

STRATEGIE ROZVOJE CYKLOTURISTIKY A CYKLODOPRAVY V KRAJI VYSOČINA NA OBDOBÍ 2014 - 2020

Zpracováno pro: Kraj Vysočina
Kontaktní adresa: Žižkova 57/1882, 587 33 Jihlava

Zpracovatel: KP projekt s.r.o., Riegrova 1756/51, 370 01 Č. Budějovice
IČ: 26064600

Kontaktní osoby: Ing. Eliška Hájková, tel. 724 792 270, e-mail: hajkova@kpprojekt.cz
Miroslav Kotoun, BBS., tel. 728 228 039, e-mail: kotoun@kpprojekt.cz

VERZE:

VERZE PO ZJIŠŤOVACÍM ŘÍZENÍ SEA, ČERVEN 2014

1 OBSAH

1	OBSAH	2
A.	ANALYTICKÁ ČÁST.....	4
2	ÚVOD.....	5
3	OBEČNÁ CHARAKTERISTIKA CYKLISTICKÉ DOPRAVY.....	8
3.1	VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ A POUŽITÝCH ZKRATEK	8
3.1.1	Vymezení základních pojmů	8
3.1.2	Seznam použitých zkratk	10
3.2	PRÁVNÍ A LEGISLATIVNÍ ÚPRAVA CYKLISTIKY	11
3.2.1	Platné zákony a vyhlášky.....	11
3.2.2	Plánované legislativní úpravy.....	12
3.3	CHARAKTERISTIKA A DEFINOVÁNÍ SOUČASNÝCH TRENDŮ A POTŘEB CYKLISTIKY	13
3.4	STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA Z POHLEDU CYKLODOPRAVY JAKO NEDÍLNÉ SOUČÁSTI DOPRAVNÍHO SYSTÉMU	14
3.5	STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA Z POHLEDU CYKLOTURISTIKY JAKO NEDÍLNÉ SOUČÁSTI REKREACE A CESTOVNÍHO RUCHU	15
3.6	VYMEZENÍ CYKLISTIKY VE STRATEGICKÝCH A KONCEPČNÍCH MATERIÁLECH	16
3.6.1	Úroveň EU.....	16
3.6.2	Úroveň ČR.....	16
3.6.3	Úroveň regionální.....	17
3.6.4	Úroveň ORP	18
3.7	SYSTÉM FUNGOVÁNÍ A ŘÍZENÍ CYKLISTIKY NA JEDNOTLIVÝCH ÚROVNÍCH.....	21
3.7.1	Ministerstva, státní a veřejné organizace	21
3.7.2	Kraje	22
3.7.3	Obce a mikroregiony	23
3.8	STÁVAJÍCÍ NÁRODNÍ A NADNÁRODNÍ PROJEKTY V CYKLISTICE	23
4	ANALÝZA CYKLISTIKY V KRAJI VYSOČINA DO ROKU 2013	25
4.1	CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ KRAJE VYSOČINA Z POHLEDU VYUŽITÍ PRO CYKLISTIKU.....	25
4.1.1	Postavení Kraje Vysočina z pohledu cykloturistiky	25
4.1.2	Postavení Kraje Vysočina z pohledu cyklo dopravy	27
4.2	PŘEHLED CYKLOTRAS NA ÚZEMÍ KRAJE	28
4.2.1	Trasy EuroVelo.....	29
4.2.2	Dálkové cyklotrasy.....	30
4.2.3	Regionální a místní cyklotrasy.....	32
4.2.4	Tematické značené trasy.....	39
4.2.5	Stručné shrnutí ke stavu sítě cyklotras na území kraje.....	40
4.2.6	Terénní cyklistika	41
4.2.7	Vazby na okolní regiony	41
4.3	BEZPEČNOST CYKLISTICKÉ DOPRAVY	44
4.4	DOPROVODNÁ INFRASTRUKTURA A SLUŽBY	46
4.5	VÝVOJ A AKTUÁLNÍ STAV ŘÍZENÍ CYKLISTIKY A ZAPOJENÍ SE ORGÁNŮ, ORGANIZACÍ A DALŠÍCH SUBJEKTŮ PŮSOBÍCÍCH V OBLASTI CYKLISTIKY V KRAJI VYSOČINA A JEJICH VZÁJEMNÁ SPOLUPRÁCE	47
4.6	CYKLOSTEZKY V KRAJI VYSOČINA.....	49
4.6.1	Přehled cyklostezek v kraji.....	49
4.6.2	Další formy využití cyklostezek a jejich rozvoje	53
4.7	ZÁMĚRY BUDOVÁNÍ CYKLOSTEZEK A NA ZNAČENÍ/PŘEZNÁČENÍ CYKLISTICKÝCH TRAS	54

4.8	INTERMODALITA	63
4.8.1	Přeprava kol v prostředcích veřejné autobusové dopravy.....	63
4.8.2	Propojení cyklistické dopravy se železniční dopravou	65
4.8.3	Propojení cyklistické dopravy s vodní dopravou.....	67
4.9	FINANCOVÁNÍ ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY V REGIONU	67
4.9.1	Financování z dotačních zdrojů	67
5	DEFINOVÁNÍ PROBLÉMOVÝCH OBLASTÍ	71
5.1	SÍŤ CYKLOTRAS A CYKLOSTEZEK A JEJÍ DALŠÍ ROZVOJ.....	71
5.2	CYKLODOPRAVA VE MĚSTECH	71
5.3	DOPLŇKOVÁ INFRASTRUKTURA A SLUŽBY PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU	71
5.4	MARKETING CYKLISTICKÉ DOPRAVY A JEJÍ VYUŽITÍ PRO ROZVOJ CESTOVNÍHO RUCHU A CYKLOTURISTIKY.....	71
5.5	POSILOVÁNÍ SPOLUPRÁCE A ROZVOJ PARTNERSTVÍ PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU	71
5.6	FINANČNÍ POTŘEBY DALŠÍHO ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY V REGIONU.....	72
5.7	LEGISLATIVNÍ VÝVOJ A SOUVISEJÍCÍ OBLASTI	72
6	SWOT ANALÝZA.....	73
6.1	SWOT ANALÝZA REGIONU Z POHLEDU CYKLOTURISTIKY.....	73
6.2	SWOT ANALÝZA REGIONU Z POHLEDU CYKLODOPRAVY	74
6.3	AGREGOVANÁ SWOT ANALÝZA REGIONU Z POHLEDU CYKLISTIKY	76
B. STRATEGICKÁ (NÁVRHOVÁ) ČÁST		78
7	VÝCHODISKA.....	79
8	PRIORITA A: ROZVOJ CYKLOTURISTIKY JAKO NEDÍLNÉ SOUČÁSTI REKREACE, SPORTU A CESTOVNÍHO RUCHU	81
8.1	OPATŘENÍ A.1 ROZVOJ SÍŤE CYKLOTRAS A CYKLOSTEZEK S PRIMÁRNĚ REKREAČNÍM VYUŽITÍM.....	81
8.2	OPATŘENÍ A.2 ZVYŠOVÁNÍ ATRAKTIVITY, PROPAGACE A EKONOMICKÉHO VÝZNAMU CYKLOTURISTIKY.....	83
8.3	OPATŘENÍ A. 3 ROZVOJ DOPROVODNÝCH SLUŽEB A INFRASTRUKTURY PRO CYKLOTURISTIKU	85
9	PRIORITA B: ROZVOJ CYKLODOPRAVY JAKO INTEGRÁLNÍ SOUČÁSTI DOPRAVNÍ OBSLUHY V ÚZEMÍ.....	87
9.1	OPATŘENÍ B.1 ROZVOJ INFRASTRUKTURY PRO CYKLODOPRAVU	87
9.2	OPATŘENÍ B.2 INTERMODALITA.....	88
9.3	OPATŘENÍ B.3 OSVĚTA A INFORMOVANOST	89
10	PRIORITA C: ŘÍZENÍ A KOORDINACE ROZVOJE CYKLODOPRAVY A CYKLOTURISTIKY	91
10.1	OPATŘENÍ C.1 KOORDINACE CYKLODOPRAVY A CYKLOTURISTIKY NA REGIONÁLNÍ ÚROVNI	91
10.2	OPATŘENÍ C.2 FINANCOVÁNÍ ROZVOJE CYKLODOPRAVY A CYKLOTURISTIKY	93
10.3	OPATŘENÍ C.3 ZAJIŠTĚNÍ JEDNOTNÉ PREZENTACE KRAJE VYSOČINA V OBLASTI CYKLISTIKY	94
11	ZÁKLADNÍ PŘEDPOKLADY REALIZACE A FINANCOVÁNÍ.....	97
12	C. PŘÍLOHA – SEA DOKUMENTACE	99

A. ANALYTICKÁ ČÁST

2 ÚVOD

Motivy...

Cyklistika se v posledních desetiletích u nás i v dalších zemích Evropy postupně stává **stále více oblíbenou a vyhledávanou formou trávení volného času (cykloturistika)**. Postupně se stala také **důležitou formou dopravní obsluhy území - dopravy do zaměstnání, do škol apod. (cyklodoprava)**. Tyto skutečnosti vyplývají nejen z probíhajícího rozvoje infrastruktury a služeb pro cyklisty (budování cyklostezek, značení nových cyklotras a okruhů, instalace informačních systémů pro cyklisty, zřizování nových webových portálů, rozvoj podnikatelských aktivit navázaných nejrůznější formou právě na cyklistiku atd.), ale také z **měnících se sociálních a ekonomických podmínek** v našich regionech (snaha o zdravý životní styl nebo úsporná opatření, úsilí vedoucí ke snížení produkce škodlivých látek pocházejících především z individuální automobilové dopravy ad.).

Velká část území ČR, většina krajů a také celá řada měst mají **poměrně dobré předpoklady pro rozvoj cyklistické dopravy**. Z pohledu cyklodopravy je to například rovinatý charakter řady měst doprovázený existující sítí komunikací a cest využitelných pro zlepšení podmínek pro pohyb cyklistů a zvýšení jejich bezpečnosti. Z pohledu cykloturistiky pak například členitý reliéf krajiny nabízející možnosti jak pro náročnější a fyzicky zdatnější cyklisty (cyklotrasy vedené kopcovitým terénem nebo trasy vhodné pro horská kola), ale i pro rodiny s dětmi a méně zdatné cyklisty (rovinaté trasy vedené po málo frekventovaných komunikacích nebo cyklostezkách). Na druhou stranu existuje **řada limitů rozvoje jak cyklodopravy** (např. úzké silniční profily znemožňující vyčleňování samostatných pruhů pro cyklisty u stávajících komunikací, vysoké finanční nároky výstavby cyklostezek nebo nedostatečné zohlednění potřeb cyklodopravy při plánování rozvoje sídel apod.), **tak cykloturistiky** (nedostatek samostatných cyklostezek, mnohdy ne zcela přehledné značení cyklotras, nedostatečné prostředky pro zajištění údržby existujících cyklotras a cyklostezek, nevyjasněné majetkové poměry limitující řadu rozvojových záměrů, rezervy v komunikaci a koordinaci rozvoje sítě tras mezi aktéry působícími v dané oblasti).

Rozvoj cykloturistiky a cyklodopravy je pro společnost žádoucí rovněž vzhledem k jejich **prokazatelným socioekonomickým přínosům**. Cestování na kole nejenže výrazně méně negativním způsobem ovlivňuje životní prostředí a jeho složky, ale rovněž přispívá ke zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva a obecně podporuje kvalitu jejich života¹. **Současně cyklistika generuje regionům, kde je rozvíjena, významné socioekonomické přínosy**. Ty představují zejména příliv cykloturistů a cyklovýletníků, kteří zde utrácejí finanční prostředky jak za specializované na cyklistiku více či méně vázané služby (cykloservisy, cyklopůjčovny, přepravní služby, tištěné mapy a průvodci,

¹ Pozitivní dopad cyklistiky na úmrtnost a nemocnost byl prokázán v řadě zahraničních studií. Například Andersen et al. (2000) dokumentuje 28% pokles míry úmrtnosti u lidí, kteří pravidelně dojíždí na kole do práce. Nicméně tato studie nezahrnuje příležitostnou fyzickou aktivitu a výsledky byly statisticky signifikantní jen pro muže. Barengo et al. (2004) zjistili významné snížení výskytu kardiovaskulárních nemocí a celkové úmrtnosti u mužů a žen, kteří ve volném čase měli alespoň 15 minut fyzické aktivity. Podobné výsledky publikovali Hu et al. (2004), kteří dospěli k závěru, že pravidelná denní chůze nebo cyklistika do a z práce může snížit celkovou mortalitu a mortalitu v důsledku kardiovaskulárních chorob u pacientů s cukrovkou typu 2. Cavill a Davis (2003) odhadli snížení rizika úmrtí na kardiovaskulární onemocnění o 9 % (95% interval spolehlivosti 2 – 16 %) pro muže, kteří vykazovali pravidelnou volnočasovou fyzickou aktivitu a o 21 % (95% interval spolehlivosti 10 – 30 %) pro osoby, které uváděly vysokou fyzickou aktivitu ve svém volném čase. Tyto výsledky jsou již upravené o vlivy věku, BMI (body mass indexu), krevního tlaku, hladinu cholesterolu, vzdělání, kouření a dokonce i o způsob dojíždění do práce. Světová zdravotnická organizace (WHO, 2002) udává následující hodnoty přínosů pravidelné fyzické aktivity v rozsahu minimálně 30 minut denně: 50% snížení rizika vzniku kardiovaskulárních chorob, diabetes (bez závislosti na inzulínu) a obezity; 30% snížení rizika vzniku vysokého krevního tlaku; pokles krevního tlaku u osob trpících vysokým krevním tlakem; příspěvek k zachování kostní hmoty, a tedy ochrana před osteoporózou; zlepšení rovnováhy, koordinace, pohyblivosti a vytrvalosti; nárůst sebeúcty, snížení mírné až střední úrovně vysokého krevního tlaku a zvýšení všeobecné psychické pohody. Další chorobou, u které epidemiologické studie prokázaly závislost mezi nižším rizikem onemocnění a pravidelným pohybem, je rakovina tlustého střeva. Jak uvádí Cavill a Davis (2003), fyzická aktivita má ochranný vliv před onemocněním touto závažnou chorobou. Riziko onemocnění se snižuje v průměru o 40 – 50 %. Ukazuje se, že fyzická aktivita dále snižuje riziko onemocnění rakovinou prsou, a pravděpodobně i rakovinou plic, avšak evidence dokládající tento vztah není konzistentní. Fyzická neaktivita je dále jedním z hlavních rizikových faktorů onemocnění cukrovkou typu 2 a dle různých epidemiologických studií zvyšuje riziko tohoto onemocnění o 33 – 50 % (Cavill a Davis, 2003).

prodej vybavení pro cyklisty ad.), tak za obecné služby cestovního ruchu (ubytování, stravování, volnočasová turistická infrastruktura a služby).

Navzdory nejednotnosti a nejednoznačnosti všechny zahraniční studie ukazují, že **podpora cyklo dopravy ve všech rovinách (od politiky až po infrastrukturu) vykazuje velmi vysoký poměr přínosů vůči nákladům**. Dle uvedených studií jsou investice do cyklistické dopravy velmi efektivní, a to hlavně s ohledem na zdravotní přínosy dané jízdou na kole. Studie severské rady ministrů prostřednictvím analýzy nákladů a přínosů ukazuje, že investice vložené do cyklo dopravy jsou nejefektivněji investované prostředky v rámci dopravy vůbec. (zdroj: www.cyklodoprava.cz). Na úrovni ČR nebo krajů sice neexistuje dostatečné množství dat, které by podkládaly socioekonomické přínosy cykloturistiky, na úrovni EU však již určitá data dostupná jsou. Přehled o evropském trhu cykloturistiky podává např. studie „Výzvy a možnosti udržitelné turistiky“ zpracovaná pro Evropský parlament britsko-nizozemskými univerzitami v roce 2008. Odhad velikosti evropského trhu cykloturistiky (státy EU, Norsko a Švýcarsko) hovoří o 2,795 mld. cykloturistických cest ročně s ekonomickým přínosem kolem 54 mld. EUR, přičemž tyto údaje zahrnují domácí i zahraniční cesty. Počet cykloturistických cest s přenocováním je odhadován na 25,6 mld., což odpovídá 3 % celkového počtu turistických cest populace Evropské unie, Norska a Švýcarska (www.cyklodoprava.cz).

Přínosy cykloturistiky mohou být významné zejména ve venkovských oblastech, což hovoří ve prospěch Kraje Vysočina a velké části území České republiky. Zahraniční studie prokazují, že cykloturistika už není pouze okrajovou tržní záležitostí. V Německu a Rakousku představují cykloturisté 3% všech turistů a 5% příjmů z cestovního ruchu. Na základě nového počítačového modelu „The Cycle Tour Demand Forecast Model“ vyvinutého v rámci studie o síti EuroVelo na zakázku Evropského parlamentu lze konstatovat, že **nová německá cyklotrasa vygeneruje díky přenocováním, stravování a dalším službám v průměru na 76mil. Eur ročně**.

Podle posledního dostupného výzkumu o cyklistice v ČR odpovědělo 60% respondentů, že v uplynulých 6 měsících podnikli výlet na kole. To dokazuje masovou oblibu rekreační a sportovní cyklistiky v ČR (zdroj: www.cyklostrategie.cz). **Odhadovaný obrát cykloprůmyslu je podle oborové asociace specializovaných prodejců jízdních kol téměř 5 miliard Kč (prodej jízdních kol vč. vybavení).**

Následující tabulka uvádí přehled o vybraných evropských městech, která intenzivně investovala do své cyklistické infrastruktury a také výsledky těchto investic.

Tabulka 1 Příklady dopadů rozvoje cyklistické infrastruktury na cyklistiku ve vybraných evropských městech

Město	Opatření	Dopad
Hanover	450 km cyklistických stezek (z celkových 1 360 km cest), zóny 20 km/h, v centru města pro parkování kol	Podíl cest cyklistů vzrostl z 9 % (1979) na 16 % (1990), tj. nárůst o 78 %
Münster	Program na obnovu starých cyklostezek (24 mil. liber), 340 km cyklistických stezek (z celkových 600 – 700 km cest), 3 300 parkovacích míst u nádraží, 300 kol k pronájmu, 7 míst P+R	Podíl cest cyklistů vzrostl z 29 % (1981) na 43 % (1992), tj. nárůst o 48 %
Mnichov	Síť cyklostezek 700 km (z celkových 2 300 km cest), dále plánovaných 200 km cyklostezek, 22 tis. parkovacích míst pro kola	Podíl cest cyklistů vzrostl ze 4 % (1980) na 13 % (2002), tj. nárůst o 225 %
Zurich	246 km cyklostezek (z celkových 737 km cest), jednosměrky přístupny cyklistům v obou směrech během posledních 10 let	Podíl cest cyklistů vzrostl ze 7 % (1981) na 11 % (2001), tj. nárůst o 57 %
Graz	220 km cyklostezek (z celkových 600 – 700 km cest), parkování kol u linek veřejné dopravy, 770 km ulic má rychlost 20 km/h	Podíl cest cyklistů vzrostl ze 7 % (1979) na 17 % (1999), tj. nárůst o 143 %
Videň	Nárůst cyklostezek ze 400 km (1991) na 900 km (2002) (z celkových 2 730 km cest), otevření jednosměrek, zóny 20 km/h, mezi 1968 a 1999 utraceno 13 mil. liber	Podíl cest cyklistů vzrostl z 1,5 % (1991) na 4,5 % (2001), tj. nárůst o 180 %
Hull	Místní strategie rozvoje cyklistiky, síť 90 km cyklostezek (2 mil. liber), 90 oblastí s rychlostí 20 km/h	14 % všech cest do práce na kole
York	Otevření Mostu tisíciletí (Millenium Bridge) s cyklistickou infrastrukturou v roce 2001	Počet cyklistů jezdících přes řeku vzrostl o 17 %

Basilej	Integrace cyklostezek s tramvaji, dopravní zklidňování, přednostní signály na křižovatkách pro cyklisty, označování cyklostezek a používání jednosměrek oběma směry	Počet cyklistů se zdvojnásobil od 70. let, v roce 1995 se podílela cyklistická doprava na 16 % všech cest
Delft	Cyklistické spojení 2 tunelů a 3 mostů, zlepšení cyklistické infrastruktury na křižovatkách, obnova nebo rozšíření stávající sítě cyklostezek.	Podíl cest cyklistů vzrostl ze 40 % (1979) na 43 % (1985)
Odense	Oddělené cyklistické pruhy zvláštní barvou, ochrana cyklistů na křižovatkách a přechodech, pěší zóny v centru spolu s cyklisty	Podíl cest cyklistů vzrostl o 40 % od roku 1984
Kodaň	Výstavba 323 km cyklostezek, 12 km pruhů pro cyklisty, 32 km zelených cyklistických stezek; plán investovat během příštích 15 let do cyklostezek 12 mil. liber na dalších 51 km cyklostezek, 47 mil. liber na výstavbu 100 km zelených stezek pro cyklisty, údržba přijde na 0,8 mil. liber na rok	Podíl cest cyklistů vzrostl o 40 % mezi roky 1990 a 2000; cílem do roku 2012 je zvýšit podíl cyklistiky na dělbě přepravní práce na 34 / 40 %, snížit nehodovost o 50 % a zvýšit cestovní rychlost na delších cestách o 10 %

Zdroj: www.cyklodoprava.cz; převzato z TřL, 2004

Cyklodopravu a cykloturistiku však nelze v širším měřítku rozvíjet nesystémově. Je potřeba postupovat koncepčně, postupnými logickými kroky a řadit tyto kroky podle jejich významu a důležitosti, a to i vzhledem k faktu, že pro tuto oblast neexistuje ve veřejných rozpočtech zpravidla dostatečné množství finančních prostředků. **Řízení, spolupráce a koordinace je proto potřeba jak na národní, tak na regionální a místní úrovni.**

Cíle a ambice...

Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Kraji Vysočina je **střednědobým koncepčním dokumentem**, jehož hlavním cílem je **analyzovat stav a potřeby cyklodopravy a cykloturistiky** na území Kraje Vysočina a **navrhnout opatření, která povedou ke zlepšení a dalšímu posilování pozice cyklistiky v obou základních rozměrech**. Materiál proto shrnuje významné skutečnosti týkající se současného stavu a vývoje v oblasti cyklodopravy a cykloturistiky v Kraji Vysočina a jeho jednotlivých částech a definuje hlavní výhledové rozvojové potřeby a cíle pro obě integrální oblasti cyklistiky.

Vzhledem k rozloze řešeného území je zřejmé, že ambicí ani cílem dokumentu není vyřešit jednotlivé lokální výzvy, problémy nebo projekty. **Materiál je koncipován z regionálního pohledu**, současně však v přiměřené míře zohledňuje dílčí potřeby jednotlivých měst a obcí či mikroregionů na území Kraje Vysočina. Dokument tedy nemůže postihnout všechny existující či zamýšlené skutečnosti existující v této oblasti. Jeho ambicí je naopak upozornit zejména na **důležitá témata, kterými je potřeba se v nadcházejícím programovém období prioritně zabývat**.

Ambicí dokumentu je také posloužit do budoucna ke **zlepšení komunikace mezi subjekty zapojenými do řízení a rozvoje cyklistiky na území regionu** (Kraji Vysočina a jeho Krajskému úřadu, obcím a jejich svazkům / mikroregionům, místním akčním skupinám, a také dalším subjektům). Jednak shrnuje pohled na problematiku rozvoje cyklodopravy a cykloturistiky a jednak sumarizuje záměry v jednotlivých částech kraje, které je potřeba v zájmu řízeného a efektivního rozvoje cyklodopravy a cykloturistiky rozvíjet a koordinovaně na nich spolupracovat. Stejně tak je nutné zajistit **koordinaci tohoto rozvoje ve spolupráci s okolními kraji, popř. s Rakouskem**.

Struktura dokumentu...

První část materiálu se věnuje základním tezím vztahujícím se k cyklodopravě a cykloturistice v obecné rovině (definování základních pojmů, obecné přínosy a problémy cyklistické dopravy, právní úprava cyklistiky, ukotvení tématu v institucionálním systému apod.). Tato část koncepce tak vytváří základní představu o řešené problematice a vymezuje oblasti, kterými se materiál dále zabývá.

Druhá část se věnuje analýze současného stavu obou integrálních součástí cyklistiky v podmínkách Kraje Vysočina. Analyzovány jsou jak cyklotrasy, tak stav a záměry v oblasti rozvoje cyklostezek. Pozornost je zde rovněž věnována oblasti řízení a financování rozvoje cyklistické dopravy nebo službám pro zlepšení komfortu cyklistů a propagaci. V závěru kapitoly jsou definovány hlavní zjištěné problémové oblasti včetně jejich promítnutí do SWOT analýzy.

Poslední, návrhová část materiálu pak shrnuje navrhovaná opatření a aktivity, které by ve střednědobém časovém horizontu měly přispět ke zlepšení pozice cyklodopravy a cykloturistiky v Kraji Vysočina.

3 OBECNÁ CHARAKTERISTIKA CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Cyklistikou nebo cyklistickou dopravou chápeme pro účely tohoto dokumentu **jak cyklodopravu, tak cykloturistiku**. Cyklistika je jak **individuální** (spíše v oblasti cyklodopravy), tak **skupinovou** (platí zejména pro cykloturistiku) formou trávení volného času nebo cestování za zaměstnáním, vzděláním, nákupy či zábavou. Společně s chůzí je cyklistika jedním z nejpřirozenějších lidských pohybů a podporuje tak uchování nebo zlepšování zdraví. Dle dat dostupných na evropské a světové úrovni **popularita cyklistiky neustále roste**. To s sebou nese i požadavky na zvyšování kvality infrastruktury a služeb v této oblasti.

Cyklisty lze obecně rozdělit na několik skupin podle toho, k jakému účelu jízdní kolo převážně využívají. Každá z těchto skupin cyklistů má zpravidla jiné požadavky na charakter cyklistických komunikací i jejich vybavenost a související služby v oblasti cyklistiky a cykloturistiky. Hlavním cílem **dopravní cyklistiky (cyklodopravy)** je **přeprava k určitému konkrétnímu cíli** (nejčastěji do zaměstnání, do škol, za nákupy, za vyřizováním životních situací na úřady nebo zábavou). **Cílem cykloturistiky** je samotná jízda na kole. Jedná se zpravidla o dopravu za cíli mimo zastavěná území (zejména přírodní hodnoty). Typickými představiteli tohoto segmentu jsou víkendoví cyklisté, velmi často i specifický segment – rodiny s dětmi.

Další rozvíjející se formou cyklistiky pak je **cyklistika na horském kole**, kde je mnohdy hlavním cílem a motivem adrenalinová jízda. Sportovní cyklistika zastupuje segment cyklistické dopravy, kdy jízda na kole je primárně prostředkem pro zvyšování sportovní výkonnosti. Pro **sportovní cyklistiku** jsou cyklisty zpravidla využívány motoristické komunikace (silniční cyklistika), na kterých lze dosahovat vyšších rychlostí, nebo speciální závodní dráhy (technické disciplíny). V rámci sportovní cyklistiky pak lze navíc rozlišovat další kategorie (závodní silniční cyklistika, technické cyklistické disciplíny – BMX, cyklokros, cross-country, biketrail, downhill).

Celkově je cyklistika výrazně **průřezovým tématem**. Je tedy nutné přistupovat k jejímu rozvoji koordinovaně a zajistit účelnou provázanost uskutečňovaných kroků na jednotlivých úrovních.

3.1 Vymezení základních pojmů a použitých zkratk

3.1.1 Vymezení základních pojmů

Asociace měst	Asociace měst pro cyklisty byla založena 2. července 2013 a jejím posláním je přinést především zlepšení pozice ve vyjednávání a prosazování společných zájmů cyklistické dopravy na vládní úrovni. Činnost Asociace navazuje na odkaz tzv. „Uherskohradištské charty“.
Biker	Cyklista, který vyhledává náročnější trasy, zpravidla v terénu (singltrail, lesní cesty apod.).
Cyklistická doprava	Pojmem cyklistická doprava se v tomto materiálu má na mysli oblast cyklistiky, která zahrnuje jako využití kola jako dopravního prostředku (cyklodoprava), tak oblast využití kola jako formy turistiky či volného času (cykloturistika).
Cyklobalíček	Účelově sestavený soubor tras, tipů na cyklovýlet včetně turistických služeb a cílů doplněný nabídkou ubytování, stravování a dalších doprovodných služeb, který může být naceněn a samostatně prodáván (např. cestovní kanceláři). Pravděpodobnější však je jeho využití jako souboru doporučených tras a tipů na výlety s doporučenými doprovodnými službami, který si jako celek nebo dle vlastního variantního výběru vybírá sám cykloturista / cyklovýletník.
Cyklodoprava	Forma zajištění dopravních vztahů (přeprava do zaměstnání, do škol, za zábavou, nákupy apod.). Cyklodoprava je většinou spojována s využitím kola jako dopravního prostředku ve městech / obcích.

Cyklopruh	Pruh pro cyklisty (cyklistický pruh, cyklopruh) je formálně vymezená část komunikace, která odděluje jízdní prostor pro kola od ostatní dopravy. Doporučuje se tam, kde jezdí vysoký počet cyklistů podél středně zatížené silnice. Často také může nahrazovat cyklostezku tam, kde není dostatek místa. Dále existuje tzv. doporučený cyklistický pruh (víceúčelový cyklistický pruh), který se vyznačuje pomocí přerušovaných čar. Ten je využíván zejména tam, kde je nedostatek místa pro samostatný cyklopruh. Vyhrazený jízdní pruh může být dále společný pro cyklisty a pro autobusy nebo taxi.
Cyklostezka	Pozemní komunikace nebo její jízdní pás označený dopravní značkou a vyhrazený pouze pro jízdu na kole (automobilová doprava je vyloučena). Dle platných pravidel je cyklostezka využitelná i in-line bruslařům a lyžařům. Cyklostezka může vést v přidruženém prostoru komunikace nebo samostatně. Samostatné oddělené cyklostezky, ať již vedou podél silnic nebo zcela nezávisle, pak představují pravděpodobně nejbezpečnější trasy pro cyklisty. Stezka může být i smíšená pro chodce a cyklisty, a to s odděleným pruhem / pásem pro chodce a pro cyklisty nebo se společným pásem pro provoz chodců i cyklistů.
Cyklostrategie	Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro roky 2013 – 2020 je základním programovým dokumentem určeným pro rozvoj cykloturistiky a cyklo dopravy na republikové úrovni. Dokument byl schválený vládou 22. 5. 2013. Pojmem cyklostrategie (popř. Cyklostrategie Vysočina) může být rovněž označován tento materiál
Cyklotrasa	Dopravní cesta vedená po stávajících silnicích, místních a účelových pozemních komunikacích. Vzhledem k požadavkům na bezpečnost by měla být vedena po méně frekventovaných silnicích a komunikacích.
Cykloturista	Osoba podnikající výlet / dovolenou mimo bydliště na jeden či více dnů za účelem provozování cykloturistiky. Cykloturista jezdí individuálně nebo organizovaně s využitím cykloblíčků, pokud jsou k dispozici.
Cykloturistika	Způsob trávení volného času cestováním na jízdním kole. Cesty mohou být jednodenní (výletníci) nebo vícedenní (dálková cykloturisté). Cykloturistika je zpravidla realizována ve venkovských oblastech a je nejčastěji spojena s motivem aktivního trávení volného času a poznáváním přírodních zajímavostí.
Cyklovýletník	Osoba podnikající jednodenní nebo kratší výlet za účelem provozování cykloturistiky. Výlet může být uskutečněn z místa bydliště nebo z místa ubytování v rámci dovolené.
Druhy c-tras	Cyklotrasy se dělí na: 1) Dálkové, nadregionální cyklotrasy (I. a II. třídy) – spojení vzdálenějších cílů, značení jedno a dvojcifernými čísly, význam především pro cykloturistiku, 2) Regionální cyklotrasy (III. a IV. třídy) – zpravidla kratší cíle, značení troj a čtyřcifernými čísly, význam především pro cykloturistiku a částečně pro cyklo dopravu, 3) Místní cyklotrasy (IV. třídy) – kratší trasy, značení čtyřcifernými čísly, funkce rekreační i dopravní.
EuroVelo	EuroVelo je mezinárodní síť dálkových cyklotras. Českou republikou prochází čtyři EuroVelo trasy (EV4, EV7, EV9 a EV13) v celkové délce cca 2 100 km. Trasy EuroVelo prochází územím dané země, spojují Evropu od severu k jihu (lichá čísla) a od západu na východ (sudá čísla) a slouží především cykloturistice. Za koordinaci tras EuroVelo je na evropské úrovni zodpovědná Evropská cyklistická federace (European Cyclist's Federation ECF) a jejich partnerské organizace – národní koordinační centra v jednotlivých zemích (pro ČR je to Nadace Partnerství a Centrum dopravního výzkumu). Za tyto trasy jsou na národní úrovni odpovědné jednotlivé SUS (správa a údržba silnic) / TSK (technická správa komunikací) ve spolupráci s kraji, KČT a obcemi s finanční podporou státu.

Greenways	Greenways (Zelené stezky) jsou stezky a koridory přinášející současně užitek životnímu prostředí a kvalitě života lidem v okolí. Jsou společným prostorem pro přírodu a nemotorovou dopravu ve městech i krajině. Využívají částečně nebo úplně nevyužívané dopravní linie, jako jsou opuštěné železnice, obslužné cesty podél kanálů a řek, lesní cesty, málo frekventované tiché silnice, poutní cesty a podobně.
Obousměrka (cykloobousměrka)	Jednosměrná komunikace s obousměrným provozem jízdních kol, která umožňuje cyklistům legální průjezd v protisměru jednosměrné ulice.
Pěší zóna	Pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů je stavebně upravená a dopravním značením vymezená oblast určená chodcům s povoleným vjezdem cyklistů (popř. dalších přesně vymezených vozidel).
Piktokoridor (cyklopiktokoridor)	Cyklopiktokoridor či piktogramový koridor pro cyklisty je vyznačený koridor doporučující stopu průjezdu jízdních kol. Navádí cyklisty a upozorňuje ostatní účastníky provozu.
Přejezd (cyklo)	Přejezdy pro cyklisty slouží k příčnému překonání komunikací. Na rozdíl od jiných zemí jsou v Česku přejezdy pro cyklisty pouze vyznačeným koridorem pro příčný přejezd vozovky, cyklista na přejezdu nemá přednost. Jedinou výjimkou jsou přejezdy pro cyklisty řízené světleným signalizačním zařízením (semafor).
Singltrailly	Singltrail (používáno i označení singltrek - registrovaná značka) je přírodě blízká stezka budovaná z přírodních materiálů většinou v lesních terénech, často s využitím místních prvků (kameny, skály, svahy, zemina, dřevo apod.). Je určena zpravidla pro jednosměrný pohyb uživatelů.
Terénní cyklistika	Forma rekreační cyklistiky na lesních a polních cestách a stezkách. Kromě radosti z pohybu a pobytu v přírodě je spojena s překonáváním terénních překážek - v obtížných úsecích může být kombinovaná s tlačáním, případně s nesením kola.
Víceúčelový pruh	Jízdní pruh určený výhradně pro jednostopá vozidla (především jízdní kola). Je umístěn vpravo od "kmenového" zúženého jízdního pruhu.
VIZE 25	VIZE 25 je myšlenka, která podporuje rozvoj městské mobility jako systému s vyváženým podílem jednotlivých složek dopravy. Co se týče cyklistické dopravy, vizí je, aby se v rovinatých oblastech do roku 2025 podílela minimálně 25% na celkové dělbě dopravní práce u cest do vzdálenosti 5 km.
Zóna 30	Zóna (oblast) / komunikace s dopravním režimem a stavebním provedením podporujícím nižší rychlosti a slabší účastníky provozu.

3.1.2 Seznam použitých zkratk

AV ČR	Akademie věd České republiky	LČR	Lesy České republiky	SEA	Hodnocení vlivů koncepce na živ. prost.
CDV	Centrum dopravního výzkumu	MAS	Místní akční skupina	SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů
ČD	České dráhy a.s.	MD	Ministerstvo dopravy	SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
ČKA	Česká komora architektů	MHD	Městská hromadná doprava	SÚS	Správa a údržba silnic
ČKAIT	Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků	MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj	SZÚ	Státní zdravotní ústav
ČOV	Čistírna odpadních vod	MŠMT	Ministerstvo školství a mládeže	SŽDC	Správa železniční dopravní cesty

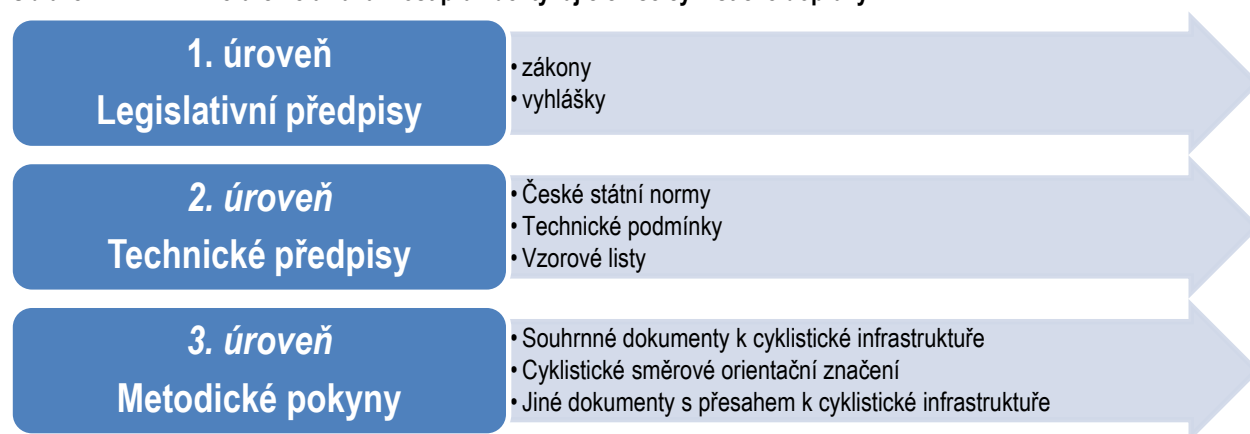
ČSN	Česká technická norma	MZ	Ministerstvo zdravotnictví	TP	Technické podmínky
ČSS	Česká silniční společnost	MŽP	Ministerstvo životního prostředí	TSK	technická správa komunikací
ČSÚ	Český statistický úřad	NPZ - PPZ	Národní program zdraví – projekty podpory zdraví	ÚPD	Územně plánovací dokumentace
DSP	Dokumentace pro stavební povolení	NSZM	Národní síť Zdravých měst	ÚZSVM	Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových
ECF	European Cyclist's Federation	0Ú	Obecní úřad	ZÚR	Zásady územního rozvoje kraje
EU	Evropská unie	ORP	Obec s rozšířenou působností		
EV	EuroVelo	PČR	Policie ČR		
GW	Greenway trasa	PD	Projektová dokumentace		
KČT	Klub českých turistů	ROP	Regionální operační program		
KÚ	Krajský úřad	ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic České republiky		

Zdroj: vlastní zpracování

3.2 Právní a legislativní úprava cyklistiky

Legislativa, která v sobě integruje pravidla týkající se cyklistiky, zahrnuje zákony a prováděcí vyhlášky, a na rozdíl od technických předpisů je závazná vždy. **Technické předpisy**, mezi které lze řadit České státní normy (ČSN), technické a kvalitativní podmínky, vzorové listy a metodické pokyny, jsou závazné pouze tehdy, když se na ně nějaká legislativa přímo odkazuje. Zpravidla je však dodržení technických předpisů vyžadováno orgány státní správy a samosprávy.

Obrázek 1 Hierarchie a závaznost pravidel týkajících se cyklistické dopravy



3.2.1 Platné zákony a vyhlášky

Zákon č. 13/1997 Sb. O pozemních komunikacích – zahrnuje základní kategorizace pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady.

Zákon č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích - upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu, pravidla provozu na pozemních komunikacích, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění a řidičské průkazy a vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky ve věcech provozu na pozemních komunikacích. Cyklistiky se týkají především §3, §4, §23, §53, §57 a §58.

Vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb. – definuje dopravní značení včetně schváleného zařízení a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích.

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 247/2010 Sb. - zavádí nové dopravní značky pro cyklisty, mění vyhlášku č. 30/2001 Sb.

Zákon č. 56/2001 Sb., O podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky Ministerstva dopravy 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (Příloha č. 13 vymezuje technické požadavky na jízdní kola, potahová vozidla a ruční vozíky), definuje, jak má vypadat jízdní kolo.

Technické podmínky (TP) – pro oblast cyklistické dopravy jsou nejvýznamnější následující Technické podmínky TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích. Jejich znalost a dodržování je zásadní podmínkou pro úspěšný a bezpečný rozvoj cyklistické infrastruktury. Další důležité technické podmínky jsou např. TP 100 - Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích, TP 108 Zásady pro orientační značení na cyklistických trasách.

3.2.2 Plánované legislativní úpravy

Plánovaná budoucí opatření v oblasti legislativy s vazbou na rozvoj cyklistické dopravy mají společný cíl **vytvořit optimální podmínky pro plánování a projektování dopravních staveb a celkového rozvoje prostoru tak, aby byla vždy plnohodnotně řešena i cyklistická doprava, což přispěje ke zvýšení celkové bezpečnosti dopravy a v neposlední řadě i vyššímu používání jízdního kola**. Za tímto účelem je v rámci Cyklostrategie navržen Cíl 2.3. Realizace legislativních opatření s ohledem na bezpečnost a plynulost cyklistické dopravy.

Při Ministerstvu dopravy byla již v roce 2011 vytvořena „Komise pro začlenění rozvoje cyklistické dopravy do silniční legislativy“, s pracovním názvem „**Cykloskupina**“, která připravuje pracovní podklady pro návrh změn v právních předpisech, které se týkají cyklodopravy v Zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a Vyhlášky č. 30/2001 Sb., Ministerstva dopravy a spojů.

