras. Je zde 9 tras, ze kterých si cyklisté mohou vybírat dle svých možností a preferencí. Jedná se o Okruh Luhačovice – Biskupice, Malý lázeňský okruh, Okruh cyklotrasa Obora, Okruh Luhačovice – Slavičín, Okruh Rýsov – Malenisko, Okruh Želechovické paseky a také Okruh Luhačovická hřebenovka. Stránky také nabízí 2 trasy s napojením na Zlín a Vizovice. U trasy či okruhu je vždy uvedena stručná charakteristika a celková délka. Průběh trasy je navíc zaznačen v internetové mapě. Díky tomu si cyklista může mapu přiblížit a podívat se na detail trasy. Zároveň tak vidí i zajímavá místa či památky, na kterých se může při projíždění trasy zastavit a prohlédnout si je. (Cykloturistika - Oficiální stránky města Luhačovice, ©2022)

**Cykloprůvodce Luhačovským Zálesím**

Přímo na stránkách města v záložce Cykloturistika se nachází odkaz na Cykloprůvodce Luhačovským Zálesím, který se objevuje i na jiných internetových stránkách. Dříve byl Cykloprůvodce dostupný i v tištěné verzi a k dostání byl v informačních centrech i hotelech. Nyní je cyklistům k dispozici pouze jeho elektronická verze. Brožura obsahuje celkem 5 návrhu okruhů na území Luhačovského Zálesí. U každého okruhu jsou informace týkající se délky a převýšení trasy. Nechybí ani výškový profil, značení, určení obtížnosti, detailnější popis trasy a zajímavosti, které lze jsou na trase k vidění. Následuje i mapa, kde je okruh pro cyklisty vyznačen společně s atraktivními místy a doplněn fotografiemi těchto míst.

I když se některé názvy okruhů liší, průběh trasy je stejný jako u výchozích tras z webu Luhačovic. První okruh uvedený v Cykloprůvodci se nazývá Malý lázeňský okruh a je shodný se stejnojmenným okruhem uveřejněným na oficiálních stránkách města. Komonecné stezky jsou dalším okruhem, jehož část kopíruje trasu výchozího okruhu Rýsov-

Malenisko. Podobně je tomu i u okruhu s názvem Jižní toulky Luhačovickým Zálesím, jehož trasa se shoduje s Okruhem Luhačovice – Slavičín. Severní toulky Luhačovickým Zálesím odpovídající Okruhu kolem Želechovických pasek. Unikátní trasou z Cykloprůvodce je Velký lázeňský okruh, jehož délka dosahuje 37 kilometrů. (Cykloturistika - Oficiální stránky města Luhačovice, ©2022)

**Lázně Luhačovice**

I Lázně Luhačovice, a.s. nabízí na svých internetových stránkách trasy určené cyklistům. Nachází se v sekci volný čas, kde se po kliknutí na miniaturu s názvem Sport a turistika objeví nabídka, kde si mohou cyklisté vybrat ze 3 cyklotras. Jednotlivé okruhy jsou doplněny pouze o délku trasy, stručný popis trasy a je uvedena i obtížnost. Chybí jakékoliv zakreslení v mapě a je tedy poměrně těžké se průběhem trasy zorientovat. Jedním z okruhů je Malý lázeňský okruh, který je shodný se stejnojmenným okruhem zveřejněným na webu města. Dalším z okruhů je Komonecký okruh. Jedná se o cyklistický okruh vedoucí kolem nejvyššího vrcholu střední části Vizovických vrchů. Přestože je název drobně pozměněn, jedná se o zcela shodnou trasu z Cykloprůvodce – Komonecké stezky. Poslední nabízenou možností je Velký lázeňský okruh. I v tomto případě je průběh trasy i název shodný s okruhem uvedeným v Cykloprůvodci. (Cyklotrasy - Lázně Luhačovice, a. s., ©2022)

**Luhacovice.cz**

Tipy na to, jak aktivně strávit čas v Luhačovicích nabízí i tento web. Cyklovýlety nalezneme v záložce Sportovní vyžití. Přímo v úvodu je přiložen odkaz, na již zmíněného Cykloprůvodce Luhačovickým Zálesím. Ke stažení je dostupná i cykloturistická mapa. Na samotném webu si cyklista může vybrat z celkem 5 doporučených tras a okruhů. Všechny nabízené okruhy jsou ve všech případech stejné jako okruhy nabízené městskými stránkami. U některých se liší název okruhu, průběh však zůstává stejný. (Cyklovýlety, ©2022)

## 3.3 Současný stav cyklostezek a cyklotras na území Luhačovic

Trend cyklistické dopravy se rychle rozrůstá a jinak tomu není ani v největších moravských lázních. I když má město Luhačovice příznivé podmínky pro rozvoj cyklistiky, potýká se tento druh dopravy s několika podstatnými problémy. Jedná se především o problémy týkající se návaznosti cyklostezek a také nedostatečné doprovodné infrastruktury. Důležitým faktorem je i bezpečnost, která v některých úsecích není pro cyklisty ideální. A to především

v místech, kdy navržené trasy vedou cyklisty po frekventovaných silnicích. Problémem je i značení okruhů a tras a také samotná propagace cyklodopravy ve městě.

Při zpracování praktické části jsem vycházela z tras a okruhů, které má na svých oficiální internetových stránkách zveřejněno město Luhačovice. A to především kvůli spolupráci se zaměstnanci z Městského úřadu Luhačovice. Nabídka tras pro cyklisty z oficiálních stránek Luhačovic je rozčleněna do třech kategorií. První kategorií je samotná cyklodoprava ve městě, kde je kladem důraz především na dopravní situaci v centru lázní a na nejbližší okolí Luhačovic. Další kategorie je věnována okruhům, díky kterým mohou cyklisté poznat i okolní prostředí. Trasy spojující Luhačovice s městy jako je Zlín a Vizovice, jsou řešeny v poslední třetí kategorii.

### 3.3.1 Cyklodoprava ve městě

Luhačovice nabízí svým obyvatelům vhodné místo pro bydlení, práci i volný čas. Díky výhodné poloze je z největších moravských lázní dobrá dopravní dostupnost do okolních měst i do krajského města Zlína. Co se týče nabídky pracovních míst, dominují ty v sektoru služeb. Za prací do lázeňského města dojíždějí pravidelně lidé z blízkého i dalekého okolí. Část zaměstnanců v letních měsících volí jako dopravní prostředek jízdní kolo, čímž přispívají svému zdraví i životnímu prostředí. Napojení na přilehlé místní části a okolní vesnice ovšem není ideální, neboť řada cyklistů musí volit trasu po frekventovaných cestách z důvodu nedostačující cyklistické infrastruktury a špatné návaznosti jednotlivých cyklistických tras. Z tohoto důvodu tak cestování do práce na kole mnoho zaměstnanců odrazuje.

Nejsou to jen místní obyvatelé, kteří využívají městskou cyklistickou infrastrukturu. Město totiž navštěvují jak tuzemští, tak i zahraniční turisté, kteří zde aktivně či pasivně tráví své volné chvíle. Řada turistů přijíždějících do Luhačovic poznává místní okolí právě díky cykloturistice. Luhačovice se tak stávají startovním bodem pro mnoho cyklistů.

V neposlední řade je cyklistická infrastruktura využívána i cyklisty, kteří Luhačovicemi projíždí jen za účelem napojení na okolní města jako je například Slavičín, Uherský Brod, Vizovice, Zlín či Pozlovice.

A právě napojení na Uherský Brod je pro cyklisty nejhůře řešeným úsekem. Cyklisté mířící do Luhačovic nejprve jedou po cyklotrase s asfaltovým povrchem, která je zavede před začátek místní části Polichna. Ovšem kilometrový úsek musí cyklisté absolvovat po velmi frekventované silnici II. třídy. Po příjezdu do Polichna se mohou odklonit z hlavní cesty

a bočními ulicemi přijet až na samotný konec obce, kde se ale opět musí napojit na již zmíněnou silnici II. třídy. Opět se jedná o velmi nebezpečný úsek, který končí u odbočky na Biskupice, kde se cyklisté napojí na cyklostezku vedoucí do Luhačovic.

Nebezpečný úsek mezi místní částí Polichnem a Biskupicemi je z hlediska cyklistické infrastruktury dlouhodobě v řešení. Hlavním problémem stále zůstávají majetkoprávní vztahy v území, které brání začít stavbu nového úseku cyklostezky. Majitelé pozemků stavbě cyklostezky nechtějí ustoupit a vést trasu stezky jinudy by bylo nákladné a komplikované.

Zmíněná část trasy výrazně znemožňuje plynulou, a především bezpečnou jízdu a napojení na Uherský Brod, potažmo na Baťův kanál. Naopak cyklisty jedoucí ze strany od Uherského Brodu může odradit nebezpečný úsek od návštěvy lázní či pokračování na Jižní Valašsko.

O něco bezpečnější, i když stále komplikovaný úsek čeká na cyklisty, pokud chtějí projet ze severní do jižní části Luhačovic nebo naopak. Cyklostezka vedoucí z Biskupic končí v ulici Družstevní, která je dopravně nevýznamnou obslužnou komunikací, ale provoz automobilů není nijak omezen. Do centra města musí cyklisté pokračovat ulicí Nádražní, po které se taktéž pohybují společně s motorovými vozidly. Provoz cyklistů není v těchto ulicích nijak oddělen, nejsou zakresleny ochranné pruhy ani provedena žádná jiná bezpečnostní opatření, která by zvýšila bezpečnost a komfort jízdy.

Ulice Nábřeží, která navazuje na zmíněnou ulici Nádražní, je pro provoz cyklistů přívětivější, jelikož je zde vjezd motorovým vozidlům zakázán, s výjimkou dopravní obsluhy. U samotného začátku lázeňského areálu upozorňuje cedule na pěší zónu s dodatkovou tabulkou pro cyklisty a dopravní obsluhu. Po přejetí pěší zóny musí cyklisté z kola slézt, neboť v prostorách lázeňského náměstí je vjezd cyklistů zcela omezen. Po písečném povrchu musí tedy cyklisté kolo vést vedle sebe, ovšem o 50 metrů dál mohou opět pokračovat v jízdě. Situace, kdy cyklisté opět musí z kola sesednout se opakuje o pár metrů dál, konkrétně před lávkou, která se nachází téměř na konci lázeňského areálu. Důvodem je nedostatečná šířka lávky, respektive ostrá nároží, která mohou být pro cyklisty nebezpečná. Avšak po přejití lávky mohou cyklisté opět pokračovat v jízdě na kole až na samotný konec lázní, kde se napojí na Jurkovičovu alej. Jedná se o smíšenou stezku pro chodce a cyklisty, jejíž povrch byl poměrně nedávno zrekonstruován. Jurkovičova alej slouží pěším i cyklistům jako spojnice vedoucí k Luhačovické přehradě, která je vyhledávaným místem mnoha turistů.