Cykloskupina navrhuje k řešení cca **13 tematických okruhů, které týkají převážně zvýšení celkové bezpečnosti dopravy** (cykloobousměrky, jasnější definice bruslaře, křížení a sjednocení práv a povinností, menší množství dopravních značek, nepovinné použití cyklistického vybavení, prostor s převažující funkcí, stezka podél hlavní komunikace, světelné signalizace, víceúčelové pruhy, jízda na kole nejen při pravém okraji vozovky, zklidněné oblasti a snižování rychlosti, možnost provedení zkušební opatření, ochrana slabších uživatelů). Změny by měly přispět také k vytvoření optimálních podmínek pro plánování a projektování cyklistické infrastruktury. Současně monitoruje i další zákony, které mohou ovlivňovat rozvoj cyklistické dopravy.

Aktuální informace o navrhovaných i připravovaných změnách jsou k dispozici na webovém portálu Cyklostrategie - www.cyklodoprava.cz/legislativa nebo na webovém portálu Asociace měst pro cyklisty (www.cyklomesta.cz).

V souvislosti s rozvojem a zlepšováním podmínek pro cyklistickou dopravu jsou dále na národní úrovni monitorovány také **další zákony, které do různé míry cyklistickou dopravu ovlivňují** (Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, Zákon 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, Zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, vyhláška Ministerstva dopravy č. 247/2010 Sb., stavební (183/2006 Sb.), vodní zákon (150/2010 Sb., 254/2001 Sb.), Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a nebo vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace – č. 398/2009 Sb.).

3.3 Charakteristika a definování současných trendů a potřeb cyklistiky

Jak je již řečeno výše, cyklistika přestává být pouze individuální záležitostí a postupně se stává součástí městských, regionálních i národních plánování, koexistuje a **je alternativou k dalším druhům dopravy**. Cyklistiku lze v základním pohledu rozdělit na 3 skupiny podle jejího účelu:

- 1) **cyklo doprava** (dojíždění do práce nebo do školy, případně na nákupy nebo úřady),
- 2) **cykloturistika** (např. poznávací výlety na kole nebo i terénní cyklistika) a
- 3) **sportovní cyklistika** (včetně bike cyklistiky v terénu – singletraily apod.).

Druhá a třetí část jsou pak zpravidla chápány v rámci jedné kategorie (pod pojmem cykloturistika).

Hodnocení cyklistiky v Evropě naráží na **nedostatek adekvátních statistických dat či aktuálních studií**. Míra využití jízdních kol v evropských zemích se výrazně liší. Tam, kde je míra využívání jízdních kol nízká, je kolo využíváno převážně pro rekreační účely nebo ve větší míře pouze ve městech. Ve státech s vyšším podílem cyklistiky (např. Dánsko a Nizozemí) naopak převažuje dopravní cyklistika, tzn. většina jízd je realizována za účelem dojížděky do zaměstnání a škol, na úřady, za nákupy.

Cyklistická doprava se stává důležitou strategií evropských měst, která se snaží zlepšit životní prostředí a je alternativou MHD nebo jízdy autem. 39 evropských měst (např. Brusel, Mnichov, Budapešť nebo Krakov) podepsalo v roce 2009 tzv. Bruselskou chartu, v níž se zavazují dosáhnout 15% podílu cyklistů na dopravě do roku 2020. Kolo jako dopravní prostředek však zaznamenává nárůst popularity rovněž v českých podmínkách (důkazem je mimo jiné i založení Asociace města pro cyklisty – viz dále).

Cyklistika je ekologicky prakticky nezávadná. Samotní **cyklisté však bývají často motivováni i jinými než ekologickými důvody k použití kola jako dopravního prostředku**. Cyklisté volí kolo prostě pro to, že je to jednoduché a rychlé, další považují jízdu na kole za dobré tělesné cvičení a někteří jezdí na kole kvůli nízkým finančním nákladům. **Pozitivní faktory cyklistiky ve vztahu k životnímu prostředí** lze shrnout dále do následujících bodů:

- ❖ Cyklistika je spojena s pobytem venku, tedy na čerstvém vzduchu – současně je většinou spojena s návštěvou zajímavých míst, poznáváním přírodních hodnot a krás.
- ❖ Jízdní kolo neznečišťuje okolí a přispívá tak na rozdíl od individuální automobilové dopravy k ozdravení životního prostředí.
- ❖ Kolo je bezhlučný dopravní prostředek a navíc jeho provoz vykazuje minimální finanční požadavky na jeho uživatele.
- ❖ Využití kola není věkově omezeno a v základním rozměru se jedná o prostředek, který je dostupný všem vrstvám obyvatel.
- ❖ K jízdě na kole člověk nepotřebuje žádné oprávnění, na kole se dostane tam, kde autem nikoliv, dopravní zácpu může rychle vyřešit převedením kola na jinou komunikaci, na kole je možné jet od domu až do práce, školy, na úřad.

V České republice je v rámci národní Cyklostrategie jedním ze strategických cílů na národní úrovni **zvýšení podílu cyklistiky na přepravních výkonech na 10 % do roku 2020** (v průměru na celou ČR). Dle aktuálního průzkumu společnosti KPMG Česká republika „Dojíždění za prací“ **2 jen 6,3 % zaměstnanců jezdí do práce na kole**. Automobil k dopravě do zaměstnání volí téměř 40% dotázaných, zatím co před deseti lety využívalo podle průzkumu Centra pro výzkum veřejného mínění Sociologického ústavu AV ČR automobil k dopravě do zaměstnání jen 28 procent Čechů.

Ještě většího nepoměru využití automobilu vs. kola při dopravě do práce a školy dosáhneme, pokud využijeme dat ČSÚ, která byla shromážděna při SLBD 2011. **Z celkového počtu 1.521.611 dojíždějících používá auto 668.977 lidí (tj. téměř 44 %) a pouze 21.553 kolo (tj. 1,4 %).**

² Průzkum provedla nezávislá výzkumná agentura Data Collect. Sběr dat probíhal on-line formou ve dnech 12. – 18. dubna 2013 na 300 zaměstnancích v reprezentativním zastoupení podle pohlaví, věku, vzdělání, výše příjmů a kraje.

Právě vinou přebujelé automobilové dopravy a nedostatečné podpory cyklistiky **došlo ke snížení podílu cyklistů na přepravě do zaměstnání**. Jednotlivá města by se měla zaměřit na budování a rozvoj kvalitní cyklistické infrastruktury, která by zvýšila bezpečnost na silnicích a podpořila využívání kola jako dopravního prostředku. Jak učinit česká města přátelská k cyklistům se mohou naučit odborníci, úředníci a politici z českých měst v rámci projektu **Central MeetBike**. Tento projekt představuje všechny propagační a komunikační nástroje, které mají pomoci propagaci myšlenek cyklistické dopravy, představuje tvorbu strategických dokumentů a plánuje výukové semináře, exkurze a konference. Informace k projektu jsou na webových stránkách www.cyklodoprava.cz/central-meetbike nebo www.centralmeetbike.eu.

Poměrně novým trendem v oblasti cyklistiky je také **využití elektrokol** (kola s přídavným elektromotorem). Využití elektrokol umožňuje i méně zdatným cyklistům ujet poměrně velkou vzdálenost, a to stále při velmi nízkých provozních nákladech. V souvislosti se současným trendem stárnutí populace a předpokládaným demografickým vývojem v ČR i celé Evropě lze očekávat, že tento segment cyklistiky může i nadále nabývat na popularitě.

3.4 Stručná charakteristika z pohledu cyklodopravy jako nedílné součásti dopravního systému

Cyklistická doprava je v rámci Cyklostrategie považována za **integrální součást dopravního systému**, kde jízdní kolo je jedním z nejvýhodnějších dopravních prostředků na krátké vzdálenosti. Rozvoj cyklodopravy je také jednou z **nejúčinnějších možností pro řešení kapacitních problémů automobilové dopravy**, která je v posledních letech zřejmá především v městském prostředí.

Cyklistika dokáže zajistit **individuální mobilitu** v podstatě všem skupinám obyvatelstva, a to bez ohledu na jejich stáří či výši příjmů. Navíc je ekonomická, bezhlučná, šetrná k životnímu prostředí a má malé nároky na využití stávajících i případných nových ploch.

Základní potřebou cyklodopravy je existence bezpečné komunikace, sjízdné i za horších klimatických podmínek (déšť, snížená viditelnost) a také co největší příměstí spojení (minimalizace zajiždění na trase k požadovanému cíli). Pro další rozvoj cyklodopravy je tedy zejména potřeba **vybudovat bezpečné komunikace** (pokud je možno přímého směru bez větších převýšení) – nejde přitom pouze o **vybudování samostatných cyklostezek a realizaci cyklistických pruhů**, ale i o **zklidnění dopravy na vymezených komunikacích** (vytvořením tzn. obytných zón s omezením rychlosti jízdy motorové dopravy). Nezbytné pro další rozvoj je rovněž řešit **možnosti parkování nebo úschovy kol** v místě dojížděky, na železničních a autobusových stanicích.

Cyklodoprava spadá do oblasti dopravní obsluhy území a její rozvoj je tak v kompetenci Ministerstva dopravy, které je zároveň hlavním garantem realizace Cyklostrategie. Protože však **odpovědnost za budování cyklistické infrastruktury leží na městech a obcích**, k dosažení úspěšného plnění cílů národní Cyklostrategie je **klíčová spolupráce s místní samosprávou**.

Města podporující cyklistickou dopravu založila s odkazem na Uherskohradištskou chartu v roce 2013 **Asociaci měst pro cyklisty**, aby se spojila a mohla společně uskutečňovat kroky, které povedou ke zlepšení podmínek pro cyklodopravu i cykloturistiku. Asociace tedy usiluje o zvýšení podílu jízdních kol jako plnohodnotného prostředku pro každodenní cesty. Posláním asociace je také postupné **naplnění cílů Cyklostrategie**. Posláním Asociace měst pro cyklisty je dále **prezentace VIZE 25**. Hlavní cíl Asociace je sdružovat města, která společně budou měnit neprofesionální a dosud zúžený pohled na podporu cyklistické dopravy. Nejde ovšem jen o cyklistickou dopravu, ale o nové pojetí **utváření veřejných prostranství**, a to na základě pochopení života společnosti, potřeb užívání i dalších sociálních vztahů souvisejících s veřejným prostorem. Zjednodušeně řečeno – není možné uzpůsobovat veřejný prostor jen pro auta. Cílem činnosti asociace je však i podpora cykloturistiky a usilování o změny v legislativě ČR a změny v oblasti financování ve prospěch procyklistických opatření. Další informace o asociaci a její činnosti jsou zveřejněny na webovém portálu www.cyklomesta.cz.

3.5 Stručná charakteristika z pohledu cykloturistiky jako nedílné součásti rekreace a cestovního ruchu

Kolo je dlouhodobě v České republice vnímáno především jako **sportovní nástroj a prostředek pro relaxaci a volný čas**. Hovoří tak údaje Cyklo a in-line průzkumu v ČR³, kde odhad počtu lidí starších 15ti let, kteří v posledním půlroce použili kolo, dosahuje 4,75 milionu (tj. 52,7 % populace 15+). Dále uvádí, že **největší oblibu má rekreační cykloturistika** (42,5 % dotázaných), terénní cyklistice se věnuje 7,6 % dotázaných, 6,5 % dotázaných využívá kolo během dovolené a neuvěřitelných 12 % uvedlo kolo jako dopravní prostředek do práce nebo do školy. Důvěryhodnost uvedených čísel je nalomena skutečností, že cílová skupina byla rekrutována prostřednictvím webu na on-line panelu výzkumné agentury STEM/MARK a pomocí upoutávek na některých tematicky zaměřených serverech.

Cykloturistika se vyznačuje nejen **vysokým počtem účastníků** (zahrnující všechny věkové kategorie i lidi s handicapem), ale širokou škálou kategorií: od rekreační cyklistiky, cykloturistiky na střední a dlouhé vzdálenosti, vícedenní a etapové jízdy až po terénní nebo závodní cyklistiku. Různé kategorie uzpůsobují trasy dle svých potřeb, vybavení a schopností (např. terén, křižování s jinými druhy dopravy, dostupnost občerstvení apod.). Cykloturistika je pro mnohé závislá na přízní počasí. **Cyklisté jezdí jednotlivě, ale mnohem častěji ve skupinách.**

Cykloturistika se stává velice populární formou trávení aktivní dovolené a lze říci, že území Kraje Vysočina je pro ni ideálním cílem. Základní potřeby rekreačních cyklistů se liší od potřeb cyklistů v rámci cyklo dopravy. Cykloturisté rovněž vyžadují **bezpečné komunikace** (minimální provoz motorové dopravy, v ideálním případě vedení po samostatných cyklostezkách), současně však také jejich **atraktivní vedení** (atraktivní krajinou; kolem, popř. v dobré dostupnosti k hlavním turistickým cílům). Přirozeným očekáváním cykloturisty je také existence **možností odpočinku** a občerstvení (odpočívadla v intravilánu, resp. pohostinská zařízení v turistických destinacích na trase, s možností úschovy kol - cyklostojany). Pro dobrou orientaci v krajině cykloturista vyžaduje **kvalitní značení cyklotras**, informace o okolní krajině, přírodě a památkách. V případě rodin s dětmi lze požadavky navíc doplnit o **kvalitní povrch** pro bezpečnost povrchu (asfalt, zámková dlažba, zpevněný povrch lesních / polních cest), **neexistenci nebezpečných míst** (nepřehledná křižení s motorovými komunikacemi, nechráněné železniční přejezdy, srázy nad řekou apod.), ideálně také **vybavenost trasy dětskými hřišti** (houpačky, pískoviště, prolézačky) minimálně u některých odpočívadel na trase a pochopitelně o **příznivý profil trasy** (přiměřené převýšení a malé sklony → existence minima úseků s nutností vést kolo).

Pro **terénní cyklistiku** je pak příznačná nenáročnost na kvalitu povrchu, kdy preference terénních cyklistů se v posledních letech naopak posouvají spíše směrem k užšímu, přírodě blízkým stezkám, tzv. **singletrail**, stejně tak jako nižší náročnost na klimatické podmínky. Výhoda terénních tras spočívá zpravidla v nulové či minimální investiční náročnosti na jejich budování, úpravy či značení v terénu (v porovnání s trasami se zpevněným povrchem), kdy pro terénní cyklistiku mohou být často využívány existující lesní či polní cesty. Mnohdy se přitom jedná o trasy využívané také pro pěší turistiku.

Pro podporu cykloturistiky a dalších outdoorových sportů je zaměřen projekt **Česko jede**. V rámci projektu je vytvořen a provozován webový portál www.ceskojede.cz, poskytuje přehledné a kvalitní informace cyklistům o možnostech cyklistiky v různých regionech ČR. Výhledově bude projekt rozšířen o podporu dalších odvětví aktivní turistiky – pěší a vodní turistiku, in-line bruslení, terénní cyklistiku, ale i běžeckou turistiku.

Celonárodní certifikační systém „**Cyklisté vítání**“ chce podpořit dlouhodobé zvyšování úrovně turistických služeb v České republice, zlepšit podmínky pro nové moderní produkty cestovního ruchu a zvýšit podíl šetrných forem turistiky, budování partnerství veřejného a soukromého sektoru. Z pohledu cyklistů prověřuje nabídku a vybavenost stravovacích a ubytovacích služeb, kempů a turistických cílů. Turistická zařízení, která projdou certifikací, jsou označena zelenobílou známkou s usmívajícím se kolem. Přehled certifikovaných zařízení a ostatní informace nejen z České republiky jsou dostupné na webovém portálu www.cyklistevitani.cz, který provozuje Nadace partnerství.

³ Průzkum zadala Agentura CzechTourism, Odbor výzkumu, trendů a inovací, x firmě OHGS, s.r.o. Hlavní zpráva z průzkumu byla zveřejněna v prosinci 2011

3.6 Vymezení cyklistiky ve strategických a koncepčních materiálech

3.6.1 Úroveň EU

Bílá kniha o dopravě – Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje z roku 2011 (zkráceně „Bílá kniha o dopravě“) – je dokumentem Evropské komise a základním dopravně-strategickým dokumentem EU s výhledovým obdobím do r. 2050. Cyklistická doprava je v rámci tohoto dokumentu řešena v rámci iniciativ „Práce v oblasti bezpečnosti dopravy: záchrana tisíců životů“ a „Podpora udržitelnějšího chování“ (iniciativy 16 a 27). Bílá kniha má pro členské státy EU pouze doporučující povahu, je nezávazným dokumentem.

Zelená kniha: Na cestě k nové kultuře městské mobility (KOM 2007) 551 z 25. 9. 2007 – jedna z pěti výzev, které Evropská komise identifikuje, se týká plynulosti dopravního provozu. Možným řešením tohoto problému je podpora environmentálně šetrných způsobů dopravy, jako je chůze, cyklistika a veřejná doprava. Na základě výsledků konzultačního procesu Zelené knihy byl přijat Evropskou komisí 30. září 2009 Akční plán pro městskou mobilitu, který definuje 20 akcí pro krátko- a střednědobý horizont, z nichž se přibližně polovina týká i oblast cyklistické dopravy. Zelená kniha formuluje klíčové otázky a jejím cílem je zahájit proces konzultací na dané téma na evropské úrovni.

Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu – dokument Evropské komise, který definuje směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011-2020 (červenec 2010). Tento dokument obsahuje návrh sedmi hlavních cílů, z nichž dva jsou spojené i s cyklistickou dopravou (Zlepšit vzdělávání a výcvik účastníků silničního provozu a Ochrana zranitelných účastníků silničního provozu). Pro cyklistickou dopravu je nejdůležitější zejména doporučení 100, kde vyzývá členské státy, aby podporovaly cyklistiku a pěší turistiku jako samostatný druh dopravy a nedílnou součást všech dopravních systémů.

3.6.2 Úroveň ČR

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky (dále jen „**Cyklostrategie**“) – v aktualizované verzi pro roky 2013 – 2020 (dokument schválený vládou 22. 5. 2013).

Cyklistika je výrazně průřezové téma, které zasahuje do kompetence několika resortů, a to na úrovni státní správy i místní samosprávy. Cyklistika je vnímána jako integrální součást dopravy, která se dělí z hlediska kompetencí do oblasti dopravní obsluhy území (resort dopravy) a oblasti cykloturistiky (resort místního rozvoje).

Priority Cyklostrategie ČR:

PRIORITA 1. ROZVOJ CYKLISTIKY JAKO ROVNOCENNÉHO PROSTŘEDKU DOPRAVNÍ OBSLUHY ÚZEMÍ

PRIORITA 2. ROZVOJ CYKLISTIKY PRO POSÍLENÍ CESTOVNÍHO RUCHU

PRIORITA 3. ROZVOJ CYKLISTIKY PRO POSÍLENÍ OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ZDRAVÍ

PRIORITA 4. ZAJIŠTĚNÍ A KOORDINACE S DALŠÍMI RESORTY A SUBJEKTY

Cyklostrategie vychází ze strategicky nadřazených dokumentů:

- ❖ Aktualizace Dopravní politiky České republiky pro léta 2005–2013 z roku 2011. Cyklistická doprava je v tomto materiálu řešena v rámci specifického cíle 4.5.3 „Využití možností nemotorové dopravy“. Tento dokument byl tvořen v souladu s nově připravovanou Dopravní politikou ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050.
- ❖ Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011–2020 (schválena usnesením vlády České republiky ze dne 10. srpna 2011 č. 599), kde je cílem i podpora realizace programů zaměřených na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců.

Hlavním garantem realizace Cyklostrategie je Ministerstvo dopravy. Cyklistika však není jen záležitost dopravy, ale i dalších oblastí jako jsou: životní prostředí, zdraví, místní rozvoj, školství a tělovýchova, finance, turistika, sociální oblast apod. Proto se podpora cyklistické dopravy týká řady ministerstev: dopravy; zdravotnictví; životního prostředí; místního rozvoje; vnitra; školství; mládeže a tělovýchovy; zemědělství; financí; práce a sociálních věcí

a zahraničí. Z pozice Ministerstva dopravy podpora cyklistické dopravy vychází z dopravní politiky ČR a z Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020.

Z pozice Ministerstva zdravotnictví podpora cyklistické dopravy vychází z aktualizovaného Programu Zdraví pro 21. století, který byl schválen Vládou ČR 30.10.2002. Z pozice Ministerstva životního prostředí podpora cyklistické dopravy vychází ze Státní politiky životního prostředí ČR (usnesení vlády č. 38/2001). Z pozice Ministerstva pro místní rozvoj podpora cyklistické dopravy vychází z Koncepce státní politiky cestovního ruchu a ze Státního programu podpory cestovního ruchu.

3.6.3 Úroveň regionální

Významným bodem v naplňování Cyklostrategie je spolupráce Ministerstva dopravy ČR s krajskými a místními samosprávami, a to prostřednictvím koordinační, metodické a konzultační činnosti. Politika územního rozvoje ČR 2008, přijatá vládou ČR 20. července 2009 v usnesení č. 929 krajům ukládá, aby v zásadách územního rozvoje upřesnily vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury.

Zásady územního rozvoje Kraje Vysočina (2008): ZÚR jmenují několik cyklistických tras mezinárodního a republikového významu. Nejsou vymezeny žádné návrhy, změny či územní rezervy týkající se cyklistiky.

Zásady územního rozvoje Kraje Vysočina Aktualizace č. 1 (2012): ZÚR stanovují další zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území: konkrétně se jedná o zásadu „...zlepšovat prostupnost území podporou rozvoje cyklistické dopravy ve vazbě na stávající hodnoty území a nadřazenou síť cyklistických tras...“. V rámci vytváření podmínek pro stabilizaci a vyvážený rozvoj hospodářských činností na území kraje se bude soustředit mimo jiné i na „...intenzivnější rozvoj aktivit cestovního ruchu, turistiky a rekreace včetně rozšiřování sítě peších a cyklistických tras...“.

Program rozvoje Kraje Vysočina (prosinec 2011) se věnuje cyklistické dopravě v rámci Prioritní osy 3: Technická infrastruktura, Opatření 3.2: Modernizace silniční sítě v kraji (Aktivity opatření mimo jiné: „rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území“) a také v rámci Prioritní osy 6: Cestovní ruch a péče o kulturní dědictví, Opatření 6.4: Budování a zkvalitňování základní a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu (Aktivity opatření mimo jiné: „budování a zkvalitňování sítě cyklotras, hipotras, turistických značených tras, lyžařských tras a naučných stezek“ nebo „výstavba doprovodné infrastruktury na turistických, cyklistických trasách, hipotrasách, lyžařských trasách a naučných stezkách (vyhlídkové body, odpočinková místa s přístřešky, lavičkami, stojany na kola, informačními panely apod., úschovny, půjčovny a opravy kol)“.

Strategie Kraje Vysočina 2020 (2012) je zpracována jako střednědobý strategický dokument na léta 2014 - 2020. Strategie sice uvádí, že dlouhodobě je v kraji podporován rozvoj infrastruktury pro cestovní ruch, přičemž se jedná například o cyklotrasy, cyklostezky, in-line dráhy, naučné, pěší a lyžařské trasy, hipostezky, sportovní areály apod., a to včetně doprovodné infrastruktury (odpočívadla, lavičky, informační tabule, mapy apod.) a současně, že údržba, zkvalitňování a další budování této infrastruktury přispěje k dalšímu rozvoji cestovního ruchu v kraji. Na druhé straně však ve výčtu klíčových aktivit podpora dalšího rozvoje cyklistické dopravy chybí. Podporu cykloturistiky tak lze předpokládat zejména v rámci souvisejících klíčových aktivit „využití polohy Kraje Vysočina, jeho přírodního, historického a kulturní bohatství pro rozvoj cestovního ruchu“ a „zkvalitňování a garance služeb v odvětví cestovního ruchu“.

Strategie rozvoje cestovního ruchu v Kraji Vysočina 2008 – 2013 je střednědobým strategickým dokumentem, který navazuje na rámcově vymezené směry rozvoje cestovního ruchu v Programu rozvoje Kraje Vysočina. Tento materiál vymezuje téměř celé území Kraje Vysočina jako území s významným turistickým potenciálem (zachovalá příroda, vhodné podmínky pro sportovní a rekreační aktivity, udržované historické části měst, řadu cenných stavebních památek, bohaté historické tradice a solidní dopravní dostupnost. Na oblast rozvoje cykloturistiky je přímo zaměřeno zejména Dílčí opatření A.2.1 Infrastruktura pro pěší turistiku, cykloturistiku a hipoturistiku. Nepřímo pak rozvoj cykloturistiky podporují i ostatní opatření definovaná tímto dokumentem.

3.6.4 Úroveň ORP

Východiskem pro charakteristiku podmínek pro rozvoj cyklistiky v Kraji Vysočina na území správních obvodů obcí s rozšířenou působností jsou územně analytické podklady zpracované na úrovni jednotlivých ORP. Jedná se pouze o výtah vybraných informací, které se vztahují k tématu cyklistické dopravy nebo podmínek pro cestovní ruch či dopravu v těchto územích.

ORP Bystřice nad Pernštejnem

Předpoklady pro rozvoj rekreace a cestovního ruchu jsou na Bystřicku nadprůměrné. Primárně nejvýznamnějším faktorem je kulturní krajina, zahrnující množství významných přírodních lokalit a kulturních památek (za všechny hrad Pernštejn). Terény jsou zde vhodné pro letní i zimní turistiku, lyžování, cykloturistiku.

V rámci ORP Bystřice nad Pernštejnem je jako silná stránka vnímána hustá síť značených cyklotras. Jako rozvojová příležitost pak hustá síť pozemních komunikací málo zatížených automobilovou dopravou, která vytváří vhodné podmínky pro další rozvoj cyklo dopravy v celém území ORP. Všechny atraktivní oblasti (např. zříceniny hradů Zubštejn, Pyšolec a Aueršperk a další) jsou dostupné po turistických a cykloturistických stezkách (včetně cyklotras značených KČT) – Svratecké vodohospodářské naučné stezce, nebo Zubří zemí na kole i pěšky. Výhodou je také poloha na vedení dálkových cyklotras (EV č. 4 – KČT č. 1). Přesto ÚPD ORP konstatuje u řady obcí chybějící cyklotrasy a cyklostezky.

ORP Havlíčkův Brod

Rovněž území ORP H. Brod vykazuje poměrně hustou síť značených turistických a cyklistických tras. Územím procházejí cyklotrasy č. 16 a 19 nadregionálního významu. Cyklotrasy jsou však z valné části vedeny po silnicích II. a III. třídy, což snižuje bezpečnost a komfort pohybu cyklistů a omezuje význam cyklotras pro zdravý pohyb v přírodním prostředí.

Jako příležitost je na úrovni ÚPD vnímána možnost budování tematických cyklostezek a naučných stezek včetně odpovídajícího vybavení, budování hipostezek a tras pro běžkaře. Stejně tak je záměrem do budoucna více zapojit cyklistickou dopravu do systému osobní přepravy na kratší vzdálenost. Značně členitý reliéf území SO ORP Havlíčkův Brod ovšem komplikuje podmínky pro její širší rozvoj jako způsobu dopravy. Tématem pro budoucí rozvoj bude rovněž budování tematických cyklotras a naučných stezek, vč. odpovídajícího doplňkového vybavení.

ORP Humpolec

Napříč obcemi Humpolecka je jako rozvojová příležitost vnímáno možné zvýšení rekreačního využívání řešeného území formou turistiky, cykloturistiky nebo agroturistiky. Síť cyklotras není tak hustá jako v některých jiných ORP kraje. Region přesto nabízí řadu atraktivních cílů pro další rozvoj cykloturistiky a cestovního ruchu obecně.

ORP Chotěboř

Chotěbořsko je protkáno poměrně rozsáhlou sítí cyklotras s vazbou na přírodní a kulturní hodnoty území. Síť cyklotras je vedena v převážné míře po silnicích II. a III. třídy a účelových komunikacích s ne vždy dostatečnou technickou kvalitou. Hustota cyklotras v území je 375,86 m/km² a převyšuje tak průměr ČR 358,6 86 m/km². Cykloturistické trasy vedou zajímavými oblastmi s využitím silnic s menším provozem lesních a polních cest. Jako slabá stránka je však vnímána nižší vybavenost turistických a cyklistických tras doprovodnou infrastrukturou a službami. Zpracované ÚPD pro ORP Chotěboř konstatují, že v území chybí zejména dostatečné a kvalitní ubytovací kapacity a plochy, zařízení a aktivity ve vazbě na turistické a cyklistické trasy.

ORP Jihlava

Území ORP Jihlava protíná relativně hustá síť cyklistických tras pro rekreační využití zpřístupňující rekreační a turistické zajímavosti Jihlavska. Mezi hlavní trasy v území patří cyklotrasy národního významu č. 16 (Hlinsko - Jihlava – Telč – Slavonice) a č. 26. (Jihlava – Třebíč – Raabs). V širších souvislostech lze do budoucna rozvíjet záměr napojení oblasti na transevropskou cyklotrasu EV č. 4 (Roscoff - Kijev) procházející severní částí kraje Vysočina (Bystřice nad Pernštejnem). V souvislosti s rozvojem páteřních dálkových cyklotras (i některých místních) lze očekávat rozvoj navazujícího drobného podnikání a služeb v oblastech.

Na druhou stranu lze pro celé území konstatovat obecně nedostatečně rozvinutou infrastrukturu pro cyklistickou dopravu. Většina úseků cyklotras je vedena společně s motorovou dopravou - chybějící segregace v podobě samostatných cyklistických stezek (výjimkou je postupně vznikající systém cyklostezek v Jihlavě a vznikající úseky cyklostezek na cyklotrase č. 26 Jihlava – Třebíč – Raabs). Lze rovněž zmínit chybějící doprovodnou infrastrukturu (odpočívky, stojany, úschova kol, servisy a půjčovny kol).

ÚPD ORP Jihlava obsahují doporučení zpracovat generel cyklistické dopravy ORP Jihlava nebo lépe Kraje Vysočina s cílem vymezení koridorů páteřních cyklistických stezek vedených odděleně od motorové dopravy s využitím pro každodenní i rekreační dopravu. Cyklistickou dopravu současně řešit jako součást integrovaného dopravního systému (dopravní obsluha území) včetně potřebné komplexní vybavenosti.

ORP Moravské Budějovice

ÚPD konstatují, že rekreace a turistický ruch se v regionu Moravských Budějovic dosud příliš nerozvíjí, přesto mají zdejší obce poměrně vysoký turistický potenciál, což se týká především větších měst. Obecně je zde citelný nedostatek ubytovacích kapacit. Ubytovací zařízení se nachází pouze ve 4 obcích z celkových 47 obcí ORP. Ubytovat se lze v Moravských Budějovicích, Jemnici, Litohoři a Kdousově. To je v kontrastu s tím, že v oblasti je vyznačena celá řada cyklotras a prochází zde rovněž významná cyklotrasa č. 26 Jihlava – Třebíč – Raabs. Je proto do budoucna nutné řešit zejména oblast propagace a zlepšení vybavenosti doprovodnými službami a doplňkovou infrastrukturou.

ORP Náměšť nad Oslavou

Územím ORP prochází řada turistických značených tras a tematických naučných stezek (cyklotrasy jsou rozvinuty obzvláště v oblastech kolem řeky Oslavy a Chvojnice a ve vazbě na propojování turistických cílů – např. rozhledna Babylon, Lovecký zámek, Vlčí kopec, zříceniny Lamberk a Sedlecký hrad atd.). Značená cyklistická trasa vede převážně po silnicích III. třídy, málo zatížených silnicích II. tř. a účelových komunikacích. Přestože oblastí prochází řada cyklotras a turistických tras, není infrastruktura pro cestovní ruch příliš rozvinutá. Chybí zejména kapacity v oblasti ubytování a doprovodná infrastruktura ve vazbě na cyklistické a turistické sítě. Jako příležitost pro celé území ORP je proto uveden záměr budování infrastruktury pro pěší a cyklisty, která může přispět ke zvýšení počtu turistů a návštěvníků regionu.

ORP Nové Město na Moravě

Území ORP má díky svému kvalitnímu přírodnímu prostředí vysoký turistický potenciál pro letní i zimní rekreaci, těžištěm těchto aktivit je hlavně oblast CHKO Žďárské vrchy; území se využívá jak pro individuální tak pro hromadnou rekreaci, jádrem nabídky je běžecké a sjezdové lyžování v zimě a pěší a cyklistická turistika v létě. Oblastí s podobnou celoroční nabídkou rekreace není v ČR mnoho, velkou výhodou je umístění území uprostřed ČR mezi významnými centry osídlení (Praha, Brno, Pardubice). Území ORP má proti hodnotám za celý kraj nadprůměrný podíl ekonomických subjektů v ubytování a stravování, veřejné správě a obraně, ve vzdělání a ostatních veřejných, sociálních a osobních službách.

Výhodou území je jeho poměrně velká nadmořská výška v rozmezí 480 m n.m. (řeka Bobruvka pod Bobrovou) a 836 m n.m. (vrchol Devět skal), přičemž turisticky nejvíce využívaná severní část území začíná od nadmořské výšky cca 610 m n.m. (úroveň Nového Města na Moravě), terén ale zároveň není příliš výrazně modelovaný, takže je vhodný pro běžecké lyžování a cykloturistiku; malebný charakter kulturní krajiny je doplněn množstvím rybníků, z nichž některé lze využít ke koupání. Novoměstsko je mezi širokou veřejností vnímáno jako oblast rekreace, napomáhá tomu také tradice běžeckého lyžování a pořádání mezinárodních běžeckých závodů (Zlatá lyže, MS v biatlonu aj.) – Nové Město na Moravě je lyžařským střediskem celostátního významu. Za silnou stránku území lze také považovat fakt, že některé vlakové spoje jsou upraveny pro dopravu bicyklů a lyží, což zvyšuje rekreační potenciál území. Jako příležitost je pak uváděn např. záměr rozšiřovat systémy cyklostezek a cyklotras a upravených lyžařských běžeckých tras v regionu.

ORP Pacov

Rekreace a turistický ruch se na Pacovsku dosud příliš nerozvíjí, přesto mají zdejší obce poměrně vysoký turistický potenciál, což se týká především větších sídel. Obecně je zde nedostatek ubytovacích kapacit dostatek je pouze

v necelé pětině obcí. Více než 40% obcí, především menších, vykazuje vysoký potenciál individuální rekreace, prakticky v nich přitom nedochází k negativním projevům, daným velkým množstvím chalup, popř. chat (pouze 2 obce). Síť cyklotras je však v regionu poměrně rozsáhlá, chybí však jejich vyšší vybavenost službami a doprovodnou infrastrukturou.

ORP Pelhřimov

Rekreace a turistický ruch se na Pelhřimovsku poměrně rozvíjí – cca 58 % obcí má vysoký turistický a rekreační potenciál, což se netýká pouze větších měst. Řada obcí na svých webových stránkách nabízí množství atraktivních výletů po okolí (pěších, cykloturistika i koňská turistika). U středních a menších obcí je problém v nedostatku veřejných ubytovacích kapacit (chybí penziony, nabídka krátkodobého ubytování). Stejně jako u řady jiných ORP na území Kraje Vysočina je síť cyklotras poměrně hustá, chybí však jejich vyšší vybavenost službami a doprovodnou infrastrukturou (zejména v menších sídlech).

ORP Světlá nad Sázavou

Území ORP je protkáno celou řadou cyklotras, turistických tras a naučných stezek ve vazbě na kulturní a přírodní hodnoty. Cykloturistické trasy vedou zajímavými oblastmi s využitím silnic s menším provozem lesních a polních cest. Nejvýznamnější je cyklotrasa č. 19, tzv. „Posázavská cyklotrasa“. Jako silná stránka je v rámci ÚPD uváděn pozitivní trend rozvoje a návrhy na nové cyklostezky na území města Světlá nad Sázavou. Jako příležitost je pak spatřováno rozšiřování nabídky služeb (ubytování, jezdeckví...) a budování infrastruktury pro pěší a cyklisty. Rovněž v území ORP Světlá nad Sázavou je konstatováno, že chybí zejména ubytovací kapacity a plochy, zařízení a aktivity ve vazbě na cyklistické trasy.

ORP Telč

Území ORP Telč je svojí polohou v oblasti Vysočiny a dobrými přírodními podmínkami ve volné krajině vhodné k rekreačnímu využití. Nejvýraznější potenciál je v severozápadní části území (Jihlavské vrchy s nejvyšším vrcholem Javořicí). Zásadním potenciálem je i město Telč (zapsáno na seznamu UNESCO) a další historická centra v území.

Cestovní ruch v rámci ORP Telč se orientuje převážně na cykloturistiku, pobytovou turistiku i zimní sporty. Jedná se přitom především o krátkodobější formy rekreace. V regionu existují oblasti s nadregionálním významem cestovního ruchu – např. samotné město Telč jako památka UNESCO. Území ORP Telč je v rámci SWOT analýzy hodnoceno silnou stránkou v podobě malého zatížení území dopravou, které umožňuje kvalitní cykloturistiku i na místních komunikacích.

ORP Třebíč

Území ORP vykazuje potenciál především pro krátkodobější rekreační aktivity než na delší pobyty v rámci rozvoje cestovního ruchu. Formami cestovního ruchu, které by měly být rozvíjeny na Třebíčsku, jsou dle ÚPD vzhledem k turistickému potenciálu místní krajiny venkovská turistika, agroturistika, pěší a cykloturistika. Mezi hlavními rozvojovými směry pro celé území je uvedeno i vytváření podmínek pro rozvoj regionální spolupráce a příhraniční spolupráce obcí v oblasti rekreace, zejména zlepšení dopravního propojení, prostupnosti území (doplnění cyklostezek, naučných stezek, posílení přeshraničních vazeb).

Významným potenciálem z hlediska turistiky je samotné město Třebíč (vybrané historické památky v centru města zapsané na seznamu UNESCO). Rekreační potenciál území zvyšují také četné přírodní hodnoty. Celkově za celé území ORP je v rámci územně analytických podkladů konstatována nedostatečná kvalita ubytovacích a stravovacích kapacit. Územím správního obvodu ORP Třebíč je vedena cyklostezka mezinárodního významu Jihlava-Třebíč-Raabs.

ORP Velké Meziříčí

Území ORP Velké Meziříčí se nachází v jihovýchodní části Českomoravské vrchoviny a jejího předhůří. Celé území má mimořádnou estetickou a environmentální hodnotu a vytváří velmi příhodné podmínky pro trávení volného času. Území ORP Velké Meziříčí má velké předpoklady pro rozvoj turistiky a cestovního ruchu (zejména cykloturistiky), a to i díky rozmanitosti krajiny a přítomnosti významných kulturně-historických památek, chybí zde však zázemí odpovídající infrastruktury.

Důležitá je i samotná poloha území v rozmanité krajině se zachovalou přírodou, charakteristickou táhlými kopci a údolími řek, zvýšeným výskytem rybníků a zajímavých kulturně-historických památek převážně spojených se silnými náboženskými tradicemi, o čemž svědčí i nadměrný výskyt drobných sakrálních staveb (boží muka, kříže, smírčí kameny). Tento potenciál území se dá využít k vyšší podpoře cestovního ruchu, především budováním nových cyklistických tras, naučných stezek a turistických tras včetně zabezpečení potřebné infrastruktury pro turistický ruch. Z hlediska cyklistické dopravy je však konstatována nedostatečná infrastruktura pro rozvoj cyklostezek - většina úseků cyklotras je vedena společně s motorovou dopravou. Území vykazuje relativně hustou síť cyklotras. Územím také vede „Mlynářská stezka“ – spojnice s Dolním Rakouskem.

V rámci příležitostí k dalšímu rozvoji cestovního ruchu v území ORP je jmenován mimo jiné záměr podpory rozvoje cyklostezek, zajištění další potřebné infrastruktury, napojení regionálních cyklotras na cyklotrasy nadregionálního významu nebo budování nových cyklostezek.

ORP Žďár nad Sázavou

ORP Žďár nad Sázavou patří mezi oblasti s vysokým potenciálem cestovního ruchu. Velmi vysoký potenciál je evidovaný v jádrovém městě Žďár nad Sázavou. Území ORP je protkáno hustou sítí značených turistických stezek a značených cyklotras, které jsou postupně doplňovány cyklostezkami. Zvlněná krajina, kvalitní přírodní potenciál s velkým počtem kulturních a historických památek jsou ideálními předpoklady pro další rozvoj cykloturistiky. Značené cyklotrasy využívají zejména silnic II. a III. třídy a účelových cest. Je zřejmé, že zvláště na silnicích s vyšší intenzitou motorové dopravy není zvolený způsob značení cest optimální. Cyklostezky jsou je vybudovány pouze ve Žďáru nad Sázavou u Pilské nádrže a k Radonínu, dále pak při silnici I/19 v Hamrech nad Sázavou a v Sázavě. V trase bývalé železnice Sázava – Přibyslav je vybudována nejdelší cyklostezka na území Kraje Vysočina.

3.7 Systém fungování a řízení cyklistiky na jednotlivých úrovních

3.7.1 Ministerstva, státní a veřejné organizace

Jak již bylo zmíněno v předchozí kapitole, cyklistika je záležitostí týkající se různých oborů činností (např. doprava, zdravotnictví, plánování rozvoje měst, bezpečnost, ochrana životního prostředí ad.) a tím také v různých resortech, které by měly vhodným způsobem zahrnut toto téma do svých oblastí.

Tabulka 2 Vymezení základních kompetencí na národní úrovni dle resortů

Ministerstvo dopravy	Podporuje cyklo dopravu jako integrální, rovnocennou alternativou k dalším druhům dopravy. V návaznosti na Národní strategii bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020, která byla schválena usnesením Vlády České republiky č. 599 ze dne 10. srpna 2011, je cílem podpora realizace programů zaměřených na zvyšování bezpečnosti cyklistů. Kromě toho je garantem realizace většiny opatření v Cyklostrategii.
Ministerstvo pro místní rozvoj	Hlavní oblasti zájmu MMR jsou cykloturistika a cyklistika a územní plánování. V rámci Cyklostrategie garantuje podporu přeznačení a údržby sítě dálkových cyklotras ČR a tras EuroVelo, produktu Česko jede, zajišťuje potřebné infrastrukturu pro cykloturistiku a podporuje služby a rozvoj lidských zdrojů v oblasti cykloturistiky.
Ministerstvo životního prostředí	Obdobně jako MZ vnímá cyklistiku jako dopravu, která neemituje žádné škodliviny. Na druhé straně je zájmem MŽP, aby cyklistika v terénu způsobovala problémy, spočívající v narušování klidového režimu chráněných území přírody, ničení stanovišť chráněných druhů rostlin, výskytů a hnízdišť chráněných druhů živočichů, narušování vegetačního krytu a způsobování půdní eroze. Koordinuje na území ČR propagační akci EU, Evropský týden mobility, která se koná pravidelně ve dnech 16. - 22. září a Evropský den bez aut (22. září)
Ministerstvo zdravotnictví	Cyklistika je Ministerstvem zdravotnictví podporována jako denní činnosti pozitivně ovlivňující zdraví prostřednictvím aktivní fyzické činnosti, a doprava přispívající ke snižování hluku a znečišťování ovzduší. V rámci realizace opatření Cyklostrategie zajišťuje využívání dotačního programu „Národní program zdraví – projekty podpory zdraví“ (NPZ - PPZ) a další evropských programů zaměřených na problematiku zdraví.

Ministerstvo zemědělství	Řada nástrojů resortu je velmi opodstatněná pro rozvoj cykloturistiky, protože 70 % území ČR je venkovský prostor, kterou pokrývá hustá síť cykloturistických tras a cyklistických stezek. Patří k nim např. Program rozvoje venkova a aktivity MAS LEADER - Strategie místního rozvoje v oblasti cestovního ruchu. V rámci opatření v Cyklostrategii podporuje využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů (polní, lesní cesty, podél vodních toků).
Ministerstvo vnitra	Mezi činnosti týkající se cyklistiky tohoto resortu patří preventivní kampaně zaměřené bezpečnost cyklistů a současně i nutná tvrdá represe jak vůči neukázněným cyklistům, tak i řidičům. Dále se snaží docílit snížení počtu krádeží kol.
Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy	Oblastí zájmu MŠMT je zajištění dopravní výchovy na školách a podporu vedení mládeže k aktivnímu trávení volného času

Zdroj: www.cyklostrategie.cz

Pro podporu cyklistiky ve smyslu národního plánu rozvoje cyklistiky je nezbytností efektivní meziresortní spolupráce různých úrovní veřejné správy a dalších aktérů. Hlavní úlohu při plánování rozvoje cyklistické dopravy mají tyto instituce:

- ❖ Centrum dopravního výzkumu v. v. i. (CDV)
- ❖ Česká komora architektů (CKA)
- ❖ Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků (CKAIT)
- ❖ Česká silniční společnost (ČSS)
- ❖ Dopravní inspektorát Policie ČR
- ❖ Lesy ČR, s. p.
- ❖ Národní síť Zdravých měst (NSZM)
- ❖ Nadace Partnerství
- ❖ Povodí
- ❖ Pozemkový fond ČR
- ❖ Ředitelství silnic a dálnic České republiky (ŘSD ČR)
- ❖ Správa železniční dopravní cesty (SŽDC)
- ❖ Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)
- ❖ Státní zdravotní ústav (SZÚ)
- ❖ Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových (ÚZSVM)

V nedávné době byl uvedený výčet doplněn také o **Asociaci měst pro cyklisty**.

3.7.2 Kraje

Úloha kraje v oblasti cyklistiky vyplývá především ze skutečností, že **kraj je vlastníkem silnic II. a III. třídy**. O dopravní obslužnosti tedy rozhoduje krajské zastupitelstvo, které pro tuto oblast výkonu samosprávy zřizuje zpravidla výbor pro dopravu. Kraje dále zřizují krajské příspěvkové organizace na správu a údržbu silnic na svém území. Dle doporučení národní Cyklostrategie by se **kraje společně se státem měly podílet na vybudování, správě a údržbě páteřní sítě evropských a dálkových cyklotras na území ČR**.

Kraje realizují opatření na podporu cyklistiky podle svých koncepčních dokumentů. K naplnění významného záměru Cyklostrategie, kterým je spolupráce MD, MMR, MŽP, MZ s krajskými samosprávami, pak slouží připravovaná Dohoda (Memorandum), kterým by se jednotlivé kraje v ČR měly zapojit do národního produktu „Česko jede“ (produkt Česko jede představuje komplexní nabídku cykloturistiky s důrazem na dálkovou, dále nabídku in-line bruslení, terénní cyklistiky a dalších forem aktivní dovolené venku (outdoor) jako je pěší a vodní turistika, hipoturistika, zimní běžkování, dálkový běh apod., to vše ve vazbě na veřejnou dopravu, orientační a informační systém a služby). V rámci tohoto memoranda jsou krajům doporučovány k realizaci následující klíčová opatření:

- ❖ Cyklistická doprava jako nedílná součást dopravního systému
- ❖ Cykloturistika a terénní cyklistika jako nedílná součást rekreace a cestovního ruchu
- ❖ Koordinace a partnerství (aktivity kolem cyklistické dopravy a cykloturistiky)

Z uzavření této dohody nevyplývají krajům žádné povinnosti, jedná se o doporučení. **Memorandum také doporučuje připravit Akční plán a připravit podmínky pro čerpání finančních prostředků ze Strukturálních fondů EU pro plánovací období 2014 – 2020.**

Pro úspěšné naplňování akčního plánu je pak zapotřebí **realizovat tři stěžejní opatření:**

- ❖ Iniciovat vznik pozice krajského cyklokoordinátora,
- ❖ Založit pracovní skupinu pro cyklistickou dopravu na kraji,
- ❖ Založit dotační titul orientovaný na podporu cyklistiky.

Některé kraje zajištění plnění úkolů krajského cyklokoordinátora a funkce pracovní skupiny řeší alternativními způsoby – např. zřízením neziskové organizace, která koordinuje rozvoj cyklistické dopravy.

V samotném Kraji Vysočina není v současnosti zřízena pozice krajského cyklokoordinátora (tuto pozici mají zřízenou např. v Jihomoravském, Libereckém, Středočeském nebo Ústeckém kraji, v Jihočeském kraji pak roli koordinátora vykonává zřízená Nadace Jihočeské cyklostezky) **ani pracovní skupina pro cyklistickou dopravu** (pracovní skupina funguje např. v Plzeňském, Zlínském, Libereckém, Jihočeském, Ústeckém nebo Jihomoravském kraji). Z hlediska podpory rozvoje cyklistické dopravy z dotačních prostředků je realizována jednak každoroční podpora činnosti KČT v regionu (0,2 mil. Kč) a jednak podpora dílčích projektů, které souvisí (zejména s rozvojem doprovodných služeb a vybavenosti) pro cyklistickou dopravu v rámci Fondu Vysočiny zřízeného v roce 2002. Jedná se však spíše o finančně méně významné projekty. **Celkově však problematika cyklistické dopravy není v kraji uchopena, systémově a koncepčně řízena. Stávající stav se naopak vyznačuje značnou nejednotností a nedostatkem vzájemné výměny informací mezi subjekty, které se cyklistickou dopravou na různé úrovni zabývají.**

3.7.3 Obce a mikroregiony

Obce, vykonávají působnost silničního správního úřadu ve věcech **místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací** a rozhodují o zařazení a vyřazení pozemní komunikace do kategorie místních (dle Zákona č. 13/1997 Sb.). Obecní zastupitelstva pak podobně jako krajská rozhodují **o dopravní obslužnosti pozemních komunikací na svém území, tedy o místních komunikacích.**

Obecní úřady obcí s rozšířenou působností vykonávají působnost speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic II. a III. třídy, místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací a působnost silničního správního úřadu ve věcech silnic. Působnost se nevztahuje na věci, o kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy České republiky nebo orgán kraje v přenesené působnosti (Zákon č. 13/1997 Sb.).

Klíčem k úspěchu implementace národní Cyklostrategie, ale také budoucí strategie rozvoje cyklistické dopravy v regionu je spolupráce s místní samosprávou na komunální úrovni.

Cyklostrategie doporučuje vytvořit jednoznačné kompetence pro cyklistickou dopravu na komunální úrovni a připravit potřebné personální a finanční zdroje. Na podporu tohoto cíle byla vytvořena samostatná stránka www.cyklo mesta.cz, kde je možné se dozvědět více o aktivním zapojení měst k naplňování Cyklostrategie.

Obce a mikroregiony jsou dále iniciátory a často i investory značení cyklotras či tematických cykloturistických tras ve svých správních obvodech. **Problematické je však zajištění další údržby takto vyznačených tras.** Dále jsou obce či jejich svazky nejčastějším investorem přípravy a výstavby cyklostezek. U nich je otázka následné údržby celkového technického stavu včetně značení na mnohem lepší úrovni.

3.8 Stávající národní a nadnárodní projekty v cyklistice

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013–2020 - dokument schválený vládou (22. 5. 2013) shrnuje nezbytné nástroje pro rozvoj cyklistické dopravy v ČR. Strategický dokument připravilo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., pod vedením národního cyklokoordinátora. Stát se v tomto dokumentu zavázal k podpoře cyklistické dopravy a k budování cyklostezek.

Sestává ze čtyř základních priorit:

1. Rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území
2. Rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu
3. Rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany životního prostředí a zdraví
4. Zajištění koordinace s dalšími rezorty a subjekty

Hlavním garantem realizace Cyklostrategie je Ministerstvo dopravy (zajišťující převážně priority 1–3), které bude spolupracovat zejména s Implementačním orgánem realizace Cyklostrategie (Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.), s Ministerstvem pro místní rozvoj a jeho příspěvkovou organizací agenturou CzechTourism (priorita 4.). V tématech osvěty, vzdělávání a výzkumu bude spolupracovat s Ministerstvem zemědělství s tematikou cyklistické infrastruktury a Ministerstvem životního prostředí a Ministerstvem zdravotnictví a Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy. S ministerstvem vnitra a DI Policie ČR bude spolupracovat v oblasti bezpečnosti.

Česko jede - je zaměřen na komplexní podporu cykloturistiky a dalších sportů v ČR. Cílem je poskytnout přehledné a kvalitní informace českým a zahraničním cyklistům o možnostech cyklistiky ve všech regionech ČR. Výhledově bude rozšířen o marketingovou podporu dalších odvětví aktivní turistiky – pěší a vodní turistiku, in-line bruslení, terénní cyklistiku, ale i běžeckou turistiku. V rámci projektu je vytvořen a provozován webový portál www.ceskojede.cz.

Cyklisté vítáni – je národní certifikace služeb v cestovním ruchu (ubytovací, stravovací a informační služby). Certifikovaná zařízení, kempy a turistické cíle označuje v terénu usmívající se zelené kolo na bílém pozadí a poskytují perfektní zázemí pro kolaře i kola. Tým akreditovaných hodnotitelů prověřuje v sezoně plnění podmínek certifikace ve více než tisícovce zařízení. Certifikace byla v prvních dvou letech podpořena ze strukturálních fondů Evropské unie v rámci Společného regionálního operačního programu. Certifikaci Cyklisté vítáni realizuje Nadace Partnerství a certifikovaná zařízení jsou k nalezení na webovém portálu www.cyklistevitani.cz.

Cykloměsta – webový portál Asociace měst pro cyklisty, který si klade za cíl měnit pokřivené názory na cyklodopravu a prosadit do povědomí lidí cyklodopravu jako přirozenou součást dopravního systému ve městě

Cyklostezky – v jeho rámci Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) poskytuje příspěvky na výstavbu a údržbu cyklistických stezek. V roce 2013 byla rozdělena částka ve výši téměř 116.200 tis. Kč.

Central MeetBike - je realizován prostřednictvím programu Central Europe, který je spolufinancován z ERDF (www.central2013.eu) a je společným dílem polsko-česko-slovensko-německého partnerství. Hlavními přínosy pro ČR jsou v oblasti intenzivnější propagace cyklistické dopravy (PUBLICITA, KAMPANĚ), pro rozvoj strategického plánování v oblasti cyklistické dopravy na národní, regionální a místní úrovni (STRATEGIE), vzdělávací programy po vzoru německé cyklistické akademie (VZDĚLÁVÁNÍ) a příklady v podobě pilotních investic (PILOTNÍ INVESTICE). Informace k projektu jsou na webových stránkách www.cyklodoprava.cz/central-meetbike nebo www.centralmeetbike.eu.

Mobile2020 – cílem projektu je stimulovat přehodnocení plánovacích procesů malých a středně velkých měst v jedenácti zemích střední a východní Evropy a přenesení vhodných vědomostí a know-how čerpající z úspěšné praxe z Německa, Nizozemí, Itálie, Švédska, Dánska a dalších zemí (www.mobile2020.eu).

Národní cyklistická akademie - Portál Cyklokonference (www.cyklokonference.cz) zve na výukové programy, školení, exkurze a další doprovodné akce realizované zejména prostřednictvím kooperace dvou mezinárodních projektů Central MeetBike a Mobile 2020.

4 ANALÝZA CYKLISTIKY V KRAJI VYSOČINA DO ROKU 2013

4.1 Charakteristika území Kraje Vysočina z pohledu využití pro cyklistiku

4.1.1 Postavení Kraje Vysočina z pohledu cykloturistiky

Prakticky celé území Kraje Vysočina leží na území tvořeném vrchovinami, pohořími a pahorkatinami. Jsou zde však i lokality rovinaté (např. jihovýchodní a severozápadní část kraje, také území některých větších měst), což vytváří **potenciál pro cykloturistiku rekreačního charakteru** (směřováno zejména na rodiny s dětmi), tak pro sportovně či více výkonnostně orientované cyklisty a skupiny cyklistů (včetně adrenalinové cyklistiky na horských kolech nebo závodní cyklistiky). V rámci územně analytických podkladů jednotlivých ORP je prakticky vždy zmiňován **potenciál pro rozvoj cykloturistiky**, a to zejména z pohledu její rekreační funkce.

Region disponuje mnohými **přírodními krásami a historickými památkami** (vč. památek UNESCO), které mají potenciál být cílovými nebo průběžnými destinacemi jak pro místní, tak pro dálkovou cykloturistiku. Samotná **města a obce** na Vysočině rovněž nabízejí celou řadu možných doplňkových kulturních, sportovních a turistických aktivit, které se mohou stát vhodným doplňkem trávení volného času cykloturistů.

Poměrně **solidní oblíbenost Vysočiny u cykloturistů** byla potvrzena i v průzkumu v rámci průzkumu realizovaného v projektu Česko jede (TOP: Jižní Morava (31,2%)*, Jižní Čechy (23,9%), Šumava (23,6%), Oblíbené regiony: Pálava a Lednicko-Valtický areál (15,6%), Beskydy a Valašsko (15,2%), Vysočina (13,6%), Český ráj (12,4%).

V souvislosti s rozvojem sítě cyklostezek v některých městech a lokalitách regionu, je v souladu s celorepublikovými trendy zaznamenáván **nárůst obliby in-line bruslení**. Za tímto účelem jsou využívány budované cyklostezky čím dál častěji a bruslaři mnohdy tvoří významný podíl uživatelů stezek (viz např. výsledky sčítání prováděné na cyklostezce Přibyslav – Sázava).

Díky svému krajinnému rázu je celé území Vysočiny **vhodným místem pro horská kola a terénní cyklistiku s využitím přirozených koridorů** (lesních a polních cest, koridorů podél vodních toků, popř. tras vedených po již nevyužívaných železničních vlečkách). V kraji je řada lokalit, kde je terénní cyklistika provozována a existuje také několik záměrů na **rozvoj tzv. singltrailů** (Novoměstsko v okolí areálu Vysočina arény nebo vybudování sítě tras pro horská kola, tzv. singltrailů a také o podpoře tzv. Dirtparku v místní části Jihlavy – Bedřichově – v blízkosti vlakového nádraží). V rámci výše uvedené projektu / průzkumu byla oblíbenost Vysočiny u bikerů hodnocena takto: TOP: Šumava (25,4 %), Oblíbené destinace: Beskydy a Valašsko (17,8%), Jeseníky (17,3 %), Jizerské hory (16,7%), Jižní Čechy (16,3%), Vysočina (15,3%).

V rámci mnoha studií již bylo prokázáno, že cyklistická doprava je prokazatelně zdrojem ekonomického růstu tam, kde je dobře rozvíjena. Dle materiálů Českého vysokého učení technického v Praze (Fakulta dopravní, Katedra řízení dopravních procesů a logistiky) z roku 2005 se průměrná denní útrata cyklisty s ubytováním pohybuje kolem cca 1.300 Kč na osobu, bez ubytování cca 150 Kč na osobu. Dle novějších údajů Nadace partnerství z roku 2013 se výdaje vícedenních cykloturistů pohybují kolem **53 EUR/os./den, (tj. celkem 353 EUR na jednu cestu o zjištěné průměrné délce 6,6 dne). U jednodenních cyklistů se pak jedná o výdaje ve výši 16 EUR/den**, což je údaj srovnatelný s útratami ostatních turistů (vychází se z kalkulace: 40 % ubytování a 30 % stravování, ostatní pak nákupy, místní doprava a aktivity). Útrata turistů bývá vyšší ve městech a nižší na venkově. Nově vybudovaná německá cyklotrasa vygeneruje cca 76mil. EUR ročně (zdroj: „The Cycle Tour Demand Forecast Model“, který byl vyvinut pro studii přínosu sítě EuroVelo pro Evropský parlament - jedná se o údaje z 13 studií z Německa, Nizozemí, Rakouska a Švýcarska).

Ekonomickou přínosnost rozvoje cyklistiky pro rozvoj regionu Vysočina lze dokladovat například na cyklostezce mezi Přibyslaví a Sázavou. Podle údajů místního turistického informačního centra došlo díky zprovoznění cyklostezky **k navýšení návštěvnosti na dvojnásobek**. To s sebou logicky přináší i efekt v podobě zvýšených útrat návštěvníků celé širší oblasti (zejména se jedná o nárůst v oblasti stravování / občerstvení, popř.

dalších služeb). V roce 2012 (1.8. - 30.9.2012) proběhlo v Přibyslavi sčítání cyklistů (spolufinancováno z ROP NUTS II Jihovýchod), které přineslo následující údaje o měsíční návštěvnosti cyklostezky Přibyslav – Sázava:

- ❖ 23.017 návštěvníků srpen 2012
- ❖ 12.799 návštěvníků září 2012
 - z toho cyklistů: 49 %
 - z toho in-linistů: 42 %
 - z toho Pěších: 4 %
 - ostatní 5: %

Další údaje o sčítání, které potvrzují význam cyklistiky, plynou z průzkumu podpořeného z ROP NUTS II Jihovýchod v roce 2012. Kromě výše uvedené cyklostezky Přibyslav – Sázava byly monitorovány lokality Hamry nad Sázavou, - Žďár nad Sázavou (1.6. – 31.7.) a Luka nad Jihlavou. V lokalitě Hamry nad Sázavou bylo v červnu zaznamenáno celkem 9.909 průchodů pěších a cyklistů (v červenci pak 10.323). Cyklisté tvořili 69 %, pěši 25 % a ostatní 5 % uživatelů. Denní průměr záznamů při započítání všech dnů měsíce činil 330 (333), průměrný hodinový počet byl v obou měsících 13. Denní maximum mělo hodnotu 728 (476) osob a denní minimum 114 (137).

V lokalitě Luka nad Jihlavou bylo v červnu zaznamenáno celkem 18.272 průchodů pěších, in-line bruslařů a cyklistů (v červenci to bylo 21.576 osob). Denní průměr záznamů při započítání všech dnů měsíce činil 609 (696), průměrný hodinový počet byl 24. Denní maximum bylo 1.533 osob (1.218), denní minimum pak 94 osob (127). Cyklisté tvořili 86 %, pěši 3 % a in-linisté 11 % uživatelů cyklostezky. **Výsledky i na těchto dalších místech potvrzují vysoký zájem cyklistů, in-linistů i pěších výletníků o využívání cyklostezek. Potvrzuje to rovněž celkový potenciál kraje pro tento druh sportovně-rekreační aktivity.**

Dalším příkladem může být město Jihlava. Město Jihlava se účastní dotazníkového průzkumu spokojenosti obyvatel (dříve TIMUR, dnes CI2 o.s.). **V porovnání s výsledky v roce 2011 se téměř zdvojnásobil počet lidí, kteří pravidelně používají kolo k dopravě po městě.** Aktuálně se v Jihlavě 6,8% cest uskuteční na kole. Pravidelné průzkumy dopravy probíhaly v Jihlavě i dříve. Ve vybraných dnech byly zaznamenávány počty cyklistů na vybraných cyklostezkách. Tyto údaje sloužili například jako podklady pro zpracování městského generelu, ale také pro zpracování žádostí města o dotace. Město Jihlava v roce 2012 pořídilo **mobilní automatický sčítač**, který je umístěn na vybraných úsecích cyklostezek. Za období od 15. dubna do 15. května 2013 bylo sčítačem umístěným v Heleníně zaznamenáno celkem 17 391 průchodu či průjezdů. Z toho bylo 13 328 cyklistů, 3 396 chodců a 667 aut. Z pohledu cyklistické dopravy byl nejvýznamnější den státní svátek 8.5, kdy zde projelo 1240 cyklistů. Podobný počet cyklistů zde projel na státní svátek 1.5 a také v neděli 21.4., kdy se v Jihlavě konalo Zahájení cykloturistické sezony 2013 spojené s cyklojízdou po cyklostezce č.26 v úseku Jihlava-Luka nad Jihlavou. **Data také ukazují, že pohyb na této části cyklotrasy není jen rekreační.** Pravidelné průjezdy zejména v ranních hodinách dokazují, že stále více lidí používá kolo jako běžný dopravní prostředek. Například při cestě do práce. Také počty chodců poukazují na to, že tato část Jihlavy je oblíbeným místem k procházkám nejen v neděli odpoledne. **Sledování intenzity cyklistické dopravy je prováděno také ve Žďáře nad Sázavou.** Zde se měří bodově v místech, kde se realizují dopravní stavby (např. křižovatka Revoluční – Brodská nebo Neumannova – Novoměstská nebo Dolní – Wonkova). I zde je zaznamenáván nárůst podílu cyklistů.

O popularitě cyklistiky jako turistického a sportovního odvětví svědčí i množství akcí, které se v této oblasti pořádají, ať už jednorázově či opakovaně. Rovněž na území Kraje Vysočina se těchto akcí koná celá řada, přičemž se jedná o akce místního, mikroregionálního a v některých případech i regionálního či nadregionálního významu. Např. ve městě Jemnice se každým rokem uskutečňují závody horských kol, které jsou zařazeny pod Vysočina MTB cup (krajská úroveň), na Humpolecku se každoročně koná akce "S kolem kolem Humpolce" (každoročně inovovaná trasa - organizovaná akce pro cykloturisty), v okolí Ždírcu nad Doubravou již osm let probíhá akce Ždírecký okruh pro pěši a cykloturisty. V Kamenici nad Lipou je organizován maraton MTB kol, v Ledči nad Sázavou probíhá každým rokem akce Posázavský drsoň (triatlonový závod), silniční závod – Kolem Melechova – Memoriál JZ nebo terénní triatlonový závod ze série XTERRA. V Náměšti nad Oslavou je dále každoročně pořádán náměšťský cyklomaraton a v Novém Městě na Moravě ve Vysočina aréně jeden z nejúspěšnějších závodů v rámci

světového poháru horských kol XCO (již 2x vyhlášen nejlepším závodem celé série světového poháru). Na Telčsku a Třeštsku se jezdí akce Cyklojízda Greenway Regionu Renaissance. Zajímavými akcemi jsou také každoročně organizovaný cyklistický výlet „Cyklojízda Regionem Renaissance“, „Cyklojízda s Josefem Zimovčákem“ či cyklistická štafeta Klima tour, která slouží propagaci zdravého pohybu a udržitelného způsobu přepravy a která v roce 2012 rozšířila svou dvanáctiletou tradici v Rakousku i do území Kraje Vysočina. Významnými cykloakcemi jsou také organizovaný hromadný výlet / putování „Vysočinou na kole“, cyklistický závod Zlaté kolo Vysočiny či vytrvalostní závod „Jihlavská 24MTB“. Další zajímavou aktivitou je i tzv. „Scott kritérium horských kol“ pořádané v Pelhřimově, které probíhá v ulicích města a má záběr v jednotlivých závodech od dětí, přes dospělé amatéry až po kategorii Elite.

Podobně jako v jiných částech ČR nebo Evropy lze očekávat i na Vysočině postupný nárůst zájmu o jízdu na elektro kolech. Určité kroky pro rozvoj této formy cyklistiky již byly realizovány např. na Dalešicku a Mohelensku, další záměry se připravují.

4.1.2 Postavení Kraje Vysočina z pohledu cyklodopravy

V kraji **nejsou na první pohled výrazně velká města s kritickou potřebou řešení cyklistické dopravy**. Na druhé straně současné uspořádání dopravy v sídlech, které vznikalo historicky, dlouhodobě směřuje k preferenci individuální automobilové dopravy. To je potřeba do budoucna změnit prostřednictvím opatření ve prospěch nemotorové dopravy. Nejsložitější situace je zejména ve větších sídlech – krajské město, bývalá okresní města a některá centra ORP.

Mnoho sídel je z pohledu využití kola jako dopravního prostředku (do práce, do škol, za nákupy, zábavou apod.) „limitováno“ **zúženými profily páteřních silničních komunikací**. To je problémem pro realizaci cyklisticky přátelských opatření (např. cyklopruhy, cyklopiktokoridory, přejezdy pro cyklisty apod.) v mnohých městech (např. Velké Meziříčí v úseku Sokolská – Karlov, Golčův Jeníkov, Chotěboř, Jaroměřice nad Rokytou, Ledč nad Sázavou, Pacov, Počátky, Telč, Žďár nad Sázavou a další). Mnohdy ani při **plánovaných rekonstrukcích není možné navrhnout a realizovat opatření, která by umožnila vybudování stezek pro cyklisty či vyčlenění jízdních pruhů pro cyklisty**. Cyklopruh se nepodařilo prosadit ani v případě rekonstrukce dálničního přivaděče v Humpolci. Problémy byly zpočátku rovněž s cyklopruhem v Třebíči v ulici Modřínová.

Přesto jsou v některých městech Vysočiny realizována **opatření pro zvýšení bezpečnosti a zlepšení možností pohybu cyklistů ve stávajícím dopravním prostoru** (cyklopruhy, zklidňování dopravy, cykloobousměrky apod.). Jedná se např. o úseky silnic v Třebíči, Havlíčkově Brodě – ulice Plovárenská, v Počátkách – ulice Horní, Telči – ulice Maškova a ulice Oldřichovo náměstí a dalších městech. Tato opatření jsou však dosud realizována pouze v omezené míře – na kratších úsecích pozemních komunikací. V Jihlavě se v roce 2013 zase podařilo oficiálně povolit vjezd cyklistů do pěší zóny a také došlo k vyznačení cykloobousměrek přímo v historickém centru města (v památkové zóně).

V některých sídlech se naopak řešení přivětivá pro cyklisty realizovat nedaří nebo jejich přípravě není věnována dostatečná pozornost. Např. ve městě Třešť byly v nedávné minulosti zřízeny 4 cyklistické obousměrky, ale vzhledem ke stížnostem místních obyvatel byly některé z nich zrušeny (následně zůstaly pouze v ulicích Úzká a Kostelní směřujících na náměstí a u autobusového nádraží). Obecně lze říci, že byť rekonstrukce silničních komunikací přináší zlepšení podmínek pro všechny druhy dopravy, pro cyklistickou dopravu jsou tyto přínosy (v případě nezahrnutí přímých opatření pro podporu cyklodopravy) nejmenší.

Dalším faktorem, který limituje rozvoj cyklodopravy ve městech je reliéf, kdy mnohdy kopcovitý terén není vhodným výchozím předpokladem pro rozvoj cyklistické dopravy oproti městům, která se prakticky v celé své ploše rozprostírají na rovině (např. Č. Budějovice, H. Králové apod.).

Protože cyklodoprava je nejčastěji realizována za účelem dopravy osob za prací nebo do škol, je logickou snahou v lokalitách, kde se tato dojíždka vyskytuje, **odvést cyklisty co nejvíce od ostatní motorové dopravy** (budování samostatných cyklostezek, popř. vyhrazení pruhů pro cyklisty a další opatření). Příkladem může být již několik let zvažovaný projekt propojení města Humpolec s obcí Jiřice, kde se nachází průmyslová zóna, do které řada

zaměstnanců dojíždí na kolech (řešením by mělo být zřízení cyklopruhu na silnici II/129 a dále vedení cyklostezky do obce Jiřice) a celá řada dalších záměrů (realizovaných či připravovaných) – viz kapitola 4.6.

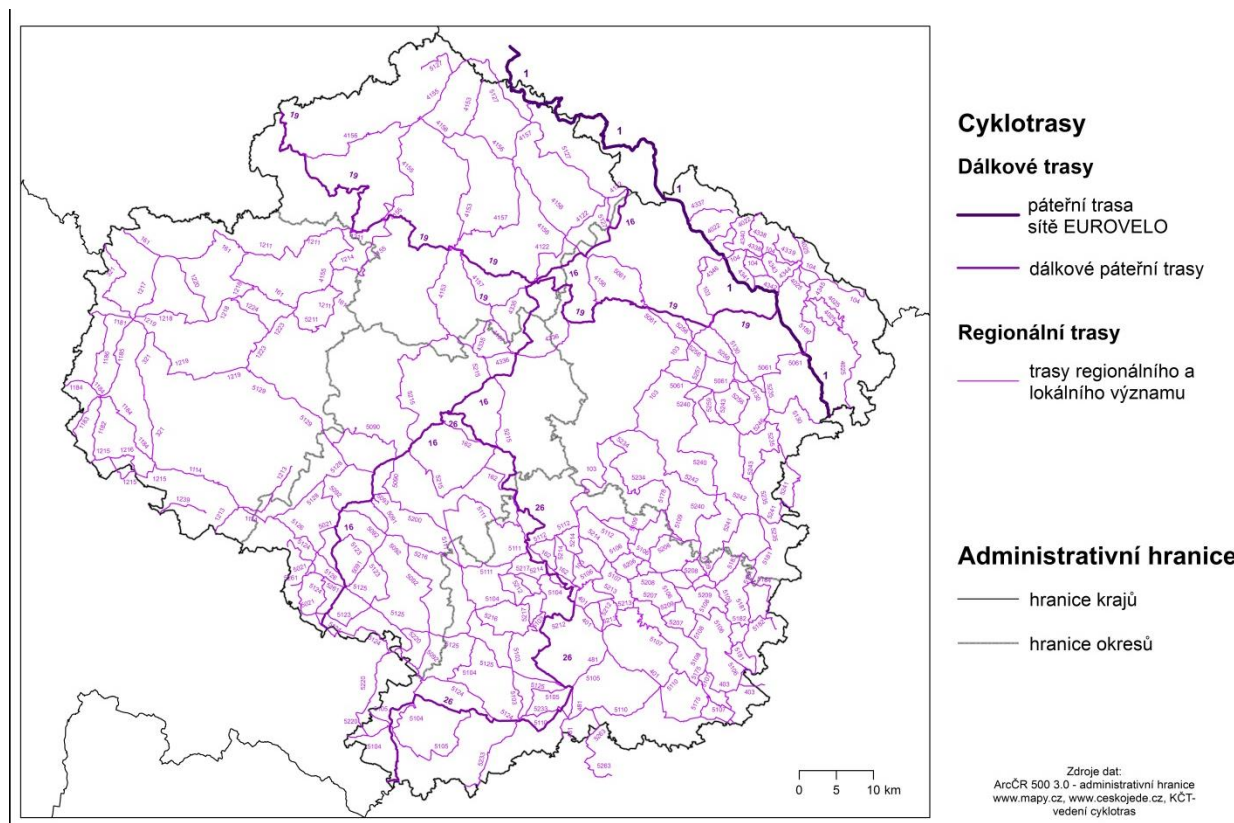
Stávající síť cyklostezek ve městech Vysočiny je však spíše malá, přestože určitá část větších sídel má ve svém intravilánu určité úseky cyklostezek či úseků smíšených stezek nebo úseků využitelných pro in-line bruslení. Řada vybudovaných úseků cyklostezek slouží právě účelu cyklodopravy (např. cyklostezka propojující místní části Lužánky a Domanínec ve městě Bystřice nad Pernštejnem, cyklodopravě slouží i části dálkové cyklotrasy Jihlava – Třebíč – Raabs vybudované jako samostatné cyklostezky). Za účelem dalšího využití kola jako dopravního prostředku (zejména za účelem cest do zaměstnání) je rovněž celá řada cyklostezek připravována (např. propojení Měřín – V. Meziříčí – V. Bíteš, Humpolec – Jiřice a celá řada dalších - viz přílohy).

Problémem je rovněž mnohdy „**spíše rezervované postavení představitelů místních samospráv**“ z hlediska preference cyklistické dopravy a investování prostředků do rozvoje infrastruktury a služeb pro cyklistickou dopravu. Optimálně nefunguje ani **meziresortní spolupráce mezi jednotlivými odbory dotčených úřadů** (např. požadavky či představy zástupců dopravních odborů a odborů rozvoje nebo cestovního ruchu na úrovni obcí III. stupně nebo obecně na úrovni městských / obecních úřadů). Zde mnohdy jen díky nedostatečné komunikaci či neochotě komunikovat o možnostech realizace opatření vhodných pro rozvoj cyklistické dopravy jsou **blokovány nebo omezovány projekty, které by mohly přispět ke zvýšení bezpečnosti a komfortu cyklistů**.

V kraji není rozvinuto propojení cyklistické dopravy s hromadnou autobusovou dopravou – pouze částečně směrem na Jihomoravský a Jihočeský kraj. Vazby na místní autobusovou dopravu jsou realizovány pouze v Třebíči. Naproti tomu pozitivní skutečností v této souvislosti je fakt, že například v autobusech společnosti Student agency je možné přepravovat kolo jako zavazadlo za poměrně malou částku. I v oblasti intermodality se však objevují snahy o větší propojení ostatních dopravních módů s cyklistikou (např. mikroregion Bystřicko ve spolupráci se ZDAR a.s. zpracovává studii a návrh zřízení a provozování linky cyklobusů na Bystřicku). **Lepší stav vykazuje napojení na železniční dopravu** (síť půjčoven a úschoven, možnost přepravy kola vlakem) – chybí však většinou odpovídající infrastruktura a služby (cyklopointy, hygienická zázemí, úschovny kol v dalších lokalitách apod.). Podrobněji viz kapitola Intermodalita.

4.2 Přehled cyklotras na území kraje

Celková síť cyklotras a cyklostezek na území Kraje Vysočina je uvedena na následujícím obrázku. Jsou na něm zobrazeny jak **stávající cyklotrasy (tak jak jsou evidovány KČT, oblast Vysočina) a vybudované úseky cyklostezek, tak zjištěné projektové záměry na výstavbu cyklostezek v regionu**. Podrobnější údaje k jednotlivým cyklotrasám a cyklostezkám jsou uvedeny v kapitolách 4.2.3 a 4.6.

Obrázek 2 Sít' cyklotras na území Kraje Vysočina (cyklotrasy spravované KČT)

Zdroj: vlastní zpracování

V Kraji Vysočina je 5. nejdelší síť cyklotras v rámci ČR (nejvíce cyklotras KČT se nachází v Jihočeském, Středočeském, Plzeňském a Pardubickém kraji). V kraji se nachází cca **2 448 km značených cyklotras KČT** (z celkem 34,7 tis. km značených cyklotras KČT v celé ČR). Dále je zde cca **59,5 km cyklotras značených pásovými malovanými značkami** (z 3 397,7 km v celé ČR) a cca **101 km cyklotras evidovaných, ale neudržovaných KČT** (z 670 km v celé ČR). Přibližné kilometrické rozdělení cyklotras dle území jednotlivých okresů Kraje Vysočina je uvedeno v následující tabulce. Zde je potřeba doplnit, že v okrajových částech kraje se nachází další cyklotrasy, jejichž úseky zasahují do území Vysočiny z území sousedních regionů nebo naopak. Tyto cyklotrasy jsou pak evidovány KČT v těchto krajích. Jedná se např. o cyklotrasy č. 1001, 5104 (oblast hranic Vysočiny a Jihočeského kraje), č. 0084 a 0096 (oblast hranic Vysočiny a Středočeského kraje), č. 4120, 4180, 4184, 4187 a 4234 (oblast hranic Vysočiny a Pardubického kraje) nebo č.. 5007, 5011, 5086, 5087, 5170, 5263 (oblast hranic Vysočiny a Jihomoravského kraje).

Tabulka 3 Přehled cyklotras na území Kraje Vysočina

Okres	Havlíčkův Brod	Jihlava	Pelhřimov	Třebíč	Žďár nad Sázavou
Km	388	463,5	415	638	546

Zdroj: KČT

4.2.1 Trasy EuroVelo

Sít' tras EuroVelo procházející územím ČR je patrná z následujícího obrázku. Kraj Vysočina v severní části protíná cyklotrasa **EuroVelo č. 4** (Trasa střední Evropy: Roscoff – Kyjev v celkové délce cca 4 000 km). V blízkosti jižní hranice regionu pak prochází trasa **EuroVelo č. 13** (EuroVelo 13: Stezka železné opony: Barentsovo – Černé moře (9 000 km)).

Obrázek 3 Trasy EuroVelo v ČR



Zdroj: www.ceskojede.cz

Cyklotrasy v rámci sítě EuroVelo (jedná se de facto o transevropské dálkové cyklotrasy) budou v budoucnu rozvíjeny a propagovány v rámci národního projektu Česko jede. Jsou zde spatřovány, společně se sítí dálkových tras, **jako hlavní potenciál z hlediska nabídky cykloturistiky ČR směrem k zahraničním návštěvníkům**. Kromě samotného **vyznačení** trasy EV č. 4 na území Kraje Vysočina, bude nutné v některých úsecích řešit také otázku vedení koridoru cyklotrasy (včetně řešení možnosti jejího přeložení na vznikající části cyklostezek nebo přeložení vedení cyklotrasy na jiné komunikace) této dálkové cyklotrasy. Jedná se zejména o oblast Bystřicka. Zde jsou ve městě Bystřice nad Pernštejnem a okolí navrhovány projekty vybudování cyklostezek s následným převedením průběhu cyklotrasy č. 1. Dále je navrhováno přeložení EV trasy č. 4 v úseku Bystřice nad Pernštejnem – Býšovec – Nedvědice (na trasu Bystřice – Zlatkov – Rožná – Pernštejn – Nedvědice). Důvodem je stávající nevhodné vedení trasy po frekventované a strmě stoupající / klesající silnici okolo hradu Pernštejn v úseku Býšovec – Nedvědice. Navržená přeložka trasy je menšího sklonu a klidnějšího provozu a odpovídá tak lépe evropským požadavkům na vedení cyklotras EV. V otázce vedení a investic týkajících se vedení cyklotrasy č. 4 však není zatím zřejmé rozdělení kompetencí při řešení tohoto úkolu (mimo jiné v důsledku absence krajského cyklokoordinátora, který by tyto záležitosti měl v kompetenci). Výhledově bude na úrovni meziregionální spolupráce potřeba rovněž řešit severojižní propojení EV tras 4 a 13.

4.2.2 Dálkové cyklotrasy

Obrázek níže dokladuje vedení dálkových cyklotras na území celé ČR. Z obrázku je patrné, že **Krajem Vysočina vedou dálkové cyklotrasy č. 1, 16, 19 a 26**.

Obrázek 4 Dálkové cyklotrasy v ČR

Zdroj: www.ceskojede.cz

Z hlediska navrhovaných úprav vedení a značení těchto cyklotras lze konstatovat k roku 2013 následující stav:

- ❖ **Cyklotrasa č. 1 (součást EV č. 4):** Československá cyklotrasa: Praha – Brno – Bratislava / Praha - Kutná Hora – Brno – Strážnice – Skalica (Bratislava) - úprava značení je navržena na území všech dotčených krajů (v Kraji Vysočina – viz výše záměry na úseku Bystřice nad Pernštejnem – Býšovec – Nedvědice)
- ❖ **Cyklotrasa č. 16:** Hlinsko – Jihlava – Telč – Slavonice – na cyklotrase nejsou k datu zpracování materiálu navrhovány změny.
- ❖ **Cyklotrasa č. 19:** Sázavská cyklotrasa: Lísek – Nové Město na Moravě - Žďár nad Sázavou – Havlíčkův Brod – Zruč n. Sáz. – Týnec – Davle – na cyklotrase jsou navrhovány změny na území Středočeského kraje Kraje Vysočina (viz přehled záměrů měst Zruč nad Sázavou, Ledec nad Sázavou a Světlá nad Sázavou)
- ❖ **Cyklotrasa č. 26:** Jihlava – Třebíč – Raabs – na cyklotrase nejsou navrhovány žádné změny, trasa vyznačena v nedávné době, plánováno je dobudovat další připravované úseky cyklostezek.

Cyklotrasy č. 16, 19 a 26 jsou dle metodiky Nadace Partnerství navrhovány k zařazení mezi tzv. **regionální dálkové cyklotrasy ČR**. Regionální dálkové cyklotrasy propojují 1-2 kraje a jsou zpravidla 100 až 200 km dlouhé a značené dvoucifernými čísly. Slouží cykloturistice. **Za tyto trasy jsou zodpovědné kraje (příspěvek na jejich údržbu pro KČT) ve spolupráci s KČT (provádění údržby na cyklotrasách) a obcemi (vyznačení cyklotras, popř. provádění jejich údržby, propagace).** Síť regionálních tras je stanovená a odsouhlasená kraji, vybrané trasy budou nadále prezentovány prostřednictvím www.ceskojede.cz.

Páteří síť dálkových cyklotras na území ČR bude postupně procházet přeznačením, a to zejména v důsledku konfrontace s historickým vývojem jednotlivých koridorů. Současný systém značení, který byl navržen před 13 lety, přestává korespondovat se skutečným stavem v terénu, neboť hlavní cyklistické koridory mnohdy vznikly mimo původně navržené hlavní cyklotrasy. Změny v číslování mohou nastat i v některých dílčích úsecích, přeložením do vhodnějších koridorů. **Změny by měly proběhnout v horizontu 2-3 let (do roku 2015)** tak, aby je kraje mohly zahrnout do svých rozpočtů a vydavatelé map do svých materiálů. V určitých ohledech se tato problematika dotýká i území Kraje Vysočina – viz návrhová část materiálu.