### 3.3.2 Okruhy

Oficiální webové stránky města Luhačovice nabízí cyklistům šest cyklistických okruhů. Poznat krásy Luhačovic na kole mohou jak rodiny s dětmi, tak zkušení cyklisté, neboť nabízené okruhy dosahují různých náročností a délek. Každý z okruhů disponuje atraktivními místy, která mohou cyklisté navštívit a nechybí ani možnosti občerstvení. (Cykloturistika – Oficiální stránky města Luhačovice, ©2022)

**Okruh Luhačovice – Biskupice**

**Průběh trasy**: Ulice Družstevní – Biskupice – letiště – Obora – Luhačovice

**Délka trasy:** 11 kilometrů

**Náročnost**: malá

**Atraktivity**: letiště, výhledy do širokého okolí

**Popis trasy**: Jeden z nejkratších okruhů vedoucích Luhačovicemi dosahuje vzdálenosti 11 kilometrů. Z převážné většiny je trasa vedena po asfaltové cestě, tudíž je tento okruh sjízdný i se silničním kolem. I když je terén kopcovitý, je okruh vhodný i pro menší děti. Začátek trasy je v ulici Družstevní a cyklista by měl pokračovat vedlejší silnicí až k samotné cyklostezce. Jakmile cyklista projede úsekem této cyklostezky, pokračuje nahoru do kopce směrem k místnímu letišti. V této části se turistovi naskytnou nádherné pohledy na zdejší krajinu. Trasa od letiště dále pokračuje přes statek nazývaný jako Horní Dvůr, až k hlavní silnici. Po ní by měl cyklista sjet dolů do Luhačovic. Konkrétně se ulicí Hrazanskou dostat opět na ulici Družstevní.

**Značení**: Přestože se jedná o poměrně krátký okruh, značení není ideální. Již v začátku chybí jakákoliv značka či směrovka, která by cyklistu navedla směrem k cyklostezce. Na konci cyklostezky chybí ukazatel k místnímu letišti a dochází zde ke křížení oficiálního a neoficiálního značení. Dále cyklista může postrádat směrovku odkazující na Luhačovice v závěru trasy.

**Malý lázeňský okruh**

**Průběh trasy**: Pozlovice – Luhačovická přehrada – Luhačovice – Biskupice – letiště – Horní Dvůr – Řetechov – Pozlovice

**Délka trasy:** 22 kilometrů

**Náročnost**: malá

**Atraktivity**: Kostel sv. Martina v Pozlovicích, Luhačovická přehrada, lázeňská kolonáda, letiště

**Popis trasy**: Malý lázeňský okruh je delší než předešlý a jeho celková vzdálenost je 22 kilometrů. Tentokrát je start trasy naplánován v Pozlovicích, konkrétně u hotelu Vega. Nejprve vede cesta mezi bytovou zástavbou a u kostela sv. Martina pokračuje cyklista směrem dolů k Luhačovické přehradě. Přehradu lze celou objet, avšak plán trasy Malého lázeňského okruh vede cyklistu podél areálu kempu, koupaliště a končí u hráze Luhačovické přehrady. Poté cyklista pokračuje Jurkovičovou alejí až k začátku lázeňské kolonády. Na lázeňské kolonádě je jízda na kole výrazně omezena. K upozornění slouží značky, které vyzývají cyklistu, aby sesedl z kola. Po takto omezeném úseku může cyklista opět nasednout na kolo a pokračovat v plánované trase, která vede ulicí Nábřežní až k sokolovně. Zde se cyklista napojí na hlavní cestu a po ní pokračuje až k místnímu zámku, kde odbočí na ulici Družstevní. Poté je průběh trasy stejný jako u předchozího okruhu. Cyklista tedy dále pokračuje na cyklostezku, na jejímž konci se vydá prudším kopcem doprava. Touto cestou přijede k luhačovickému letišti a pokračuje na Horní Dvůr až k Oboře. Malý lázeňský okruh vede cyklistu až do místní části města Luhačovic, nazývanou Řetechov. Jelikož se Řetechov nachází ve vyšší nadmořské výšce, je z tohoto místa krásný pohled na níže položené Pozlovice a do dalekého okolí. U odbočky navede značka cyklistu, který se po sjezdu prudkého kopce ocitne v Pozlovicích, kde Malý lázeňský okruh končí.

Po celé délce okruhu je možnost zastavit se na občerstvení. Cyklisté i turisté si mohou odpočinout a občerstvit se v restauracích, kavárnách i hospodských zařízení. Okruh nabízí atraktivní výhledy na zdejší krajinu, a jelikož je trasa vedena převážně po asfaltové cestě, je vhodná i pro rodiny s dětmi.

**Značení**: Od samého začátku až po napojení v lázních nechybí směrové tabule, tudíž cyklista i bez použití mapy či chytrého telefonu snadno najde cestu. Po vyjetí z lázeňského areálu je ale průběh trasy neznačený a turisté tak mohou snadno sjet z trasy. Jedná se zejména o úseky pod zdejším letištěm a u Obory na hlavní cestě. V jednom z úseků dochází k souběhu více druhů značení, tedy jak oficiálního, tak i neoficiálního soukromého značení.

**Okruh cyklotrasa Obora**

**Průběh trasy:** Centrum Luhačovic – pravý břeh Šťávnice – nad pramenem Ottovka – úpatí Malé Kamenné – Řetechov – Horní Dvůr – mohylové pohřebiště – Jezírko lásky – Luhačovice

**Délka trasy:** 8 kilometrů

**Náročnost:** malá

**Atraktivity**: lázeňská kolonáda, minerální prameny, Slovanské mohyly, Jezírko lásky

**Popis trasy:** Nejkratší okruh z nabídky měří 8 kilometrů a zavede cyklistu do nejbližšího okolí Luhačovicka. Začátek okruhu je v tomto případě v samotném centru Luhačovic u pramene Ottovka. Cyklista následuje červené turistické značení, pojmenované jako okruh Dušana Jurkoviče, které jej vede křížovou cestou až k pramenu Marie. Od tohoto bodu cyklista pokračuje lesní cestou, značenou žlutou turistickou značkou, kterou později kopíruje zmíněné červené turistické značení. Cyklista pokračuje po asfaltové cestě a poté odbočí na lesní cestu, které ho dovede k mohylovému pohřebišti, kde je postaven altánek k odpočinku. Poté se napojí opět na červeně značený okruh Dušana Jurkoviče a pokračuje k Jezírku lásky. Jedná se o malou vodní nádrž, u které se nachází přístřešek i ohniště. Z tohoto bodu pokračuje cyklista po pozemní komunikaci značenou jako cykloturistickou trasu 5054 a 5056, která jej dovede do Luhačovic, kde okruh končí.

**Značení:** Převážnou část okruhu se cyklista orientuje pomocí turistického značení, které je ve většině případů přehledné a udržované. Až na situaci, kdy má cyklista odbočit na lesní cestu směrem k Mohylám. Zde značení chybí a jelikož je lesní stezka snadno přehlédnutelná, cyklista odbočku může snadno přejet nebo ji ani nezaregistruje. V místě nad Jezírkem lásky je cedule značící cyklotrasu rozbitá a volně položená. I zde je problém v kombinaci několika druhů značení, tedy oficiálního a neoficiálního soukromého značení. I když se jedná o relativně krátký okruh, značení není jednotné, a ne vždy vyhovující.

**Okruh Luhačovice – Slavičín**

**Průběh trasy:** Luhačovice – Kladná Žilín – Rudimov – Slavičín – Nevšová – Luhačovická přehrada – Luhačovice

**Délka trasy:** 28 kilometrů

**Náročnost**: střední

**Atraktivity**: Luhačovická přehrada, Pivečkův lesopark, lázeňská kolonáda

**Popis trasy:** Okruh začíná v Luhačovicích, kde dopravní značení navádí cyklistu k odbočení u zámku do prudkého kopce směrem na Kladnou Žilín. Cyklista poté pokračuje po hlavní komunikaci až do místní části Kladné Žilín. Zde ho upozorní žlutý ukazatel odkazující na cyklotrasu značenou 5054,5056. Cyklotrasa vede po asfaltové cestě, až dolů do Rudimova. V místě, kde se cyklotrasy rozdělují je vše přehledně vyznačeno a cyklista tak pokračuje pouze po cyklotrase 5054, která ho zavede přímo do města Slavičína. Je nutné dbát zvýšené opatrnosti, jelikož cesta před Slavičínem je velmi frekventovaná. Po přejetí tohoto úseku se cyklista odkloní na stezku určenou cyklistům značenou čísly 5238, kterou se dostane přes Pivečkův lesopark, Nevšovou až k Luhačovické přehradě. Odtud se dostane Jurkovičovou alejí až do centra Luhačovic.

**Značení:** Okruh je dlouhý 28 kilometrů a je přehledně značený po celé jeho délce.

**Okruh Rýsov – Malenisko**

**Průběh trasy:** Luhačovice – Biskupice – Ludkovice – Lukáščena – keltské hradiště – Čertův kámen – Rýsov – Provodov – Malenisko – Řetechov – pramen Marie – pramen Viola – Luhačovice

**Délka trasy:** 27 kilometrů

**Náročnost**: velká

**Atraktivity**: Čertův kámen, poutní místo Malenisko, minerální prameny

**Popis trasy:** Okruh opět začíná v Luhačovicích a pokračuje cyklostezkou až do Biskupic. Poté cyklista pokračuje po hlavní pozemní komunikaci do Ludkovic. Od hlavní cesty se odpojí a po lesní cestě pokračuje naučnou stezkou ke keltskému hradišti až na Rýsov. Jelikož se jedná o poměrně vysoce položený bod, je zde výhled do širokého okolí. Cyklista se naučnou stezkou dostane až k Čertovému kameni, potažmo k zřícenině hradu Rýsov. Okruh poté pokračuje až do obce Provodov, kde hlavní cesta kopíruje naučnou stezku vedoucí až k poutnímu místu zvané Malenisko. Zde se nachází kostel Panny Marie Sněžné, kde v jeho těsné blízkosti vyvěrá svatý pramen. Od tohoto místa vede opět naučná stezkou, která tentokrát kopíruje žluté turistické značení a cyklista se touto cestou dostane až do místní části Luhačovic – Řetechova. Po cyklotrase značené čísly 5056 se cyklista dostane na křižovatku, od které pokračuje po žlutém turistickém značení lesní cestou až k pramenu

Marie. Křížovou cestou kolem pramenu Viola poté cyklista pokračuje až do samotného centra Luhačovic.

**Značení**: Okruh vede cyklistu po pozemních komunikacích, kde se řídí dopravními značkami nebo po turistických trasách, kde se řídí turistickým značením. V části okruhu před poutním místem, dochází k nepřehledné situaci, z důvodu výskytu neoficiálního značení. Toto značení tak může cyklistu zmást. Avšak až na tuto výjimku je okruh s celkovou vzdáleností 27 kilometrů přehledně značený.