4.2.3 Regionální a místní cyklotrasy

Následující tabulka uvádí přehled značených cyklotras v Kraji Vysočina, které ve své správě eviduje Klub českých turistů jako jejich správce (členění cyklotras je dle jejich třídy I. – IV. třída). Dále jsou na území kraje cyklotrasy, které KČT eviduje, ale neudrжуje:

- 4337 Brušovec – Plaňkovka (9 km)
- 4338 Sněžné - Kučerův Mlýn (11 km)
- 4339 Jimramov – Kutiny (7 km)
- 4346 Fryšava - Marusův kopec (3 km)
- 5220 Třešť - Pavlov - Nová Říše (24 km)
- 5259 Pikarec – Radešín (9 km)

Co se týče klasifikace typů komunikací u sítě cyklotras na území Kraje Vysočina, pak z celkové délky 2 448,64 km cyklotras na území kraje jich 30,995 km vede po silnicích I. třídy, 1 520,394 km po krajských komunikacích II. a III. třídy a 901,221 km po místních a účelových (nebo jiných) komunikacích.

Tabulka 4 Přehled všech cyklotras na území Kraje Vysočina

Č.	Třída	Obtížnost	Orientační popis vedení na území Kraje Vysočina	Celková délka dle okresů	Přesná délka dle mapových příloh (v m)	Povrch	Vybrané turistické zajímavosti na cyklotrase a v jejím okolí
1	II.	Střední / S,T	Herálec-Kadov-Lísek - Bystřice n. Pernšt.-Smrčec	34 (okres ŽR)	55 507	Asfalt, zpevněný povrch	součást EV č. 4, Československá / pražská stezka CHKO Žďárské vrchy, hrad Pernštejn
16	II.	Střední / S,T	Hlinsko-Vojnův Městec-Vepřová-Přibyslav-Měšín-Jihlava-Třešť-Roštejn-Telč - Z. Vydří	30 (okres ŽR) 68 (okres JI)	95 477	Asfalt, zpevněný povrch	Část tzv. Českomoravské trasy CHKO Žďárské vrchy, Jihlava, Roštejn, Telč (UNESCO) ad. Částečně souběh s trasou GW řemesel a vyznání
19	II.	Lehká až střední / S,T	Lísek-Petrovice-Žďár n.S.-Rosička-Ronov n. S.-Havl. Brod-Lipnice-Světlá n.S.-Ledeč n.S.-Zruč n.S.	47 (okres ŽR) 91 (okres HB)	123 851	Asfalt, zpevněný povrch	Tzv. Posázavská stezka Zelená hora (UNESCO), Světlá nad Sázavou, Ledeč nad Sázavou ad.
26	II.	Lehká až střední / S,T	Jihlava-Luka n. J.-Dolní Smrčné-Přibyslavice-Třebíč-Jaroměřice-M. Budějovice-Bačkovice	24 (okres JI) 96 (okres TR)	121 947	Asfalt, zpevněný povrch, cyklostezka	Cyklotrasa (částečně cyklostezka) Jihlava – Třebíč – Raabs Jihlava, Třebíč (UNESCO), Jaroměřice nad Rokytnou, Jemnice ad.
103	III.	Střední / S,T	Kadov-Petrovice-Hlíně-Ostrov n. Osl.-Blížkov-Horní Radslavice-Svatoslav-Budíkovice-Třebíč	39 (okres ŽR) 30 (okres TR)	70 707	Asfalt, zpevněný povrch	Částečně součástí Mlynářské stezky Nové Město na Moravě, Třebíč (UNESCO) ad.
104	III.	Střední až obtížná / S,T	Bystré-Sulkovec-Jimramov-Kadov	29 (okres ŽR)	26 877	Asfalt, zpevněný povrch	Zřícenina hradu Skály, vesnické památková rezervace Krátká ad.
161	III.	Střední až obtížná / S,T	Bystrá-Humpolec-Načeradec	64 (okres PE)	53 469	Asfalt	Zámek Lukavec, zámek Vyklantice, Sovova naučná stezka, zámek Košetice, zámek Olšov, Klášter Želiv, Trčkův Hrad, Humpolec ad.
162	III.	Střední až obtížná / S,T, H	Jihlava-Bransouze-Nová Ves-Sokolí (odb.)-Třebíč	16 (okres TR) 23 (okres JI)	37 017	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	Trasa navržena ke zrušení
321	III.	Střední až obtížná / S,T, H	Mezilesí-Pacov-Kamenice nad Lipou	37 (okres PE)	39 382	Asfalt, zpevněný povrch	Zámek Pacov, hrad Kámen, zámek Kamenice nad Lipou, CHKO Blaník ad.
401	III.	Střední / S,T, H	Třebíč-Klučov-Lipník-Hrotovice-Dukovany	36 (okres TR)	37 655	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	Třebíč (UNESCO), zámek Hrotovice, JE a zámek Dukovany ad. Částečně součástí Energetické stezky
403	III.	Střední / S,T, H	Senorady-Mohelno	4 (okres TR)	10 714	Asfalt	Částečně součástí Energetické a Pivovarské stezky Rozhledna Babylon, NPR Mohelenská hadcová step ad.
481	III.	Lehká / S, T	Hostim-Ohrazenice-Jaroměřice n. Rokytnou-Lipník	17 (okres TR)	15 357	Asfalt	Zámek Jaroměřice nad Rokytnou
1114	IV.	Střední / S,T, H	Kamenice n. L.-Metánov-Počátky-Jihlávka (žst)	20 (okres PE)	20 989	Asfalt, zpevněný povrch	Zámek Kamenice nad Lipou, Počátky, PR V Lísovech ad.

1181	IV.	Střední / S,T, H	Pacov-Bedřichov-Velká Rovná	8 (okres PE)	6 343	Asfalt	Zámek Pacov, Brožkův mlýn
1182	IV.	Střední / S,T, H	Černovice-Mnich	8 (okres PE)	10 504	Asfalt	Zámek Černovice, úzkorozchodná železnice, památník Slovanského bratrství, tvrz Mnich ad.
1183	IV.	Střední / S,T, H	Černovice-Hojovice-Psárov	9 (okres PE)	7 370	Asfalt	Zámek Pacov
1184	IV.	Střední / S,T, H	Horní Hořice-Černovice - Kamenice n.L.	28 (okres PE)	20 297	Asfalt, zpevněný povrch	Zámek Kamenice nad Lipou, PP Huťský potok, PP Rybníček u Starých hutí, zámek Pacov
1185	IV.	Střední / S,T, H	Černovice-Šimpach-Pacov	14 (okres PE)	13 186	Asfalt, zpevněný povrch	Zámek Černovice, PP Rašeliniště u Vintířova, PP Kejtové louky, zámek Pacov ad.
1186	IV.	Střední / S,T, H	Brožkův Mlýn-Střítež	12 (okres PE)	11 305	Asfalt	Tvrz Sudkův důl
1211	IV.	Střední / S,T, H	Lipnice n. Sázavou-Kaliště-Senožaty	21 (okres PE)	22 421	Asfalt	Zřícenina tvrze Speřice, rodný dům Gustava Mahlera, zřícenina tvrze Proseč, PR Kamenná trouba, zámek Lipnice nad Sázavou
1213	IV.	Střední / S,T, H	Horní Cerekev-Jihlávka-Popelín	18 (okres PE)	16 701	Asfalt, zpevněný povrch	Zámek Horní Cerekev, naučná stezka O. Březiny, naučná stezka K pramenům Počátek, rodný dům O. Březiny, zámek Popelín ad. Částečně souběh s cyklotrasou Greenway řemesel a vyznání
1214	IV.	Lehká / S,T, H	Bystrá-Kejžlice-Světlice-Hadina	8 (okres PE)	8 677	Asfalt	Gotický kostel Sv. Jiří Řečice
1215	IV.	Střední / S,T, H	Kamenice nad Lipou-Betlém-Mnich	13 (okres PE)	9 040	Asfalt, zpevněný povrch	Zámek Kamenice nad Lipou, památník Mnich
1216	IV.	Střední / S,T, H	Vodná-Bohdalín-Betlém	5 (okres PE)	6 278	Asfalt	Pouze samotné obce a okolí
1217	IV.	Střední / S,T, H	Pacov-Velká Chyška-Vyklantice	9 (okres PE)	11 203	Asfalt	Zámek Pacov, Sovova naučná stezka, zámek Vyklantice
1218	IV.	Střední / S,T, H	Pacov-Milotičky-Červená Řečice-Želiv	21 (okres PE)	22 614	Asfalt	Zámek Pacov, židovský hřbitov, zámek Červená Řečice, vodní nádrž Trnávka, klášter Želiv, Trčkův Hrad
1219	IV.	Střední / S,T, H	Pacov-Moraveč-Nová Cerekev-Pelhřimov	22 (okres PE)	23 211	Asfalt	Zámek Pacov, židovský hřbitov, kamenný viadukt, zámek Proseč, židovský hřbitov Nová Cerekev, Pelhřimov
1220	IV.	Střední / S,T, H	Milotičky-Hořepník – Buřenice	11 (okres PE)	10 989	Asfalt	Židovský hřbitov Hořepník
1223	IV.	Střední / S,T, H	Pelhřimov-Radětín – Kojčice-Kletečná-Smrdov	13 (okres PE)	13 450	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch, část cyklostezka	Pelhřimov, obce na trase
1224	IV.	Střední / S,T, H	Červená Řečice-Svépravice-Kojčice	8 (okres PE)	8 256	Asfalt	Prasátkové vodopády, zámek Červená Řečice
1239	IV.	Střední / S,T, H	Nová Včelnice-Žirovnice	7 (okres PE)	7 511	Asfalt, nezpevněný povrch	Zámek Žirovnice, zámek a židovský hřbitov Nová Včelnice
4022	IV.	Střední / S,T, H	Březiny-Kadov	10 (okres ŽR)	6 886	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	PP Malinská skála, Milovská naučná stezka, PR Čtyři palice,

4025	IV.	Střední / S,T, H	Pernštejn-Nedvědice-Vír-Jimramov-Sádek	45 (okres ŽR)	46 157	Asfalt, zpevněný povrch	Hrad a naučná stezka Pernštejn, polodřevěná kaple Nejsvětější trojice, zřícenina Pyšolec, Dalečín, v. nádrž Vír, zámek Jimramov, CHKO Žďárské vrchy Částečně souběžná se Svrateckou vodohospodářskou naučnou stezkou
4122	IV.	Těžká / S,T, H	Přibyslav-Havl. Borová-Staré Ramsko-Krucemburk-Rychtářka	23 (okres HB)	23 313	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	Zámek Přibyslav, Žižkův pomník, památník K. H. Borovského, NPR Ransko, pamětní síň J.Zrzavého Krucemburk, CHKO Žďárské vrchy, naučná stezka Borovice lánská
4153	IV.	Střední / S,T, H	Spačice-Uhelná Příbram-Havl. Brod-Štoky	51 (okres HB)	48 383	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	Zámek Štoky, zámek Petrkov, H.Brod, naučná stezka B.Reynka, naučná stezka Park Budoucnost – Vlkovsko, PR Havranka ad.
4155	IV.	Střední / S,T, H	Vilémov-Habry-N. Ves-Broumova Lhota- Lipnice n. S.-Humpolec	31 (okres HB) 20 (okres PE)	51 162	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	Zámek Klášter Vilémov, zámek Habry, zámek Bačkov, zámek Zboží, naučná stezka Jana Zrzavého, Humpolec
4156	IV.	Těžká / S,T, H	Ledeč n.S.-Habry-Chotěboř-Havl. Borová-Vepřová-Sázava	66 (okres HB)	63 988	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	Hrad Ledec nad Sázavou, zámek Habry, zámek Nejepín, zámek Chotěboř, PP Mlýnský potok a Uhlířky, CHKO Žďárské vrchy, kostnice Velká Losenice,
4157	IV.	Střední / S,T, H	Rušínov-Chotěboř-Počátky-Havl. Brod-Šlapanov-Polná	54 (okres HB)	53 181	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	Zámek Maleč, PR Svatomariánské údolí, Chotěboř, H. Brod, Kamenný most U Lutriána, zámek Polná, naučná stezka Josefa Klementa
4335	IV.	Lehká / S,T, H	Dobronín-Kamenná-Šachotín-Přibyslav	19 (okres HB)	15 128	Asfalt, nezpevněný povrch	Kamenný most U Lutriána, naučná stezka Romana Podrázského, zámek Přibyslav
4336	IV.	Střední / S,T, H	Nížkov-Polná-Dobronín	16 (okres JI)	15 690	Asfalt	Kostnice Nížkov, zámek Polná, naučná stezka Josefa Klementa ad.
4340	IV.	Střední / S,T, H	Krátká-Milovy	6 (okres ŽR)	6 245	Asfalt	Devět skal, naučná stezka a vesnická památková rezervace Krátká, PP Drátenická skála
4341	IV.	Střední / S,T, H	Sněžné Roviny-Koníkov	5 (okres ŽR)	5 382	Asfalt	Naučná stezka Metodka, CHKO Žďárské vrchy
4342	IV.	Střední / S,T, H	Odranec-Míchov	4 (okres ŽR)	4 461	Asfalt	Naučná stezka Metodka, CHKO Žďárské vrchy
4343	IV.	Střední / S,T, H	Dolní Lišná (Ve Smrčinách) - Věcov	2 (okres ŽR)	2 340	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	CHKO Žďárské vrchy
4344	IV.	Střední / S,T, H	U Kolonie-Jimramov	6 (okres ŽR)	5 674	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	Zámek Jimramov, CHKO Žďárské vrchy, PP Svratecká hornatina
4345	IV.	Střední / S,T, H	Unčín-Ubušín	2 (okres ŽR)	2 069	Asfalt	PP Svratecká hornatina
5021	IV.	Střední / S,T, H	Kostelní Myslová-Mrákotín-Řásná-Roštejn	19 (okres JI)	19 245	Asfalt, zpevněný povrch	Naučná stezka F.M.Nágl, O.Březiny a Roštejnská obora, muzeum řemesel Mrákotín, PP Lukšovská, hrad Roštejn Částečně souběh s cyklotrasou Greenway Řemesel a vyznání
5061	IV.	Střední / S,T, H	Bystřice n. Pernš.-Zvole-Ostrov n. O.-Žďár n. S.-Vepřová	9 (okres ŽR)	66 654	Asfalt, část cyklostezka (ZR)	Částečně souběžná s Mlýnskou stezkou, propojuje místa spojená s životem a dílem Jana B. Santiniho Bystřice nad Pernštejnem, zámek Radešín, sochy Michala Olšiaka, Žďár nad Sázavou, PP Mlýnský potok a Uhlířky
5090	IV.	Střední až těžká / T, H	Třešť-U Obrázku-Kostelec-Rohozná	22 (okres JI)	24 558	Asfalt, zpevněný povrch	Zámek Třešť, naučná stezka a NPR Špičák, PP a naučná stezka Čeřínek, PP Přední skála
5091	IV.	Střední / S,T, H	Třešť-Panenská Rozsíčka-Mysliboř-Telč	16 (okres JI)	15 777	Asfalt	Zámek Třešť, naučná stezka a NPR Špičák, PP Rašelinné jezírko Rosička, Telč (UNESCO)

5092	IV.	Střední / S, T, H	Batelov-Růžena-Pan. Rozsíčka-Nepomuky-Krasnice-Knínice	40 (okres JI)	41 033	Asfalt, zpevněný povrch	Zámek Batelov, zámek Krasnice, naučná stezka O. Březiny, zámek Knínice Částečně souběh s cyklotrasou Greenway Řemesel a vyznání
5093	IV.	Střední až těžká / T, H	Třešť-Šibeniční vrch	1,5 (okres JI)	1 123	Zpevněný povrch	Zámek Třešť, naučná stezka a NPR Špičák
5103	IV.	Střední / S, T, H	Mastník-Kojetice-M. Budějovice	19 (okres TR)	20 425	Asfalt	Částečně souběh s cyklotrasou Jihlava – Třebíč – Raabs Zámek Kojetice, naučná stezka O. Březiny, zřícenina kaple sv. Víta, Moravské Budějovice
5106	IV.	Střední / S, T, H	Třebíč-Tmava-Studenec-Náměšť n. Osl.-Skřípský Mlýn	47 (okres TR)	58 583	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	Třebíč (UNESCO), PP Ptáčovský kopeček, PP Kobylínek, zámek Náměšť nad Oslavou, PR Údolí Oslavy, lovecký zámek Vlčí kopec, hradiště Mohelno, Částečně souběh s Mlynářskou stezkou
5107	IV.	Těžká / T, H	Tmava-Číměř-Stropěšín-Dalešice-Kramolín	39 (okres TR)	46 387	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	PP Kobylínek, PP Třebíčsko, zříceniny hradů Kozlov, Holoubek, v. nádrž Dalešice, Stropěšinská vyhlídka, zámek Dalešice, Muzeum rakousko-uherského pivovarnictví ad. Částečně souběh s Energetickou a Pivovarskou stezkou
5108	IV.	Střední / S, T, H	Kramolín-Vícenice-Náměšť n. Osl.	16 (okres TR)	16 401	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	Památník výsadkové skupině Spelter, zámek Náměšť nad Oslavou
5109	IV.	Střední / S, T, H	Nárameč-Nesměř, háj.-Tasov-Naloučany-Náměšť n. Osl.	33 (okres TR)	45 318	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	Zámek Náměšť nad Oslavou, zřícenina hradu Tasov, Dub, Templštejn, naučná stezka Balinského a Nesměřského údolí Z velké části souběh s Mlynářskou stezkou
5111	IV.	Střední / T, H	Čichov-Brtnice-Opatov-Okříšky-Přibyslavice	34 (okres JI)	35 969	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	Zámek Okříšky, lovecký zámek Aleje, zámek Brtnice, zřícenina hradu Střeliště
5112	IV.	Střední / T, H	Přibyslavice-Číhalín-Věstoňovice-Benetice-Hroznař-Rudíkov-Nárameč	12 (okres TR)	23 109	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	PP Třebíčsko ad.
5123	IV.	Střední / S, T, H	Kostelní Myslová-Radkov-Rozsíčky-Sedlejev-Doupě	25 (okres JI)	25 419	Asfalt, nezpevněný povrch	Naučná stezka F.M.Nágl a O.Březiny, PP Černíč, PP Rašeliniště Bažantka
5124	IV.	Střední / S, T, H	Knínice-Štěpkov-Vranín-Moravské Budějovice-Černíč-Zadní Vydří-Hostětice-Javoříce	20 (okres TR) 38 (okres JI)	51 070	Asfalt, zpevněný povrch	Částečně souběh s cyklotrasou Greenway Řemesel a vyznání Zřícenina hradu Štamberk, PR Mrhatina a Štamberk, vrchol Javoříce
5125	IV.	Střední / S, T, H	Telč-Zvolenovice-Želetava-Lesonice – Dolní Lažany-Jaroměřice nad R.	19 (okres JI) 19 (okres TR)	36 748	Asfalt	Telč (UNESCO), rozhledna Oslednice, NS O. Březiny, premonstránský klášter Nová Říše, zámek Lesonice, zámek Jaroměřice nad Rokytnou
5126	IV.	Střední / S, T, H	Telč-Řásná-Janštejn-Jihlávka, žst	16 (okres JI)	16 401	Asfalt, zpevněný povrch	Telč (UNESCO), NS Lipky, O. Březiny a Velký Pařezitý rybník, pomní Partyzánské stezky, Mlynářské muzeum, PR Rašeliniště Kaliště Částečně souběh s cyklotrasou Greenway Řemesel a vyznání
5127	IV.	Střední / S, T, H	Radošín-Krucemburk -Libice n.D.-Drhotín-Vilémov-G. Jeníkov	53 (okres HB)	44 464	Asfalt, částečně cyklostezky	NS Velké Dářko, PR Řeka a Štíří důl, zámek Nový Studenec, PR Mokřadlo, zámek Štěpánov, zámek Libice nad Doubravou, zámek Maleč, zámek Klášter, tvrz a židovské ghetto Golčův Jeníkov
5128	IV.	Střední / S, T, H	Nový Dvůr-Batelov-Jihlávka, žst	15 (okres JI)	14 410	Asfalt	PR Rašeliniště Kaliště, Mlynářské muzeum, NS O. Březiny, zřícenina hradu Janštejn, zámek Batelov Částečně souběh s cyklotrasou Greenway Řemesel a vyznání

5129	IV.	Střední / S, T, H	Pelhřimov-Křemešník-N. Rychnov-Rohozná-Třešť	30 (okres PE)	29 552	Asfalt	Pelhřimov, Křemešník (rozhledna, NS, PR) zámek Nový Rychnov, PP Čeřínek, PP Jezdovické rašeliníště, NS Špičák, zámek Třešť
5130	IV.	Střední / S, T, H	Petrovice-Šiklův Mlýn-Pernštejn	27 (okres ŽR)	27 110	Asfalt	CHKO Žďárské vrchy, westernové městečko Šiklův Mlýn, hrad Pernštejn Částečně souběh s Mlynářskou stezkou
5175	IV.	Lehká až střední / S, T	Kramolín-Rouchovany	9 (okres TR)	8 525	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	Vodní nádrž Dalešice, JE Dukovany.
5178	IV.	Lehká / S, T, H	Velké Meziříčí-Nesměř (háj.)	5 (okres TR)	5 214	Asfalt	Zámek Velké Meziříčí, naučná stezka Balinského a Nesměřského údolí V plné délce souběh s Mlynářskou stezkou
5180	IV.	Těžká / S, T, H	Bystřice-Karasín-Dalečín	10 (okres ŽR)	10 839	Asfalt	Zřícenina hradu a zámek Dalečín, Svratecká vodohospodářská naučná stezka, rozhledna Karasín, PP Svratecká hornatina, Bystřice nad Pernštejnem
5181	IV.	Střední / S, T, H	V. Bíteš-Kralice n. O.-Březník-Skřip. Mlýn	8 (okres TR)	25 680	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	Velká Bíteš, PP Olšoveček, Bělizna, tvrz Jinošov, zámek Schönwald, památník Bible Kralické, hradiště Mohelno, zříceniny hradů Kraví Hora, Lamberk Sedlecký hrad ad.
5182	IV.	Střední / S, T, H	Velkopolský Dvůr-Kralice n.O.-Rapotice	21 (okres TR)	9 252	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	PR Údolí Oslavy a Chvojnice, památník Bible Kralické
5183	IV.	Střední / S, T, H	Naloučany-Jasenice-Demáčky	8 (okres TR)	9 285	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	Částečně souběh s Mlynářskou stezkou
5184	IV.	Těžká / H	Bělizna-Krokočín-Lesní Jakubov	8 (okres TR)	9 330	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	Bělizna, lesní úseky
5200	IV.	Střední / S, T, H	Velký Špičák-Aleje	11 (okres JI)	11 314	Asfalt, zpevněný povrch	Lovecký zámek Aleje, NS Špičák
5206	IV.	Střední / S, T, H	Oslava-Budišov-Hostákov	13 (okres TR)	13 017	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	PP Třebíčsko, zámek Budišov, naučná stezka Balinského a Nesměřského údolí
5207	IV.	Střední / T, H	Vladislav-Kozlany-Hartvíkovice	11 (okres TR)	11 104	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	Oblast Dalešické přehrady
5208	IV.	Střední / H	Vaneč-Kojatín-Valdík	11 (okres TR)	13 327	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	PP Třebíčsko, gotická tvrz Pyšel
5208A	IV.	Střední / H	Pyšel-Častotice	3 (okres TR)		Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	Gotická tvrz Pyšel
5209	IV.	Střední / T, H	Naloučany-Studenec-Koněšín	13 (okres TR)	13 161	Asfalt, zpevněný povrch	Okolí v. n. Dalešice, rozhledna Ocmanice, PP Špilberk
5211	IV.	Střední / T, H	Bystrá-Staré Bříště-Kletečná	9 (okres PE)	10 253	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	NPP Jankovský potok, Humpolecko
5212	IV.	Střední / T, H	Pokojské, rozc.-Slavice-Kožichovice-Dobrá Voda	24 (okres TR)	28 967	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	Třebíčsko, PP Hluboček Částečně souběh s cyklotrasou č. 26 Jihlava – Třebíč - Raabs
5213	IV.	Střední / T, H, v údolí Markovky pro H	Ptáčov (vodní nádrž Lubí)-Dobrá Voda-Slavičky-Klučov	13 (okres TR)	16 079	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	PP Hluboček, PP Klučovský kopec Napojení na místní cyklotrasu A (Třebíčsko)
5214	IV.	Střední / T, H	Hvězdoňovice-Sokolí-Okřešice-Trnava	23 (okres TR)	25 919	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	PP Třebíčsko, PP Kobylinec, napojení na místní trasu B (Třebíčsko) Částečně souběh s 5104, 5112, 103, 162 a s č. 26 Jihlava – Třebíč - Raabs
5215	IV.	Střední / T, H	Štoky-Vyskytná n.J.-Vilanec-Luka n. J.-Ždírec-Štoky	66 (okres JI)	69 582	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	ámek Štoky, památník bitvy u Štoků, zámek Jamné, zámek Luka nad Jihlavou, PR Vilanské rašeliníště, Jihlava, zámek Rantířov, zámek Větrný Jeníkov ad. Částečně souběh s cykl. č. 16, č. 162

5216	IV.	Střední / S, T, H	Pavlov-Opatov-Předín-Časlavice	24 (okres TR)	24 421	Asfalt, zpevněný povrch	PP Opatovské zákopy, zřícenina tvrze Štéměchy, rozhledna Mařenka, PR Blatná hráz, PR U hájenky
5217	IV.	Střední / S, T, H	Okříšky-Chlístov-Rokytnice n. R.-Kojetice	15 (okres TR)	17 666	Asfalt, zpevněný povrch	Zámek Okříšky, zámek Kojetice, koupaliště Kojetice
5233	IV.	Střední / T, H	M. Budějovice-Nové Syrovce-Zblovce (rozc.)	14 (okres TR)	15 335	Asfalt, zpevněný povrch	Zámek Moravské Budějovice, koupaliště Moravské Budějovice, zámek Krčice, zámek Nové Syrovce, PP U Lusthausu, PP Černá Blata, PP Suchá hora
5234	IV.	Střední / T, H	Blížkov -Nová Zhoř-Uhřínov-Baliny-V.Meziříčí	20 (okres TR)	19 590	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	Zámek Stránecká Zhoř, PP Balinské údolí, Velké Meziříčí
5235	IV.	Střední / S, T, H	Velká Bíteš-Vlkov-Radnov-Strážek-Zvole	34 (okres ŽR)	33 155	Asfalt, zpevněný povrch	Velká Bíteš, zámek Osová, zaniklý hrádek Rohy, PP Heřmanov, Dolnolibochovský rybník, zřícenina hradu Mitrov, Vlaštovčí skály, zámek Mitrov, Částečně souběh s cyklotrasou č. 5241, 5130
5240	IV.	Střední / T, H	Tasov-Křižanov-Radenice-Bohdaleč	37 (okres ŽR)	35 483	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	Zříceniny hradů Tasov, Dub, rybníky na Ořečovsku, zámek Křižanov, PP Šebeň, PP Dobrá voda Napojení na Mlynářskou tematickou cyklotrasu v Bohdalc
5241	IV.	Střední / S, T, H	Čikov-Jáchymov-Osová Bitýška-Nihov-Krčma	34 (okres ŽR)	19 411	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	Pozůstatky tvrze Žďárec, naučná stezka Už ty mlýny doklapaly, zámek Osová
5242	IV.	Střední / S, T, H	Osová Bitýška-Ronov-V. Meziříčí-Netín	25 (okres ŽR)	24 572	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	Zámek Osová, naučná stezka Svatá hora, Velké Meziříčí /zámek atd.), hrobka lobkowiců
5243	IV.	Střední / T, H	Radešín-Bohrůvka-Bojanov-Na Rohách	16 (okres ŽR)	16 129	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	Zámek Radešín, PP Ouperek, PP Obecník, naučná stezka Svatá hora, zaniklý hrádek Rohy,
5246	IV.	Střední / S, T, H	Radkov (rozc.)-Radkovičky-Strážek	6 (okres ŽR)	5 260	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	Zámek Moravec, studánka Cyrilka, Strážek
5256	IV.	Střední / S, T, H	Slavkovice-Pikarec	24 (okres ŽR)	22 206	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	Zámek Moravec Částečně souběh s cyklotrasou č. 5061 (Mlynářská cyklotrasa)
5257	IV.	Střední / S, T, H	Řečice-Bohdalec	5 (okres ŽR)	4 846	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	Křížová cesta Řečice Napojení na Mlynářskou tematickou cyklotrasu
5261	IV.	Střední / S, T, H	Telč-Praskolesy	10 (okres JI)	8 998	Asfalt, zpevněný i nezpev. povrch	Telč (UNESCO), Praskolesy, Sv. Jáchym

Zdroj: Klub českých turistů, vlastní šetření

Cyklotrasy evidované, ale neznačené:

Číslo	Třída komunikace	Délka (vlastnictví stát)	Délka (vlastnictví kraj)	Délka (vlastnictví obec)	Délka (vlastnictví jiné)	Délka celkem
5104	silnice 1. třídy, silnice 2. a 3. třídy, místní komunikace, účelové komunikace	1 135	20 025	5 370	32 705	59 235
5105	silnice 1. třídy, silnice 2. a 3. třídy, místní komunikace, účelové komunikace	5 100	25 455	4 630	17 213	52 398
5110	silnice 1. třídy, silnice 2. a 3. třídy, místní komunikace, účelové komunikace	1 650	11 537	3 465	10 022	26 674
5263	silnice 2. a 3. třídy, místní komunikace, účelové komunikace	0	3 240	396	12 165	15 801

4.2.4 Tematické značené trasy

Zejména na úrovni sdružení obcí a mikroregionů (či ve spolupráci např. s ČEZ) se v kraji realizují různé **tematicky značené trasy / okruhy** (vedené po stávajících cyklotrasách KČT, po stávajících silnicích či polních a lesních stezkách, částečně také s využitím stávajících úseků cyklostezek v regionu) – např. cyklotrasa Mlynářská stezka, Jihlava – Třebíč – Raabs (v počátcích spojována s tématem památek UNESCO), cyklotrasa Greenway řemesel a poznání, cyklotrasa Regionu Renesance, Stezka poznání, na východě Energetická stezka, Pivovarská stezka apod.

Existuje potenciál řady témat, která se dále nabízejí k jejich k marketingovému uchopení, a to zejména v mikroregionálním nebo místním rozměru (např. témata jako pivovary, hrady a zámky, rozhledny, místa natáčení filmů, řeky, sochy atd.).

O marketingovém uchopení cyklistické dopravy lze přemýšlet i na celoregionální úrovni. Nosným východiskem by mělo být vedení dálkových regionálních cyklotras (1,16,19 a 26) nebo např. propojení památek UNESCO. Další vhodné téma, které je s Vysočinou dlouhodobě spojeno a má svůj nadregionální (dá se říci mezinárodní) význam, je zimní běžecké lyžování a biatlon. Vzhledem k rostoucí atraktivitě a oblíbenosti těchto sportů u nás a možnostem vzájemné provázanosti těchto zimních sportů s cykloturistikou se tak jedná o potenciální marketingově využitelné téma pro celý širší region. Potenciálně vhodná témata jsou v regionu i další a lze tedy jednoznačně doporučit jejich rozpracování na úrovni detailnější marketingové strategie v dalších fázích plnění cílů tohoto dokumentu. Stejně tak bude v této souvislosti důležité zapojit se do národní a mezinárodní propagace v rámci projektu Česko jede.

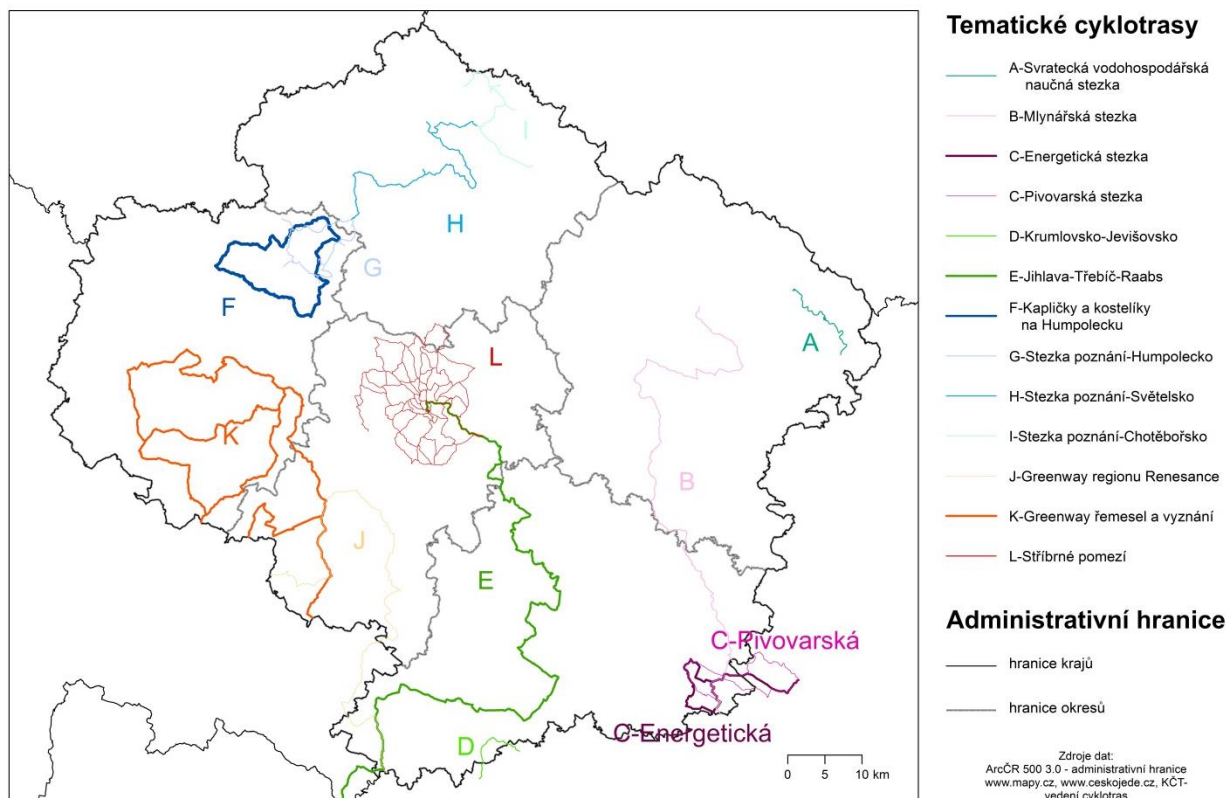
Za jeden z nejvýznamnějších projektů realizovaných na území Kraje Vysočina lze považovat projekt vybudování cyklotrasy Jihlava – Třebíč – Raabs. Trasa této dálkové cyklotrasy prochází správním územím měst a obcí Jihlava, Malý Beranov, Velký Beranov, Bítovčice, Kamenice, Brtnice, Luka nad Jihlavou, Chlum, Bransouze, Červená Lhota, Číhalín, Přibyslavice, Petrovice, Třebíč, Mastník, Kojetice na Moravě, H. Újezd, Šebkovice, Lesůňky, Jaroměřice n. R., Blatnice, M. Budějovice, Lomy, Jemnice a Dešná. Na území Kraje vysočina cyklotrasa končí na silnici III. třídy č. 40810 v lokalitě Šimkův Mlýn, dále pak pokračuje na území Jihočeského kraje po trase tematické GW Sakrální architektury. Trasa Jihlava – Třebíč – Raabs může být také chápána jako vstupní brána do Vysočiny.

Investorem vybudování cyklotrasy (zejména se jedná o úseky samostatných cyklostezek) je Dobrovolný svazek obcí Cyklostezka Jihlava-Třebíč-Raabs. Celá trasa je dlouhá 137 km, z toho cca 120 km na území Kraje Vysočina. **Cca 36,5 km trasy je vybudováno jako cyklostezka**, jedná se celkem o 18 realizovaných úseků, které byly vybudovány v rámci dvou etap projektu podpořených z prostředků ROP NUTS II Jihovýchod. Zbytek trasy vede především po polních a lesních cestách nebo po zklidněných komunikacích III. třídy. Trasa určena cykloturistům všech věkových a výkonnostních kategorií. Z prostředků ROP bylo následně podpořeno i vyznačení této cyklotrasy. Postupným budováním dalších úseků na trase by mohla v konečné fázi vzniknout kontinuální cyklostezka. **V této souvislosti je připravena již 3. etapa projektu.** Tato etapa by měla doplnit další úseky, které se doposud nepodařilo z různých důvodů realizovat (např. úsek mezi lesem Ochoz a obcí Blatnice na Moravskobudějovicku). V rámci celého projektu je nutné zabývat se důsledně řešením majetkových vztahů, které jsou vzhledem k délce trasy a množství vlastníků značně problematické. Důležitým faktorem udržitelnosti také bude zajištění udržitelnosti vybudovaných úseků cyklostezky. Proto např. DSO "Cyklostezka Jihlava - Třebíč - Raabs" a MAS Podhorácko připravují společný projekt, který by podpořil údržbu cyklostezky.

Dalším významným produktem je **Mlynářská stezka**. Ta je nadregionální tematickou cyklotrasou a patří mezi nejdelší na Vysočině. Hlavním motivem této trasy je historie mlynářství. Svým zaměřením a rozsahem je tato trasa ojedinělým projektem v ČR. Celková délka trasy je 185 km a vede přes území dvou českých krajů (Vysočina a Jihomoravský kraj) až na území Dolního Rakouska. Trasa začíná v Novém Městě na Moravě, dál vede přes Žďár nad Sázavou, Bystřice nad Pernštejnem, Velké Meziříčí, Náměšť nad Oslavou, Třebíč, Moravský Krumlov a Znojmo. Tento projekt se začal realizovat v roce 2003, za účelem přiblížení historie a zajímavostí spojených s mlynářstvím v České republice. Trasa byla otevřena v roce 2006. Na trase se nachází celkem 48 mlýnů – 30 jich je v kraji Vysočina a 18 v Jihomoravském kraji. Většina z nich je v soukromém vlastnictví původních majitelů. Některé mlýny lze navštívit a prohlédnout si původní zařízení. Trasa je rozdělena do 11 úseků. Jednotlivé úseky nejsou příliš náročné, je tedy možno spojovat jich více do jednoho výletu.

Důležitým tématem spojeným s územím kraje je rovněž život a dílo Jana Blažeje Santiniho. Cyklotrasa č. 5061 je vedena v kraji právě po místech spojených s osobou jednoho z nejvýznamnějších představitelů českého gotizujícího baroka (především vede po jeho stavbách na Žďársku) a je proto přezdívaná často jako **Santiniho cyklotrasa**. O přínosu Santiniho stavitelství svědčí fakt, že mezi českými památkami zařazenými v seznamech světového kulturního dědictví UNESCO je Zelená hora u Žďáru nad Sázavou.

Obrázek 5 Přehled tematických cyklotras na území Kraje Vysočina



Zdroj: vlastní zpracování

4.2.5 Stručné shrnutí ke stavu sítě cyklotras na území kraje

Stávající síť cyklotras na Vysočině vykazuje místní nedostatky. Problémem cyklo dopravy i cykloturistiky na Vysočině z hlediska bezpečnosti jsou **častá křížení s frekventovanějšími silnicemi nebo vedení cyklotras přímo po těchto komunikacích**. Z příkladů je možné zmínit např. křížení cyklotras č. 1 a 5180 se silnicí I/19 v Bystřici nad Pernštejnem, křížení cyklotras 321 a 1186 se silnicí č. I/19 na Pacovsku, křížení cyklotras 321 a 1215 s frekventovanou komunikací I/34 ve městě Kamenice nad Lipou, křížení cyklotras č. 4153 a 4157 se silnicí I/38 v H. Brodě, křížení cyklotrasy se silnicí I/37 ve Velké Bíteši nebo několik problémových míst v Jihlavě - křížení cyklostezky s komunikací, nevhodné ukončení cyklostezky, špatné značení, špatný povrch komunikací, nebo jiné bariéry na trasách apod.

Problémová místa, kdy dochází k nebezpečnému křížení cyklistické dopravy s motorovou dopravou, však nejsou pouze na značených cyklotrasách. Např. na trase mezi městem Humpolec a obcí Jiřice, kam dojíždí množství zaměstnanců zdejších podniků, není vyřešena otázka oddělení cyklo dopravy od běžného provozu na silnici II/129.

Některé úseky stávajících cyklotras v Kraji Vysočina jsou také vedeny po silnicích vyššího stupně. Jedná se zejména o úseky silnic II. třídy (např. cyklotrasy č. 16 a 19 vedené centrálními částmi Přibyslavi po silnici II/350, cyklotrasa 4154 v úseku Kámen – Sedletín – Jilem - Chotěboř je vedena po komunikaci II/346, cyklotrasa Eurovelo č. 1 ve městě Bystřici nad Pernštejnem je vedena po silnicích III/36035, II/357 a III/38810, cyklotrasa 1218 vedená v úseku Pacov – Samšín po silnici II/129, vedení cyklotrasy č. 16 intravilánem města Třešť po frekventované silnici II. třídy ad.). **V některých případech jde dokonce i o silnice I. třídy** (např. úsek cyklotrasy č. 19 vedený v H. Brodě po

silnici I/34 a v Přibyslavi pak po silnici I/19, úsek cyklotrasy č. 5107 vedený po silnici I/23 v obci Vladislav, úsek cyklotrasy č. 321 u obce Kámen na Pacovsku vedený po silnici I/19, část cyklotrasy č. 1113 vedená po komunikaci I/23 v Telči nebo vedení cyklotrasy č. 5061 centrem města Žďár nad Sázavou apod.).

Významné nebezpečí pro cyklistickou dopravu na Vysočině představují rovněž **křížení stávajících cyklotras s železniční dopravou**. Jako příklad je možno uvést křížení Santiniho cyklotrasy č. 5061 s železnici spojující Nové Město na Moravě a Bystřici nad Pernštejnem u obce Rozsochy.

Vedení cyklotras je většinou dobře postavené, existuje jen několik málo návrhů na změny ohledně značení a vedení cyklotras (např. cyklotrasa č. 162, která je v současné době plně nahrazena cyklotrasou č. 26 a je tedy usilováno o zrušení trasy č. 162, případně přeložení čísla na jinou, vhodnější a bezpečnější trasu, nebo svedení cyklotrasy č. 5061, která vede přes centrum města Žďár nad Sázavou z frekventované I/37 - zřízení cyklopruhů nebo samostatné pásy pro cyklisty na obou stranách silnic, nebo potřeba vyznačení cyklotrasy č. 161, která je evidována, ale v terénu není plně vyznačena apod.). Další návrhy změn – viz přílohy a kapitola 4.7.

Přestože území Kraje Vysočina je protkáno hustou sítí značených cyklotras doplněnou o celou řadu atraktivních tematických okruhů nebo tras, **existují místa, kde je do budoucna vhodné zvážit doplnění cyklotrasami**. Jedná se zejména o okrajové lokality regionu, které zajistí lepší propojení cyklistické dopravy na sousední regiony. Příkladem může být návrh na vyznačení cyklotrasy mezi městy Kamenice nad Lipou a Nová Včelnice (odvedení cyklistické dopravy ze silnice I/34) nebo mezi městy Jemnice a Dačice, které odvede cyklisty z frekventovanější silnice II/408 mezi těmito sídly a zlepší rovněž cyklopropojení s Jihočeským krajem. Další návrhy – viz přílohy.

4.2.6 Terénní cyklistika

Vhodný terén Českomoravské vysočiny vytváří také kvalitní podmínky pro rozvoj tzv. MTB tras, tedy náročné specifické trasy v terénu pro horská kola. Přestože Vysočina nenabízí takové hory jako Šumava nebo Krkonoše, nabízí v mnohých lokalitách zajímavé a atraktivní možnosti pro tuto formu cyklistiky s návazností i na sousední regiony – např. Česká Kanada v Jihočeském kraji. Za účelem rozvoje této formy cyklistiky jsou realizována v regionu opatření např. na Novoměstsku, kde jsou podmínky pro terénní cyklistiku velmi dobré. **Rozvoj tras pro horská kola (singltrail, nebo singltrek – registrovaná značka) je zvažován rovněž na Humpolecku (lokalita pod Orlíkem) a na Jihlavsku**.

Jedním ze specifík na území Kraje Vysočina je také přítomnost víceúčelového sportovního areálu v Novém Městě na Moravě – Vysočina aréna. Zdejší tratě jsou určeny jak pro zimní využití (včetně mezinárodních akcí), tak pro jízdu na kolečkových nebo in-line bruslích či kolečkových lyžích. V areálu jsou rovněž asfaltové cesty a in-line ovál (cca 450 m plus trestné kolečko o délce cca 150 m), které jsou volně přístupné. Milovníci cross country se mohou projet lesem Ochoza (okruh je dlouhý 4,7 km s převýšením 260 m a několika překážkami). V zimě je areál technicky zasněžován a závodní trasy v délce 1,5-5 km se pravidelně upravují pro klasický i volný styl. Po závodech, které zde jsou každoročně organizovány v rámci světového poháru horských kol, zůstávají vyznačené trasy pro MTB, které je možné následně projíždět i zájemci ze strany veřejnosti. Navazujícím záměrem na Novoměstsku je vybudování areálu s vyznačenými tratěmi pro horská kola (cca 16 km), který naváže na stávající areál Vysočina arény.

4.2.7 Vazby na okolní regiony

Kraj Vysočina **sousedí s územím čtyř dalších krajů** (Jihočeský, Jihomoravský, Pardubický a Středočeský kraj). Následující přehled stručně popisuje důležité souvislosti týkající se vazeb cyklistické dopravy mezi dotčenými regiony.

Je důležité zmínit, že **systémová koordinace v oblasti rozvoje cyklistické dopravy s uvedenými regiony na celokrajské úrovni dosud nepobíhá**. Není realizována ani systémové komunikace a výměna informací v předmětné oblasti. To pak mimo jiné vede k problémům z hlediska chybějící koordinace při realizaci nového či údržby stávajícího cykloznačení či k přetrvávající vzájemné neinformovanosti regionů z hlediska záměrů týkajících se rozvoje cyklistiky (případně vyznačení nových cyklotras, koordinace rozvoje a údržby dálkových cyklotras vedoucích územím více krajů atd.). Proto by jedním z cílů tohoto materiálu mělo být i nastavení **řešení pro posílení spolupráce se sousedními regiony** (zde se přímo nabízí využití role krajského cyklokoordinátora).

Jihočeský kraj

Turistická provázanost mezi Krajem Vysočina a Jihočeským krajem, a to včetně propojení značenými cyklotrasami a vybranými turistickými službami, je poměrně rozsáhlá a z hlediska významnosti velmi důležitá. Propojení obou krajů zajišťují mimo jiné i **dvě dálkové cyklotrasy**. Významné cykloturistické vazby jsou např. směrem na oblast České Kanady.

Značené cyklotrasy, které propojují území krajů Vysočina a Jihočeský jsou č. **16, 26 (J-T-R), 5124, 5261, 1113** (na území Kraje Vysočina nevyznačená), **1239, 1240, 1215, 1181, 1182, 1183, 1184**. Do území Kraje Vysočina z jihu Čech zasahují krátkým úsekem ještě cyklotrasy č. 1001, 5104. Na jih od území Kraje Vysočina pak vede páteřní dálková trasa Příhraniční (EV č. 13), která propojuje Jihočeský a Jihomoravský kraj s částečným vedením Rakouskem.

Existují záměry na realizaci dalších cykloturistických propojení mezi oběma regiony (např. spojení ve směru Jemnice – Dačice, které existuje dosud pouze pro pěší turisty, nebo propojení měst Kamenice nad Lipou a Nová Včelnice prostřednictvím nové cyklotrasy jako alternativy ke stávajícímu vedení silnice č. I/34). Cyklotrasa není vyznačena ani v oblasti mezi Pacovem a Mladou Vožicí.

Mezi oběma regiony dosud **neprobíhá řízená koordinace a průběžná komunikace v oblasti rozvoje podmínek pro cykloturistiku** (dokladem je např. nedostatečná informovanost mezi regiony při značení cyklotrasy č. 5261 spojující oba kraje nebo nedostatek informovanosti při značení cyklotrasy č. 26 Jihlava – Třebíč – Raabs s přesahem, byť co do délky pouze kratším, do území Jihočeského kraje). Ke zlepšení komunikace na straně Kraje Vysočina by jistě přispělo zřízení pozice krajského cyklokoordinátora a stálé pracovní skupiny. **Na úrovni těchto platform by pak mohla probíhat koordinace rozvoje na efektivnější úrovni.**

Spolupráci směrem do jižních Čech lze rozvíjet rovněž v oblasti rozvoje elektromobility (v těsné blízkosti Vysočiny, na cyklotrase č. 26, byla zprovozněna bezplatná dobíjecí stanice v obci Dešná).

Středočeský kraj

Územím propojujícím Středočeský kraj a území Kraje Vysočina neprochází větší množství cyklotras, které by oba regiony cyklisticky propojovaly. Přesto je spojení s tímto regionem důležité, zejména v kontextu poměrně hojně využívané **dálkové cyklotrasy č. 19** (Posázavská) a jejího okolí.

Značené cyklotrasy, které propojují území kraje Vysočina a Středočeského kraje jsou cyklotrasy č. **19, 161 a 321**. Do území Kraje Vysočina ze středních Čech zasahují krátkými úseky ještě cyklotrasy č. 0084 a 0096.

Asi hlavním cykloturistickým tématem propojujícím oba regiony je **vedení cyklotrasy č. 19 údolím Sázavy**. Zejména se jedná o úsek mezi městy Zruč nad Sázavou, Ledec nad Sázavou a Světlá nad Sázavou, kde existuje řada záměrů na budování cyklistické infrastruktury (budování cyklostezek, změny vedení cyklotrasy č. 19 – toto se na území Kraje Vysočina týká úseku Vlastějovice – Chřenovice, Podhradí).

Ne úplně ideální je propojení cyklotrasami z Vysočiny směrem na Vlašim. Propojení cyklotrasami dosud není realizováno také západním a severozápadním směrem od Habrů přes geografický střed ČR směrem do Středočeského kraje. Ani spolupráce a vzájemná koordinace rozvojových záměrů se Středočeským krajem není dosud realizována systémově. Středočeský kraj má zpracován Generel cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje. V letech 2013 – 2014 probíhá jeho aktualizace.

Pardubický kraj

Z Vysočiny směrem do území Pardubického kraje je vyznačeno poměrně značné množství cyklotras. Je zde také množství cyklotras, které zasahují do území obou regionů pouze okrajově. Směrem od města Polička směřuje na Vysočinu také řada cyklotras, na kterých je realizováno pásové značení. Atraktivní oblastí propojující oba kraje je zejména **území Žďárských vrchů**. Důležitým tématem pro budoucí spolupráci s Pardubickým krajem je problematika vedení koridoru cyklotrasy č. 1 (EV č. 4) a jeho případných úprav. Jedná se o téma, které je nutné koordinovat dále i se zástupce Jihomoravského kraje.

Hlavní cyklotrasy, které zajišťují prostupnost obou regionů z hlediska cyklistické dopravy, jsou trasy č. **1, 16, 104, 4022, 4025, 4122, 4188, 4153, 5127**. Do území Kraje Vysočina z Pardubického kraje zasahují krátkými úseky ještě cyklotrasy č. 4120, 4180, 4184, 4187 a 4234. Další trasy jsou značené pásovým značením (cyklotrasy č. 4338 a 4106). V Pardubickém kraji bude v roce 2014 připravována nová koncepce rozvoje cyklistické infrastruktury (generel), která naváže na v roce 2004 zpracovaný Generel cyklo dopravy Pardubického kraje.

Jihomoravský kraj

Oba kraje jsou propojeny, poměrně hustou sítí cyklotras, zejména pak v jižní části společné hranice. Propojení je zajištěno následujícími cyklotrasami: **1 (EV č. 4), 401, 403 a její odbočky, 481, 4025, 5130, 5233, 5241**. Další cyklotrasy, které vedou v hraničních lokalitách obou krajů, jsou cyklotrasy č. 5007, 5011, 5086, 5087, 5170, 5263.

Mezi hlavní turistické koridory, které propojují oba kraje lze považovat území Svratecké pahorkatiny (směrem na Tišnov nebo Boskovice), Přírodní park Údolí Bílého potoka směrem k Brněnské přehradě, NPR Mohelenská hadcová step a Přírodní park Střední Pojhlaví (směrem na Ivančice a Moravský Krumlov) nebo oblast mezi Moravskými Budějovicemi a Jaroměřicemi nad Rokytnou směrem na Jevišovice (Přírodní parky Jevišovka a Rokytná). V těchto lokalitách je husté cykloturistické značení, včetně tematicky značených tras (např. trasa Krumlovsko – Jevišovsko nebo systém tematických tras v širším okolí JE Dukovany).

Mezi priority spolupráce mezi oběma regiony by měla do budoucna patřit již výše uvedené **řešení koridoru vedení cyklotrasy č. 1 (EV č. 4) a následná údržba této páteřní trasy**.

Vzhledem k úzké provázanosti cyklotras na hranicích obou krajů je do budoucna vhodné zvažovat také **společnou správu a údržbu cyklotras** č. 4025, 5130, 5241, 5171, 401, 403 včetně jejich značení. Prostor pro spolupráci se nabízí rovněž v oblasti tematických cyklotras a okruhů (Mlynářská stezka, Pivovarská, Energetická).

V rámci spolupráce Jihomoravského kraje a Kraje Vysočina by rovněž byla přínosem **cyklostezka údolím Bílého potoka mezi Velkou Bíteší a Šmelcovnou** (viz přehled záměrů). Tato trasa by cyklistům z Brna umožnila podél přehrady, turisticky atraktivním údolím, dojet do Velké Bíteše (popř. do dalších míst Vysočiny), zde nastoupit na nově budovaném terminálu P+R na autobus IDS Jihomoravského kraje a vrátit se zpět. Uvedené spojení by samozřejmě bylo možné i v opačném směru (z Vysočiny k Brněnské přehradě na kole a vrátit se autobusem - cyklobusem zpět).

S Jihomoravským krajem je východní část Kraje Vysočina propojena také prostřednictvím **Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje**. Vybrané linky tohoto systému vedou např. do Hrotovic, Náměště nad Oslavou, Velké Bíteše či do Moravských Budějovic.

Rakousko

Rakousko nemá s územím Kraje Vysočina sice přímé hranice, přesto existují a jsou postupně dále rozvíjeny **vazby cyklistické dopravy i s touto zemí**, především pak se spolkovou zemí Dolní Rakousko (Waldviertel a Weinviertel). Nejedná se přitom pouze o vazby v podobě vedení páteřní cyklotrasy Jihlava – Třebíč – Raabs. Turistické nebo cykloturistické vazby jsou daleko širší, což potvrzuje i řada společných česko-rakouských projektů realizovaných v programech přeshraniční spolupráce v minulých letech.

Na rakouské straně existuje odlišný systém cyklotras než na české. Je to dáno také **odlišnostmi v legislativě** týkající se pozemních komunikací nebo oblasti turistiky. Velká část cyklotras je **vedena tematicky a je vybavena logy** (v blízkosti hranic se jedná např. o cyklotrasy Radweg Grasel, Klosterradweg, Waldviertelradweg, cyklotrasa Požární zbrojnice ad.). Existuje i provázanost na systém tras Greenways (např. Greenway Sakrální architektura, Greenway Praha – Vídeň, Greenway Řemesel a vyznání). Hustá síť cyklotras je zejména jižně od oblasti České Kanady (oblast Novobystřicka směrem na Haugschlag, Litschau, Reingers, Kautzen, oblast Slavonicka směrem na Waldkirchen an der Thaya, Dobersberg). Z území Vysočiny jsou zřejmé vazby cyklotras zejména směrem na Raabs an der Thaya a Drosendorf-Zissersdorf. Oblíbené jsou rovněž stezky a cyklotrasy v oblasti Weinviertelu, který sousedí s územím Jihomoravského kraje. Významnou provázanost mezi ČR a Rakouskem v evropském kontextu představuje **vedení cyklotrasy EV č. 13 (Stezka železné opony)**, která se vede hraničním prostorem střídavě na české a na rakouské straně. Z pohledu Jihomoravského kraje pak je stejně významná i cyklotrasa EV č. 9 (Jantarová

stezka), která vede hraničním územím na Mikulovsku a Břeclavsku. Na rakouské straně v posledních letech zažívá poměrně velký rozvoj **elektromobilita**, což je jedno z dalších témat, které se nabízí pro rozvoj přeshraniční spolupráce s Rakouskem a využití osvědčených příklad a zkušeností.

4.3 Bezpečnost cyklistické dopravy

Nutnost a podpora budování bezpečných cyklistických stezek a tras na území regionu plyne dále z **Koncepce bezpečnosti silničního provozu v Kraji Vysočina** („Účinnou ochranou zranitelných účastníků provozu na pozemních komunikacích před srážkou s vozidly je především oddělování průchozího a průjezdního prostoru výstavbou chodníků a stezek pro chodce a cyklisty, případně vytváření vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru - na vozovce“). Jedná se o dokument vymezující základní problémové oblasti, které by mohl Kraj Vysočina ovlivnit, vytyčující možná východiska a stanovující krátkodobé a dlouhodobé cíle, vedoucí ke zlepšení bezpečnosti v provozu na pozemních komunikacích Kraje Vysočina. Obsahem dokumentu jsou statistické údaje o dopravní nehodovosti v Kraji Vysočina, problémové oblasti a možná východiska, plnění opatření v rámci Národní strategie BESIP a nehodové úseky v Kraji Vysočina. **Nicméně daný dokument neobsahuje jasně definované úseky a lokality, které by se měly z hlediska cyklo dopravy a bezpečnosti realizovat.**

Koncepce bezpečnosti silničního provozu v Kraji Vysočina dále konstatuje jako významnou problémovou oblast nedostatek finančních zdrojů na výstavbu samostatných cyklostezek a chodníků v obcích. Jako řešení je navrhováno opatření směřující k motivaci obcí formou **iniciační grantové podpory Kraje Vysočina k výstavbě uvedených staveb a stavebních úprav přechodů pro chodce a v podpoře výstavby pěších stezek a cyklostezek.**

Národní cyklostrategie uvádí, že počet smrtelných úrazů cyklistů na počet kilometrů ujetých na kole je **v celé ČR stále vysoko nad průměrem uváděným v cyklisticky vyspělých zemích (Nizozemsko, Dánsko či Německo)**. Je proto nutné nejen vést kampaně zaměřené na cyklisty, ale současně je nutná tvrdá represe vůči neukázněným řidičům, kteří jsou příčinou většiny smrtelných úrazů cyklistů a chodců z důvodu nepřiměřené rychlosti či požití alkoholu. Na celkovém počtu usmrcených osob v období 1993 – 2011 činil podíl cyklistů 9 %, což znamená, že přibližně každá 11. usmrcená osoba byla cyklista. Nejtragičtější z pohledu cyklistů byl rok 1995, kdy bylo usmrceno 146 osob, naopak nejméně cyklistů bylo usmrceno v roce 2011 (50), v roce 2012 bylo usmrceno o 14 cyklistů více než v předchozím roce. V roce 1995 tak byl podíl cyklistů nejvyšší (11 %), naopak v roce 2011 nejnižší (7 %).

Na území Kraje Vysočina tvoří dopravní nehody zaviněné skupinou řidičů nemotorových vozidel, kam spadá i kategorie cyklistů, necelá 4 procenta všech nehod – viz následující obrázek.

Obrázek 6 Přehled dopravních nehod v Kraji Vysočina dle viníka (2012)

VINÍK, ZAVINĚNÍ NEHODY; OBDOBÍ ROK 2012	Počet nehod	tj.%	Počet usmrcených	tj. %	Rozdíl nehod	Rozdíl usmrcených
Řidičem motorového vozidla	2 619	79,5	35	89,7	623	5
Řidičem nemotorového vozidla	129	3,9	4	10,3	23	3
z toho dětmi	19	0,6	0	0,0	-6	0
Chodcem	46	1,4	0	0,0	14	-2
z toho dětmi	21	0,6	0	0,0	8	0
Jiným účastníkem	5	0,2	0	0,0	4	0
Závadou komunikace	16	0,5	0	0,0	13	0
Technickou závadou vozidla	35	1,1	0	0,0	17	0
Lesní, domácí zvířít	435	13,2	0	0,0	3	0
Jiné zavinění	10	0,3	0	0,0	4	0

Alarmující je, že podíl usmrčených u nehod zaviněných řidiči nemotorových vozidel je nejvyšší v rámci celé ČR a oproti roku 2011 se zvýšil o více než 7 %. Je tedy zřejmé, že problematika zvyšování bezpečnosti pohybu těchto účastníků dopravy, ale také osvěta a jejich vzdělávání musí být v kraji součástí důležitých rozvojových cílů.

Přínosným opatřením pro zvyšování bezpečnosti cyklistů a zvyšování jejich povědomí o správném chování na silnicích a cyklostezkách je rozvoj dopravní výchovy. Jedná se jednak o dopravní výchovu realizovanou na základních školách. Od září 2013 vstoupila dopravní výchova prostřednictvím školních vzdělávacích programů do výuky na všech základních školách v ČR, a to na prvním i druhém stupni. **Dopravní výchova dlouhodobě patří mezi klíčové aktivity v oblasti bezpečnosti silničního provozu.**

Významnou oblastí řešenou v Konceptu bezpečnosti silničního provozu v kraji Vysočina je proto **dopravní výchova dětí** v rámci sítě dětských dopravních hřišť. S ohledem na výši finančních nákladů a na spádovou funkci těchto zařízení je nevyhnutelné, aby se na **financování fáze výstavby a modernizace dětských dopravních hřišť z větší části podílel Kraj Vysočina**. Obce by pak měly zajišťovat financování provozu a běžné údržby těchto hřišť. Cílem by dále mělo být zajistit funkční dětské dopravní hřiště v každé obci s rozšířenou působností v Kraji Vysočina (za tímto účelem byl zřízen grantový program Podpora budování dětských dopravních hřišť). Následující tabulka zobrazuje přehled dopravních hřišť v regionu k roku 2013.

Tabulka 5 Přehled dětských dopravních hřišť na území Kraje Vysočina

Místo	DDH	Probíhá DV dle TP (ano/ne/jen MŠ)	Provozovatel, adresa
Havlíčkův Brod	přenosné	ano	ZŠ Nuselská 3240, Havl. Brod
Humpolec	stálé	ano	město Humpolec
Jaroměřice n.R.	stálé	ano	ZŠ Otokara Březiny, Komenského nám. 120, Jaroměřice
Jihlava	stálé	ano	ZŠ Nad Plovárnou 5, Jihlava
Moravské Budějovice	stálé	ano	Město Moravské Budějovice
Náměšť nad Oslavou	stálé	ano	město Náměšť nad Oslavou
Pelhřimov	stálé	ano	DDM, Pražská 1542, Pelhřimov
Světlá nad Sázavou	stálé	ano	ZŠ Lánecká 699, Světlá nad Sázavou
Štoky	stálé	ano	ZŠ a MŠ Štoky 220
Třebíč	stálé	ano	ZŠ Bartušková 700/20, Třebíč
Telč	provizorní	ano	AŠ Nosek, Telč
Velké Meziříčí	stálé	ano	město Velké Meziříčí
Kamenice n.Lipou	stálé	ano	město Kamenice nad Lipou
Žďár n.Sázavou	stálé	ano	město Žďár nad Sázavou

Zdroj: ibesip.cz

Z hlediska počtu dopravních hřišť je na tom v rámci celorepublikového srovnání asi nejméně dobře Plzeňský, Karlovarský a Jihomoravský kraj. Problémem rozvoje dopravních hřišť jsou pochopitelně zejména **nedostatečné finanční prostředky**, kterých se pro tuto oblast nedostává. Donedávna to bylo dáno i tím, že dopravní výchova nebyla součástí učebních osnov a nejednalo se o přímý náklad na vzdělávání (od roku 2013 došlo v této oblasti ke změně). Zajímavostí (i z hlediska ekonomické náročnosti na pořízení) je přenosné hřiště, které bylo zřízeno v Havlíčkově Brodě za přispění prostředků Kraje Vysočina. Hřiště je vyrobené z plastu, je přenosné a má výrazně nižší pořizovací náklady než stálé hřiště.

Nové dopravní hřiště je plánováno např. v blízkosti nedávno vybudované cyklostezky s in-line oválem v Bystřici nad Pernštejnem. Ohledně výstavby dopravních hřišť se však v některých případech jako limitující jeví nastavení dotačních titulů pro tuto oblast, kdy např. v rámci Fondu Vysočiny je jedním z požadavků, aby hřiště bylo oplocené. To z lokálního pohledu na věc může být omezujícím prvkem jeho dostupnosti a např. v G. Jeníkově nebo V. Meziříčí byl tento faktor důvodem, proč se hřiště z daného zdroje nerealizovalo.

Svůj význam má také propojení cyklistické dopravy s otázkami bezpečnosti a propagace zdravého životního stylu. Ať už je to stávající síť dopravních hřišť určených pro zajištění dopravní výchovy dětí a mládeže nebo další konkrétní projekty podporující bezpečnost (např. cyklo-lékárničky jako propagační materiály – město Polná). Na území Kraje Vysočina jsou realizovány i některé akce, jejichž cílem je podpora cyklistiky jako součásti zdravého životního stylu (např. kampaň řekni drogám ne, řekni životu ano).

4.4 Doprovodná infrastruktura a služby

Na území Kraje Vysočina se postupně, ale spíše pomalu a ve velké závislosti na dotačních zdrojích, rozvíjí doprovodná infrastruktura a služby pro cyklisty.

Jedním ze základních předpokladů propojování cyklistické dopravy s dopravou veřejnou je dostatečná síť doprovodné infrastruktury a služeb, která umožní bezpečné uložení, uschování nebo přesuny cyklistů a jejich kol. Zásadní potřebou cyklistické dopravy je možnost uschování kola. To platí jak pro cykloturistiku, kdy bezpečné uložení kola je podmínkou návštěvy např. určité historické památky, prohlídkového okruhu atd., tak v případě cyklo dopravy, kdy je potřeba kolo bezpečně odložit po dobu pobytu v zaměstnání, ve škole, na úřadě, v obchodě atd. **Úschovny kol nejsou v současnosti v regionu Vysočina dosud zastoupeny dostatečně.** Výjimkou je síť úschoven kol, kterou zajišťují ČD a.s. V některých městech a obcích jsou k dispozici další úschovny, někde je tato funkce nabízena i v rámci služeb turistického informačního centra (např. Jemnice, Nové Město na Moravě, Pelhřimov). V Telči je např. autobusové a vlakové nádraží na jednom místě a zahrnuje i úschovnu kol a byť se nejedná o klasický cyklopoint, jedná se o krok vstřícný k rozvoji cyklistické dopravy. Tyto pro cyklisty velmi důležité služby mohou být integrovány i do širěji zaměřených projektů (např. projekt Centrum zelených vědomostí připravovaný ČD a.s. v Bystřici nad Pernštejnem, který zahrnuje i zřízení úschovny a půjčovny kol nebo projekt Panský Dvůr Telč, který předpokládá rovněž vybudování zázemí pro cyklisty s úschovnou a půjčovnou kol, turistickým informačním centrem, připravovaný projekt vybudování přestupního terminálu v Třebíči v letech 2014 a 2015 s integrovaným zázemím pro cyklisty atd.). **Vybavenost regionu půjčovnami kol je různá** a do určité míry odvislá od atraktivity konkrétního území z hlediska využitelnosti pro cykloturistiku. Půjčovny kol fungují např. v síti ČD a.s., jsou však provozovány i ze strany soukromých podnikatelských subjektů v rámci provozu ubytovacích či jiných zařízení cestovního ruchu. Vznikají však i v rámci další infrastruktury (např. projekt města Třebíče – výstavba přestupního terminálu v místě stávající železniční stanice Třebíč, kde přestavbou autobusové stanice pro linkovou i městskou autobusovou dopravu v těsné blízkosti stanice železniční vznikne přestupní uzel regionálního významu, součástí budou parkoviště typu Park&Ride, Kiss&Ride a cyklopoint, které umožní, aby terminál nabídl komplexní možnosti přestupu nejen v rámci systémů městské hromadné dopravy, linkové autobusové dopravy, ale i osobní přepravy místních i návštěvníků města).

Vzhledem k tomu, že rozvoj zaznamenává i **jízda na elektro kolech - elektromobilita**, vznikla v okolí vodních nádrží Mohelno a Dalešice první půjčovna elektrokol (pivovar Dalešice) se sítí dobíjecích stanic (Dukovany, Náměšť nad Oslavou, Moravské Budějovice, Koněšín, Hartíkovice, Kramolín, Rouchovany, Všemyslice). Projekt je realizován ve spolupráci se skupinou ČEZ. Na území Kraje Vysočina existují i další záměry na rozvoj sítě půjčoven a dobíjecích stanic elektro kol (např. v Jihlavě nebo na Telčsku). V oblasti elektromobility se jako vhodné jeví posilovat spolupráci směrem do Rakouska, které je v tomto ohledu před našimi regiony.

Důležitou složkou podporující rozvoj cyklistiky je také **dostupnost servisních služeb pro kola.** Cykloservisy jsou zpravidla v regionu umístěny ve většině větších měst. Existují však i větší sídla, kde tyto služby nejsou k dispozici, a to i přes fakt, že městem a jeho okolím prochází síť cyklotras (např. G. Jeníkov, kde byl cykloservis pouze do roku 2000). Naopak jsou však i menší města nebo obce, kde služby cykloservisu dostupné jsou (např. Krucemburk).

Samostatnou kapitolou v tomto ohledu je **vybavenost sídel kolostavy.** **Většina větších měst je vybavena možnostmi odstavení jízdního kola pouze v základním rozsahu** (kolostavy u veřejných objektů – úřady, školy, zdravotnická zařízení). Pro větší rozvoj cyklo dopravy ve městech je tento stav většinou nedostatečný a je potřeba tuto infrastrukturu doplňovat. Konceptně by měla jejich dostupnost být řešena zejména s ohledem na nabídku veřejných služeb (kolostavy u škol, úřadů, zdravotnických zařízení, sportovních areálů apod.). Většina rozlehlejších

sídel v regionu u objektů veřejných služeb kolostavy nabízí. Existují však stále lokální nedostatky a rezervy (např. Hrotovice – u nového sportovního areálu. Problémem jsou např. i technická řešení některých kolostavů, které neumožňují bezpečné uzamčení rámu kola. Vhodné je na úrovni měst monitorovat průběžně vybavenost kolostavy (probíhá např. v H.Brodě – vybavenost 85 kolostavy), což do budoucna umožní jejich případné efektivní doplnění. Důležité rovněž směrem do budoucna bude nezapomínat na tento doplňkový mobiliář při revitalizaci veřejných ploch a prostranství (kolostavy jsou doplňovány v rámci rekonstrukce náměstí např. v Moravských Budějovicích nebo v rámci rekonstrukce náměstí ve městě Počátky).

Další doplňkový mobiliář vzniká v kontextu rozvoje cykloturistiky (dříve především v souvislosti se vznikem značených cyklotras, v posledních letech především ve vazbě na vyznačování tematických cyklistických tras a okruhů). Např. Mikroregion Telčsko bude realizovat projekt zaměřený na osazení zázemí pro cyklisty, kdy v každé zapojené obci bude osazena lavička, stůl, odpadkový koš, stojan na kolo, hračka na pružině, cvičební stroje, využitelné pro relaxaci, a stojna s mapami. Podobně došlo k vyznačení cyklotras také na Pacovsku (mikroregion Strážské). Mikroregion Pelhřimovsko - jih v letech 2002-2003, kdy prováděl vyznačení cyklotras č. 1114, 1215 a 1216, pořizoval také drobný mobiliář podél těchto tras (problémem, který však souvisí s otázkou udržitelnosti je, že tyto úseky nejsou kromě aktivit KČT nijak dále udržovány nebo obnovovány ze strany zúčastněných obcí). Mobiliář pro cyklisty byl rovněž pořízen v rámci projektů zřízení Mlynářské stezky (za přispění Fondu Vysočiny), Stezky Poznání a dalších. Doplňkový mobiliář vzniká i v souvislostech projektů orientovaných na jiné formy turistiky (např. pěší). Jako příklad je možné zmínit třeba projekt rekonstrukce studánek a jejich okolí včetně doplňkového mobiliáře – odpočinkových míst pro cykloturisty realizovaný ve spolupráci MAS Rokytá a MAS Zubří země.

Vybavenost doprovodným mobiliářem (lavičky, informační tabule, koše atd.) podél tras je v regionu na průměrné úrovni a je většinou odvislá od dotačního financování (stejně jako výstavba vlastních cyklostezek či značení tematických tras a okruhů). **Financování tohoto doplňkového mobiliáře je převážně v gesci jednotlivých dotčených měst a obcí nebo mikroregionů.** Často se také nový mobiliář realizuje v rámci šířeji zaměřených projektů podpořených z dotačních zdrojů (např. ROP ad.). Obecným problémem spojeným s udržením sítě doprovodného mobiliáře je však zajištění její údržby (nátěry, drobné opravy, vysypávání košů apod.). Problémem je zejména nedostatek prostředků, ale často také neexistence systému. Jen zřídka se plánuje systémový rozvoj mobiliáře pro cyklistickou dopravu na úrovni jednotlivých měst a obcí, určité snahy však byly zaznamenány (např. plánovaná investiční akce přestupního terminálu v Třebíči nebo zřízení infopanelů a info-kiosku v rámci dopravního terminálu u autobusového nádraží doplněných několika odpočívadly ve městě Chotěboř). Poměrně výjimečným projektem v tomto ohledu je **síť cyklistických tras v regionu Stříbrné pomezí** v okolí Jihlavy o celkové délce 270 km. Jedná se o unikátní dopravní značení v podobě očíslovaných rozcestníků (patníků), návěstí a upřesňujících značek provází pěší i cyklisty po památkách a zajímavostech regionu. Síť je vybavena celkem 97 informačními tabulemi.

Pro rozvoj cykloturistiky je zásadní také kvalita doprovodných služeb, které cyklisté využívají. **Jednou z cest, jak zajistit a udržet kvalitu těchto služeb je aplikace již zavedené a fungující certifikace Cyklisté vítáni.** V současnosti je na území Kraje Vysočina certifikováno Cyklisté vítáni více než 50 zařízení působících v oblasti cestovního ruchu. Jedná se zejména o ubytovací a stravovací služby. Mezi certifikovanými je také několik sportovních zařízení, dvě turistická informační centra nebo provozovna lodní dopravy.

4.5 Vývoj a aktuální stav řízení cyklistiky a zapojení se orgánů, organizací a dalších subjektů působících v oblasti cyklistiky v Kraji Vysočina a jejich vzájemná spolupráce

Neexistence krajského systému řízení a koordinace

Na celokrajské úrovni dosud není zřízen systém, který by přispěl ke zlepšení koordinace rozvoje záměrů v oblasti rozvoje cykloturistiky a cyklo dopravy. Chybí pozice krajského koordinátora. **Neexistuje jednotný systém komunikace a koordinace rozvoje cyklistické dopravy na ose „obce – mikroregiony – Kraj Vysočina – další subjekty“.** Potřeba posílení spolupráce na uvedené ose a zejména posílení role Kraje Vysočina byla v rámci

místního šetření v území regionu zmiňována na úrovni prakticky všech obcí (všechny obce ORP a POÚ). Řada měst a obcí přímo očekává větší zapojení kraje jak z hlediska celkové koordinace rozvoje cyklistické infrastruktury a služeb v regionu, tak z hlediska přímého zapojení do řešení konkrétních projektů.

Plánování rozvoje cyklistické dopravy se v regionu realizuje především na municipální úrovni a zpravidla jen u větších měst. **Na krajské úrovni dosud chybí, což by mělo být zčásti řešeno přijetím tohoto materiálu a také zřízením pozice krajského koordinátora.** Samostatné koncepční dokumenty / plány rozvoje cyklistických tras (ať už z hlediska potřeb cykloturistiky nebo cyklodopravy) mají např. Havlíčkův Brod, Žďár nad Sázavou, Jihlava, Třebíč nebo Velké Meziříčí. Dílčí plány rozvoje mají k dispozici např. města Světlá nad Sázavou (koncepte rozvoje cykloturistických tras na území města a v okolí – nepůjde o cyklostezky, ale spíše rekreační okruhy – nutné drobné úpravy povrchů stávajících cest – ať už místních komunikací nebo lesních a polních cest) nebo Bystřice nad Pernštejnem (zde včetně konceptu řešení celého Bystřicka).

Řízení a plánování rozvoje cyklistické dopravy na úrovni měst a mikroregionů

Rozvoj cyklistické dopravy je do určité míry koordinován pouze na úrovni větších měst. Převážná většina měst a dílčích regionů v kraji se však nevěnuje rozvoji cyklistické dopravy systematicky. Pozice městského cyklokoordinátora je zřízena ve městech Jihlava a Třebíč. Ve Žďáře nad Sázavou je koncepce rozvoje cyklistické dopravy řešena na úrovni komise Rady města. V jiných městech není cyklistická doprava koordinovaně řízena a rozvíjena formou vyčleněného pracovníka / orgánu / pracovní skupiny apod.

Celkově je spolupráce limitována množstvím finančních prostředků pro oblast cyklodopravy a cykloturistiky a také jejich prioritizací v kontextu potřeb jednotlivých obcí a regionů. Z rozpočtu jednotlivých měst a obcí jsou vynakládány z hlediska rozvoje cyklistiky pouze prostředky na přípravu PD, údržbu stávajících úseků cyklostezek nebo kofinancování projektů výstavby dalších cyklostezek. Převážná většina měst neřeší otázky zlepšení podmínek pro cyklisty při rekonstrukcích, výstavbě či jiných úpravách na silnicích. Zapojení a spoluúčast především menších obcí je disponibilními finančními prostředky velmi limitována a spolupráce se tak zpravidla omezuje na zajištění jednorázového vyznačení určitých cyklotras nebo tematických tras pro cykloturistiku.

Další specifickou formou spolupráce, která ovlivňuje oblast cyklistické dopravy (týká se zejména cykloturistiky) je **spolupráce více obcí v rámci svazků / sdružení obcí nebo subjektů v rámci místních akčních skupin.** Některé obce řeší otázky rozvoje cyklistické dopravy zcela samostatně, některé obce preferují společný postup v rámci mikroregionu (např. Dobrovolný svazek obcí Jihlava – Třebíč – Raabs nebo mikroregion Svazek obcí mikroregion Strážáň na Pacovsku). **Pro většinu měst a obcí je však prioritou řešení vlastních dopravních vztahů v intravilánu a také bezpečnost napojení cyklodopravy na místní části nebo obce v okolí,** a to jak v zájmu zajištění dobré dostupnosti pro cesty do zaměstnání, do škol apod., tak v zájmu rozvoje aktivní rekreace a turistiky.

Subjekty zapojené do rozvoje cyklodopravy a cykloturistiky

Subjekty, které na území Kraje Vysočina v různé míře ovlivňují vývoj cyklodopravy a cykloturistiky lze vymezit následovně:

- ❖ Obce (příprava PD, spolufinancování či financování výstavby cyklostezek, zajištění propagace cyklistiky, řešení majetkoprávních vztahů v souvislosti s rozvojem cyklistické dopravy apod.)
- ❖ Mikroregiony, sdružení a svazky obcí, místní akční skupiny (iniciace projektů, provádění místního značení, doplnění mobiliáře apod.)
- ❖ Kraj Vysočina (financování vybraných projektů v rámci Fondu Vysočiny, spolupráce při řešení majetkoprávních vztahů v případě rozvoje cyklistiky na nebo v okolí komunikací II. a III. třídy apod.)
- ❖ ŘSD (rozvoj dopravní infrastruktury – silnice I. třídy, dálnice D1)
- ❖ Vysočina Tourism (zajištění propagace – zejména v rozměru cykloturistiky)
- ❖ ČEZ (spolupráce na rozvoji tematických cyklotras, spolufinancování vybraných opatření)
- ❖ Policie ČR – spolupráce z hlediska opatření pro cyklisty v dopravním prostoru
- ❖ KČT (značení a údržba značených cyklotras)
- ❖ Nadace partnerství a CDV (EuroVelo, Greenways)
- ❖ Další subjekty (místní sdružení, aktivisté apod.)

4.6 Cyklostezky v Kraji Vysočina

4.6.1 Přehled cyklostezek v kraji

Většina stávajících cyklostezek na území regionu byla vybudována z iniciativy obcí, popř. jejich sdružení. Stejně tak jejich správa a údržba (značení, sečení, opravy povrchů nebo značení apod.) jsou zajišťovány v gesci měst a obcí – např. prostřednictvím technických služeb – organizací zřizovaných městy. Některé cyklostezky v regionu byly vybudovány již před více lety a lze u nich zaznamenat problémy z hlediska poklesu kvality povrchu (např. cyklostezka Ždírec nad Doubravou – Krucemburk, kde se díky stáří stezky téměř 20 let již propadají krajnice a objevují další znehodnocení).

Výstavba dalších cyklostezek je vzhledem k jejich finanční náročnosti téměř výhradně podmíněna získáním odpovídajících dotačních zdrojů na výstavbu. Obce jsou zpravidla schopné pokrýt náklady související s přípravou projektové dokumentace a inženýrskými činnostmi, na vlastní investiční výstavbu však již prostředky vzhledem k potřebám v dalších oblastech nezbývají. Zde se proto jeví vhodné **posílení role Kraje Vysočina** (platí zejména z pohledu rozvoje dálkových tras a z pohledu celkové koordinace rozvoje cykloturistiky na území regionu).

Při zpracování tohoto materiálu bylo provedeno **zjišťování stavu cyklistické infrastruktury a služeb v jednotlivých územích ORP Kraje Vysočina.** V dílčích regionech byly zjišťovány informace týkající se stavu cyklostezek a cyklotras. U jednotlivých cyklostezek byly dále zjišťovány jejich případné funkce odvádění cyklistické dopravy z frekventovaných silnic, způsoby jejich údržby (zdroje a frekvence) a informace o jejich případné využitelnosti ze strany in-line bruslařů.