**Okruh Luhačovická hřebenovka**

**Průběh trasy:** Luhačovice – Biskupice – letiště – Horní Dvůr – Řetechov – Starý Světlov – Komonec – Pod Slávickým kopcem – Sehrad – hájenka bus – Spletený vrch – Doubrava rozhledna – Loučka bus – Uhliska – Nad Nevšovou – Petrůvka – Ještí – Solné – Ovčírna – Goliáška – Polichno – Luhačovice

**Délka trasy:** 55 kilometrů

**Náročnost:** velká

**Atraktivity**: zřícenina hradu Starý Světlov, nejvyšší bod Komonec, zřícenina hradu Sehrad, rozhledna Doubrava

**Popis trasy:** Nejdelší a zároveň nejnáročnější okruh měřící 55 kilometrů začíná v Luhačovicích a pokračuje opět cyklostezkou směrem na letiště a Horní Dvůr. Cyklista dále pokračuje po pozemní komunikaci do místní části nazývané Řetechov. Cyklotrasou 5056 a následně pomocí modrého turistického značení se cyklista dostane až ke zřícenině hradu Starý Světlov. V úseku mezi Starým Světlovem a Komoncem dochází z k těžbě dřeva, což výrazně poničilo lesní cestu, která je ve špatném stavu. Po modrém turistickém značení pokračuje dále až na Komonec, který je nejvyšším vrcholem střední části Vizovických vrchů a díky nadmořské výšce 672 metrů nad mořem nabízí turistům výhled na okolí Luhačovicka. Po modře značené turistické stezce, která se shoduje s cyklotrasou 5056, se cyklista dostane ke zřícenině hradu Sehradu a následně k autobusové zastávce Hájenka. Od tohoto bodu ale cyklista pokračuje pouze po modře značené turistické trase přes Spletený vrch až k rozhledně Doubravě. Následuje klesání po cyklotrase 46, která kopíruje hlavní cestu do obce Loučky, až k Haluzicím. Z hlavní cesty cyklista sjede na lesní cestu, která je značena červenou turistickou značkou. Po této trase se cyklista dostane k rozcestníku Nad Nevšovou a poté na Petrůvku. Cyklista projíždí po lesních cestách značených červeně k Solnému a následně

k Ovčírně. Z tohoto bodu vede Cyrilometodějská stezka přes Goliášku až do Polichna. V úseku mezi Polichnem a Biskupicemi musí dbát cyklista zvýšené opatrnosti, neboť se pohybuje po frekventované silnici II. třídy. Po napojení na cyklostezku za Biskupicemi cyklista přijede do Luhačovic, kde poměrně dlouhý okruh Luhačovická hřebenovka končí.

Obrázek 9 Stav trasy u Starého Světlova (vlastní zpracování)

Obrázek 10 Stav trasy u Komonce (vlastní zpracování)

**Značení**: V tomto případě se jedná o nejhůře značený okruh. Již v počátku trasy není směrovka, která by cyklistu navedla na cyklostezku do Biskupic. Nejhorší úsek, co se týče značení i terénu je před Starým Světlovem a u Komonce. Kříží se zde oficiální cyklistické a turistické značení se značením soukromých subjektů. Cyklistické značení je často

neudržované a poničené, jak je tomu konkrétně u rozcestníku Pod Komoncem. Ve zbývající části okruhu se cyklista většinou orientuje pomocí turistického značení, které je až na výjimky přehledné a udržované. Jelikož je okruh veden převážně po lesních cestách, je v nepříznivém počasí těžce sjízdný. Celkově je terén vhodný spíše pro opravdu zkušenější cyklisty s patřičným vybavením.

Obrázek 11 Cyklistické značení soukromých subjektů (vlastní zpracování)

Obrázek 12 Poničené cyklistické značení (vlastní zpracování)

### 3.3.3 Napojení na okolní města

Nejsou to jen okruhy, které jsou uvedeny na oficiálních internetových stránkách města Luhačovice. Jsou zde zveřejněny i dvě trasy s napojením na okolní města. Jedna trasa je

věnována cyklotrase vedoucí do Vizovic, kde cyklisté mohou navštívit místní zámek ale i další kulturní či restaurační zařízení. Díky druhé trase se cyklisté mohou vydat do krajského města Zlína, které také nabízí mnoho zajímavých míst. (Cykloturistika – Oficiální stránky města Luhačovice, ©2022)

**Cyklotrasa z Luhačovic do Vizovic**

**Průběh trasy**: Luhačovice – Luhačovická přehrada – Dolní Lhota – Horní Lhota – Hájenka – Vizovice

**Délka trasy:** 18 kilometrů

**Náročnost**: střední

**Atraktivity**: Luhačovická přehrada, město Vizovice

**Popis trasy**: Středně náročná trasa vedoucí do města Vizovic začíná v Luhačovicích. Cyklista pokračuje Jurkovičovou alejí k Luhačovické přehradě, kde projede podél koupaliště, směrem na Dolní Lhotu. Krátký úsek je veden po hlavní silnici, ale poté je možnost odbočit na klidnější cestu, která cyklistu zavede až do centra obce, ze kterého se opět pokračuje po hlavní cestě přes Horní Lhotu až k hájence. Tento úsek vede kopcovitým terénem po velmi frekventované silnici. Až u zmíněné hájenky se cyklista odpojí a naváže na lesní asfaltovou cestu. V mapě je tato cesta zaznačena jako cyklostezka s číslem 5056, po které cyklista přijede až do centra Vizovic.

**Značení**: Absenci značení může cyklista pocítit hlavně u Hájenky, kde o pár metrů dále není směrovka odkazující na Vizovice. Zbytek trasy je poměrně přehledně značený.

**Cyklotrasa z Luhačovic do Zlína**

**Průběh trasy**: Luhačovice Pod Kamennou – Řetechov – Malenisko – Provodov – Klenčov – Pindula – Kudlov – Zlín

**Délka trasy:** 27 kilometrů

**Náročnost**: střední

**Atraktivity**: poutní místo Malenisko

**Popis trasy**: Trasa vede od luhačovické kolonády k pramenu Viola, kde po křížové cestě cyklista pokračuje k dalšímu minerálnímu prameni Marie. Zde se napojí na žlutě značenou

turistickou stezku, která vede lesem nad Pražskou čtvrtí. Zmíněná žlutá turistická stezka kopíruje jak cyklostezku s označením 5056, tak hlavní pozemní komunikaci vedoucí na Řetechov. Po žlutě značené turistické stezce se cyklista dostane až ke kostelu na Malenisku, který je nedaleko obce Provodov. Na konci této obce cyklista musí sjet z hlavní komunikace a pokračovat po cyklotrase 5054, která opět kopíruje žlutě značenou turistickou stezku. Cyklista poté míjí vyhlídkové místo Klenčov a pokračuje na Pindulu, odkud se po hlavní cestě dostane na Kudlov a poté do Zlína.

**Značení**: I v této trase převládá značení pomocí turistických značek. Úseky cykloturistických tras 5054 a 5056 jsou doplněny směrovými tabulkami. Dvacetikilometrová trasa vedoucí do krajského města je tedy poměrně dobře značena.

## 3.4 Strukturovaný rozhovor

K získání reálného pohledu na situaci ohledně cyklistiky na řešeném území, byl jako metoda sběru dat zvolen polostrukturovaný rozhovor. Byli vybrání dva respondenti, jež se v rámci svých pracovních povinností věnují cyklodopravě. Na otázky týkající se stavu cyklistické dopravy v Luhačovicích odpovídala projektová manažerka cestovního ruchu Jarmila Ďurďová. Rozhovor se uskutečnil 6. 5. 2022 v Luhačovicích.

1. **Jaké jsou zrealizované projekty týkající se cyklistické dopravy na území Luhačovic?**

Luhačovice v minulosti realizovaly Naučnou stezku Luhačovickým Zálesím. Konkrétně se jedná o naučné stezky Luhačovickým Zálesím a Literárně historické toulky Slavičínskem. Je představeno 10 zajímavých zastavení, které turisté mohou navštívit. K tomuto projektu byl vydán i informační materiál, který obsahuje i tipy na výlet na kole a mapu zdejšího okolí.

2. **Jak hodnotíte současný stav cyklistické dopravy v Luhačovicích?**

Aktuálně máme v nabídce 7 cyklo-okruhů a 2 cyklo trasy. Dlouho se však neprováděla aktualizace stávajících tras, některé lesní trasy jsou rozbité a neprůjezdné. Důvodem je i těžba dřeva. Některé části, přes které vedou navrhované trasy jsou nebezpečné, jelikož se jedná o velice frekventované úseky. Řešením je třeba snížení maximální rychlosti vozidel a vyznačení ochranného pruhu pro cyklisty tam, kde je to zákonem umožněno. Další problém je také v nejednotné komunikaci – jednotlivé subjekty nabízí různé cyklo trasy. Proto by bylo dobré vše sjednotit. Co se týče doprovodné infrastruktury, ta je nedostatečná

a zastaralá. Propagační materiály pro turisty jsou také zastaralé a mnohdy neodpovídající skutečnosti

3. **Existují překážky rozvoje cyklistické dopravy na území Luhačovic?**

Překážky, které brání rozvoji cyklistické dopravy v Luhačovicích, jsou především vlastnická práva jednotlivých pozemků a finance.

4. **Jaké další projekty spojené s cyklistickou dopravou plánujete?**

Aktuálně destinace Zlínsko Luhačovicko zpracovává podklady pro projekt s názvem Rozvoj cyklo a pěší infrastruktury v destinaci Zlínsko a Luhačovicko se zaměřením na oblast Luhačovského Zálesí/ Luhačovicka. Vizí je vybrat takové okruhy, na kterých by se do budoucna mohla rozvíjet i doprovodná infrastruktury, jako například lavičky, odpočívadla, vyhlídková místa a podobně.

5. **Jaké jsou formy propagace cyklistické dopravy, které používáte?**

Město využívá k propagaci hlavně 3 způsoby. Prvním jsou webové stránky, mezi které patří oficiální stránky města, MDK Elektra a destinace Zlínsko Luhačovicko. Využívány jsou i sociální sítě, zejména Facebook a Instagram. Propagace probíhá i prostřednictvím tištěných materiálů, jako jsou různé brožury, mapy a tak dále.

Druhý osobní rozhovor poskytl pan Ing. Pavel Coufalík, Ph.D., který zastává funkci starosty Městyse Pozlovice. Rozhovor se uskutečnil 14. 4. 2022 na úřadě v Pozlovicích.

1. **Co vše předchází vybudování cyklostezky?**

Plánování i samotné budování cyklostezek je dlouhodobý a náročný proces. Na počátku vždy stojí myšlenka či záměr vybudovat novou či upravit stávající cyklistickou infrastrukturu. Další postup poté závisí na konkrétním případu a dané situaci. Neodmyslitelným krokem v budování cyklostezky je územně plánovací dokumentace a první návrh (studie). Ve většině případů je také nutné dohodnout majetkové vypořádání pozemků pod plánovanou cyklostezkou, které často bývá úskalím mnohých záměrů. Po těchto krocích následuje podrobnější projektová dokumentace, např. pro vydání společného územního a stavebního povolení (DUSP). Důležitou otázkou jsou také zdroje financování. Po vyřešení všech výše uvedených bodů následuje samotná realizace.

2. **Jak hodnotíte současný stav cyklistické dopravy v Pozlovicích?**

Současný stav hodnotím nedostatečně, nicméně v Pozlovicích připravujeme řadu projektů na podporu cyklistické dopravy.

3. **Jaké jsou zrealizované projekty na území Pozlovic?**

Mezi realizované projekty týkající se cyklodopravy bych zařadil okruh okolo Přehrady a Jurkovičovu alej. Nutno podotknout, že se nejedná čistě o cyklostezky, ale o místní, popřípadě účelovou komunikaci, na které je omezen provoz motorové dopravy vyhláškou městyse Pozlovice. Obě tyto komunikace jsou však hojně využívané zejména cyklisty, neboť Jurkovičova alej je spojnicí mezi Luhačovickou přehradou a lázněmi. Také okruh kolem Přehrady je nenáročný a atraktivní, je tedy vhodný i pro nejmenší cyklisty.

4. **Existují překážky rozvoje cyklistické dopravy na území Pozlovic?**

Překážek spojených s cyklistickou dopravou existuje hned několik. Za ty nejpodstatnější, ale považuji majetkové a finanční zábrany, které v mnoha případech brání budování cyklistické infrastruktury. Zejména pak problémy spojené s výkupem jednotlivých pozemků, kdy vlastníci z různých důvodů nechtějí na prodej pozemku přistoupit. Na problémy s vlastníky pozemků jsme narazili i my při plánování cyklistické infrastruktury na našem území. Jelikož je stavba cyklostezek časově ale také finančně náročný proces, je potřeba řešit i peněžní prostředky, které pokryjí plánování i samotnou výstavbu. Financovat celý projekt z vlastních zdrojů je téměř nemožné, a tak se přistupuje na takzvané spolufinancování. Nejčastěji se jedná o různé formy dotací, které plynou například ze státních fondů nebo evropských operačních programů.

5. **Jaké další projekty spojené s cyklistickou dopravou plánujete?**

V současné době je v řešení hned několik projektů zahrnujících cyklistickou dopravu. V nejvíce pokročilém stádiu je projekt cyklostezky údolím Pozlovského potoka, konkrétněji mezi Mateřskou školou a fotbalovým hřištěm. Realizace tohoto úseku by zajistila bezpečnější přepravu nejenom dětí, kteří se v tomto úseku dopravují na jízdním kole. K dnešnímu dni je podána žádost o územní rozhodnutí. Ve fázi úvah je i případné pokračování cyklostezky dále směrem do Pražské čtvrti. V tomto případě je ovšem nutná spolupráce se sousedním městem Luhačovice.

Další připravovanou cyklostezkou je spojení Luhačovické přehrady a obce Dolní Lhota. Ačkoliv lze předpokládat, že uvedená cyklostezka bude převážně využívaná obyvateli navazujících obcí, máme za to, že i pro naše občany je cyklostezka nepochybně zajímavá. Umožní se bezpečně dostat do lokality Lipska (Martincův mlýn) a Dolní Lhoty mimo

frekventovanou cestu II/492, případně pokračovat v jízdě na kole dále do Vizovických vrchů. Do budoucna bychom byli rádi, kdyby se podařilo na plánovanou cyklostezku napojit existující trasu ve směru Nevšová a Slavičín, odkud by bylo možno pokračovat v jízdě dále směrem na Brumov-Bylnici či až na Slovensko.

Po opakovaných jednáních se státním pozemkovým úřadem, je v řešení i vybudování trasy pro cyklisty vedoucí k Větrníku. Jedná se o nezpevněnou cestu z ulice Podhradská přes Větrník až po posed s odpočinkovým lehátkem. Provedení komunikace se bude odvíjet od finančních možností Státního pozemkového úřadu. Prioritou je navržení takového řešení, které bude mít vysokou životnost a odolnost vůči erozi. Vybudováním okolo 2 km polní cesty by se přitom nejen zlepšila přístupnost okolních pozemků, ale především by do budoucna mohla tato cesta tvořit část cyklostezky spojující Pozlovice s poutním místem Malenisko. Případně by mohla sloužit jako okružní trasa směrem na Řetechov či jako výchozí cesta směrem na nezpevněné cyklotrasy v okolí hradu Starý Světlov a Komonce, které mohou využít milovníci jízdy na kolech mimo zpevněný terén. Aktuálně je již zpracována projektová dokumentace a byla podána žádost o stavební povolení.

## 3.5 Souhrn analytické části

Město Luhačovice se nachází v jihovýchodní části Moravy nedaleko krajského města Zlína. Luhačovice jsou největší moravské lázně, na jejichž území vyvěrají léčivé minerální prameny. Díky své výhodné poloze, architektuře, bohatému kulturnímu a sportovnímu vyžití, jsou Luhačovice navštěvovány turisty z blízkého i dalekého okolí. Cestovní ruch je tedy pro město jedním z hlavních zdrojů příjmů.

Stále rostoucí trend cyklistické dopravy, je však na území Luhačovic zpomalen nedostatečnou cyklistickou infrastrukturou. To pociťují turisté při výletech po okolí a zejména místní obyvatelé při průjezdu centrem města. Jízda na kole z jižní do severní části města, není pro cyklisty příliš vhodná. V mnoha částech trasy cyklisté sdílí komunikaci s automobily či s chodci, což je pro všechny účastníky silničního provozu nebezpečné. Nehledě na komplikovanou situaci v lázních, kdy během relativně krátkého úseku musí cyklisté z kola několikrát sesednout. Právě nedořešená situace v centru Luhačovic a nebezpečné úseky, odrazují místní obyvatele od toho, aby se přepravovali do zaměstnání na kole.

Pro turisty, kteří se rozhodnou prozkoumat zdejší okolí na kole, je připravena nabídka okruhů a tras. Zastoupeny jsou všechny tři stupně náročnosti, takže si každý může zvolit

vhodný okruh dle svých možností a schopností. Na každé z tras je alespoň pár atraktivních bodů, kde se cyklisté mohou zastavit a načerpat síly. Ať už se jedná o přístřešky, vyhlídková a poutní místa nebo o restaurace či kavárny. Kromě atraktivit je důležité posuzovat i terén a sjízdnost jednotlivých cest. Většina okruhů je situována do lesního prostředí a trasy vedou souběžně s těmi turistickými. Je proto nutné brát tyto okolnosti na vědomí a vhodně přizpůsobit typ a výbavu jízdního kola. Při větším úhrnu srážek jsou některé úseky okruhů nesjízdné a mnohdy i nebezpečné. Co se týče bezpečnosti, některé úseky nejsou pro provoz cyklistů vhodné, jelikož se jedná o frekventované silnice. Cyklisté tedy musí v takových místech dbát zvýšené opatrnosti a ohleduplnosti vůči ostatním účastníkům silničního provozu. Důležitým faktorem je i samotné značení tras. Jak již bylo v úvodu zmíněno, trasy se mnohdy kříží s těmi turistickými a cyklisté se tak často orientují pomocí turistického značení. Výjimkou není ani orientace za pomocí dopravního značení, pokud je okruh veden po silnicích a místních komunikacích. Oficiální cyklistické značení je mnohdy poškozené, neudržované a v některých místech nejasné. V některých místech dochází ke křížení více druhů značení. Jedná se o značení soukromých subjektů, které je v mnoha případech poškozené.

S cyklistickou dopravou souvisí i propagace tras a okruhů. Luhačovice aktuálně propagují cyklistiku pomocí internetových zdrojů a tištěných materiálů. Co se týče tištěného sortimentu propagující cyklistiku, nabídka je dostačující, avšak z hlediska kvality není ideální. Řada map je zastaralá a uvedené informace již nejsou aktuální, navíc jsou mapy zaměřené spíše na pěší turistiku. Totožné materiály nabízí všechna informační centra v Luhačovicích i v Pozlovicích. Kromě turistických center nabízí své vlastní propagační materiály například prodejna kol či hotely.

Elektronická nabídka cyklistických výletů je o něco pestřejší než trasy dostupné v tištěných verzích. Nejvíce tras má na svých oficiálních internetových stránkách uvedeno město Luhačovice. Ostatní internetové stránky mají nabídku cyklotras mírně poupravenou, často zúženou. Vždy bývá uveden název trasy, který ale na jiné webové stránce může označovat trasu s úplně jiným průběhem. Nejednotnost názvů tak může cyklistu výrazně zmást. Provozovatelé internetových stránek vždy doplňují i charakteristiku tras, která obsahuje stručný průběh, délku trasy a někdy bývají zmíněny i atraktivní místa. Velkým benefitem je zakreslení cyklotras do online map, kde si cyklista může detailněji prostudovat celý průběh trasy. Tato možnost je dostupná pouze na jedné internetové stránce, přičemž se jedná o velmi užitečnou funkci, kterou cyklisté jistě ocení.

Navržené okruhy a trasy z internetových zdrojů a tištěných materiálech nejsou nijak zaznačeny v terénu, což je velkou nevýhodou.

Ze samotných rozhovorů vyplývá, že by měla být cyklistické dopravě věnována větší pozornost. A i když se Luhačovice jeví jako cyklisticky přívětivé město a jeho územím prochází hned tři cykloturistické trasy, situace v samotném centru města, především v lázeňském areálu, není pro cyklisty ideální. Důležité tedy je, dobudovat kvalitní infrastrukturu a vyřešit situaci v centru lázní, která brání plynulému, a hlavně bezpečnému napojení na již existující trasy, potažmo na okolní města.

# 4 NÁVRH NA ZLEPŠENÍ STAVU CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Hlavním cílem této kapitoly je upravit nebo navrhnout nové okruhy s jednotným značením a propagací. Zároveň také nabídnou atraktivní a odpočinková místa a propojí blízké okolí Luhačovic se samotným centrem lázní. Návrhy jsou koncipovány tak, aby byly pro město finančně přívětivé a nebyly prováděny stavební úpravy.

V rámci spolupráce se zaměstnanci Městského úřadu a dalšími zapojenými subjekty se na základě poznatků z průzkumu předcházejících okruhů, který byl proveden v létě roku 2021, podařilo navrhnout nové okruhy pro cyklisty. Následně byl proveden terénní průzkum i nově navržených okruhů. Cílem bylo zjistit konkrétní nedostatky, vytipovat místa, kde by bylo vhodné umístit odpočívadla či lavičky a také kde umístit cyklistické značení.

Součástí jednotlivých návrhů je i charakteristika trasy, atraktivity, cíl a aktivity, cenová kalkulace, financování i přínosy jednotlivých návrhů.