Získané informace o cyklostezkách ve městech a obcích byly rovněž porovnávány s daty zjištěnými v rámci analýzy projektů podpořených z dotačních titulů. Základní přehled o zjištěném aktuálním stavu cyklostezek na území Kraje Vysočina je uveden v následující tabulce (stav k 09/2013). V přehledu jsou uvedeny i zjištěné informace o stezkách, které nejsou označeny ve smyslu platné legislativy jako cyklostezka, ale svými parametry a využitím ze strany cyklistů nebo in-line bruslařů by do této kategorie mohly být řazeny. **Přehled vybudovaných cyklostezek v Kraji Vysočina (stav k roku 2013) je shrnut v následující tabulce a dále v grafické podobě uveden v příloze. Celková délka existujících cyklostezek: cca 92 km.**

Tabulka 6 Přehled stávajících cyklostezek na území Kraje Vysočina

VLASTNÍK / SPRÁVCE KOMUNIKACE A ZNAČENÍ	UMÍSTĚNÍ / TRASOVÁNÍ	POČÁTEK	KONEC	CELKOVÁ DÉLKA (km)	POVRCH	ROK VYBUDOVÁNÍ	ZAJÍMAVOSTI / POZNÁMKY
Město H. Brod	Havlíčkův Brod – podél toku řeky Sázavy, kolem sportovního areálu do ulice Ledebčská	Křižení s ulicí Masarykova	Ulice Ledebčská	0,8 km	Asfalt	2010	- Sportovní areál
Město H. Brod	Havlíčkův Brod – podél koupaliště	Parkoviště v ulici Chotěbořská	Podjezd pod I/23 k rybníku Cihlář	0,4 km	Asfalt	2010	- Koupaliště
Město H. Brod	H. Brod – propoj budoucí cyklostezky do Svatého kříže a ulice „U Nové silnic“	Ulice Jihlavská, I/38	ulice „U Nové silnic“	0,17 km	Asfalt	2011	- Napojení budoucích cyklostezek dle generelu
Město Jihlava	Jihlava – B02 (propojení centra města se sídlištěm Březinky)	Parkoviště Zoo (centrum)	Ulice Okružní	1,25 km	Asfalt, kostky, šotolina, lesní cesta	2010	- Jedno prudké stoupání a klesání - 2 cyklopřejezdy
Město Jihlava	Jihlava - B04 (pod Pražským mostem, kolem hřiště a cvičiště pro HZS k památníku královské přísahy pod Pražským mostem)	Ulice Romana Havelky (lávka)	Ulice Havlíčkova (památník)	0,51 km	Asfalt	2006	- Památník královské přísahy pod Pražským mostem - Vedena podél řeky - nejoblíbenější cíl in-line bruslařů a cyklistů
Město Jihlava	Jihlava - B05 (vedení souběžně s komunikací proti proudu řeky Jihlavy – úsek ulice Romana Havelky-Na Dolech)	křižovatka ulic R. Havelky a Hybrálecká	Restaurace Starka	0,85 km	Asfalt	2001	- Několik přerušení vjezdy do firem na ulici R. Havelky. - Jako B05 jsou také označeny dvě části stezek v parku Nad tunelem, propojující sídliště Za Prachánou a H. Kosov.
Město Jihlava	Jihlava - G01 (Hosov - Hruškové Dvory)	ulice Tovární, dále pod starým Brněnským mostem	křižovatka ulic Křižová a Ztracená, dále u nového dětského hřiště	0,83 km	Asfalt, šotolina, lesní cesta	2008	- Cyklostezky na trase G01 jsou součástí nejdelší cyklotrasy vedoucí z Hosova až do Hruškových Dvorů (7,83 km)
Město Jihlava	G04 podjezd pod mostem na ulici Havlíčkova	Navazuje přímo na cyklostezku B04	Historický most u Jánů	0,12 km	Asfalt	2009	- Umožňuje bezpečné a mimoúrovňové křižení s frekventovanou ulicí Havlíčkova
Město Jihlava	R01 ulice Telečská - Pístov	U garáží (ulice Telečská směr Pístov)	Centrální část obce Pístov	0,98 km	Asfalt	2009	- Významné napojení místní části Pístov a dále směr rekreační oblast Okrouhlik - Několik přerušení vjezdy
Město Jihlava	R02 Smetanovy sady (centrum) - ulice Na Dolech	křižovatka ulic Jana Masaryka a Tyršova	Ulice Na Dolech	2,3 km	Asfalt, zámková dlažba	2011	- Stezka přerušena vedením I/38 - Stezka obsahuje první cyklopruhy a piktokoridory v Jihlavě
Město Jihlava	R04 Ulice Věžní (centrum)-Borovinka (přímé propojení centra města a severní části města)	křižovatka ulic Benešova a Věžní	Ulice Hybrálecká	2,22 km	Asfalt, zámková dlažba, lesní cesta, šotolina	2008	- 3 cyklopřejezdy, cyklolávka - Na ulici Plukovníka Švece funkční cykloobousměrka - Na ulici Věžní je vyznačena cykloobousměrka, ale vzhledem k neprůjezdnosti této ulice pro motorovou dopravu je zde princip cykloobousměrky nefunkční
Město Jihlava	B12 Cyklostezka v průmyslové zóně (areálem garáží prochází jako cyklotrasa)	Areál garáží	napojení na komunikaci na ulici Průmyslová	0,15 km	Asfalt	2013	- Napojení průmyslové zóny pro pěší a cyklisty - Doprava zaměstnanců stávajících i budoucích podniků včetně vnikajícího vědeckotechn. centra
Město Jihlava	Jihlava-Třebíč-Raabs: Helenín-Malý Beranov	za železničním přejezdem v Heleníně	Za mostem pod silnicí II/602, který podchází	0,88 km	Asfalt	2011	- Jedná se o úsek na cyklotrase č. 26 Jihlava – Třebíč – Raabs - Vedení podél řeky Jihlava

Město Jihlava	R09 - Cyklostezka v průmyslové zóně – ulice Průmyslová	Průmyslová, poblíž zástavby H. Dvorů	Průmyslová, napojení na B12	0,81 km	Asfalt	2013	- Cyklo dopravní funkce – napojení prům. zóny
Město Jihlava	B10 Propojení Rantířovské - Za Prachárnou a Vrchlického (soukromá investice)	Za Prachárnou	Vrchlického	0,26 km	Asfalt	2013	- Výstavba ze soukromých zdrojů, následný převod do majetku města Jihlava
Město Jihlava	R05 (lokalita secesního mostu U Jánů)	Lokalita secesní most U Jánů	Lokalita secesní most U Jánů	0,37 km	Zámková dlažba	2012	- Secesní most je populární propojení pro pěší a cyklisty. Vznikají plány na úpravu celého okolí a tak by se toto místo v budoucnu mohlo stát velmi významným uzlem cyklistické dopravy v Jihlavě.
Město Humpolec	Humpolec - sídliště Rybníček (výhledově propojení ke Kamarytově ulici)	Ulice Spojovací	Ulice Na Rybníčku	0,23 km	Asfalt	2013	- Realizováno v rámci komplexního projektu Regenerace veřejného prostranství sídliště Stromovka
Město Ždírec nad Doubravou	Ždírec. Úseky Ždírec nad D. – Kohoutov, Kohoutov Benátky, Ždírec nad D. – Krucemburk a Krucemburk – V.Městec	Konec zástavby Město Ždírec nad Doubravou	Začátek zástavby obce Benátky (vedeno po levé straně do Kohoutova, po pravé do Benátek)	Ždírec – Kohoutov – Benátky: 1,57 km	Asfalt	2008 - 2009	- Nově vybudovaná vyhlídka u starého vodojemu s odpočívadlem (Kohoutov)
Město Ždírec nad Doubravou	Ždírec. Úseky Ždírec nad D. – Krucemburk a Krucemburk – V.Městec, Ždírec – Horní Studenec	Konec zástavby Město Ždírec nad Doubravou	Začátek zástavby obec Kohoutov (vedeno po levé straně)	1,4 km (Ždírec nad D. – Krucemburk) 1,36 km (Krucemburk - V.Městec)	Asfalt, 3 m	1994	- Na vybudování poskytnuta dotace PRV - Úsek Krucemburk – V. Městec není cyklostezkou, ale osvětlenou cestou využívanou pro cesty do škol a práce
Město Ždírec nad Doubravou	Ždírec. Úsek Ždírec nad D. – Horní Studenec	Vlakový přejezd přes I/37 ve Ždírci nad D.	Hřbitov u obce Horní Studenec (napojení na cyklotrasu č. 5127)	1,1 km	Asfalt	2010	- Byla poskytnuta dotace PRV (MAS Havlíčkův kraj) - Část vedená lesem s šíří pouze 2 m (cca 0,5 km)
Město Hrotovice	Hrotovice (Hrotovice – zaniklá obec Mstěnice)	Město Hrotovice, česko-husitský hřbitov	okraj lesa Spálené boroví	0,85 km	Asfalt	2004	- Trasa částečně sleduje vedení Naučné stezky Hrotovicko - Trasa dále vede k zaniklé obci Mstěnice (dalších cca 350 m)
DSO Jihlava – Třebíč – Raabs	Trasa Jihlava – Třebíč – Raabs	Jihlava	III.tř. č. 40810, lokalita Šimkův Mlýn, dále pokračování na území Jihočeského kraje souběžně s tematickou trasou Sakrální architektury	137 km celkem, cca 120 km na území kraje - Z toho 36,5km cyklostezky	- MK a III. t. - Cyklostezky - Asfalt, kostky, šotolina, LC	2009 - 2013	- Jihlava, Malý Beranov, Velký Beranov, Bítovčice, Kamenice, Brtnice, Luka nad Jihlavou, Chlum, Bransouze, Červená Lhota, Číhalín, Přibyslavice, Petrovice, Třebíč, Mastník, Kojetice na Moravě, H. Újezd, Šebkovic, Lesůňky, Jaroměřice n. R., Blatnice, M. Budějovice, Lomy, Jemnice a Dešná)
Město Nové Město Na Moravě	Nové Město na Moravě – Pohledec, vedení podél komunikace II/360, na pravé straně	Nové Město na Moravě (odbočky ke SPORTIN a.s. – ulice U Pohledce)	Pohledec (počátek zástavby)	0,8 km	Asfalt	2011	- Řeší potřeby cyklo dopravy (přesuny obyvatel mezi N.Městem na Moravě a Pohledcem do práce a do škol)
Město Nové Město Na Moravě	Nové Město na Moravě – Vysočina aréna (vedení podél silnic III/35314, po pravé straně)	Nové Město na Moravě (areál firmy Medina)	Vysočina aréna – nástup do areálu	0,96 km	Asfalt	2011	- Řeší napojení města na využívanou sportovní a turistickou lokalitu Vysočina arény - Napojení na železniční zastávku NMN
Město Pelhřimov	Pelhřimov – okruh městskými sady, kolem areálu ČOV	Městské Sady, sportovní areál	Městské Sady, lokalita Na obci	Cca 2,1 km	Asfaltová, 2,5 m šíře	2010-2011	- Cyklostezka napojena na cyklotrasu 1223 směrem na Radětín
Město Pelhřimov	Pelhřimov – napojení od Nádražní ulice k lokalitě Polní Dvůr	Nádražní ulice	Lokalita Polní Dvůr	0,21 km	Asfalt, šíře 2,5 m	2007	- Odklonění z komunikace s intenzivním provozem I/34 - Součástí stavby byl i most přes vodní tok (100letá voda)

Město Přibyslav	Přibyslav - Sázava	Přibyslav, nádraží	Obec Sázava, počátek zástavby	9,45 km	Asfalt, šíře 3 m	2011	- 9 lávek, 2 odpočívadla, parkoviště P+R ve městě Přibyslav - Využití opuštěné železnice
Město Světlá nad Sázavou	Světlá nad Sázavou – Smrčná (I. až III. etapa)	Světlá nad Sázavou (Sázavská)	Smrčná	1,7 km (I. a II. et.) 1,4 km (III. et.)	Asfalt	2012 (I. a II.) 2013 (III. et.)	- Atraktivní lokalita podél toku řeky Sázavy - Součástí úsek 0,9 km účel. komunikace - Etapy I. a II. financovány ze SFDI, etapa III. financována z ze SF EU
Město Ledeč nad Sázavou	Ledeč n. Sázavou – podél Sázavy směrem na Světlou n. S. (součást plánovaného propojení měst Ledeč n. S. a Světlá n. S. podél řeky Sázavy)	Ulice M. Kuděje, Ledeč nad Sázavou	Rekreační středisko Slunečná zátoka	1,8 km	Asfalt	2013	- Smišená cyklostezka - Spolufinancováno z rozpočtu SFDI, investor město Ledeč nad Sázavou, náklady 8 mil. Kč
Obec Sázava	Sázava (jde o 2. a 3. etapu realizace cyklostezky z centra obce směrem k jejímu okraji a ke koupališti Sázava)	Okraj obce – odbočení z cyklotrasy č. 19 – dále vedení na napravo od komunikace I/19	Odbočka z I/19 ke koupališti Sázava	1,04 km (I. etapa z vl. Zdrojů a II. etapa – cca 726 m z ROP)	Asfalt	2009	- Motivem je zvýšení bezpečnosti – odvedení cyklistů a chodců z frekventované silnice I/19 - Spojení ke koupališti Sázava (cca 200 m po komunikaci)
Hamry nad Sázavou	Hamry nad Sázavou	Hamry nad Sázavou	Žďár nad Sázavou, napojení na městské cyklostezky	1,776 km	Asfalt, šíře 3 m	2010	- Hlavní motiv výstavby – dojíždka obyvatel Hamrů do zaměstnání a do škol ve Žďáře nad Sázavou
Dobrovolný svazek obcí Krupsko	Horní Krupá – Dolní Krupá	Dolní Krupá, zámek	Horní Krupá (dále přes obec napojení na cyklotrasu č. 4153)	Cca 1,6 km	Asfalt, 3 m	2008	- Význam stezky zejména z pohledu cyklo dopravy (doprava dětí mezi obcemi do školy), ale i z pohledu cykloturistiky
Město Žďár nad Sázavou – různé úseky	1) Konec Žďáru-Polníčka 2) Podél firmy Tokoz od Pilské nádrže ke Žďáru 3) Podél Sázavy od ulice Dvorská 4) Ulice Brodská 5) Pravý břeh Sázavy, ul. Husova-ČOV 6) Podél ulice Bezručova 7) Radonín	Různé úseky – viz cyklogenerel	Různé úseky – viz cyklogenerel	1) délka: 1894 m 2) délka: 546 m 3) délka: 2513 m 4) délka: 510 m 5) délka: 1371 m 6) délka: 1053 m 7) 607 m Celkem 8,494 km	Asfalt	2005 - 2013	- Síť městských cyklostezek – podrobnější viz cyklogenerel („Nemotorová doprava podle ÚPD města“)
Město Telč	Telč – ulice Maškova	Křižovatka ulic Slavičkova – Maškova	Křižovatka ulic Mládkova – Maškova	Cca 0,32 km	Zámková dlažba	2011	- Zejména cyklo dopravní funkce
Město Telč	Telč – ulice Lipky	Odbočka z ulice Slavatovská	Lesovna v Parku	Cca 1,4 km	Asfalt	-	- Nejedná se o cyklostezku, ale o komunikaci bez možnosti vjezdu motorových vozidel
Město Třebíč	Třebíč: 2 úseky vybudované v rámci projektu cyklotrasy Jihlava – Třebíč – Raabs	1) Svojsíkovo nábřeží 2) napojení na cyklotrasu č. 5214	Poušov	Cca 1,8 km	Asfalt, cca 0,5 km dlažba	2007	- Atraktivní lokalita podél řeky Jihlavy, klidové zóny - Vybudováno v rámci projektu J-T-R
Město Velká Bíteš	Velká Bíteš – napojení na průmyslovou zónu města, vedení po pravé straně ulice Vlkovská	Křižovatka Vlkovská a U Stadionu	Parkoviště u průmyslového areálu směr Vlkov	Cca 0,45 km (2004) Cca 0,43 km (2013)	Asfalt	2004 a 2013	- Slouží zejména účelům cyklo dopravy – doprava do firmy BDS
Město Velké Meziříčí	Velké Meziříčí – Mostišť, vedení nalevo podél řeky Oslavy	Velké Meziříčí	Mostišť – rybník	Cca 0,9 km	Asfalt	2009	- Vedené podél toku řeky

Zdroj: vlastní šetření

4.6.2 Další formy využití cyklostezek a jejich rozvoje

Trendem posledních let je rovněž výrazný nárůst využití cyklostezek ze strany in-line bruslařů (viz např. výsledky monitoringu na vybraných cyklostezkách v Kraji – výše). To platí nejen na vhodných úsecích v Kraji Vysočina, ale celorepublikově. Je zřejmé, že využitelnost cyklostezek pro in-line bruslení je podmíněna zejména vhodným terénem / reliéfem, kdy vzhledem k bezpečnosti je vyžadován co nejvíce rovinatý profil.

Specifikem v některých lokalitách na území kraje Vysočina je **doplňování úseků vhodných pro in-line bruslení o okruhy / ovály**, které dále zvyšují atraktivitu těchto míst pro bruslaře. Takové ovály jsou k dispozici např. v Havlíčkově Brodě (v lokalitě sportovně-rekreačního areálu v Plovárenské ulici jsou 2 okruhy vazba na cyklotrasy č. cyklostezky 19 a 4153) nebo Bystřici nad Pernštejnem. In-line bruslení je možné taky na vybraných úsecích cyklostezek v Třebíči, Jihlavě, H. Brodě, Pelhřimově a dalších místech. Plánována je např. výstavba in-line stezky na Humpolecku (nedaleko Humpolce v lokalitě jezdeckého areálu a rybníka Hadina), kde by měla vzniknout dráha s dvěma otočkami na každém konci o celkové délce více než 2 km.

In-line bruslení není jen otázkou cyklostezek. Využívány jsou i další úseky, které nejsou přímo označeny jako cyklostezky (např. město Hrotovice v roce 2004 realizovalo rekonstrukci části povrchu cyklotrasy č. 401 v úseku směrem k zaniklé obce Mstěnice – cca 850 metrů od okraje obce, který je rovněž hojně využíván in-line bruslaři).

Vybraná cyklistická infrastruktura v regionu nabízí **propojení rovněž se zimními aktivitami v oblasti turistiky.** Jedná se například o cyklostezky, cyklotrasy nebo okruhy pro in-line, které jsou využitelné pro běžecké lyžování (a to jak v rámci udržovaných úseků - např. Novoměstsko, tak v rámci neudržovaných, ale využívaných úseků – např. Kamenice nad Lipou), využití pro běžky se nabízí i u některých připravovaných / navrhovaných projektů (např. cyklo / in-line okruh plánovaný u Humpolce).

Jednou z možných forem rozvoje sítě komunikací pro cyklistickou dopravu je **využití bývalých / již nevyužívaných železničních tratí nebo vlečků.** Ty svým přímým vedením a také tradičně spíše rovinatým reliéfem nabízejí velmi zajímavé možnosti rozvoje cyklistické infrastruktury. Na území Kraje Vysočina se nachází několik již takto zrealizovaných úseků a také několik možných dalších lokalit, kde by využití již nevyužité železnice mohlo podpořit výstavbu sítě cyklistických stezek. **Úspěšným příkladem využití opuštěných drážních těles v regionu je projekt vybudování cyklostezky Přibyslav – Sázava.** Ta se díky umístění a atraktivní krajině, příznivému reliéfu a své délce v současnosti řadí mezi nejpoblábnější úseky cyklostezek nejen na území Kraje Vysočina. Tato cyklostezka je také vybavena parkovištěm P+R a je navázána na vlakové nádraží, což v komplexu představuje ideální řešení z hlediska provázanosti jednotlivých dopravních módů (zde v kontextu rozvoje cykloturistiky). To se prokázalo i z hlediska návštěvnosti dotčené lokality, kdy jen dle statistik informačního centra v Přibyslavi došlo od otevření cyklostezky ke zdvojnásobení návštěvnosti města a tím i celé destinace.

V regionu se dále nachází **některé úseky, které by v případě jejich uchopení mohly být využity podobným způsobem.** Jedná se jak o delší úseky (např. o úseky G. Jeníkov – Hostačov, opuštěná bývalá železnice z H. Brodu směrem na Přibyslav, nevyužívaná vlečka do areálu Psychiatrické léčebny s mostem v H. Brodě, vlečka z Malého Mlýnu směrem Mariadol vedená lesem nedaleko Světlé nad Sázavou a další). Problémem jsou v případě využívání bývalých drážních těles zejména nevyřešené majetkové / vlastnické poměry k jednotlivým úsekům těchto drážních těles. Další důležitou otázkou je nutnost spolupráce mnohdy více subjektů při případném rozvoji této formy cyklistiky (železnice zpravidla prochází územím více obcí, dotčené pozemky mají mnohdy desítky různých vlastníků a do přípravy a výstavby je nutné finančně zapojit více investorů).

Rozvojovou možností je (zejména pro oblast cykloturistiky) také využití uskutečňovaných či plánovaných opatření v krajině pro potřeby cyklistiky. Jedná se např. o **protipovodňová opatření** realizovaná podél vodních toků či ploch. Tato opatření lze v některých případech využít s minimálními náklady pro potřeby cyklistů. Lokality kolem vodních ploch a toků jsou ze strany cyklistů přirozeně vyhledávány a využívány, a to často i bez vazby na přímé vyznačení cyklistických tras (např. H. Brod, Telč ad.). Obdobným příkladem je realizace protipovodňových opatření v okolí Přibyslavi, kde v k.ú. Dolní Jablonná (Dolní Jablonná - Dvůrek a Brzkov) jsou budovány účelové zemědělské komunikace v asfaltovém provedení, které svým povrchem budou vhodné i pro využití pro cyklisty a in-linisty. Na druhé straně taková řešení mohou být komplikovaná z hlediska bezpečnosti, správcovství a údržby

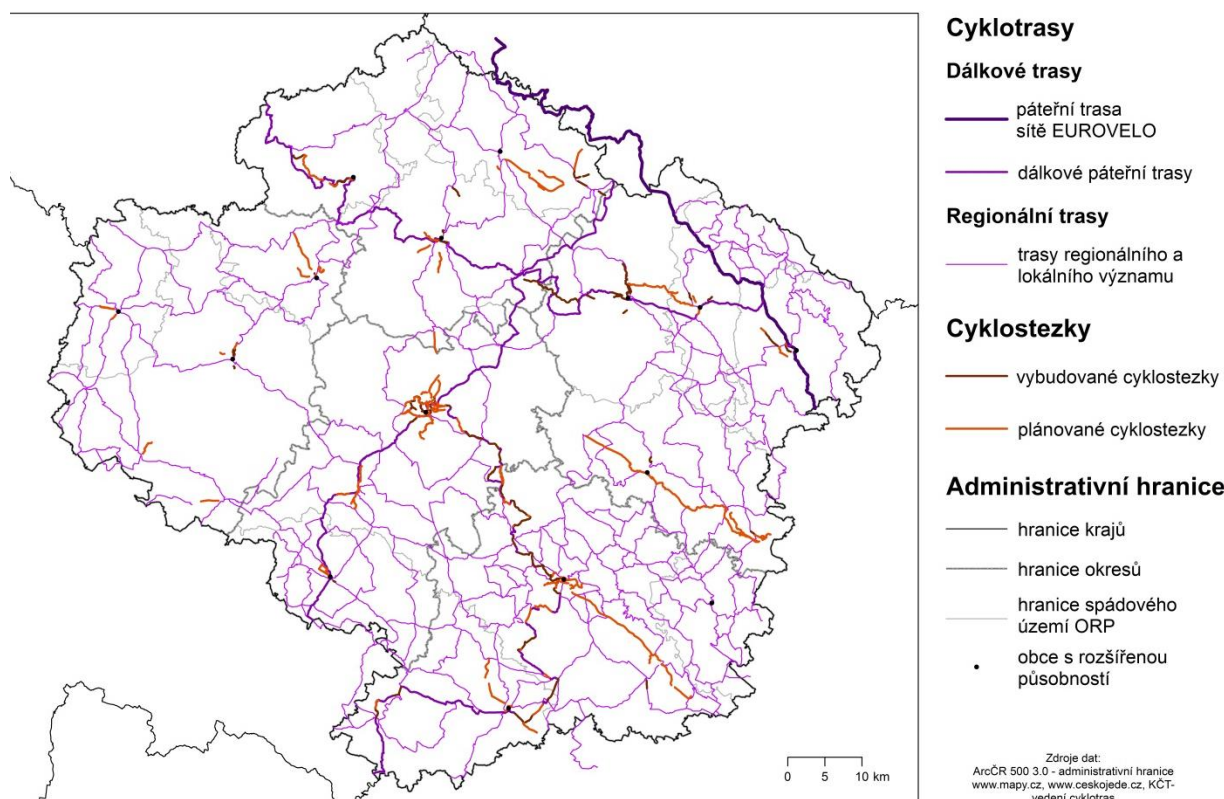
daných komunikací, jak se v roce 2013 ukázalo na podobném úseku v okolí Měřína (poznámka: jedná se o úsek Kochánov - Blízkov, kterým prochází značená cyklotrasa 5234 a kde místní zemědělské družstvo upravilo účelovou komunikaci, kterou následně začali využívat cyklisté jako cyklostezku, byť se o cyklostezku nejedná).

Dalším příkladem v Kraji Vysočina, kde lze zvažovat **využitelnost protipovodňových opatření ve prospěch cyklistické dopravy** jsou např. projekt protipovodňových opatření v Moravských Budějovicích (zpracována DÚR), který v sobě integruje i dlouhodobý záměr města na vybudování cyklostezky podél toku řeky Rokytky v úseku mezi ulicemi Fibichova a Kozinova. Dalším příkladem může být projekt realizace přírodně blízkých protipovodňových opatření na řece Oslava ve městě Náměšť nad Oslavou a jeho okolí, kde je v rámci navrhovaných úprav rovněž zvažováno vybudování úseků vhodných pro in-line bruslení a cyklistickou dopravu. Skloubení zájmů protipovodňové ochrany a rozvoje cyklistické dopravy bylo využito také v Třebíči v rámci protipovodňových opatření na Svojsíkově nábřeží, kde vznikla pěšina pro cyklisty s lávkou.

4.7 Záměry budování cyklostezek a na značení/přeznačení cyklistických tras

Při zpracování tohoto materiálu bylo provedeno místní šetření na úrovni všech obcí s rozšířenou působností a obcí s pověřeným úřadem v Kraji Vysočina. V rámci šetření byly zjišťovány informace o stavu cyklistické infrastruktury a služeb v jednotlivých ORP, úroveň řízení a koordinace mezi jednotlivými zapojenými subjekty v daném území a také záměry, které jsou na úrovni jednotlivých ORP připravovány směrem k rozvoji cyklo dopravy nebo cykloturistiky. V následující tabulce jsou pak uvedeny zjištěné záměry, které se týkají připravované výstavby nových cyklostezek, popř. dalšího opatření ve prospěch cyklistické infrastruktury. **Záměry na budování cyklostezek v Kraji Vysočina (stav ke konci roku 2013) je shrnut v následující tabulce a dále v grafické podobě uveden v příloze. Celková délka zjištěných záměrů výstavby cyklostezek je cca 215 km. U záměrů, kde je alespoň přibližně známa výše předpokládaných nákladů (jedná se o cca čtvrtinu z uvedených záměrů), se jedná o sumu cca 180 mil. Kč (reálná finanční potřeba je samozřejmě mnohonásobně vyšší). Následující obrázek dokladuje stav a zjištěné záměry výstavby cyklostezek na území kraje.**

Obrázek 7 Stav cyklostezek a zjištěných záměrů jejich výstavby na území Kraje Vysočina



Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 7 **Přehled zjištěných záměrů na výstavbu cyklostezek na území Kraje Vysočina**

UMÍSTĚNÍ - POPIS	INVESTOR	POČÁTEK	KONEC	SOUČÁST ZNAČENÉ CYKLOTRASY	CELKOVÁ DÉLKA (km)	POVRCH	TYP CYKLOSTEZKY	VYUŽITELNÉ PRO IN-LINE (ANO x NE)	STAV PŘÍPRAVY
Bystřicko, návaznost na existující cyklostezku Domanínek – Domanínský rybník, odvedení cyklistů ze silnice I/19	Město Bystřice nad Pernštejnem	Odbočka ze silnice I/19 směre k Domanínskému rybníku	Křižovatka I/19 a III/36034 (pokračování směrem na Skalský Dvůr)	NE	0,6 km	Asfalt	Smišená	ANO	- DSP - cca 3 mil. Kč
Bystřice nad Pernštejnem, návaznost na existující cyklostezku Lužánky - Domanínek – bezpečné překonání silnice I/19	Město Bystřice nad Pernštejnem	Ulice K Hájům	Ulice Na Samotě	NE (řeší bezpečné propojení cyklotras č. 1 a 5061)	0,1 km	Asfalt	Smišená	NE	- DSP - Náklady nevyčísleny
Bystřicko, návaznost na existující cyklostezku Domanínek – Domanínský rybník. Návaznost na krajský projekt EDEN (centrum šetrného cestovního ruchu, poznání a vzdělání budovaného v lokalitě Nový Dvůr	Město Bystřice nad Pernštejnem	Bystřice nad Pernštejnem, žel. nádraží	Napojení na cyklotrasu č. 5061 a dále pokračování po cyklostezce Domanínek – Domanínský rybník	NE	1,9 km	Asfalt	Smišená	ANO	- Záměr bez PD - Náklady nevyčísleny
Havlíčkův Brod – spojení H.Brod – Perknov (odbočka k ČOV)	Město H. Brod	Sportovní areál – ulice Masarykova	Perknov (odbočka k ČOV)	Ne	2,1 km	Asfalt	smišená	ANO	- DÚR - Náklady nevyčísleny
Havlíčkův Brod – spojení H.Brod – Šmolovy	Město H. Brod	Humpolecká ulice (hasičská zbrojnice)	Šmolovy (konec zastavěné části obce	Ne	2 km	Asfalt	Smišená, oddělená	ANO	- DÚR - Náklady nevyčísleny
Havlíčkův Brod – spojení H.Brod – Svatý Kříž	Město H. Brod	Křižovatka ulic Průmyslová a Jihlavská	Odbočení z I/38 na Mendlovu Ves	Ne	2,9 km	Asfalt	Smišená	ANO	- DÚR - Náklady nevyčísleny
Jihlava	Město Jihlava	Různé úseky – viz generel	Různé úseky – viz generel	ANO (č. 16, 26, 5215)	31,2 km	Asfalt, šotolina	Smišená, oddělená	ANO, vybrané úseky	Různá stadia PD
Dukovany – Slavětice – Dalešice – Hrotovice (rozpracováno) Třebíč – Dukovany (výhled)	Obce v okolí JE, mikroregion Hrotovicko spolupráce ČEZ (PD)	Dukovany, JE	Hrotovice, ulice Hladov	NE, pouze před obcí Dukovany součást cyklotrasy č. 401 (tematická trasa Energetická – napojení na Mlýnářskou stezku)	10,2 km (rozpracováno) 15 km (úsek do Třebíče – záměr / výhled)	Asfalt, 3 m šíře	Samostatná cyklostezka	ANO	Úsek Hrotovice – Bezděkov - Dalešice – Slavětice – Boží Muka: SP Úsek Bezděkov – Třebíč: pouze záměr
Humpolec – sídliště Rybníček (propojení ke Kamarytově ulici)	Město Humpolec	Ulice Na Rybníčku	Kamarytova ulice	NE	0,15 km	Asfalt	Smišená	ANO	SP, realizace 2014
Humpolec – kolem rybníka Hadina, lokalita dostihového závodiště Zlaté Podkovy (in-line okruh), existuje i rozsáhlejší varianta (nevyřešené majetkové poměry)	Město Humpolec	Lokalita Dusilov (dále kolem rybníka a dostihového závodiště Zlaté Podkovy	Lokalita Humpolecké Hadiny (U ulice Lužická	NE	2,12 km	Asfalt	Smišená, 3 m sirs, obousměrná	ANO, primárně pro in-line	DSP, realizace 2014, cena 11,5 mil (vč. mobiliáře)

Humpolec – Horní Rapotice – Kaliště, vedení podél stávající komunikace (trasa zatím neupřesněna)	Město Humpolec	Humpolec, Nerudova ulice	Kaliště (návaznost na cyklotrasu č. 1211)	NE (návaznost na cyklotrasu č. 1211 v obci Kaliště)	Cca 6 km	Asfalt, částečně LC	Smišená, částečně LC	NE	Záměr
Propojení Humpolec – Jiřetice (zvýšení bezpečnosti při cestě do práce, školy ad.) Přidání cyklo / pěší pruhu na ulici Pražská včetně přemostění přes D1	Město Humpolec	Křižovatka ulic Pražská a Okružní	Obec Jiřetice	NE	Cca 1 km cyklopruh Cca 1,2 km cyklostezka	Asfalt, cyklopruh na ulici Pražská	Cyklopruh, cyklostezka smíšená	NE	Záměr
Ždírecko. Horní Studenec – Údavy. Vedení po levé straně silnice I/37 – původní záměr do úrovně PD byl po levé straně)	Město Ždírec nad Doubravou	Napojení na stávající cyklostezku do H. Sudence (křižovatka s I/37)	Údava (počátek zastavěné části)	NE	3,1 km	Asfalt, 3 m šíře	Smišená	NE	Záměr
Propojení Chotěboř – Ždírec nad Doubravou (trasa Chotěboř – Bílek – Sobiňov – Ždírec nad Doubravou). Trasa částečně využije nevyužívanou železniční vlečku, součástí cyklostezky bude i in-line okruh	Chotěboř, Sobiňov, Bílek	Chotěboř (další vedení navrženo ve variantách přes Bílečský les – vojenský areál nebo podél železniční tratě přes Sobiňov)	Bílek (projektovaná část), výhledově napojení na N. Ransko	NE	Cca 8 km (úsek k silnici I/34)	Asfalt, šíře 3 m Využití LC, využití stávajících asfalt. MK	Smišená	ANO, stezka bude obsahovat i okruh pro in-line	Studie
Chotěboř (úsek Břevnická nádrž – Dobkov) – vedení v trase navržené účelové komunikace	Město Chotěboř	Břevnická nádrž, chatová osada	Dobkov, intravilán, napojení na místní komunikaci	NE	Cca 1 km	Asfalt, šíře 3 m	Smišená	ANO	Studie
Měřín – Velké Meziříčí – Velká Bíteš (kombinace více typů vedení a povrchů, součástí jsou i lávky, cykloprejezdy a úseky bez stavebních úprav	Město Velké Meziříčí	Měřín (východní část Měřína podél II/602)	Velká Bíteš, ulice Lánice	NE	32,6 km	Asfalt, mlatová cesta, cesta s povoleným vjezdem těžkých vozidel	Cyklostezka samostatná, smíšená, v přidruženém dopravním prostoru, obslužné komunikace	ANO, částečně	- Studie - Celkové plánované výdaje cca 113 mil. Kč (ceny r. 2008)
Jaroměřice nad Rokytnou	Město Jaroměřice nad Rokytnou	Jaroměřice nad Rokytnou – ulice Sokolovská	Místní část Popovice – počátek zástavby	ANO (26 – Jihlava – Třebíč – Raabs)	1,3 km	Asfalt	Smišená	ANO	- Záměr se studií - Cca 2 mil Kč
Kamenice nad Lipou	Město Kamenice nad Lipou	Kamenice nad Lipou – zámecký park	Osada Johanka – Dvouhrázský rybník	NE	Cca 2,4 km	Asfalt	Smišená	ANO, částečně	- Záměr - Cca 4 mil. Kč
Moravské Budějovice – Litoňov – Jakubov – Lesonice (řešeno jako cyklopruh do Litoňova, dále jako samostatná cyklostezka – řeší odklonění cyklistů od stávající silnice III. třídy)	Město Moravské Budějovice	Moravské Budějovice	Lesonice	NE	Cca 7,5 km	Cyklopruh, asfalt, zpevněná lesní cesta	Cyklopruh na stávající komunikaci, cyklostezka smíšená	NE	- Záměr - Nutné projednat s vlastníkem komunikací
Moravské Budějovice – intravilán – propojení města podél řeky Rokytky	Město Moravské Budějovice	Moravské Budějovice – ulice Fibichova	Moravské Budějovice – ulice Kozinova	NE – mohla by však být součástí cyklotrasy č. 26 J-T-R	1,5 km	Asfalt	Smišená	ANO	- Záměr (vychází ze strat- plánu města)

Moravsko-budějovicko (napojení obce Zvěrkovice na cyklotrasu Jihlava – Třebíč – Raabs - úsek v k.ú. Lažínky)	Město Moravské Budějovice	Obec Zvěrkovice	Obec Lažínky	ANO (výhledově součást J-T.R)	2,2 km	Asfalt	Smišená	ANO	- Záměr
Nové Město na Moravě – Petrovice (vedení souběžně)	Město Nové Město na Moravě	Nové Město na Moravě, kruhový objezd na silnici I/19 a II/354	Petrovice, areál zemědělského družstva	ANO (č. 19, 103, Mlýnářská stezka)	0,6 km	Asfalt	smišená	ANO	- PD v přípravě v letech 2013-2014 - Realizace cca 2015-2016
Pacov – Bedřichov – Pacov (cyklo, in-line okruh)	Město Pacov	Pacov	Pacov (okruh do Bedřichova a zpět)	ANO (č. 1181)	Cca 6 km	Asfalt, šíře 3 m	Smišená	ANO	- Pouze záměr - Nedořešeny majetkové vztahy
Pacov – napojení města na motokrosový areál	Město Pacov	Pacov	Pacov (motokrosový areál)	ANO (č. 1185)	Cca 0,9 km	Asfalt, šíře 3 m	Smišená	NE	- Pouze záměr - Nedořešeny majetkové vztahy
Pelhřimov – Radětín, převedení úseku cyklotrasy č. 1223 na cyklostezku	Město Pelhřimov	Pelhřimov, Městské sady	Radětín	ANO (č. 1223)	Cca 1 km	Asfalt, 3 m šíře	Smišená	NE	- Návaznost na již existující cyklostezku Městské sady
Pelhřimov (-Spojení Pelhřimov – Starý Pelhřimov (plus vazba na obchvat)	Město Pelhřimov	Táborská ulice	Počátek zástavby Starého Pelhřimova	NE	0,8 km	Asfalt, 3 m šíře	Smišená	NE	- Pouze záměr - Nevřešeno trasování a majetkoprávní vztahy
Počátky – Žirovnice, vedení podél frekventované silnice II/132	Města Počátky a Žirovnice	Počátky	Žirovnice	NE	Cca 2,5 km	Asfalt	Smišená	NE	- Pouze záměr, nevyřešené majetkové vztahy - Rekreační i dopravní význam (cesty do práce a do škol mezi městy)
Sluneční zátoka - Smrčná (součást propojení měst Světlá nad Sázavou a Ledeč nad Sázavou)	Ledeč nad Sázavou, obec Vilémovice, město Světlá nad Sázavou	Sluneční zátoka (Ledeč nad Sázavou)	Smrčná (Světlá nad Sázavou, k.ú. Leštinka u Světlé nad Sázavou)	NE	5,95 km	asfaltobeton	Smišená	NE	- Pouze záměr - popř. v závislosti na vyjádření OŽP zejména v blízkosti oblasti Stvořidel zpevněná lesní cesta - využití pro in-line závislosti na vyjádření dotčených orgánů
Světlá nad Sázavou – prodloužení cyklostezky směrem v centru města	Město Světlá nad Sázavou	Světlá nad Sázavou, ulice Sázavská	Světlá nad Sázavou, ulice Jelenova	ANO (č. 19)	0,45 km	asfaltobeton	Smišená	ANO	- Vydáno stavební povolení - Napojení na cyklostezku realizovanou směrem na Ledeč nad Sázavou - Cca 3,3 mil. Kč
Telč – vybudování okruhu pro in-liny a cyklisty (lokalita v Lipkách) ve dvou etapách: 1) okruh podél aleje Lipky, 2) směrem k ulici Batelovská, dále podél nově vysazené dubové aleje, dále z ulice Batelovská zpět do lokality Lipky	Město Telč	Telč, ulice Slavatovská	Navázání zpět na ulici Lipky	ANO (č. 1113)	Cca 1,5 km, I. etapa Cca 2,5 km II. etapa	Asfalt	Smišená	ANO	- PD existuje - V lokalitě Lipky jsou taky navazující lesní cesty – zde hojně jezdí na horských kolech – jsou tam dobré opravené lesní cesty (lesy ve vlastnictví města)

Třebíč – navrhovaný systém řešení cyklistické dopravy ve městě dle zpracovaného generelu.	Město Třebíč	Různé úseky a různá technická řešení – viz generel	Různé úseky a různá technická řešení – viz generel	ANO (č. 26, 103, 162, 401, 5104, 5106, 5213,	33,5 km liniových a 75 lokálních opatření (z toho cca 17,4 km cyklostezek a 16 km cyklopruhů / piktokoridorů	Asfalt, dlažba, stávající komunikace apod.	Různé formy opatření (cyklostezky, lokální cyklopatření)	ANO, vybrané úseky	- Různá stadia - Náklady – odhad: 25 mil. Kč bez DPH
Třešť – Hodice (propojení cyklostezkou) – odvedení cyklistů a pěších ze silnice II/406	Město Třešť a obec Hodice	Třešť, parkoviště u židovského hřbitova	Hodice, počátek zástavby	NE	Cca 0,8 km	Asfalt, šíře 3 m	Smišená	NE	- Záměr, cca 2-3 mil. Kč - Problém s vlastnickými vztahy, vyňatý koridor rámci ÚP v
Třešť – cyklostezka podél Třešťského potoka (od čerpací stanice na ul. Dr. Richtera do ulice Selská – most), dále ulicemi Nerudova a Čeňkovská – zřízení cyklopruhu (cca 0,9 km)	Město Třešť	Čerpací stanice na ul. Dr. Richtera	Ulice Selská, most přes Třešťský potok – napojení na cyklotrasu č. 16	ANO (č. 16 – převedení)	Cca 0,8 km	Asfalt, šíře 3 m	Smišená	NE	- Architektonická studie - Využití stávající komunikace kolem zahrádek - Odvedení cyklo a pěší ze silnice II/406
Třešť – Čenkov cyklostezka podél stávající komunikace	Město Třešť	Vyústění z plánovaného cyklopruhu na ulici Čenkovská	Čenkov, počátek zástavby	ANO (č. 16 – převedení)	Cca 1,6 km	Asfalt, šíře 3 m	Smišená	NE	- Architektonická studie - PD v přípravě na rok 2014 - Přesné vedení (po jaké straně stávající komunikace bude stezka vedena) bude určeno až v rámci PD
Velká Bíteš – propojení od ulice Vlkovská k areálu ČOV (konceptně propojeno s dalšími uvedenými záměry města Velká Bíteš)	Město Velká Bíteš	Ulice Vlkovská (napojení na cyklotrasu č. 5235) a na stávající cyklostezku směr Vlkov	Areál ČOV (napojení na další cyklistické trasy)	NE (napojení na č. 5235)	Cca 0,9 km	Asfalt, 3 m	Smišená	ANO	- Záměr, PD ještě není - Realizace v rámci plánované rekonstrukce ulice Nová čtvrť - Napojení na plánované atraktivní cyklistické trasy v údolí nivy potoka Bítýška
Velká Bíteš – Křoví – cyklostezky údolím nivy potoka Bítýška (konceptně propojeno s dalšími uvedenými záměry města Velká Bíteš)	Město Velká Bíteš	3 úseky využívající původních náhonů mlýnů a stávajících tras v lokalitě	3 úseky využívající původních náhonů mlýnů a stávajících tras v lokalitě	NE	Cca 3,5 km	Zpevněné cesty	Smišená	NE	- Zpracována PD, náklady nevyčísleny - Výhledově napojení směrem na Brněnskou přehradu podél Bílého potoka – nutná spolupráce krajů Vysočina a Jihomoravského -
Velká Bíteš – údolím potoka Bítýška do Osové Bítýšky (konceptně propojeno s dalšími uvedenými záměry města Velká Bíteš)	Město Velká Bíteš	Lokalita Karlov – napojení na cyklistické trasy v údolí potoka Bítýška	Osová Bítýška	NE	Cca 6 km	Asfalt	Smišená	ANO (úsek od křižovatky silnic I/37 a II/602 po křižovatku silnice II/602 a ulici Za Potokem (Karlov)	- Záměr, projednáno s dotčenými obcemi – nutno upřesnit detailní vedení trasy - Vedení po stávajících komunikacích – přes Karlov – ulice Za potokem ... podél potoka na Osovou Bítýšku

Co se týče záměrů na **značení nových cyklotras nebo přeznačování stávajících vedení**, nebylo zjištěno tolik záměrů jako v případě výstavby nových cyklostezek. Přesto jsou na úrovni regionu identifikovány některé významné záměry, které se týkají změn na stávající síti cyklotras. **Na trasách dálkových cyklotras byly zjištěny následující záměry:**

Zjištěné záměry týkající se vedení cyklotrasy č. 16:

- ❖ Záměry města Jihlava – viz samostatný generel;
- ❖ Záměry města Žďár nad Sázavou – viz samostatný generel (náklady nevyčísleny);
- ❖ Třešť: úsek: Čerpací stanice na ul. Dr. Richtera Ulice Selská, most přes Třešťský potok – napojení na cyklotrasu č. 16 (cyklostezka, 0,8 km, náklady nevyčísleny);
- ❖ Optimalizace propojení Jihlava – Třešť (přímější vedení cyklotrasy, mimo hlavní komunikace a její napojení na plánovanou cyklostezku propojující Třešť a Telč, resp. Hodice a Jezdovice).

Zjištěné záměry týkající se vedení cyklotrasy č. 26:

- ❖ Záměry města Jihlava – viz samostatný generel;
- ❖ Záměry města Třebíč – viz samostatný generel (celkové náklady na opatření ve městě cca 25 mil. Kč);
- ❖ Jaroměřice nad Rokytnou – ulice Sokolovská - místní část Popovice – počátek zástavby (cyklostezka, 1,3 km, cca 2 mil. Kč);
- ❖ Zrušení vedení cyklotrasy č. 162 v celé délce 39 km – nahrazena vedením cyklotrasy č. 26 Jihlava – Třebíč – Raabs (náklady nevyčísleny, ale pravděpodobně žádné nebudou).
- ❖ 3. Etapa JI-TR-RAABS – aktuálně v přípravě dva úseky: na k.ú. Velký Beranov jde o úpravu stávající cesty a na k.ú. Dolní Smrčné se plánuje nová cyklostezka (náklady nevyčísleny), plus výhledové další úseky.

Zjištěné záměry týkající se vedení cyklotrasy č. 19:

- ❖ Ledec nad Sázavou - Rekreační středisko Slunečná zátoka (cyklostezka, 1,9 km, cca 12 mil. Kč);
- ❖ Nové Město na Moravě, kruhový objezd na silnici I/19 a II/354 - Petrovice, areál zemědělského družstva (cyklostezka, 0,6 km, náklady nevyčísleny);
- ❖ Světlá nad Sázavou: úsek Mariadol, lanový most (navázání na existující úseky) - Stávající cesta nedaleko Smrčné (cyklostezka, 1,38 km, náklady nevyčísleny);
- ❖ Světlá nad Sázavou: úsek Sázavská – Jelenova (cyklostezka, 0,6 km, cca 3,3 mil. Kč);
- ❖ Bystřicko: Změna vedení trasy – přesun jejího počátku z obce Lísek do města Bystřice n. Pernštejnem – úsek Osada Skalský Dvůr - Bystřice n. P. (Ulice K Hájům) – částečně cyklostezka, celková délka cca 8,3 km.
- ❖ Úprava vedení cyklotrasy v úseku Holšice – Ledec nad Sázavou (částečně v gesci Středočeského kraje)

Zjištěné záměry týkající se vedení cyklotrasy č. 1 (součást EV trasy č. 4):

- ❖ Bystřice nad Pernštejnem - návaznost na existující cyklostezku Lužánky - Domanín - bezpečné překonání silnice I/19 (cyklostezka 0,1 km, náklady nevyčísleny);
- ❖ Bystřicko: Odklonění ze silnice III/36035, Odklonění ze silnice II/357, Odklonění ze silnice III/38810 – celkově jde o úsek Domanín - Bystřice n. P. (křižovatka ulic Suchý kopec a K Pernštejnu) – cyklostezka, cca 55 km, náklady nevyčísleny.
- ❖ Bystřicko: změnu ve vedení trasy v úseku Bystřice – Býšovec – Nedvědice (přeložen na Bystřice – Zlatkov – Rožná – Pernštejn – Nedvědice)

Všechny zjištěné záměry v této oblasti jsou pak shrnuty v následující tabulce.

Tabulka 8 **Přehled zjištěných záměrů změn trasování nebo nových cyklotras na území Kraje Vysočina**

Lokalita	Číslo cyklotrasy	Třída cyklotrasy	Charakter návrhu	Popis	Počátek	Konec	Délka úseku	Iniciátor	Poznámky
Bystřicko	1	I.	Změna vedení trasy – odklonění stávajícího vedení z frekventovanějších komunikací	-Odklonění ze silnice III/36035 -Odklonění ze silnice II/357 -Odklonění ze silnice III/38810	Obec Domanín	Bystřice n. P. (křižovatka ulic Suchý kopec a K Pernštejnu)	5,5 km	Město Bystřice nad Pernštejnem	-Vychází z generelu „Cyklistická pavučina Bystřicka“, 2009 -Částečné vedení po existující cyklostezce Domanínek – Lužánky
Bystřicko	1	I.	Změna vedení trasy – odklonění stávajícího vedení z frekventovanějších komunikací	-Odstranění stávajícího nevhodného vedení trasy po frekventované a strmě stoupající/klesající silnici okolo hradu Pernštejna v úseku Býšovec – Nedvědice. Navržená přeložka trasy je menšího sklonu a klidnějšího provozu	Býšovec	Nedvědice	Cca 14 km	Město Bystřice nad Pernštejnem	-Po realizaci bude lépe odpovídat požadavkům na vedení tras EV -Částečný souběh s cyklotrasou č. 5130
Bystřicko	19	II.	Změna vedení trasy – přesun jejího počátku z obce Lísek do města Bystřice n. Pernštejnem	-Napojení značení cyklotrasy č. 19 na systém navrhovaných tras a cyklostezek na Bystřicku	Osada Skalský Dvůr	Bystřice n. P. (Ulice K Hájům)	8,3 km	Město Bystřice nad Pernštejnem	-Vychází z generelu „Cyklistická pavučina Bystřicka“, 2009 -Částečné vedení po existující cyklostezce Domanínek – Lužánky a cyklostezce Domanínek – Domanínský rybník
Ledečsko	19	II.	Změna vedení cyklotrasy č. 19	-Odvedení trasy z frekventovanějších silnic, větší přiblížení koridoru řece Sázavě	Vlastějovice	Chřenovice, Podhradí	Cca 5 km	Město Zruč nad Sázavou	-Nutná koordinace se Středočeským krajem
Bystřice nad Pernštejnem	5061	IV.	Změna vedení cyklotrasy č. 5061	Převedení značení cyklotrasy č. 5061 na cyklostezku Domanínek – Lužánky	západní hranice Bystřice nad Pernštejnem (MK – ulice K Hájům)	Kruhový objezd – křižovatka ulice K Domanínku a Novoměstská (spojnice cyklotras 1,5061 a 5180)	2,2 km	Město Bystřice nad Pernštejnem	-Vychází z generelu „Cyklistická pavučina Bystřicka“, 2009 -V celém úseku vedení po existující cyklostezce Domanínek – Lužánky
Bystřice nad Pernštejnem	5180	IV.	Změna vedení cyklotrasy č. 5180	Odvedení cyklistů z frekventované silnice II/357 - převedení značení cyklotrasy č. 5180 na navrhované úseky vedené po polních cestách, silnici III/35731	Obec Žďánice	Centrum Bystřice nad Pernštejnem	3,4 km	Město Bystřice nad Pernštejnem	-Vychází z generelu „Cyklistická pavučina Bystřicka“, 2009 -Nutné řešit přejezd přes I/19 v intravilánu města
Jihlavsko	162	III.	Zrušení cyklotrasy v plném rozsahu	-Zrušení cyklotrasy č. 162, která byla plně nahrazena vedením cyklotrasy č. 26 (Jihlava - Třebíč – Raabs)	Jihlava	Třebíč	39 km	Město Jihlava, město Třebíč	-Dosud nerealizováno – není jasný způsob, jaký zrušení realizovat
Jemnicko	Nová cyklotrasa	IV.	Návrh na doplnění sítě cyklotras – detailní vedení není stanoveno - jedná se pouze o návrh / záměr	Jedná se o návrh na vyznačení nové cyklotrasy v úseku mezi městy Jemnice a Dačice, kde dosud cyklotrasa chybí	Město Jemnice	Město Dačice	Nezjištěno	Město Jemnice / Mikroregion Telčsko	-Posílení vazby směrem na Jihočeský kraj (doplnění místní sítě cyklotras) -Smyslem návrhu je odklonění cyklistů z komunikace II/408
Kamenicko	Nová cyklotrasa (částečně s parametry cyklostezky)	IV.	Návrh na doplnění sítě cyklotras – detailní vedení není stanoveno - jedná se pouze o návrh / záměr	Propojení cyklotrasou / cyklostezkou mezi městy Kamenice nad Lipou a Nová Včelnice (cyklotrasa dosud chybí	Město Kamenice nad Lipou	Město Nová Včelnice	Nezjištěno	Město Kamnice nad Lipou	-Úseky, které by případně byly vybudovány jako cyklostezky by, vzhledem k terénu, mohly být využitelné i pro in-line bruslení

Pacovsko	Nová cyklotrasa	IV.	Návrh na doplnění sítě cyklotras (Pacov-Bratřice-Lukavec) detailní vedení není stanoveno (záměr)	Propojení cyklotrasou Pacova a Lukavce	Pacov	Lukavec	Nezjištěno	Město Pacov	-Jednalo by se zejm. o zpevnění polních a lesních cest -Následná využitelnost zejm. pro tracková kola a biky
Velkobítešsko	Nová cyklotrasa	IV.	Návrh na doplnění sítě cyklotras – napojení cyklotrasou na cyklotrasu č. 5189 a dále na Brněnskou přehradu. detailní vedení není stanoveno (jedná se o záměr)	Propojení cyklotrasou rekreační lokality východně od města Nová Bíteš na cyklotrasu 5189	Velká Bíteš, rekreační oblast	Lokalita Šmelcovna – napojení na cyklotrasu č. 5189 – prodloužení na Brněnskou přehradu	Není stanoveno	Město Velká Bíteš	-Nutná koordinace mezi Kraji Vysočina a Jihomoravským (souvisí také s provázáním na IDS Jihomoravského kraje) -Některé úseky nutno řešit jako cyklostezky, jinak vedení po stávajících lesních a polních cestách

Zdroj: vlastní šetření

4.8 Intermodalita

Veřejná doprava a cyklistika jsou v zásadě **komplementární způsoby dopravy**. Základním motivem pro propojení cyklo- a veřejné dopravy je fakt, že kolo je vhodným dopravním prostředkem zpravidla pro cesty do cca 5 km, pro delší cesty pak může být dobrou a udržitelnou variantou kombinace kola a právě veřejné dopravy. Jízdní kola mohou sloužit jako účinné „přivaděče“ na zastávky a terminály veřejné dopravy.

V Kraji Vysočina dosud **neexistuje integrovaný dopravní systém** a dle dostupných informací se s jeho zavedením vzhledem k charakteru osídlení a krajiny regionu nepočítá.

Součinností cyklistiky a ostatních relevantních dopravních módů (železniční a autobusová doprava) lze zejména v příměstských oblastech velmi dobře konkurovat automobilové dopravě. Neodmyslitelnou součástí kvalitně fungující veřejné dopravy by pak ale mělo být i vybavení stanic cyklostojany (krátkodobé parkování) a cyklogarážemi (dlouhodobé parkování) v duchu systému Bike & Ride.

4.8.1 Přeprava kol v prostředcích veřejné autobusové dopravy

Důležité je v dopravním řetězci sledovat plynulou mobilitu obyvatel v režimu „od dveří ke dveřím“. Tu může zajistit právě kombinace jízdního kola s veřejnou dopravou. Zvláště je potřeba věnovat pozornost i seniorům, pro které kolo bývá mnohdy jediným řešením, jak se vůbec dostat k zastávce, mnohdy i „obyčejné“ městské hromadné dopravy. **V obcích a městech Kraje Vysočina není dosud ve větší míře rozvíjen systém B&R.** Např. v Jihlavě se však uvažuje se o zřízení tzv. cyklopointu. Místo by sloužilo k parkování kol, k umývání kol, k jednoduchému selfservisu a drobné zázemí pro cyklisty. Pravděpodobně bude toto místo zřízeno u dopravního terminálu nebo v parkovacím domě. Záchytné parkoviště a napojení na síť cyklostezek v Jihlavě by mělo smysl ve chvíli, kdy by se v Jihlavě podařilo lépe propojit cyklistickou, autobusovou a železniční dopravu – zatím takové parkoviště není. Přínosem v oblasti rozvoje B&R bude i chystané vybudování přestupního terminálu v Třebíči.

V Kraji Vysočina dosud neexistuje příliš mnoho praktických příkladů propojení kola jako dopravního nebo turistického prostředku s ostatními dopravními módy. Ve srovnání např. s Jihočeským krajem nebo s Jihomoravským krajem, kde jsou provozovány poměrně rozsáhlé sítě cyklobusů, **zaostává Kraj Vysočina zejména z hlediska propojení cyklistické dopravy s hromadnou autobusovou dopravou.**

Ve vazbě na veřejnou dopravu a intermodalitu je proto nutné zabývat se rovněž problematikou přestupů z kola na veřejnou dopravu (vlak, autobus, popř. lodní doprava) a opačně. Tyto potřeby jsou řešeny např. parkovišti typu P&R a B&R, cyklopinty / cyklostanicemi, které nabízejí v ideálním případě cyklistům uschování kola, hygienické možnosti a bezpečný přestup na jiný typ dopravy. V Kraji Vysočina vzniklo v posledních letech několik zajímavých příkladů takových projektů – např. nové dopravní terminály v Náměšti nad Oslavou, Třebíči, připravovaný terminál v Jihlavě nebo Velké Bíteši (zde v rámci rekonstrukce náměstí bude vybudováno i parkoviště P&R). Dalším příkladem může být také projekt dokončený v roce 2011 v Chotěboři, kde vznikl dopravní terminál před budovou ČD, který integruje i přístřešek s kolostavou pro úschovu kol a možností přestupu na železniční nebo autobusovou dopravu. **Z pohledu přínosů pro cykloturistiku na Vysočině lze za velmi systémový a přínosný považovat projekt vybudování TouristPointu v Třebíči přímo v centru a to na hlavním Karlově náměstí** (realizace v roce 2014), kde bude cyklistům k dispozici rovněž základní servis pro opravu kola, WC, sprchy, úschovna kol a zavazadel a rovněž turistický servis v podobě turistického informačního centra. Konceptně projekt navazuje na rozvoj cyklotrasy Jihlava - Třebíč – Raabs, k jejíž propagaci a zviditelnění je také využít (infopanely, směrovky, odpočívadla, směrovky atd.). Výstavba této formy doplňkové infrastruktury využitelná i pro cyklistickou dopravu neprobíhá pouze z obecních zdrojů. Do aktivit se zapojují také soukromé subjekty (např. ve městě Jemnice a dalších), což potvrzuje ekonomickou přínosnost cyklistiky („nabalování“ podnikatelských aktivit a tím zvyšování socioekonomického potenciálu regionu).

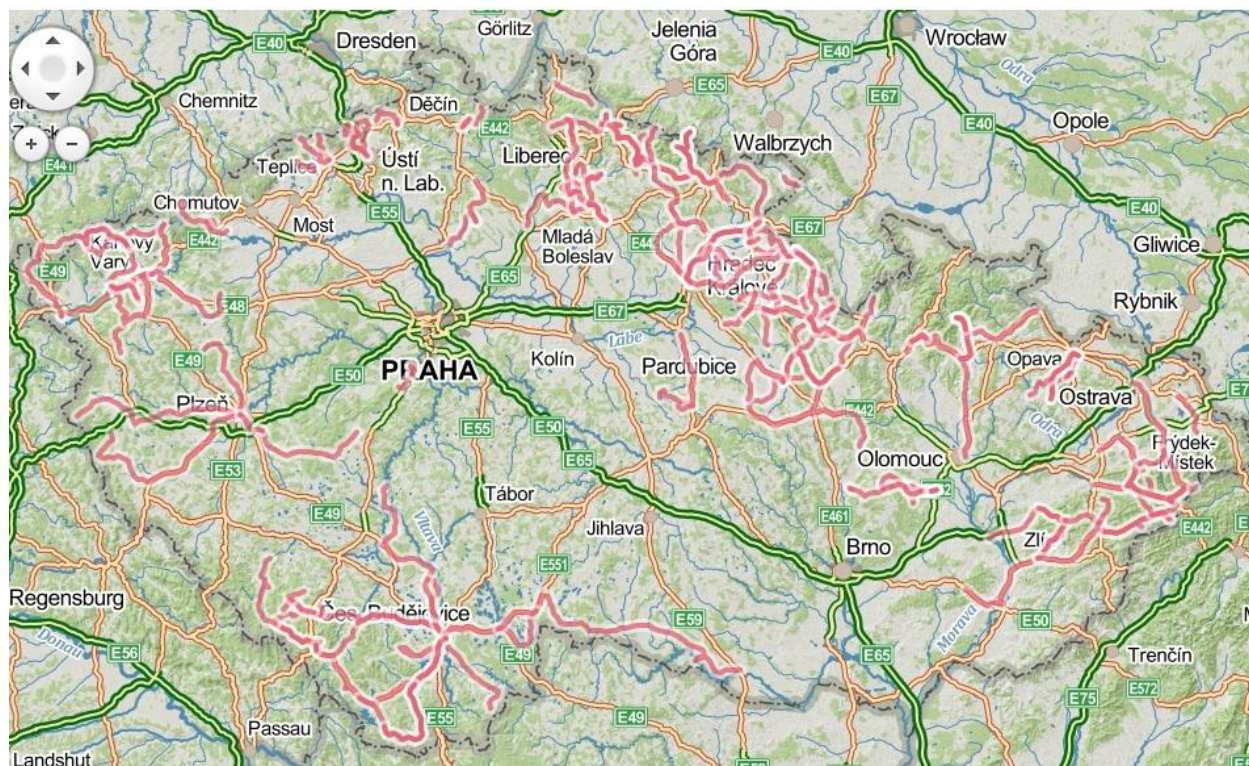
Dalším dobrým příkladem propojování místní hromadné autobusové dopravy s cyklistickou dopravou je např. model realizovaný od roku 2013 v Třebíči, kde místní přepravce umožňuje na vybraných linkách (12, 14 a 31)

levnou přepravu jízdních kol do místních částí, kam autobusy pravidelně jezdí. Tato nabídka je vhodně doplněna tipy na výlety s využitím stávajících cyklotras, které danými místními částmi procházejí.

Nově se zřizuje městská hromadná doprava v Novém Městě na Moravě (14 zastávek). Návrh počítá i s integrací cyklistické dopravy (nizkopodlažní autobus s možností přepravy kol, zahájení od 01/2014, financováno z rozpočtu města). **Naproti tomu v krajském městě Jihlava není možné využívat městskou hromadnou dopravu k dopravě jízdních kol.** V nedávné minulosti proběhly neúspěšné snahy tento stav změnit, popř. ho omezit jen na vytižené linky trolejbusů. V současnosti je tedy možné jen využívat vlakovou dopravu a jejich služby k přepravě kol. Na druhou stranu v Jihlavě u autobusového, hlavního vlakového i městského nádraží chybí nejen stojany na kola, ale zejména uzamykatelné cykloboxy. Přitom toto jsou jedny z hlavních předpokladů, za kterých by cyklisté byli ochotni používat kombinaci jízdního kola a veřejné dopravy. Klíčové je ale fungování veřejné dopravy (cena, rychlost, četnost spojů) a také vysoká investiční zátěž související s předpokládaným vybudováním míst pro půjčení a vrácení kola.

Cyklobusová doprava je v rámci celé ČR realizována především v příhraničních regionech, a to zejména v kopcovitých a hornatých terénech. Východní Čechy zahrnující Orlické hory v pokrytí a hustotě vyšly ze všech regionů opticky i v počtu kilometrů linek nejlépe. Poměrně hustou sítí cyklobusů disponují dále Beskydy, Krkonoše, Českbudějovicko se Šumavou, Český ráj, Plzeňsko, oblast Západočeských lázní s Krušnými horami a oblast kolem Ústí nad Labem a Teplic. Cyklobusy jezdí v ČR na celkem 84 linkách v 479 spojích.

Obrázek 8 Linky cyklobusů v rámci ČR



Zdroj: World Media Partners, s.r.o. ve spolupráci s CHAPS s.r.o.

V Kraji Vysočina nejsou zřízeny speciální linky cyklobusů. V minulosti proběhly určité snahy o jejich zavedení na některých úsecích, u cyklistické veřejnosti se však tato nabídka nesetkala s odpovídajícím zájmem. Územím Kraje Vysočina prochází trasa cyklobusu (cyklobus č. 320025 s trasováním České Budějovice – Třeboň - Jindřichův Hradec – Slavonice - Vranov nad Dyjí – Znojmo). Tato trasa však pouze míjí jižní cíp kraje – prochází městem Jemnice a obcí Dešov). Trasu provozuje jihočeský přepravce. Dále cyklobusem disponuje soukromý přepravce se sídlem v Koněšíně, který zajišťuje přepravu na linkách Dolní Vilémovice - Vladislav - Třebíč a Hartvíkovice - Koněšín – Třebíč. Do Kraje Vysočina dále zasahuje **jedna z linek cyklobusů provozovaných Jihomoravským krajem v rámci Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje.** Jedná se o linku cyklobusu č. 423 v trase Tetčice – Oslavany – Biskoupky – Senorady – Mohelno s provozem od dubna do září. V blízkosti severní části kraje

(region Českomoravské pomezí) pak nově vede linka cyklubusu v trase z Poličky přes Svitavy do Jevíčka, z Jevíčka pak přes Moravskou Třebovou, Svitavy, Českou Třebovou a Litomyšl do Poličky a večer zpět (cyklobus č. 680019).

4.8.2 Propojení cyklistické dopravy se železniční dopravou

S kolem lze cestovat po území Kraje Vysočina na stávajících železničních tratích. Na některých místech lze využít i úschovny nebo půjčovny kol. Následující tabulka zobrazuje přehled úschoven kol, které se nacházejí na území regionu.

Tabulka 9 Seznam úschoven kol v Kraji Vysočina

Název stanice s úschovnou kol	Provozní doba úschovny
Havlíčkův Brod	Po-Ne : 05:30-21:55
Chotěboř	Po : 05:00-10:40,12:35-14:35, Út-Čt : 06:30-10:40,11:10-14:35, Pá : 07:50-10:40,12:35-16:35, Ne : 12:05-17:35
Jihlava	Po-Ne : 05:00-09:40,10:10-16:40,17:10-21:45
Nové Město na Moravě	Po-Ne : 04:20-11:15,11:45-21:15
Přibyslav	Po-Pá : 05:15-11:00,11:30-16:50, So : 06:35-11:00,11:30-13:50, Ne : 07:25-13:00,13:30-18:20
Světlá nad Sázavou	Po-So : 04:55-08:30,09:00-13:00,13:10-16:25,16:40-20:20,20:35-22:00, Ne : 05:55-08:30,09:00-13:00,13:10-16:25,16:40-20:20,20:35-22:00
Telč	Po-Pá : 06:35-08:00,08:05-11:55,12:00-12:03,12:05-12:15,12:45-18:15, So-Ne : 08:20-14:05,14:35-17:15
Třebíč	Po-Ne : 06:00-09:25,10:30-14:40,15:10-19:00
Žďár nad Sázavou	Po-Pá : 06:00-18:40,19:10-21:40, So-Ne : 06:00-10:40,11:10-18:40,19:10-21:40

Zdroj: České dráhy, a.s.

Další tabulka pak přináší informace o možnostech půjčování kola ve stanicích železniční dopravy na území Vysočiny. Celoročně je možné využít službu vypůjčení kola nebo službu vrácení kola ve 20 stanicích na území kraje Vysočina.

Tabulka 10 Seznam půjčoven kol a vratných stanic v Kraji Vysočina

Název stanice s úschovnou kol	Provozní doba půjčovny kol
Bystřice nad Pernštejnem	Po-Ne : 08:00-19:45. pouze vratná stanice
Dobronín	Po-Pá : 08:00-10:30,11:10-14:00, Ne : 12:30-14:30,15:10-18:00 Vratná stanice, po předchozí objednávce v půjčovně Telč i možnost zapůjčení kol.
Golčův Jeníkov město	Po-Pá : 08:00-11:30,12:00-17:00, So : 08:00-11:30,12:00-15:00, Ne : 12:30-15:30,16:00-20:00. Vratná stanice, po předchozí objednávce v půjčovně Světlá nad Sázavou i možnost zapůjčení kol.
Havlíčkův Brod	Po-Pá : 08:00-18:15,18:45-21:00, So-Ne : 08:00-11:00,11:30-18:15,18:45-21:00. Vratná stanice, po předchozí objednávce v půjčovně Nové Město na Moravě i možnost zapůjčení kol.
Horní Cerekev	Po-Pá : 08:00-08:45,09:00-10:40,11:41-14:00, Ne : 12:30-14:45,15:15-18:00 Vratná stanice, po předchozí objednávce v půjčovně Telč i možnost zapůjčení kol.
Chotěboř	Po : 08:00-20:00, Út-Čt : 08:00-10:40,11:10-20:00, Pá : 08:00-20:00, So-Ne : 08:00-20:00. Vratná stanice, po předchozí objednávce v půjčovně Nové Město na Moravě i možnost zapůjčení kol.
Jihlava	Po-Pá : 08:00-13:50,14:00-17:40,17:55-20:00,20:15-21:45, So-Ne : 08:00-11:30,12:00-13:40,14:00-17:40,17:55-20:00,20:15-21:45. Vratná stanice, po předchozí objednávce v půjčovně Telč i možnost zapůjčení kol.
Kralice nad Oslavou	Po-Pá : 08:00-08:40,09:10-11:40,12:10-13:30. Vratná stanice, po před. objednávce v půjčovně Telč i možnost zapůjčení kol.
Ledeč nad Sázavou	Po-Pá : 08:00-11:10,11:40-20:00, So : 08:00-20:00, Ne : 08:00-16:30,17:00-19:45. Vratná stanice, po předchozí objednávce v půjčovně Světlá nad Sázavou i možnost zapůjčení kol.
Moravské Budějovice	Po-Pá : 08:05-10:10,11:30-12:02,12:06-15:00, So-Ne : 00:00-00:00, Vratná stanice, po předchozí objednávce v půjčovně Telč i možnost zapůjčení kol.
Náměšř nad Oslavou	Po-So 8:15-11:10, 11:40-14:50, 15:20-17:00, Ne 8:15-11:10, 11:40-14:50, 15:20-18:00. Vratná stanice, po před. objednávce možnost zapůjčení kol.
Nové Město na Moravě	Po-Pá : 08:00-11:15,11:45-17:10, So : 08:40-12:10,12:40-17:10, Ne : 08:40-12:10,12:40-18:10

Okříšky	Po-Ne : 08:00-09:20,10:50-15:10,15:40-17:00. Vratná stanice, po před. objednávce v půjčovně Telč i možnost zapůjčení kol.
Pelhřimov	Po-Pá : 08:30-11:15,11:45-15:30, Ne : 12:30-16:00,16:30-18:00. Vratná stanice, po předchozí objednávce v půjčovně Telč i možnost zapůjčení kol.
Přibyslav	Po-So : 08:00-11:00,11:30-21:00, Ne : 08:00-13:00,13:30-21:00. Vratná stanice, po předchozí objednávce v půjčovně Nové Město na Moravě i možnost zapůjčení kol.
Rožná	Po-Ne : 08:00-20:00. pouze vratná stanice
Světlá nad Sázavou	Po-Ne : 08:00-08:30,09:00-16:25,16:40-20:20,20:35-21:00
Telč	Po-Pá : 06:35-12:15,12:45-18:15 So-Ne : 08:20-14:05,14:35-17:15
Třebíč	Po-Pá : 08:00-12:40,13:10-17:40,18:10-19:00, So : 08:00-10:40,11:10-15:35,16:05-17:30, Ne : 08:30-12:40,13:10-17:40,18:10-20:00. Vratná stanice, po předchozí objednávce v půjčovně Telč i možnost zapůjčení kol.
Žďár nad Sázavou	Po-Pá : 08:00-18:40,19:10-21:00, So-Ne : 08:00-10:40,11:10-18:40,19:10-21:00. Vratná stanice, po předchozí objednávce v půjčovně Nové Město na Moravě i možnost zapůjčení kol.

Zdroj: České dráhy, a.s.

Jízdní kola zapůjčené v kraji Vysočina lze rovněž vrátit i v půjčovnách kol Jihočeského kraje (Jindřichův Hradec, Tábor, Soběslav, Veselí nad Lužnicí, Kardašova Řečice, České Velenice, Nová Bystřice, Třeboň, Třeboň lázně).

Výhodou využití uvedených půjčoven je, že na vybraných tratích je možná bezplatná přeprava vypůjčených kol (jedná se o přepravu v osobních a spěšných vlacích a v rychlících na tratích):

- ❖ trať 212 v úseku Světlá nad Sázavou - Ledeč nad Sázavou
- ❖ trať 224 v úseku Horní Cerekev - Pelhřimov - Tábor
- ❖ trať 225 v úseku Havlíčkův Brod - Jihlava - Jindřichův Hradec - Veselí nad Lužnicí
- ❖ trať 227 v úseku Slavonice - Telč - Kostelec u Jihlavy
- ❖ trať 230 v úseku Havlíčkův Brod - Světlá nad Sázavou - Golčův Jeníkov
- ❖ trať 237 v úseku Havlíčkův Brod - Humpolec
- ❖ trať 238 v úseku Havlíčkův Brod - Chotěboř - Ždírec nad Doubravou
- ❖ trať 240 v úseku Jihlava - Třebíč - Rapotice
- ❖ trať 241 v úseku Okříšky - Moravské Budějovice - Znojmo
- ❖ trať 250 v úseku Tišnov - Žďár nad Sázavou - Havlíčkův Brod
- ❖ trať 251 v úseku Žďár nad Sázavou - Tišnov
- ❖ trať 252 v úseku Křižanov - Velké Meziříčí – Studenec

Kola zapůjčená v síti půjčoven ČD a.s., lze také zdarma uschovat v úschovnách v celkem 11 železničních stanicích na území kraje.

Tabulka 11 Stanice, kde je možné vypůjčené kolo zdarma uschovat

Nové Město na Moravě	Světlá nad Sázavou	Havlíčkův Brod
Jihlava	Chotěboř	Žďár nad Sázavou
Telč	Přibyslav	Třebíč
Náměšť nad Oslavou	Pelhřimov	

Zdroj: České dráhy, a.s.

Význam přepravy kol po železnici v kraji lze doložit dále statistikami ČD. Následující tabulka uvádí pro příklad souhrnná čísla o skutečné přepravě kol ve vlacích ČD (včetně rychlíků) v červenci 2012 (v průměrných dnech týdne) na trati č. 225 (v konkrétních mezistaničních úsecích). Přehledy na ostatních tratích na území Kraje Vysočina jsou na vyžádání k dispozici u ČD a.s.

Tabulka 12 Denní průměry sčítání kol v červenci 2012 - trať 225

	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne
	Obs.	Obs.	Obs.	Obs.	Obs.	Obs.	Obs.
trať 225 Havlíčkův Brod - Jihlava - Počátky-Žirovnice (- Veselí n.L.)							
Havlíčkův Brod	34	31	68	52	43	52	54
Mírovka	33	31	67	52	42	51	54

Šlapanov	33	31	63	48	36	52	53
Kamenná	32	32	64	48	38	55	57
Dobronín	30	36	65	47	37	56	57
Střítež u Jihlavy	30	35	66	46	35	55	55
Jihlava-Bosch Diesel	31	34	65	48	35	54	55
Jihlava	55	60	70	89	62	179	125
Jihlava město	63	70	73	91	64	186	138
Jihlava-Staré Hory	63	70	71	91	66	186	140
Rantířov	65	67	71	90	68	187	138
Dvorce	65	67	71	89	68	187	138
Kostelec u Jihlavy	59	71	74	82	58	166	112
Dolní Cerekev	59	71	73	83	58	166	112
Batelov	59	70	72	82	57	165	109
Švábov	59	70	72	82	56	165	110
Horní Cerekev	58	71	59	76	57	169	102
Horní Ves	58	71	58	76	57	169	102
Jihlávka	57	71	58	76	57	168	100
Horní Vilímeč	57	71	58	76	57	168	100
Počátky-Žirovnice	57	71	60	77	62	170	93

Zdroj: České dráhy, a.s.

4.8.3 Propojení cyklistické dopravy s vodní dopravou

Vzhledem k charakteru krajiny na Vysočině a přítomnosti vodního prvku v regionu je vhodné zabývat se rovněž **propojením cyklistické dopravy s vodní dopravou**. Ta je provozována např. na Dalešické přehradě. Toto propojení umožňuje realizovat např. zajímavé cyklovýlety v regionu Horácko (kolem přehrady z Kramolína do Koněšína a zpět lodí – využití cyklotras č. 5207 a 5107). Vodní doprava zde umožňuje přepravu 20 kol, další pak podle aktuální obsazenosti. Nastupovat s koly lze na každé zastávce, jen je nutno počítat s tím, že přístup k lodi je po schodech ve svahu (např. v Dalešicích i dosti strmém). V souvislosti s touto oblastí je nutné uvést rovněž připravovaný záměr města Třebíče – propojení Třebíče – Vladislav – Koněšín - Náměšť nad Oslavou (v přípravě je vyhledávací studie).

4.9 Financování rozvoje cyklistické dopravy v regionu

Rozvoj cyklistické dopravy je realizován v zásadě ze dvou následujících zdrojů:

- ❖ **Vlastní zdroje municipalit, jejich svazků, krajů nebo neziskových organizací** (typicky investice do značení cyklotras, přípravy PD pro budoucí cyklostezky, opatření ve městech na podporu preference nebo zvýšení bezpečnosti cyklodopravy ve městech – cyklopruhy, cyklopřejezdy apod., měkká opatření - podpora cyklistických akcí apod.)
- ❖ **Dotační financování** (finanční zdroje státu, kraje, nadací nebo EU – typicky výstavba samostatných cyklostezek, výstavba dopravních terminálů a parkovišť, rozvoj dopravních hřišť apod.)

I dotační financování vyžaduje po příjemcích zapojení jejich vlastních zdrojů. Je proto zřejmé, že **zásadní tíha a zodpovědnost za budování a rozvoj cyklistické infrastruktury leží na městech a obcích (nebo jejich svazcích)**.

4.9.1 Financování z dotačních zdrojů

ROP NUTS II Jihovýchod

Jedním z nejdůležitějších zdrojů financování rozvoje cyklodopravy i cykloturistiky na území Kraje Vysočina jsou evropské zdroje. Z hlediska objemu je nejvýznamnější Regionální operační program NUTS II Jihovýchod. Z tohoto programu bylo v regionu financováno již více než 15 projektů, které se týkají přímo výstavby cyklostezek nebo významně souvisejí s rozvojem infrastruktury pro cyklistickou dopravu (např. výstavba či rekonstrukce dopravních

terminálů, které umožňují přestup mezi cyklistickou dopravou a hromadnou dopravou). V následující tabulce je uveden přehled projektů podpořených z ROP NUTS II Jihovýchod na území Kraje Vysočina k roku 2013.

Tabulka 13 Projekty v oblasti rozvoje cyklistické dopravy podpořené z ROP

Název příjemce	Název projektu	Výše dotace (Kč)	Typ projektu
Město Ždírec nad Doubravou	Cyklostezka podél nehodových úseků silnice I/34	6 727 322	Výstavba cyklostezky
Statutární město Jihlava	Rozšíření sítě cyklistických stezek v Jihlavě	21 890 058	Výstavba cyklostezky
Dobrovolný svazek obcí Krupsko	Výstavba cyklostezky mezi Dolní a Horní Krupou	2 031 363	Výstavba cyklostezky
Cyklostezka J-T-R	Cyklostezka Jihlava - Třebíč - Raabs	70 591 325	Výstavba cyklostezky
Obec Sázava	Cyklostezka s pruhem pro pěší v Sázavě - 2. a 3. etapa	3 700 000	Výstavba cyklostezky
Obec Hamry nad Sázavou	Cyklostezky s pruhem pro pěší v obci Hamry nad Sázavou	18 500 000	Výstavba cyklostezky
Město Náměšť nad Oslavou	Dopravní terminál v Náměšti nad Oslavou	7 524 254	Rozvoj vybavení pro veřejnou dopravu včetně zázemí pro B&R.
Město Chotěboř	Autobusový terminál před budovou ČD	27 075 157	Rozvoj vybavení pro veřejnou dopravu včetně zázemí pro B&R.
Cyklostezka J-T-R	Cyklostezka Jihlava - Třebíč - Raabs II.	77 441 805	Výstavba cyklostezky
Město Přibyslav	Cyklostezka Přibyslav - Sázava	24 174 855	Výstavba cyklostezky
Město Velká Bíteš	Rekonstrukce Masarykova náměstí - přestupní terminál Velká Bíteš	23 369 659	Vybudování přestupního terminálu včetně zázemí pro B&R.
Město Nové Město na Moravě	Dopravní terminál v Novém Městě na Moravě	22 308 729	Vybudování přestupního terminálu včetně zázemí pro B&R.
Statutární město Jihlava	Výstavba dopravního terminálu - městské nádraží Jihlava - I. etapa	24 049 558	Vybudování přestupního terminálu včetně zázemí pro B&R.
Město Třebíč	Přestupní terminál Třebíč	52 042 201	Vybudování přestupního terminálu, zázemí pro B&R.
Město Třebíč	Rozhledna a TouristPoint Třebíč	9 979 909	Vybudování rozhledny na Pekelném kopci a zázemí pro turisty a cykloturisty (doplňkové objekty na trase)
Statutární město Jihlava	Cyklostezka R03 Staré Hory - Romana Havelky a cyklostezka B02 II, Jihlava	12 549 584	Výstavba cyklostezky
Město Světlá nad Sázavou	Cyklostezka Světlá nad Sázavou - Smrčná, III. etapa	7 339 863	Výstavba cyklostezky
Cyklostezka J-T-R	Cyklostezka Jihlava - Třebíč - Raabs II.	2 259 852	Vyznačení cyklotrasy J-T-R v délce cca 130km
CELKEM		413 555 494	

Zdroj: ROP NUTS II Jihovýchod

Státní fond dopravní infrastruktury

Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) patří také dlouhodobě mezi významné zdroje pro financování opatření zaměřených na předmětnou oblast. Podpora ze SFDI je zaměřena především na rozvoj cyklo dopravy a zvyšování bezpečnosti cyklistů (včetně zklidňování dopravy). Z prostředků SFDI se v posledních letech podařilo dokončit několik důležitých cyklostezek na území kraje. Následující tabulka dokladuje vývoj podpořených projektů na území Kraje Vysočina za posledních 8 let.

Tabulka 14 Projekty v oblasti rozvoje cyklistické dopravy podpořené ze SFDI

Název příjemce	Název projektu	Výše dotace (Kč)	Typ projektu	Rok podpory
Město Velká Bíteš	Cyklostezka ul. Vlkovská, Velká Bíteš	867 000	Výstavba cyklostezky	2006
Město Nové Město na Moravě	Cyklostezka Nové Město na Moravě - Pohledec	3 406 000	Výstavba cyklostezky	2006
Město Žďár nad Sázavou	Cyklistická stezka Žďár nad Sázavou, zámek - Polnička, 1. etapa	7 380 000	Výstavba cyklostezky	2006
Obec Polnička	Cyklistická stezka Žďár nad Sázavou, zámek - Polnička, 2. etapa	1 750 000	Výstavba cyklostezky	2006
Město Pelhřimov	Cyklistická stezka - Pelhřimov	5 250 000	Výstavba cyklostezky	2006
Město Jihlava	Rozvoj cyklo dopravy v Jihlavě - II. etapa	4 356 000	Výstavba cyklostezek	2008
DSO Cyklostezka Jihlava - Třebíč - Raabs	Cyklostezka Jihlava - Třebíč - Raabs (0. etapa - úsek 1,2,6, 1. etapa - úsek 2 a 7	8 423 000	Výstavba cyklostezky	2009
Město Velké Meziříčí	Rekonstrukce cyklostezky Velké Meziříčí - Mostiště jako součásti dálkové cyklotrasy "Mlýnářská stezka" - 2. etapa	2 366 000	Výstavba cyklostezky	2009
Město Bystřice nad Pernštejnem	Vymístění cyklistické dopravy ze silnice I/19 v úseku Bystřice n. P. - Domanínský rybník	4 978 000	Výstavba cyklostezky	2010
Město Pelhřimov	Cyklostezka v Pelhřimově - Městské sady	5 361 000	Výstavba cyklostezky	2010
Město Nové Město n. M.	Samostatná stezka pro společný pohyb chodců a cyklistů - Nové Město na Moravě	4 682 000	Výstavba cyklostezky	2011
Město Bystřice nad P.	Komunikace pro nemotorovou dopravu Bystřice n. P. - Domanínec	4 603 000	Výstavba cyklostezky	2011
Statutární město Jihlava	Cyklostezka R02 - A	3 015 000	Výstavba cyklostezky	2011
Město Pelhřimov	Stezka pro cyklisty a chodce, Pelhřimov, K jezu	2 215 000	Výstavba cyklostezky	2012
Statutární město Jihlava	Rozvoj cyklo dopravy v Jihlavě - I. etapa	2 051 000	Výstavba cyklostezky	2012
Statutární město Jihlava	Chodník a cyklostezka - průmyslový park, Jihlava (1. část)	2 096 000	Výstavba cyklostezky	2013
CELKEM		62 799 000		

Zdroj: SFDI

Podány, ale nepodpořeny byly i další projekty (např. cyklostezky města H. Brod (Cyklostezka Plovárenská, Cyklistická stezka od Katastrálního úřadu po lávku Humpolecká).