## 4.1 Luhačovický okruh

**Průběh trasy**: Luhačovice – letiště – Horní Dvůr – Řetechov – Pozlovice – Luhačovická přehrada – Luhačovice

**Délka trasy:** 18,7 km

**Náročnost**: nízká

**Atraktivity**:

- Lázeňská kolonáda
- Kostel sv. Martina v Pozlovicích
- Luhačovická přehrada

**Popis trasy**: Trasa začíná v Luhačovicích a pokračuje cyklostezkou, která cyklistu zavede až k místnímu letišti. Po asfaltové cestě se cyklista dostane ke statku nazývanému Horní Dvůr, který se v současné době rekonstruuje a nabídne dětem aktivity spojené se zvířaty. Cyklista poté pokračuje na křižovatku, od které pokračuje po hlavní cestě na Řetechov. Po silnici se dostane až do Pozlovic, kde má možnost se v místních restauračních zařízení občerstvit a navštívit i zdejší kostel, který stojí nedaleko Luhačovické přehradní nádrže. Jurkovičova alej slouží jako spojnice mezi přehradou a Luhačovicemi a po které se cyklista dostane až na samotnou lázeňskou kolonádu.

**Popis aktuální situace a problémů:** V tomto případě se nejedná o zcela nový návrh okruhu, ale pouze o jeho zkvalitnění. Návrh Luhačovického okruhu je tedy oproti stávajícímu okruhu jen mírně pozměněn a nelze jej vynechat, protože spojuje nejbližší okolí Luhačovic. Jedná se o nenáročnou vyhlídkovou trasu, která cyklistům nabízí pohledy na údolí přilehlých obcí i vzdálenou krajinu. Úpravy v návrhu se musí zaměřit hlavně na cyklistické značení, jelikož právě to bylo úskalím původního okruhu. Okruh také není dostatečně vybaven doplňkovými prvky, jako jsou například odpočinková místa, informační tabule, odpadkové koše a další prvky, které by zpříjemnily cyklistovi jízdu.

**Cíl návrhu:** Vyznačení cyklotrasy v terénu a instalace doprovodných prvků

**Aktivity:**

- Instalace lavičky a odpadkového koše
- Cyklistické značení v terénu

**Instalace doplňkových prvků:** Firma mmcité, a. s.

**Podrobný popis návrhu:** Níže uvedená mapa zobrazuje podrobný průběh okruhu vedoucího blízkým okolím Luhačovic. Na mapě je zeleně vyznačeno místo, které je vhodné pro umístění lavičky a odpadkového koše. Červeně jsou zobrazena místa, na kterých by bylo vhodné umístit cyklistické značky, které by pomohly cyklistům v orientaci.

Obrázek 13 Mapa Luhačovického okruhu (vlastní zpracování v mapy.cz)

**Přínosy návrhu:** Jednotné a pravidelné značení, instalace laviček a odpadkových košů zpříjemní cyklistům vyjížďku po blízkém okolí lázeňského města. Všechny tyto prvky by měly více zatraktivnit nenáročný vyhlídkový okruh, který je vhodný i pro rodiny s dětmi. Díky projíždějícím cyklistům by se měla zvýšit i návštěvnost okolních obcí, což by pomohlo i místním podnikům.

**Cenová kalkulace:**

Tabulka 1 Cenová kalkulace (vlastní zpracování, e-bozp.cz, mmcite.com)

| **Aktivita** | **Cena (Kč)** |
|---|---|
| Lavička | 8 000 |
| Odpadkový koš | 3 000 |
| Cyklistické značky (12 ks) | 336 |

**Popis výdajů:** Náklady spojené s úpravou Luhačovického okruhu, jsou poměrně nízké. V tomto případě se totiž jedná jen o vyznačení trasy v terénu a doplnění cyklistického mobiliáře. V nedávné době proběhla rekonstrukce lázeňské kolonády, přičemž se na doplňkovém vybavení podílela česká firma z Bílovic – mmcité, a. s. Výrobky jako jsou lavičky, odpadkové koše či jiné relaxační prvky, svým jednotným designem tvoří ucelený styl, který je k vidění po celém městě. Kvůli zachování jednotného stylu, je navržený mobiliář pro cyklisty vybrán od stejné firmy a ceny vychází z aktuálního ceníku. V případě cyklistického značení byla zvolena varianta soukromých značek, jelikož se jedná o navržené okruhy ze strany města, sloužící pouze k poznání zdejšího okolí na kole. Značky jsou z plastového materiálu o rozměrech 100 x 150 milimetrů. Díky možnosti vlastního designu a textu, bude i v tomto případě zachován styl, ve kterém se město prezentuje.

## 4.2 Okruh Malenisko

**Průběh trasy**: Luhačovice – Pražská čtvrť – Řetechov – Malenisko – vodní nádrž Ludkovice – Ludkovice – Horní Dvůr – Luhačovice

**Délka trasy:** 17,6 km

**Náročnost**: střední

**Atraktivity**:

- Poutní místo Malenisko
- Vodní nádrž Ludkovice

**Popis trasy**: Středně náročná trasa s různorodým terénem začíná v centru Luhačovic a zprvu vede po křížové cestě nad Pražskou čtvrtí a poté po žlutě značené turistické trase k rozcestí pod Řetechovem. V tomto místě se cyklista napojí na pozemní komunikaci, která vede souběžně s cyklotrasou značenou číslem 5056, po které se cyklista dostane až k Poutnické studánce. Ke kostelu na Malenisku pak vede žlutě značená turistická trasa souběžně s naučnou stezkou. Malenisko nabízí několik laviček k posezení a pod kostelem je i hospůdka, kde se lze občerstvit. Po průjezdu areálu poutního místa následuje napojení na cyklotrasu značenou 5054, kterou se cyklista podél vodní nádrže dostane do Ludkovic a poté až rozcestí pod Řetechovem. Značená cyklotrasa 5054,5056 cyklistu dovede přes Horní Dvůr až do Luhačovic.

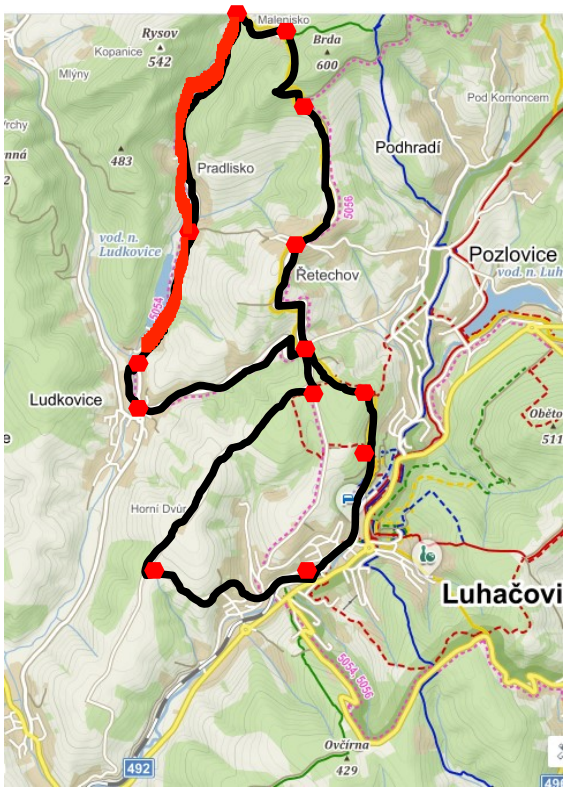
**Cíl návrhu:** Bezpečné propojení vzdálenějšího okolí včetně vyznačení v terénu

**Aktivity:**

- Cyklistické značení v terénu

**Podrobný popis návrhu:** Jelikož je okruh poměrně dobře vybaven doplňkovými prvky pro cyklisty, není nezbytně nutné tyto prvky přidávat. Pozornost je v tomto případě věnována hlavně značení. Na níže uvedené mapě jsou černě zobrazena místa, na kterých by bylo vhodné umístit značení, které by informovalo cyklistu o průběhu trasy. Jedná se zejména o místa, jako je rozcestí, či místa, kde se plánovaná trasa kříží s jinou komunikací. Cílem bylo co nejbezpečněji propojit Luhačovice s turisticky zajímavým poutním místem. Na mapě je proto červeně vymezen úsek, který by mohl být doplněn integračním opatření dopravy, jako je například cyklopiktogram. Takto vyznačené piktogramové koridory pro cyklisty upozorňují řidiče na zvýšený provoz cyklistů. Instalace těchto prvků podléhá řadě legislativních norem a je v kompetenci více resortů, a proto není součástí kalkulace.

Problematiku s vyznačením pruhů pro cyklisty a cyklopiktogramy, nastínila v rozhovoru i projektová manažerka cestovního ruchu v Luhačovicích, Jarmila Ďurďová.




Obrázek 14 Mapa okruh Malenisko (vlastní zpracování v mapy.cz)

**Přínosy návrhu:** Instalace bezpečnostních prvků sníží nehodovost a cyklisté se při vyjížďkách budou cítit bezpečněji. Jednotné a pravidelné značení zajistí komfortní jízdu bez možnosti mylného odklonění z plánované trasy.

**Cenová kalkulace:**

Tabulka 2 Cenová kalkulace (vlastní zpracování, e-bozp.cz)

| **Aktivita** | **Cena (Kč)** |
|---|---|
| Cyklistické značky (13 ks) | 364 |

**Popis výdajů:** Ani návrh Okruhu Malenisko není příliš finančně náročný. Počítá se pouze s vyznačením okruhu v terénu. Zvolené soukromé cyklistické značení svým stylem zapadá do jednotného designu, ve kterém se Luhačovice prezentují.

## 4.3 Na kole kolem hradů

**Průběh trasy**: Luhačovice – Luhačovická přehrada – Dolní Lhota – Sehradice – Loučka – rozhledna Doubrava – Spletený vrch – hrad Sehrad – Pod Slavickým kopcem – Komonec – Starý Světlov – Pozlovice – přehrada – Luhačovice

**Délka trasy:** 37,8 km

**Náročnost**: vysoká

**Atraktivity**:

- Lázeňská kolonáda
- Luhačovická přehrada
- Rozhledna Doubrava
- Hrad Sehrad
- Zřícenina hradu Starý Světlov
- Kostel sv. Martina v Pozlovicích

**Popis trasy**: Okruh okolo hradů je vhodný spíše pro zkušenější cyklisty, kteří vlastní horské kolo. Okruh začíná v Luhačovicích a pokračuje přes přehradu do Dolní Lhoty až do Loučky. Následuje stoupání do prudkého kopce, na jehož konci čeká cyklistu výhled z rozhledny Doubravy. Následuje úsek vedený po lesních cestách, který končí na Spleteném vrchu, kde se cyklista napojí na cyklotrasu 5056, která vede kolem hradu Sehrad na Komonec a následně i kolem zříceniny hradu Starý Světlov. Od zříceniny pokračuje trasa naučnou stezkou do Pozlovic. Přes přehradu se cyklista dostane do Luhačovic, kde tento okruh končí.

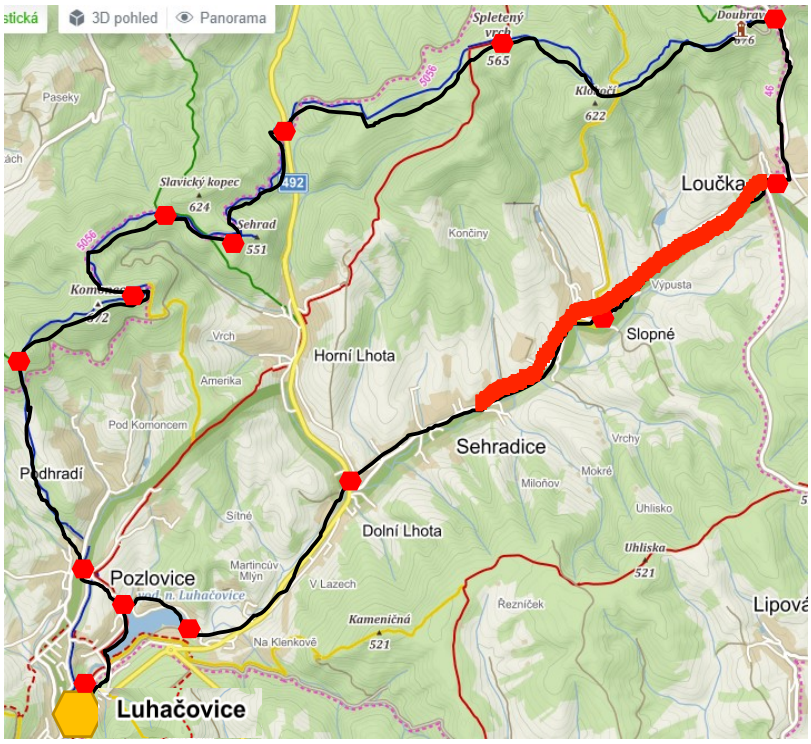
**Cíl návrhu:** Bezpečnější napojení na vzdálenější okolí Luhačovic a vyznačení v terénu

**Aktivity:**

- Cyklistické značení v terénu
- Dobíjecí stanice pro elektrokola

**Podrobný popis návrhu:** Mapa červeně zobrazuje úsek, který je veden po silnicích III. třídy. Tento úsek je vhodné kvůli bezpečnosti vyznačit alespoň z části piktogramy znázorňující cyklistu. Po celé délce navrhovaného okruhu je nutné zajistit značení pro lepší orientaci cyklisty v terénu. Zejména pak v okolí Komonce a Starého Světlova, kde je v mnohých místech situace nepřehledná a lze snadno mylně odbočit. Okruh je po celé délce

dostatečně vybaven doplňkovými prvky jako jsou lavičky, přístřešky, a dokonce nabízí i možnost malého občerstvení. Součástí návrhu je i vybudování dobíjecí stanice pro elektrokola, kterou by bylo vhodné umístit do centra města. Na mapě je zobrazena žlutě.




Obrázek 15 Mapa Na kole kolem hradů (vlastní zpracování v mapy.cz)

**Přínosy návrhu:** Jednotné a dobře rozmístěné cyklistické značení zajistí cyklistům plynulou jízdu bez možnosti mylného odbočení z trasy. Dobíjecí stanice pro elektrokola navíc zvýší atraktivitu nejen tohoto okruhu, ale užívat ji mohou všichni cyklisté, kteří navštíví Luhačovice. Případná instalace bezpečnostní prvků by měla zajistit bezpečnější jízdu nejen pro cyklisty, ale i pro všechny účastníky silničního provozu.

**Popis výdajů:** Finančně nejnáročnějším okruhem ze všech navrhovaných je okruh Na kole kolem hradů. V cenové kalkulaci jsou zahrnuty cyklistické značky, v tomto případě se jedná o 14 kusů. Při splnění legislativních a dalších podmínek, je možné zajistit větší bezpečnost cyklistů pomocí vyznačení cyklopiktogramů. Tato aktivita však není součástí kalkulace. Objemnou položkou je dobíjecí stanice pro elektrokola. Při splnění podmínek je však možná finanční podpora z dotačního programu.

Jelikož je Luhačovické Zálesí, o. p. s., místní akční skupinou a patří do skupiny méně rozvinutých regionů, může podpora dosahovat až 95%. (Komunitně vedený místní rozvoj v IROP 2021 - 2027, 2021)

**Cenová kalkulace:**

Tabulka 3 Cenová kalkulace (vlastní zpracování, e-bozp.cz, Komunitně vedený místní rozvoj v IROP 2021 - 2027, 2021)

| **Aktivita** | **Cena (Kč)** |
|---|---|
| Cyklistické značky (14 ks) | 392 |
| Dobíjecí stanice pro elektrokola | Využití dotačních prostředků (maximálně do výše 95%) |

## 4.4 Financování

Pro všechny projekty a jejich následnou realizaci je klíčové financování. V případě výše navržených projektů existuje hned několik možných zdrojů financování.

Bezesporu největší finanční podporou tvoří Evropské strukturální fondy. Cyklistika je podporována prostřednictvím Integrovaného operačního programu. V rámci operačního programu IROP, je na programové období 2021-2027, naplánováno několik aktivit, mezi které spadá i podpora infrastruktury pro cyklistickou dopravu. (IROP 2021-2027, 2022)

Státní fond dopravní infrastruktury je jednou z dalších možností financování. Finanční podpora byla nejdříve zaměřena pouze na cyklistické stezky, ale od roku 2014 lze ze státního fondu dopravní infrastruktury podporovat například i zřizování cyklistických pruhů, cyklopiktogramů a dalších. (Martínek, 2013)

Cyklodopravě se věnuje i Národní program podpory cestovního ruchu v regionech. Program se zaměřuje na rozvoj základní a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu 2022, což se týká například pořízení sítě nabíjecích stanic pro elektrokola. Výzva k podání žádosti byla ukončena v zimě roku 2021. Není však vyloučeno, že se výzva podobného charakteru nebude opakovat i v následujících letech. (Dotace provozovatelům, © 2022)

Financování projektů týkající se cyklistické dopravy může být podpořeno i z krajského rozpočtu. Zlínský kraj nedisponuje v současné době dotačním titulem, který by byl zaměřen právě na podporu cyklistické infrastruktury. Kraj ale již v minulosti spolufinancoval projekty za pomocí zvlášť poskytnutých individuálních dotacích. (Zlínský kraj, © 2019)

Jednou z možností financování cyklistické infrastruktury a doplňkových prvků jsou peněžní prostředky z rozpočtu města Luhačovice. Aktuální rozpočet města na rok 2022 obsahuje pouze jednu výdajovou položku týkající se cyklistické dopravy. Konkrétně se jedná o finanční prostředky spojené s financováním cyklostezky vedoucí z Polichna do Újezdce.

Jiné další plánované výdaje na rozvoj cyklistické dopravy rozpočet neobsahuje. (Město Luhačovice, © 2022)

Využití financí od soukromých subjektů je poslední možností. Zpravidla jsou z těchto zdrojů zabezpečovány méně finančně nákladné prvky, jako jsou například parkovací stojany pro cyklisty. (Martínek, 2013)

## 4.5 Další doporučení

**Založit pracovní skupinu pro cyklistickou dopravu**

Založení pracovní skupiny, která bude orientována přímo na podporu cykloturistiky je pro rozvoj cyklistické dopravy důležité. Pracovní skupina pro cyklistickou dopravu může přijímat podněty od zastupitelů města, ale také od občanů či turistů. Cílem skupiny je hledání opatření, technických řešení a celkově návrhů, které podpoří rozvoj cyklistické dopravy na území Luhačovic. Součástí toho je například projednávání plánů projektů, marketingové aktivity, zajištění a údržba cyklistického značení ve městě a mnoho dalších kompetencí. S tím se pojí o práce v terénu, kdy je zapotřebí určení osob, které v případě vlastního značení budou provádět monitoring tras a cyklistického značení. Posuzovat by se měl zejména stav terénu, zda je stále vhodný pro provoz cyklistů a také fyzický stav značení, nedošlo-li například k poškození či odcizení značek. V tomto případě je nutné pracovní skupinu finančně podporovat a vyčlenit tak určité finance pro zabezpečení jejího chodu.

**Vytvoření vlastního značení**

Pro plynulou jízdu na kole bez mylného odbočení je klíčové mít v terénu aktuální, udržované a jednotné značení. Jedna z variant vyznačení cyklistických tras je pomocí značek, které jsou navrženy konkrétním subjektem. Tento typ značení je oproti oficiálnímu značení, které zajišťuje Klub českých turistů, osobitější a lze jej přizpůsobit konkrétním potřebám daného subjektu. Značené trasy by tak dostaly jednotný vizuální styl, který by svým designem zapadal do nedávno vytvořeného stylu, ve kterém se město prezentuje. V souvislosti s propagací tras by bylo příhodné vytvoření loga či piktogramu, který by reprezentoval cyklistickou dopravu v Luhačovicích a zároveň by spadal do vizuálního stylu města. Tento piktogram by byl součástí jak samotných značek v terénu, tak internetových i tištěných materiálů. Značení by mohlo obsahovat i QR kód, jelikož se jedná o nadčasové, chytré a rychlé řešení zpřístupnění dalších informací. Každý navržený okruh by disponoval jedinečným QR kódem, který by byl zobrazen jak v tištěných materiálech, tak i na

internetových stránkách i na samotném značení v terénu. Po načtení QR kódu by se objevila online mapa, která by zobrazovala podrobný průběh navržené trasy.

Obrázek 16 Návrh cyklistického značení (vlastní zpracování)

S vytvořením nového cyklistického značení se však pojí nutnost zabránit takzvanému přeznačkování. V současné době se totiž cyklisté projíždějící luhačovickým okolí mohou setkat s více druhy neoficiálního soukromého značení. Tento typ značení je však dlouhodobě ve špatném stavu, neúplný a zastaralý. Po dohodě s vlastníky značení by bylo dobré tyto značky z terénu odstranit, aby přemíra značení nepůsobila pro cyklisty chaoticky.

**Zavádění dalších opatření pro zvýšení bezpečnosti**

Bezpečnost je jedním z klíčových faktorů cyklistické dopravy. Je proto nezbytné postupné odstraňování úseků, které jsou pro provoz cyklistů nebezpečné. S odstraněním nebezpečných úseků nesouvisí jen budování zcela nových cyklistických komunikací, které cyklistům zajistí plynulý a bezpečný provoz. Pokud totiž nejsou podmínky pro stavbu nové cyklistické infrastruktury, je zapotřebí nebezpečné úseky alespoň vybavit bezpečnostními prvky. Mezi takové prvky patří například pruhy pro cyklisty nebo piktogramové koridory pro cyklisty.

**Rozvoj a postupné rozšiřování doplňkového mobiliáře pro cyklisty**

Ke zvýšení komfortu cyklistů je zapotřebí vybudovaní kvalitní doplňkové infrastruktury. Mezi tyto doplňující prvky patří například odstavné plochy pro kola, cyklobox, informační tabule, dobíjecí stanice pro elektrokola, odpočívadla, odpadkové koše a další. Rozvíjet by se

měly i doprovodné služby pro cyklisty, kupříkladu půjčovny a servisy kol a příslušného vybavení.

**Propagační materiály**

Pro zvýšení povědomí o nově navržených okruzích, by bylo vhodné vytvořit nové jednotné propagační materiály. Jak v tištěné, tak v elektronické verzi. Tištěné propagační materiály by obsahovaly mapu Luhačovic a blízkého okolí, přičemž by do mapy byly zakresleny jednotlivé okruhy, které by se od sebe barevně odlišily. Jednotlivé okruhy by byly doplněny o stručný popis, délku a náročnost okruhu. Zároveň by propagační brožura obsahovala i krátký popis atraktivních míst, odpočinková místa, restaurační zařízení a jiné doprovodné informace. Tištěné propagační materiály by měly být dostupné v informačních turistických centrech v Luhačovicích a také v Pozlovicích. Materiály by mohly být k dostání také na recepcích zdejších hotelů.

Elektronická verze by měla být umístěna na oficiálních webových stránkách města Luhačovice i v mobilní aplikaci. Jednotlivé okruhy by měly obsahovat stejné informace, jako jsou uvedeny v tištěné verzi. Navíc by však okruhy měly být zakresleny i do internetových map. Tento prvek by ocenili hlavně uživatelé chytrých telefonů, kteří digitální podobě map dávají přednost před klasickými tištěnými materiály.

Zajištění obou verzí propagačních materiálů reaguje na trendy v oblasti cyklistiky a na měnící se potřeby cyklistů. I když velká většina cyklistů vyhledává informace především na internetu, stále se najdou cyklisté, kteří preferují vytištěný materiál či mapu.

**Zapojení místních stravovacích a ubytovacích zařízení do programu „Cyklisté vítáni“**

Na území Luhačovic není mnoho ubytovacích a stravovacích zařízení, která by spadala do projektu s názvem „Cyklisté vítáni“. Jedná se o celorepublikově známý projekt, který označuje ubytování disponující vhodným zázemím pro cyklisty. Ubytovací a stravovací zařízení, která splňují určitá kritéria, jsou zobrazeny na oficiální internetové stránky projektu a provozovny jsou označeny certifikátem. Zapojením více subjektů by se tak Luhačovice mohly stát vyhledávaným cílem cyklistů, díky kvalitnímu zázemí a službám. To by mělo za následek zvýšení počtu turistů a následně i zvýšení příjmů subjektů přímo i nepřímo zapojených do cestovního ruchu.

# ZÁVĚR

Cílem bakalářské práce byla analýza současného stavu cyklistické dopravy na území města Luhačovice. Na základě provedené analýzy byly vymezeny možnosti zlepšení a navrženy nové okruhy pro cyklisty.

V teoretické části práce jsou vymezeny základní pojmy, které souvisejí s cyklistickou dopravou. Popsán je i trend kola ve městě neboli bikesharing, přičemž jsou uvedeny jak jeho pozitivní přínosy, tak i negativní dopady. K tomuto tématu jsou představeni i provozovatelé systému sdílených kol, kteří působí nejen na území naší republiky. Dále je vymezen základní právní rámec pro cyklistickou dopravu v České republice. Součástí této kapitoly jsou i strategické dokumenty, konkrétně na národní a krajské úrovni. V neposlední řadě je také uvedena oblast financování. Zde jsou zmíněny možné zdroje financování, ze kterých lze čerpat peněžní prostředky na projekty spojené s cyklistickou dopravou.

V praktické části je nejprve uvedena zevrubná socioekonomická analýza města Luhačovice, ve které je stručně charakterizováno území Luhačovic. Další část je věnována samotné analýze dostupnosti materiálů týkající se cyklodopravy v Luhačovicích. Analyzovány byly tištěné materiály i internetové zdroje, které mají v nabídce tipy na cyklovýlety po Luhačovicku. Sběr tištěných materiálů byl proveden ve všech informačních centrech na území Luhačovic a Pozlovic. Své vlastní propagační materiály poskytly místní hotely či půjčovna kol. Podstatná část praktické části je věnována analýze současného stavu cyklostezek a cyklotras na území Luhačovic. Tato část obsahuje detailní popis všech tras a okruhů, které nabízí město Luhačovice prostřednictvím svých webových stránek. V návaznosti na provedenou analýzu stavu cyklistické dopravy, byly uskutečněny dva polo-strukturované rozhovory, které pomohly k získání reálného pohledu.

Na základě informací získaných z provedených analýz a poznatků z obou rozhovorů, byly vytvořeny celkem 3 návrhy nových cyklistických okruhů. Plánování okruhů bylo diskutováno i se zaměstnankyní Městského úřadu v Luhačovicích, která se v rámci svých pracovních povinností zabývá cyklistickou dopravou. Obsahem této části je i podrobný popis návrhů, včetně možností financování. V závěru praktické části jsou popsána doporučení, která mohou napomoct k rozvoji cyklistické dopravy v Luhačovicích.

# SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

12 Benefits of Cycling, Plus Safety Tips, 2021. *Healthline* [online]. Healthline Media a Red Ventures Company. [cit. 2022-04-05]. Dostupné z: https://www.healthline.com/health/fitness-exercise/cycling-benefits

Akce - Oficiální stránky města Luhačovice, 2022. *Oficiální stránky města Luhačovice* [online]. Luhačovice: Město Luhačovice [cit. 2022-05-02]. Dostupné z: https://www.luhacovice.eu/1616-akce

BENCKENDORFF, Pierre J., Zheng XIANG a Pauline J. SHELDON, 2019. *Tourism information technology*. 3rd ed. Boston: CABI Publishing. CABI tourism texts. ISBN 978-1-78639-343-2.

Bike sharing in China, 2019. *European bicycle manufacturers association* [online]. Brussels: EBMA asbl [cit. 2022-04-05]. Dostupné z: http://ebma-brussels.eu/bike-sharing-in-china/

CAPUA, Tali, Miguel GLATSTEIN, Karin HERMON, Oren TAVOR, Dennis SCOLNIK, Veronika KUSAEV a Ayelet RIMON. A Comparison of Manual versus Electric Bicycle Injuries Presenting to a Pediatric Emergency Department. *Rambam Maimonides Medical Journal* [online]. 2019, **10**(3), e0017 [cit. 2022-04-14]. ISSN 20769172. Dostupné z: doi:10.5041/RMMJ.10370

Cestovní ruch, ©2022. *Ministerstvo pro místní rozvoj ČR* [online]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR [cit. 2022-04-10]. Dostupné z: https://www.mmr.cz/cs/ministerstvo/cestovni-ruch

Cyklopojmy, druhy cyklistické dopravy a tras, 2005. *Cyklistika pro všechny Krnov* [online]. Krnov: CYKLISTIKA PRO VŠECHNY KRNOV [cit. 2022-04-05]. Dostupné z: http://www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/Cyklopojmy.htm

Cyklotrasy - Lázně Luhačovice, a. s., ©2022. *Lázně Luhačovice* [online]. Luhačovice: Lázně Luhačovice [cit. 2022-05-04]. Dostupné z: https://www.lazneluhacovice.cz/25229-cyklotrasy

*Cykloturistické trasy Luhačovice, Pozlovice*, 2021. Pozlovice: Hotel VEGA, s. r. o.

Cykloturistika - Oficiální stránky města Luhačovice, ©2022. *Oficiální stránky města Luhačovice* [online]. Luhačovice: Město Luhačovice [cit. 2022-05-04]. Dostupné z: https://www.luhacovice.eu/1721-cykloturistika

Cyklovýlety, ©2022. *Luhačovice - lázeňské město s prameny* [online]. Zlín: ZLIN.CZ s.r.o [cit. 2022-05-04]. Dostupné z: https://luhacovice.cz/sportovni-vyziti/cyklovylety/

Cykloznačení, názory na cyklotrasy, ©2022. *Cyklistika pro všechny Krnov* [online]. Krnov: CYKLISTIKA PRO VŠECHNY KRNOV [cit. 2022-05-08]. Dostupné z: http://www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/Cykloznaceni.htm

Časté otázky, 2022. *Rekola* [online]. Praha: Rekola Bikesharing [cit. 2022-04-10]. Dostupné z: https://www.rekola.cz/caste-otazky

ČESKO. Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích. In: Sbírka zákonů České republiky. 1997, částka 3, s. 47-61. ISSN 1211-1244. Dostupný také z: https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=2994

ČESKO. Zákon č. 183 ze dne 14. března 2006 o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). In: Sbírka zákonů České republiky. 2006, částka 63, s. 2226-2290. ISSN 1211-1244. Dostupný také z: https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=4909

ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: Sbírka zákonů České republiky. 2000, částka 98, s. 4570-4616. ISSN 1211-1244. Dostupný také z: https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3486

ČESKO. Zákon č. 56 ze dne 10. ledna 2001 o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změnách některých zákon. In: Sbírka zákonů České republiky. 2001, částka 21, s. 1962-1991. ISSN 1211-1244. Dostupný také z: https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3599

ČSÚ, 2022. Počet obyvatel v obcích – k 1.1.2021. In: *czso.cz* [online]. Praha: Český statistický úřad. [cit, 2022-05-10]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-k-112021

Dotace provozovatelům, © 2022. *POWERBOX.ONE - Nabíjecí stanice pro elektrokola* [online]. Praha: ekolo.cz [cit. 2022-05-11]. Dostupné z: https://www.powerbox.one/cs/dotace-provozovatelum

EuroVelo v ČR, © 2022. *Greenways.cz* [online]. Brno: Nadace Partnerství [cit. 2022-04-05]. Dostupné z: https://www.eurovelo.cz/

Evropské strukturální a investiční fondy, 2022. *Evropská komise* [online]. Evropská komise [cit. 2022-04-10]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/funding-opportunities/funding-programmes/overview-funding-programmes/european-structural-and-investment-funds_cs

FAQ, 2022. *Nextbike* [online]. Olomouc: nextbike Czech Republic [cit. 2022-04-10]. Dostupné z: https://www.nextbikeczech.com/caste-dotazy/

FILLER, Vratislav a Jiří MOTÝL. *Městem na kole: příručka městského cyklisty*. Praha: Grada Publishing, 2018, 213 s. ISBN 978-80-271-0855-8.

Greenways, © 2022. *Association européenne des Voies vertes AISBL* [online]. Madrid: The European Greenways Association [cit. 2022-04-05]. Dostupné z: https://www.aevv-egwa.org/greenways/

IROP 2021-2027, 2022. *IROP - Ministerstvo pro místní rozvoj ČR* [online]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR [cit. 2022-04-10]. Dostupné z: https://irop.mmr.cz/cs/irop-2021-2027

Jak fungují dotace v ČR, 2022. *Přehled dotací* [online]. Praha: enovation [cit. 2022-04-10]. Dostupné z: https://www.prehleddotaci.cz/jak-ziskat-evropske-dotace/

KADEŘÁBKOVÁ, Jaroslava a Jitka PEKOVÁ, 2012. *Územní samospráva - udržitelný rozvoj a finance*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 297 s. ISBN 9788073579104.

Komunitně vedený místní rozvoj v IROP 2021 - 2027, 2021. *Leaderfest* [online]. Kutná Hora: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR [cit. 2022-05-11]. Dostupné z: http://leaderfest.cz/wp-content/uploads/2021/10/2-IROP.pdf

Koncepce státní politiky cestovního ruchu v ČR na období 2014 – 2020, 2013. *Ministerstvo pro místní rozvoj ČR* [online]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR [cit. 2022-04-24]. Dostupné z: https://www.mmr.cz/cs/ministerstvo/cestovni-ruch/koncepce-strategie/koncepce-statni-politiky-cestovniho-ruchu-v-cr-(1)

KRBOVÁ, Jana, 2016. *Strategické plánování ve veřejné správě*. Praha: Wolters Kluwer, 143 s. ISBN 9788075525871.

Lesk a bída bike-sharingu, 2021. *Městem na kole* [online]. Praha: Auto*Mat [cit. 2022-04-14]. Dostupné z: https://mestemnakole.cz/2016/02/lesk-bida-bike-sharingu/?cn-reloaded=1

*Luhačovice,* 2018. Luhačovice: MTIC Luhačovice

MARTÍNEK, Jaroslav, 2013. *40 lekcí cyklodopravy pro odborníky*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., ve spolupráci s Asociací měst pro cyklisty. ISBN 978-80-86502-65-6.

Město Luhačovice, © 2022. *Město Luhačovice* [online]. Luhačovice: Město Luhačovice [cit. 2022-05-10]. Dostupné z: https://www.mesto.luhacovice.eu/25027-rozpocet-mesta

Ministerstvo dopravy ČR, ©2016. *Bezpečně na kole* [online]. Praha: Motormedia Bohemia [cit. 2022-04-05]. Dostupné z: https://besip.cz/getattachment/Tematicke-stranky/Aktivni-pohyb-v-silnicnim-provozu/Na-kole/Bezpecne-na-kole/bnk-2016-kompri-web.pdf

Místní akční skupiny pomáhají zkvalitnit život na venkově, 2016. *MAS Královédvorsko* [online]. Dvůr Králové nad Labem: MAS Královédvorsko [cit. 2022-04-10]. Dostupné z: https://www.maskd.cz/mistni-akcni-skupiny-pomahaji-zkvalitnit-zivot-na-venkove/

MOUREK, Daniel. *Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice*. Praha: CzechTourism, 2011, 129 s. ISBN 978-80-87560-00-6.

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020, 2013. *IROP - Ministerstvo pro místní rozvoj ČR* [online]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR [cit. 2022-04-24]. Dostupné z: https://irop.mmr.cz/cs/zadatele-a-prijemci/dokumenty/zakladni-dokumenty/ostatni-dokumenty/dokumenty-podpora-udrzitelne-dopravy/narodni-strategie-rozvoje-cyklisticke-dopravy-2004

O nás, 2022. *Nextbike* [online]. Olomouc: nextbike Czech Republic [cit. 2022-04-10]. Dostupné z: https://www.nextbikeczech.com/o-nas/

*Okolím Luhačovicka,* 2016. Luhačovice: Jurkovičův svět.

PALATKOVÁ, Monika a Jitka ZICHOVÁ, 2014. *Ekonomika turismu: turismus České republiky*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada, 262 s. ISBN 9788024736433.

PAVLÍK, Marek, 2014. *Jak úspěšně řídit obec a region: cíle, nástroje, trendy, zahraniční zkušenosti*. Praha: Grada, 160 s. Manažer. ISBN 9788024752563.

PEKOVÁ, Jitka, 2011. *Finance územní samosprávy: teorie a praxe v ČR*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 587 s. ISBN 9788073576141.

PEKOVÁ, Jitka, 2011. *Veřejné finance: teorie a praxe v ČR*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 642 s. ISBN 9788073576981.

Poskytování příspěvků, 2022. *Státní fond dopravní infrastruktury* [online]. Praha: Státní fond dopravní infrastruktury [cit. 2022-04-10]. Dostupné z: https://www.sfdi.cz/poskytovani-prispevku/

POSPÍŠIL, Richard a Pavel ŽUFAN, 2019. *Ekonomika veřejných rozpočtů: (současnost a perspektiva)*. [Průhonice]: Professional Publishing, 263 s. ISBN 978-80-88260-32-5.

Povinná výbava jízdního kola a cyklisty, 2016. *Cyklodiskont* [online]. Vysoký Újezd: CYKLODISKONT [cit. 2022-04-05]. Dostupné z: https://www.cyklodiskont.cz/poradna/361-povinna-vybava-jizdniho-kola-a-cyklisty

Profil Centra dopravního výzkumu, v. v. i., 2022. *Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.* [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu [cit. 2022-04-24]. Dostupné z: https://www.cdv.cz/profil-spolecnosti/

Program rozvoje města Luhačovice 2014 – 2022, ©2022. *Město Luhačovice* [online]. Luhačovice: Město Luhačovice [cit. 2022-05-03]. Dostupné z: https://www.mesto.luhacovice.eu/24969-program-rozvoje-mesta-luhacovice-2014-2022

Program rozvoje města Luhačovice do roku 2030, ©2022. *Město Luhačovice* [online]. Luhačovice: Město Luhačovice [cit. 2022-05-03]. Dostupné z: https://www.mesto.luhacovice.eu/25126-program-rozvoje-mesta-luhacovice-do-roku-2030

Programový dokument IROP 2021-2027, 2022. *Ministerstvo pro místní rozvoj ČR* [online]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR [cit. 2022-04-24]. Dostupné z: https://irop.mmr.cz/cs/irop-2021-2027/dokumenty

PROVAZNÍKOVÁ, Romana. *Financování měst, obcí a regionů: teorie a praxe*. 3. aktualizované a rozšířené vydání. Praha: Grada Publishing, 2015, 280 s. Finance. ISBN 9788024756080.

Příběh Rekol, 2022. *Rekola* [online]. Praha: Rekola Bikesharing [cit. 2022-04-10]. Dostupné z: https://www.rekola.cz/pribeh-rekol

Příkazové dopravní značky, 2022. *Bezpečné cesty* [online]. Tábor: Simopt [cit. 2022-04-14]. Dostupné z: https://www.bezpecnecesty.cz/cz/dopravni-vychova/dopravni-vychova-ve-skolach/dopravni-znacky/prikazove-dopravni-znacky

Registrujte se do květnové výzvy Do práce na kole (nebo pěšky či poklusem), 2022. *Do práce na kole* [online]. Praha: Auto*Mat [cit. 2022-04-10]. Dostupné z: https://www.dopracenakole.cz/

REID, Carlton, 2017. *Bike boom: the unexpected resurgence of cycling* [online]. Washington, DC: Island Press [cit. 2022-04-05]. ISBN 9781610918176. Dostupné z: doi:9781610918176

*Rozjeď to s BiFu,* 2021. Luhačovice: BiFu.

The city bike and other bike-share schemes, 2019. *Cycling Embassy of Denmark* [online]. Copenhagen: Cycling Embassy of Denmark [cit. 2022-04-05]. Dostupné z: https://cyclingsolutions.info/the-city-bike-and-other-bike-share-schemes/

THE CITY OF COPENHAGEN. Good, Better, Best: The City of Copenhagen's Bicycle Strategy 2011-2025 [online]. Copenhagen: Technical and Environmental Administration, Traffic Department, © 2011 [cit. 2022-04-15]. Dostupné z: https://use.metropolis.org/system/images/1556/original/Copenhagen_Bicycle_Strategy_2011-2025.pdf

TITTELBACHOVÁ, Šárka. *Turismus a veřejná správa: průniky, dysfunkce, problémy, šance: státní politika turismu České republiky: systémový přístup k řešení problémů*. Praha: Grada, 2011, 196 s. ISBN 9788024738420.

Ukázky podpořených cyklostezek, 2010. *Státní fond dopravní infrastruktury* [online]. Praha: Státní fond dopravní infrastruktury [cit. 2022-04-24]. Dostupné z: https://www.sfdi.cz/poskytovani-prispevku/cyklisticke-stezky/ukazky-podporenych-cyklostezek/

Výhody cyklodopravy, 2017. *Cyklo Zlín* [online]. Zlín: Cyklo Zlín [cit. 2022-04-05]. Dostupné z: http://www.cyklozlin.cz/vyhody-cyklodopravy/

Závěrečná zpráva 2020, 2020. *Do práce na kole* [online]. Praha: Auto*Mat [cit. 2022-04-24]. Dostupné z: https://www.dopracenakole.cz/media/vyrocni-zpravy

ZLÍNSKÝ KRAJ. Koncepce rozvoje cyklistiky na území Zlínského kraje [online]. Zlín: Krajský úřad Zlínského kraje, © 2019 [cit. 2022-04-15]. Dostupné z: https://www.kr-zlinsky.cz/docs/clanky/dokumenty/14535/koncepce-cyklistiky-zk-all.pdf

# SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

BESIP Bezpečnosti silničního provozu

CDV Centrum dopravního výzkumu

ČSÚ Český statistický úřad

ČR Česká republika

ČSN Česká státní norma

ESI Evropské strukturální a investiční fondy

EU Evropská unie

GP Globální polohový systém

IROP Integrovaný regionální operační program

Kč Koruna česká

Km Kilometr

Ks Kus

MAS Místní akční skupina

OP Operační program

OPS Obecně prospěšná společnost

QR Quick Response

SFDI Státní fond dopravní infrastruktury

TP Technická podmínka

# SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Stezka pro cyklisty – (Zdroj: Příkazové dopravní značky, 2022) ..... 15
Obrázek 2 Smíšená stezka pro chodce (vlastní zpracování) ..... 15
Obrázek 3 Oddělená stezka pro chodce a cyklisty (vlastní zpracování) ..... 16
Obrázek 4 Konec stezky pro chodce a cyklisty (vlastní zpracování) ..... 16
Obrázek 5 Příkazová značka (vlastní zpracování) ..... 16
Obrázek 6 Návěst před křižovatkou (vlastní zpracování) ..... 18
Obrázek 7 Směrová tabule pro cyklisty (vlastní zpracování) ..... 18
Obrázek 8 Směrová tabulka pro cyklisty (vlastní zpracování) ..... 18
Obrázek 9 Stav trasy u Starého Světlova (vlastní zpracování) ..... 51
Obrázek 10 Stav trasy u Komonce (vlastní zpracování) ..... 51
Obrázek 11 Cyklistické značení soukromých subjektů (vlastní zpracování) ..... 52
Obrázek 12 Poničené cyklistické značení (vlastní zpracování) ..... 52
Obrázek 13 Mapa Luhačovického okruhu (vlastní zpracování v mapy.cz) ..... 61
Obrázek 14 Mapa okruh Malenisko (vlastní zpracování v mapy.cz) ..... 64
Obrázek 15 Mapa Na kole kolem hradů (vlastní zpracování v mapy.cz) ..... 66
Obrázek 16 Návrh cyklistického značení (vlastní zpracování) ..... 69

# SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Cenová kalkulace (vlastní zpracování, e-bozp.cz, mmcite.com)..... 62

Tabulka 2 Cenová kalkulace (vlastní zpracování, e-bozp.cz) ..... 64

Tabulka 3 Cenová kalkulace (vlastní zpracování, e-bozp.cz, Komunitně vedený místní rozvoj v IROP 2021 - 2027, 2021) ..... 67