SFDI podporuje i další oblasti, které mohou mít vliv na bezpečnost cyklistů nebo jejich křížení s pěší dopravou. V roce 2012 byl např. podpořen projekt vybudování bezpečného chodníku ulice Žďárská městu Ždírec nad Doubravou (dotace cca 2,4 mil. Kč), projekt rekonstrukce chodníků podél silnice I/37 (Městys Vojnův Městec, dotace cca 3 mil. Kč), úpravy komunikací pro pěší podél silnice I/23 (město Telč, dotace cca 2,5 mil. Kč), projekt úpravy chodníků obce Rouchovany (dotace cca 4,2 mil. Kč), dále projekty měst Chotěboř, Bystřice nad Pernštejnem ad.

Přeshraniční spolupráce

Rovněž programy zaměřené na rozvoj přeshraniční spolupráce nabízejí potenciál pro přípravu a realizaci projektů týkajících se cykloturistiky, popř. cyklo dopravy. V rámci programu „Evropská územní spolupráce (EÚS) Rakousko – Česká republika 2007-2013“ (a dříve v rámci programu INTERREG IIIA) je možné usilovat o podporu projektů s prokazatelným přeshraničním dopadem (např. přeshraniční / příhraniční cyklostezky, společné přeshraniční cykloturistické akce apod.). V dané oblasti nebylo na území Kraje Vysočina realizováno dosud mnoho projektů, jedná se především o malé projekty z Fondu malých projektů. Údaje k projektům za poslední roky jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 15 Přeshraniční projekty v oblasti rozvoje cyklistické dopravy – Fond malých projektů

Název partnera na české straně	Název projektu	Výše dotace (EUR)	Typ projektu	Rok podpory
Mikroregion Telčsko	Region Renesance Tour: Telč - Raabs - Horn - Eggenburg	8 044	Cykloakce	2009
Střední škola stavební Jihlava	S kolem kolem Telče se Střední školou stavební Jihlava a HTBL Krems	13 924	Cykloakce pro studenty	2009
Mikroregion Telčsko	Cyklistický závod míru Telč – Raabs – Horn – Eggenburg	12 381	Cykloakce	2009
Střední škola stavební Jihlava	Návrh cyklotrasy Kolem Řásné s žáky Střední školy stavební Jihlava a HTBL Krems	13 632	Vzdělávání	2009
Mikroregion Telčsko	Greenway Region Renesance III.	19 975	Vyznačení tematické cyklotrasy	2010
CELKEM		67 956		

Zdroj: www.at-cz.eu

Kraj Vysočina a Fond Vysočiny

V rámci Fondu Vysočiny jsou každoročně vyčleňovány prostředky na rozvoj regionu v rozličných tematických oblastech. Projekty zaměřené do oblasti rozvoje cyklistické dopravy byly dosud v rámci Fondu Vysočiny podporovány jen ve velmi omezeném rozsahu. Rozvoj cyklistické dopravy podporují např. intervence v rámci grantového programu Podpora budování dětských dopravních hřišť (zvyšování bezpečnosti) s roční alokací 1 mil. Kč od roku 2012. Z tohoto programu putovaly finance v roce 2012 na značení a zabezpečení dětského dopravního hřiště ve městě Jaroměřice nad Rokytnou (83 000 Kč) a na projekt pořízení železničního přejezdu, souvisejících dopravních značek a vodorovného značení pro dětské dopravní hřiště v Třebíči (30 000 Kč). V roce 2013 pak do modernizace dětského dopravního hřiště v Náměšti nad Oslavou (56 465 Kč) nebo na projekt zaměřený na vybudování jízdního pruhu, zastávky autobusu, parkoviště a vydláždění chodníku pro dětské dopravní hřiště v Třebíči (50 696 Kč).

Z prostředků Kraje Vysočina byly v minulosti spolufinancovány také 2 významné projekty (vyznačení Mlynářské stezky + realizace prvních etap cyklostezky Jihlava – Třebíč – Raabs). Financování bylo realizováno v rámci Zásad Zastupitelstva Kraje Vysočina, přičemž prostředky byly uvolněny na kofinancování přípravy a realizace těchto cyklotras a cyklostezek ve výši 50% z vlastního podílu kofinancování projektu podpořeného ze SF EU (INTERREG).

Nepřímo je oblast cyklistické dopravy na území kraje financována rovněž v rámci dalších dotačních titulů **Fondu Vysočiny** (např. v rámci GP Doprovodná infrastruktura cestovního ruchu – projekty obcí nebo soukromých organizací zaměřené např. na značení místních úseků cyklotras, vybavení doplňkovým mobiliářem nebo v rámci GP Bezpečná silnice – projekty zaměřené na lokální zkldňování dopravy, snižování rychlosti na vybraných místech, instalace dopravního značení apod.).

Další využitelné zdroje

Dalším zdrojem, ze kterého je možné spolufinancovat projekty v oblasti cyklistické dopravy, jsou **granty poskytované Nadací Partnerství** (turistické trasy a trasy využitelné pro horská kola / terénní cyklistiku, úprava objektů na trasách Greenways apod. v rámci programu GW Greenways – celkem podpořeno 8 projektů na území Kraje Vysočina v hodnotě cca 450 tis. Kč).

Další zdroje, ze kterých je možné financovat přímo či nepřímo oblast cyklistické dopravy na území kraje, jsou **zdroje místních akčních skupin (MAS) v rámci realizace jejich strategických plánů LEADER nebo Program obnovy venkova Kraje Vysočina**.

Vhodný a využitelným zdrojem bude dále i program Lesů ČR „Program 2020 – zajištění cílů veřejného zájmu u LČR“. Do roku 2020 plánují LČR vložit na jeho realizaci více než 500 mil. Kč. V rámci programu bude možné podpořit mimo jiné i projekty týkající se rozvoje cykloturistiky na lesních pozemcích s právem hospodaření LČR.

5 DEFINOVÁNÍ PROBLÉMOVÝCH OBLASTÍ

V následujícím přehledu jsou vyjmenovány dílčí problémové okruhy shrnuté do celkem 7 tematických oblastí. Tyto oblasti jsou následně v návrhové části transformovány do opatření formulovaných v rámci 3 prioritních os.

5.1 Síť cyklotras a cyklostezek a její další rozvoj

- Přeznačení, doznačení, řešení křížení, odvedení cyklotras z frekventovaných komunikací
- Výstavba cyklo a in-line infrastruktury
- Rozvoj tras EV, dálkových, regionálních a místních a jejich vzájemné propojování
- Terénní cyklistika
- Využití železnic a protipovodňových opatření ve prospěch rozvoje cyklistiky
- Využití stávajících přirozených koridorů pro vedení cyklistické dopravy - lesních a polních cest

5.2 Cyklodoprava ve městech

- Opatření pro zvýšení bezpečnosti cyklodopravy ve městech
- Propagace kola jako prostředku pro cesty do zaměstnání a do škol
- Kolostavy, úschovny a další doplňkový mobiliář pro městskou cyklistiku
- Dopravní terminály a vazby na hromadnou dopravu
- Komunikace uvnitř úřadů s cílem zlepšení podmínek pro cyklistickou dopravu
- Omezené šířkové poměry a opatření pro cyklisty v rámci rekonstrukcí a rozvoje místních komunikací
- Generely a koncepce cyklistické dopravy (plánování)
- Cyklokoordinátoři (řízení)
- Dopravní výchova dětí (bezpečnost)

5.3 Doplňková infrastruktura a služby pro cyklistickou dopravu

- Mobiliář, P&R, cyklopointy, kolostavy, rozvoj elektromobility (síť dobíjecích stanic pro elektrokola)
- Kvalita služeb pro cykloturistiku (např. certifikace Cyklisté vítáni), přeprava kol, vazby na hromadnou dopravu
- Krajský pasport / generel komunikace
- Dopravní hřiště, dopravní výchova a otázky bezpečnosti

5.4 Marketing cyklistické dopravy a její využití pro rozvoj cestovního ruchu a cykloturistiky

- Zajímavá témata pro rozvoj tematických cyklotras a produktů v oblasti cykloturistiky
- Krajský webový cykloportál
- Kampaně na podporu bezpečnosti ve městech
- Využití cyklistiky k propagaci zdravého životního stylu a k životnímu prostředí šetrné formě dopravy
- Monitoring vytiženosti cyklotras a cyklostezek – využití k propagaci
- Marketingové uchopení přínosů cykloturistiky pro region

5.5 Posilování spolupráce a rozvoj partnerství pro cyklistickou dopravu

- Zřízení krajského cyklokoordinátora, spolupráce s městskými cyklokoordinátory
- Zintenzivnění vzájemné komunikace a spolupráce subjektů zapojených do řízení rozvoje cyklistické dopravy
- Podpora spolupráce mikroregionů a MAS, zlepšení komunikace mezi subjekty řešícími značení
- Spolupráce mezi obcemi, mikroregiony a krajem (včetně rozvoje krajských komunikací)

- Spolupráce v oblasti údržby (např. vyšší zapojení kraje do celého systému – posílení spolupráce s KČT apod.)

5.6 Finanční potřeby dalšího rozvoje cyklistické dopravy v regionu

- Vznik dotačních titulů kraje na podporu cyklistické dopravy (cyklodopravy i cykloturistiky)
- Využití prostředků EU, SFDI
- Příprava projektů (projektových dokumentací) pro další rozvoj infrastruktury na území regionu
- Přímé zapojení kraje do významných projektů

5.7 Legislativní vývoj a související oblasti

- Řešení majetkoprávních vztahů
- Snaha o ovlivňování relevantních legislativních opatření na podporu cyklistické dopravy (přímo i nepřímo)

6 SWOT ANALÝZA

6.1 SWOT analýza regionu z pohledu cykloturistiky

Silné stránky	Slabé stránky
- Vhodné podmínky pro cykloturistiku prakticky po celém území regionu (zajímavá místa, atraktivní reliéf i pro horská kola a terénní cyklistiku, množství přírodních a historických hodnot)	- Omezené prostředky na zajištění údržby a péče o síť cyklotras, v některých případech i cyklostezek na straně obcí
- Rozsáhlá síť značených cyklotras v regionu (5. nejdelší síť v rámci krajů ČR)	- Výrazně kopcovitý terén velké části území kraje, který může být limitem zejména pro méně zdatné cyklisty a rodiny s dětmi
- Několik km vybudovaných samostatných cyklostezek v extravilánu umožňujících bezpečné vedení cyklistů oddělené od motorové dopravy (včetně úseků využitelných pro in-line bruslení)	- Existence nebezpečných míst křížení značených cyklotras s frekventovanými komunikacemi pro motorovou dopravu nebo s železnicemi
- Organizování celé řady opakujících se akcí na podporu propagace a rozvoje cykloturistiky	- Vedení některých úseků značených cyklotras po silničních komunikacích s vyšší frekvencí motorové dopravy
- Existence významných tematických cykloturistických tras v regionu (např. Mlynářská stezka, cyklotrasa Jihlava – Třebíč – Raabs, síť tras Stříbrného pomezí, trasa regionem Renesance, Cesty poznání, trasy GW ad.)	- Problematika roztržitosti majetkoprávních vztahů ve vztahu k přípravě a řešení rozsáhlejších infrastrukturních projektů na podporu cykloturistiky
- Existence sítě půjčoven kol ČD a možností přepravy s jízdním kolem na železnici	- Neexistence celokrajského pasportu cyklotras a cyklostezek jako nástroje pro monitoring sítě a její další rozvoj
- Fungující spolupráce mezi obcemi, mikroregiony a místními akčními skupinami v oblasti rozvoje cykloturistiky	- Omezené množství prostředků vydávaných z rozpočtu Kraje Vysočina na podporu rozvoje cykloturistiky
- Rozvíjející se oblast alternativní cyklistiky (singletraily pro horská kola)	- Nedostatečná komunikace uvnitř regionu mezi subjekty zapojenými do provádění cykloznačení, údržby cyklotras atd.
- Využívání značených cyklotras také v zimním období za účelem běžeckého lyžování	- Dosud nekoncepční rozvoj z krajského pohledu
- Prakticky ve všech ORP v rámci ÚPD zmiňovaný potenciál pro další rozvoj cykloturistiky	-
- Na solidní úrovni zajištěná propagace cykloturistické nabídky na úrovni jednotlivých mikroregionů a obcí	-
Příležitosti	Ohrožení
- Další rozvoj sítě cykloturistických tras (formou budování samostatných cyklostezek, doznačování vybraných úseků cyklotras, značení tematických cyklistických tras a okruhů)	- Přetrvávající rezervy / nedostatky ve vybavenosti regionu doprovodnou infrastrukturou a službami pro cyklisty (cykloservisy, cyklopůjčovny, úschovny, cyklopointy s hygienickým zázemím, popř. s možností přestupu na hromadnou dopravu apod.)

- Existence silných marketingových témat pro rozvoj sítě tematických tras (pivovary, slavné osobnosti, významné sochy, místa natáčení filmů, jaderná energie apod.)	- Ponechání finanční a realizační zodpovědnosti za další směřování a rozvoj sítě pro cyklistickou dopravu pouze na obcích a mikroregionech
- Rozvoj páteřní sítě EV a dálkových cyklotras v regionu (cyklotrasy č. 1 (EV č. 4), 16, 26 a 19), dokončení projektu vybudování cyklostezky Jihlava – Třebíč - Raabs	- Složité majetkoprávní vztahy k objektům nevyžívaných železnic a u lokalit, kde je plánována výstavba delších úseků cyklostezek v regionu
- Využití připravovaných či uskutečňovaných opatření v krajině pro potřeby rozvoje cyklistické dopravy (např. v rámci protipovodňových opatření, úprav v okolí toků a vodních ploch)	- Zvyšování míry nebezpečí úrazu na více vytižených atraktivních úsecích vhodných pro cyklistiku i in-line bruslení
- Optimalizace navazující sítě regionálních a místních cyklotras v kraji	- Nevhodné nastavení zaměření dotačních titulů v reakci na aktuální vývoj
- Využití existujících vhodných objektů bývalých železnic pro rozvoj cykloturistiky (budování cyklostezek)	- Hrozba „přeznačkování“ z důvodu nedostatečné koordinace mezi subjekty provádějícími značení
- Efektivnější marketingové využití cykloturistiky k propagaci šetrné turistiky a zdravého životního stylu	- Problémy v oblasti řešení majetkoprávních vztahů při rozvoji cykloturistiky
- Odklon vybraných úseků cyklotras z komunikací a vyšší frekvencí motorové dopravy včetně jejich přeložení a přeznačení	- Církevní restituce a možné majetkové problémy a nedorozumění týkající se vedení, značení nebo údržby cyklotras (zejména vedených v extravilánu)
- Podpora propojování cykloturistiky s další nabídkou cestovního ruchu (tvorba cyklobalíčků, zapojování kola do dalších turistických akcí apod.)	-
- Účelné, efektivní a environmentálně šetrné využití existujících lesních a polních cest pro potřeby cykloturistiky včetně jejich případného proznačení	-
- Další zvyšování dostupnosti kvalitních doprovodných služeb pro cyklisty v rámci certifikace Cyklisté vítáni	-
- Zkvalitňování vybavenosti existujících i nových cyklotras a cyklostezek mobiliářem	-
- Posílení spolupráce s podnikatelskou obcí v oblasti uchopení hlavních cílových skupin cykloturistů, zejména rodin s dětmi (zlepšování kvality služeb a jejich propagace)	-

6.2 SWOT analýza regionu z pohledu cyklodopravy

Silné stránky	Slabé stránky
- Několik km vybudovaných samostatných cyklostezek v sídlech regionu umožňujících bezpečné vedení cyklodopravy odděleně od motorové dopravy (včetně úseků využitelných pro in-line bruslení jako atraktivní možnosti rekreace obyvatel měst a obcí)	- Dosud pouze v omezené míře realizovaná opatření pro podporu cyklodopravy ve městech (cyklopruhy, cyklostezky, cyklopiktokoridory, cykloobousměrky, cyklopřejezdy, zóny se zklidněnou dopravou ad.)
- Existující snaha o budování úseků samostatných cyklostezek ve městech za účelem segregace cyklistické dopravy – příprava projektů, studií a PD	- Omezené šířkové poměry komunikací v intravilánech měst bránící realizaci patření na podporu rozvoje a zvyšování bezpečnosti cyklodopravy

- Několik dokončených dopravních opatření na stávající síti komunikací ve prospěch cyklo dopravy (cykloobousměrky, cyklopruhy, cyklopřejezdy apod.)	- Omezené prostředky na zajištění údržby a péče o síť cyklotras, v některých případech i cyklostezek na straně obcí
- Poměrně solidní vybavenost regionu z hlediska dostupnosti kolostavů u objektů veřejných služeb (školy, úřady, zdravotnická zařízení apod.)	- Existence rizikových míst křížení či souběhu cyklo dopravy s motorovou dopravou, a to jak na síti značených cyklotras, tak na dalších komunikacích ve městech a obcích a jejich spádovém území
- Zpracované generely / koncepce rozvoje cyklo dopravy v některých sídlech regionu	- Jen malé množství měst s vyčleněným pracovníkem (popř. cyklokoordinátorem) pro řízení a koordinaci cyklo dopravy ve městě
- Existence několika dobrých příkladů přibližování cyklo dopravy veřejné hromadné dopravě (integrování cyklo dopravy do dopravních terminálů, P+R)	- Nedostatek informací ohledně míry využívání kola jako dopravního prostředku, míry využívání cyklostezek (na kole, pěšky či in-line) – nedostatečný monitoring
	- Omezené množství prostředků vydávaných z rozpočtu Kraje Vysočina na podporu rozvoje cyklo dopravy
-	- Kopcovitý reliéf řady sídel v regionu, která je limitem pro využívání kola jako dopravního prostředku
Příležitosti	Ohrožení
- Příprava a realizace opatření pro podporu cyklo dopravy a zvyšování její bezpečnosti v hlavním a přidruženém dopravním prostoru	- Nedostatečná spolupráce, komunikace a koordinace úřadů, které ovlivňují přímo či nepřímo rozvoj cyklo dopravy (odborníky MěÚ a OÚ, KÚ, PČR atd.)
- Vyšší marketingové využití cyklistické dopravy k propagaci zdravého životního stylu a šetrné dopravy ve městech	- V některých případech neochota komunikovat a spolupracovat ve prospěch rozvoje cyklistické dopravy na úrovni jednoho úřadu
- Propojování cyklo dopravy a oblasti prevence bezpečnosti (akce propagující bezpečnost, rozvoj dětských dopravních hřišť a dopravní výchovy apod.)	- Nevhodné nastavení zaměření dotačních titulů v reakci na aktuální vývoj
- Podpora rozvoje funkcí přestupních terminálů veřejné dopravy směrem ke zlepšování podmínek pro cyklisty	- Legislativní vývoj bránící realizaci účelných opatření na podporu rozvoje cyklo dopravy (např. vyznačování cykloobousměrek)
- Účelná implementace opatření na podporu rozvoje cyklo dopravy do plánů a realizací rekonstrukcí a výstavby komunikací ve správě Kraje Vysočina a jednotlivých obcí	- Legislativní vývoj v jiných oblastech, které mají dopad na rozvoj cyklistické dopravy (např. zákony, které upravují podmínky pro vynětím pozemků ze ZPF na stavby cyklostezek, vodní zákona problematika budování cyklostezek na nově budovaných protipovodňových ochranných hrázích ad.)
- Podpora dopravní výchovy a osvěty mezi dětmi a mládeží jako příspěvek ke zlepšení chování cyklistů v rámci dopravy jako celku	-

6.3 Agregovaná SWOT analýza regionu z pohledu cyklistiky

Silné stránky	Slabé stránky
- Vhodné podmínky pro cykloturistiku v regionu a v řadě měst i pro cyklodopravu (atraktivita území)	- Výrazně kopcovitý terén velké části území kraje nebo jednotlivých sídel
- Hustá síť značených cyklotras v regionu a existence několika desítek km samostatných cyklostezek, mnohdy využitelných i pro in-line bruslení	- Stále nedostatečná síť stezek pro cyklisty segregovaných od ostatní dopravy (cyklostezky, cyklopruhy apod.)
- Viditelná a poměrně rozsáhlá propagace cyklistické dopravy a řada opakujících se akcí na její podporu	- Limitované množství prostředků pro zajištění údržby a péči o síť cyklotras a cyklostezek na straně obcí
- Existence významných tematických cykloturistických tras v kraji	- Existence nebezpečných míst křížení cyklotras s frekventovanými komunikacemi nebo železnicemi
- Rozvíjející se oblast alternativní cyklistiky (singletraily, trasy pro horská kola)	- Vedení některých úseků značených cyklotras po frekventovaných silničních komunikacích
- Existující snaha o budování cyklostezek a realizaci dopravních opatření ve prospěch cyklodopravy	- Roztříštěnost majetkoprávních vztahů limitující rozvoj cyklistické dopravy
- Fungující spolupráce mezi obcemi, mikroregiony a místními akčními skupinami při přípravě a realizaci společných projektů	- Neexistující systém řízení a koordinace dalšího rozvoje cyklistické dopravy na území regionu (jak na krajské, tak na lokální úrovni - absence cyklokoordinátorů)
- Existence sítě půjčoven kol ČD a možností přepravy s jízdním kolem na železnici	- Nedostatečná nebo neefektivní komunikace uvnitř regionu mezi subjekty zapojenými do řešení otázek cyklistické dopravy
- Zpracované generely / koncepce rozvoje cyklistické v některých sídlech a mikroregionech regionu (řešení jak z pohledu cyklodopravy v obcích, tak z pohledu cykloturistiky v extravilánu)	- Absence krajského pasportu cyklotras, krajského portálu cyklistické dopravy a omezené prostředky vydávané krajem do dané oblasti
-	- Rezervy ve vybavenosti regionu doprovodným mobiliářem a službami pro cyklisty
-	- V nedostatečné míře prováděný monitoring intenzity cyklistické dopravy v regionu
Příležitosti	Ohrožení
- Posílení role Kraje Vysočina a Krajského úřadu Kraje Vysočina v oblasti řízení, plánování a koordinace dalšího rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy na území regionu	- Ponechání finanční, organizační a realizační zodpovědnosti za další směřování a rozvoj sítě pro cyklistickou dopravu pouze na obcích a mikroregionech
- Využití objektů bývalých železnic pro rozvoj cyklistiky (budování cyklostezek)	- Nedostatečné zapojení municipalit a Kraje Vysočina do národních a nadregionálních uskupení (např. Asociace měst pro cyklisty)
- Posilování vzájemné spolupráce a výměny informací mezi aktéry působícími v oblasti rozvoje cyklodopravy a cykloturistiky	- Vývoj legislativy související přímo či nepřímo s rozvojem cyklistické dopravy
- Vytvoření kompletního pasportu cyklotras a cyklostezek Kraje Vysočina a zajištění jeho aktualizace	- Nevhodné nastavení zaměření dílčích dotačních titulů v reakci na aktuální vývoj

- Další rozvoj aktivit zaměřených na propagaci cyklistické dopravy a propagaci bezpečné cyklistiky (osvětové akce, akce zaměřené na bezpečnost a zdraví, dopravní výchovu, prevenci krádeží kol apod.)	- Mnohdy nutnost zapojení více subjektů do přípravy a realizace rozsáhlejších projektů, což může znesnadňovat komunikaci a spolupráci
- Monitoring (např. pomocí elektronických sčítačů) a průběžné hodnocení přínosů cyklodopravy, resp. především cykloturistiky ve vztahu k socioekonomickému rozvoji kraje, dílčích mikroregionů a jednotlivých obcí	- Přetrvávající rezervy / nedostatky ve vybavenosti regionu doprovodnou infrastrukturou a službami pro cyklisty
- Vyčlenění prostředků z rozpočtu Kraje Vysočina na přímou podporu opatření zaměřených na rozvoj cykloturistiky a cyklodopravy (nové dotační tituly, přímá podpora vybraných projektů a aktivit)	- Nedostatečné zapojení regionu jako celku do aktivit a projektů realizovaných na národní úrovni (např. Česko jede apod.)
- Podpora všeobecné propagace a účinných marketingových opatření na podporu cykloturistiky a cyklodopravy, včetně vzniku krajského mapového cykloportálu	- Hrozba „přeznačkování“ z důvodu nedostatečné koordinace mezi subjekty provádějícími značení
- Posilování vazeb mezi cyklistickou dopravou a ostatními dopravními módy, zejména veřejnou hromadnou dopravou	- Nedostatečná spolupráce, komunikace a koordinace úřadů, které ovlivňují přímo či nepřímo rozvoj cyklodopravy (odborné MěÚ a OÚ, KÚ, PČR atd.)

B. STRATEGICKÁ (NÁVRHOVÁ) ČÁST

7 VÝCHODISKA

Základním východiskem pro návrhové období 2014 – 2020 musí v kontextu rozvoje cyklo dopravy i cykloturistiky být snaha o **zvyšování bezpečnosti a atraktivity této formy dopravy a trávení volného času, a to plošně na celém území Kraje Vysočina**. Prvním krokem k lepšímu uchopení celé oblasti však musí být vytvoření funkčního systému řízení této oblasti na krajské úrovni.

Důležitá v tomto ohledu bude segregace cyklistické dopravy od motorové (cyklostezky, cyklopruhy), ale také bezpečná **integrace této formy dopravy do stávajícího dopravního prostoru** tam, kde je to z hlediska bezpečnosti zranitelných účastníků provozu vhodné. Není vždy nutné vést cyklisty pouze po samostatných asfaltových komunikacích, mnohdy jsou účelnější (a také mnohem levnější) opatření, která toto nevyžadují. Z hlediska cykloturistiky (a obecně cyklistiky v extravilánech) jsou za vhodná řešení považována i **vedení cyklistů přirozenými koridory** s využitím lesních, polních cest, hrází a břehů vodních toků apod. přirozeně je zde nutné respektovat hlediska ochrany přírody a jejích složek. Důležité v tomto ohledu bude rovněž **zajištění průběžné údržby a oprav či reinvestic** potřebných pro uchování a další zvyšování kvality a atraktivity regionální sítě cyklo tras a cyklostezek.

Ve vztahu k rozvoji cykloturistiky bude zásadní zajistit **funkční regionální a místní síť cyklo tras**, které budou logicky navazovat a doplňovat mezinárodní a národní síť dálkových cyklo tras definovanou projektem Česko jede. Cílem bude, aby síť byla **atraktivní, bezpečná (s minimálním kontaktem s motorovou dopravou) a podporovala odklon od individuální automobilové dopravy**.

Důležitou součástí strategie bude také podpora dalšího rozvoje souvisejících oblastí jako je **terénní nebo sportovní cyklistika, in-line bruslení či elektromobility**.

K již dnes poměrně dobře fungující propagaci této oblasti bude vhodné dále rozvíjet i **tematicky značené trasy** a okruhy a zlepšovat jejich propagaci. Pro celou oblast může být potenciálem rozvoj tzv. cyklobalíčků. S rozvojem sítě cyklo tras a cyklostezek musí ruku v ruce jít i **rozvoj doprovodných služeb**. Významný bude rozvoj možností **úschovy kola, aplikování certifikace** doprovodných služeb v zájmu zajištění jejich kvality nebo **posílení celkové propagace na regionální úrovni** (vznik krajského pasportu, krajského cykloportálu atd.).

Dalším bodem, ke kterému by měl vývoj směřovat, je **podpora intermodality**. Návaznost cyklo tras a cyklostezek na hromadnou dopravu (vlak, bus, místní doprava) doprovázená odpovídajícím zázemím v podobě parkovišť B+R, cyklopointů apod. by měla být vždy odpovídajícím způsobem zajištěna, a to včetně příslušného **zázemí a doprovodných služeb pro cyklisty**. Jen tak může být podpořen cíl **zvýšení objemu přepravených osob šetrnými formami dopravy na úkor individuální automobilové dopravy**.

Z hlediska budoucího řízení a v zájmu zlepšení koordinace rozvoje cyklistické dopravy na území Kraje Vysočina bude zásadní, zda opravdu dojde k **posílení role Kraje Vysočina v realizační struktuře**, a to jak z hlediska jeho postavení v celém systému, tak z hlediska prostředků, které by z rozpočtu kraje do dané oblasti mohly směřovat. V této souvislosti je pak zřejmé, že důležitým vstupním předpokladem je **přijetí tohoto dokumentu a zahájení prací na naplňování jeho obsahu**. Stejně důležitým předpokladem naplnění cílů regionální cyklostrategie je spolupráce, informovanost a vzájemná koordinace rozvojových snah na úrovni dalších subjektů (zejména města a obce, jejich sdružení a svazky, ale i další organizace zapojené do oblasti cyklistické dopravy – Vysočina Tourism, KČT, Nadace Partnerství, dotčené úřady ad.).

Pro úspěšnou implementaci opatření navrhovaných tímto materiálem je rovněž zásadní **reflektovat cíle stanovené na národní úrovni v rámci národní Cyklostrategie**. Ambicí tohoto koncepčního dokumentu je právě proto také přijmout v akceptovatelné míře právě i cíle a opatření definované na národní úrovni. Důležité jsou např. vazby na národní produkt Česko jede. Velmi významným faktorem ovlivňujícím budoucí směřování vývoje a úspěšnost rozvoje cyklo dopravy i cykloturistiky bude **zaměření a specifika podpor z dotačních programů**, které pro danou oblast budou relevantní v rámci fondů EU. Zde je potřeba podpořit přípravu smysluplných projektů, které budou směřovat jak do oblasti zkvalitňování stávající infrastruktury a služeb, tak do nových projektů.

Opatření, která jsou navržena pro období do roku 2020, jsou v návrhové části členěny do 3 prioritních os:

PRIORITA A: ROZVOJ CYKLOTURISTIKY JAKO NEDÍLNÉ SOUČÁSTI REKREACE, SPORTU A CESTOVNÍHO RUCHU

- Opatření A.1 Rozvoj sítě cyklotras a cyklostezek s primárně rekreačním využitím
- Opatření A.2: Zvyšování atraktivity, propagace a ekonomického významu cykloturistiky
- Opatření A.3 Rozvoj doprovodných služeb a infrastruktury pro cykloturistiku

PRIORITA B: ROZVOJ CYKLODOPRAVY JAKO INTEGRÁLNÍ SOUČÁSTI DOPRAVNÍ OBSLUHY V ÚZEMÍ

- Opatření B.1 Rozvoj infrastruktury pro cyklodopravu
- Opatření B.2 Intermodalita
- Opatření B.3 Osvěta a informovanost

PRIORITA C: ŘÍZENÍ, KOORDINACE A PROPAGACE CYKLODOPRAVY A CYKLOTURISTIKY

- Opatření C.1 Koordinace cyklodopravy a cykloturistiky na regionální úrovni
- Opatření C.2 Financování rozvoje cyklodopravy a cykloturistiky
- Opatření C.3 Zajištění jednotné prezentace Kraje Vysočina v oblasti cyklistiky

8 PRIORITY A: ROZVOJ CYKLOTURISTIKY JAKO NEDÍLNÉ SOUČÁSTI REKREACE, SPORTU A CESTOVNÍHO RUCHU

Tato prioritní osa směřuje do oblasti podpory dalšího rozvoje cykloturistiky na území Kraje Vysočina. Jedná se tedy o podporu cyklistiky jako nedílné součásti nabídky environmentálně šetrného cestovního ruchu regionu. Priorita se proto zaměřuje na otázky rozvoje sítě, vedení a propagaci dálkových tras, ale i regionálních a místních cyklotras a cyklostezek na území kraje. Součástí navrhovaných opatření je také další zintenzivnění propagace cykloturistiky a rozvoj doprovodné infrastruktury a služeb, které mají potenciál zvýšit ekonomickou výtěžnost cykloturistiky ve prospěch regionu. Důležitou součástí prioritní osy bude rovněž rozvoj terénní, zážitkově-tematické a dalších forem cyklistiky.

Přehled opatření v rámci Priority A:

Opatření A.1	Rozvoj sítě cyklotras a cyklostezek s primárně rekreačním využitím
Opatření A.2:	Zvyšování atraktivity, propagace a ekonomického významu cykloturistiky
Opatření A.3	Rozvoj doprovodných služeb a infrastruktury pro cykloturistiku

8.1 Opatření A.1 Rozvoj sítě cyklotras a cyklostezek s primárně rekreačním využitím

Popis a východiska: Opatření je zaměřeno na optimalizaci stávající a do budoucna se rozvíjející sítě cyklotras a cyklostezek v kraji. S ohledem na cíle na národní úrovni je nutné dokončit vybudování páteří sítě mezinárodních a dálkových cyklotras (včetně úseků tvořených cyklostezkami) – vazba na síť TEN-T. Současně je potřeba se věnovat rozvoji sítě cyklotras a cyklostezek na mikroregionální a lokální úrovni. Opatření směřuje i k podpoře rozvoje tras pro další formy cyklistiky a k podpoře rozvoje in-line bruslení.

Aktivity a záměry: **Rozvoj a udržení páteří sítě cyklotras na území Kraje Vysočina.**

V rámci této aktivity se jedná o podporu rozvoje sítě dálkových cyklotras na území Kraje Vysočina (národní a regionální cyklotrasy – zejména cyklotrasy č. 16, 19 a 26 a trasa EuroVelo č. 4 „Trasa střední Evropou“, KČT č. 1). V rámci aktivity je navrženo zajištění dobudování této sítě (rozpracování konkrétních vedení koridorů dálkových a EV cyklotras na území Kraje Vysočina v návaznosti na existující a plánované záměry měst, obcí a mikroregionů v trasách těchto koridorů - dobudování úseků cyklostezek, dokončení značení dálkových cyklotras a cyklotras EV). Dalším navazujícím úkolem pak bude zajištění jejich údržby a popř. zajištění přeznačení vybraných úseků - realizace ve spolupráci s KČT a s dotčenými municipalitami pod hlavičkou projektu Česko jede. Podle informací z národní úrovně bude nutné provést přeznačení vedení EV cyklotras do konce roku 2015, přičemž se očekává zapojení samotných krajů. V případě cyklotrasy EV č. 4 je nutná rovněž koordinace se sousedními regiony a místními samosprávami – zejména město Bystřice nad Pernštejnem (trasování koridoru, logo a formy prezentace, zapojení do národního projektu Česko jede atd.).

Zlepšení koordinace v oblasti značení cyklistických tras v území.

Jedná se o zásadní úkol, který je nutné realizovat ve spolupráci se správci značení – zejména KČT, popř. obcemi, městy a mikroregiony. Další případné značení cyklotras by nemělo probíhat ad hoc a bez znalosti širších souvislostí v dotčeném území (tomu by měl napomoci i krajský cyklokoordinátor nebo navrhovaná pasportizace cyklotras na území kraje). Naopak by měly jednotlivé aktivity a záměry být vzájemně koordinovány. Společným cílem přitom bude zamezení „přeznačování“ a matení uživatelů cyklotras.

Projektová příprava a budování samostatných cyklostezek s primárním využitím pro rekreaci / cestovní ruch.

Aktivita je zaměřena na rozvoj sítě cyklostezek na území kraje s převážně rekreačním a turistickým využitím. Je nutné tuto síť rozvíjet přednostně tam, kde to má logické ekonomické vazby (přiliv návštěvníků, dostatečná vybavenost službami, zájem

podnikatelů o danou oblast, nabídka dalších turistických atraktivit motivujících k prodloužení pobytu atd.) a současně vždy s ohledem na požadavky environmentálního pilíře. Jedná se především o dokončení úseků páteřní trasy Jihlava – Třebíč – Raabs, cyklostezek v koridoru řeky Sázavy a realizaci výstavby celé řady dalších úseků cyklostezek – viz přehled záměrů.

Zajištění optimalizace sítě cyklotras na území kraje.

V rámci této aktivity se jedná zejména o přetrasování / přeznačování vybraných úseků cyklotras na území kraje s cílem odklonění vedení cyklotras z frekventovanějších komunikací, využití přirozených koridorů vedení dopravy, zamezení dublování ve vedení cyklotras atd. (např. úsek cyklotrasy č. 162 nahrazený vedením cyklotrasy / cyklostezky č. 26, změny ve vedení cyklotras č. 1 a 19 ad. – viz přehled záměrů). Dále se jedná o vyznačení nových cyklotras s návazností a napojením na Jihočeský a Jihomoravský kraj – viz přehled námětů – viz následující aktivita.

Vytipování a vyznačení nových cyklotras včetně propojení se sousedními regiony a propojení na Rakousko (viz přehled záměrů).

Během zpracování tohoto materiálu byly identifikovány určité nedostatky z hlediska provázanosti sítě cyklistických tras na sousedící kraje. V rámci aktivity je proto navrženo zabývat se těmito přesahy v rámci činnosti stálé pracovní skupiny a v rámci činnosti krajského cyklokoordinátora, a to včetně výměny informací a hledání společných řešení se sousedními regiony.

Průběžné provádění údržby značených cyklotras a provádění optimalizace značení na úrovni obcí a mikroregionů, a to v návaznosti na dílčí potřeby jednotlivých částí kraje.

Jedná se o aktivitu, která je běžně zajišťována správci značení cyklotras (nejčastěji KČT, popř. města a obce, mikroregiony). Jedná se o každoroční monitoring a aktualizaci informací o fyzickém stavu značení, postupné odstraňování historických problémů (přeznačení křížení dříve vyznačených cyklotras s trasami nově vyznačenými) nebo aktuálně vznikajících problémů (poškození značek apod.).

Podpora rozvoje využití cyklostezek pro in-line bruslení (v úsecích, kde to je to parametricky a z hlediska bezpečnosti možné).

V místech, kde je to vhodné z hlediska bezpečnosti a využitelnosti, je vhodné umožnit využitelnost cyklostezek i pro vyznačce in-line bruslení. V některých případech jsou pro tento druh sportu a trávení volného času připravovány i samostatné projekty (in-line okruhy jako součást cyklostezky nebo samostatné trasy / okruhy pro in-liny – viz přehled záměrů).

Využití opuštěných drážních těles či vleček pro potřeby přípravy a následné výstavby cyklostezek.

Na příkladu cyklostezky Sázava – Přibyslav je zřejmé, že využití opuštěných drážních těles pro rozvoj cykloturistiky je možný a dokonce socioekonomicky velmi přínosný (zdvojnásobení návštěvnosti oblasti díky vybudování této stezky, zviditelnění celé oblasti). Na území kraje byly identifikovány i další potenciální oblasti, kde lze obdobné projekty realizovat, zpravidla jsou však limitem nevypořádané majetkové vztahy. Zde se nabízí rovněž jeden z úkolů k řešení pro nového krajského cyklokoordinátora.

Rozvoj dalších forem cyklistiky – terénní cyklistika, MTB, závodní cyklistika apod. (např. podpora značení a údržby tras pro horská kola, singletraily atd.).

Většina území Kraje Vysočina má poměrně dobré předpoklady pro rozvoj terénních forem cyklistiky. O popularitě těchto forem cyklistiky svědčí také škála akcí pro veřejnost nebo závodních akcí, které jsou na území kraje pořádány. V rámci této aktivity je navržena podpora dalšího rozvoje těchto aktivit, včetně značení nových singltrailových tratí apod.

Využití projektů protipovodňové ochrany pro realizaci opatření pro cyklisty, pozemkových úprav, lesních a polních cest pro případné vedení cyklistů krajinou.

Pro rozvoj cykloturistiky je mnohdy velmi atraktivní využití vedení stezek a tras po hrázích, březích vodních toků apod. (obecně je vedení cyklotras a cyklostezek podél vodních toků

a ploch vzhledem k atraktivitě těchto lokalit a zpravidla rovinatému terénu všude v Evropě velmi populární). Efektivní zapojení cyklistických opatření do projektů protipovodňové ochrany, pozemkových úprav, nebo do oblastí využívání stávajících lesních a polních cest je však nutné řešit již ve fázích přípravy těchto projektů. Jedná se o obecnou aktivitu doporučujícího charakteru.

Ve spolupráci se sousedními regiony projednání problematiky napojení sítě regionálních tras na trasy EuroVelo (propojení na trasy EuroVelo č. 4 a č. 13), které lemují území Kraje Vysočina.

Územím kraje prochází pouze část cyklotrasy EV č. 4., a to východně-západním směrem, kde je tato trasa doplněna vedením dálkové cyklotrasy č. 19. Z jižní strany ve stejném směru lemují území Kraje Vysočina vedení EV trasy č. 13. Chybí tak severojižní propojení trasou EV. To je však částečně řešeno přítomností cyklotras č. 16 a 26. Zejména u cyklotrasy / cyklostezky č. 26 (Jihlava – Třebíč – Raabs) je vhodné do budoucna zabývat se i myšlenkou jejího dalšího vedení severním směrem (směr H. Brod nebo směr Humpolec). Za tímto účelem je nutné nejprve vytipovat vhodný koridor vedení této trasy a následně postupně trasu vyznačit, resp. připravovat k realizaci dílčí úseky cyklostezek ve vhodných lokalitách.

Zodpovídá:	Kraj Vysočina, města a obce, mikroregiony a MAS
Spolupráce:	Krajský cyklokoordinátor, KČT, národní cyklokoordinátor, tým Česko jede, Nadace Partnerství, ČEMBA, Vysočina Tourism, sousední regiony
Termíny:	Vyznačení cyklotras EV do konce roku 2015 Další průběžně
Možné financování:	SF EU SFDI Granty Nadace partnerství Program Lesy 2020 Nové finanční nástroje pro rozvoj cyklistické dopravy Kraje Vysočina (viz Opatření „Financování rozvoje cyklo dopravy a cykloturistiky“)

8.2 Opatření A.2 Zvyšování atraktivity, propagace a ekonomického významu cykloturistiky

Popis a východiska: Smyslem opatření je zajistit odpovídající propagaci cykloturistiky na území Kraje Vysočina. Opatření vychází z předpokladu, že cykloturistika je významná součást cestovního ruchu. Tím, že se podílí rovněž na zvyšování návštěvnosti a výtěžnosti dalších odvětví (ubytovací a stravovací služby a další služby vázané přímo na cyklistiku), lze dokladovat i její jednoznačný hospodářský význam pro rozvoj regionu. Aby cykloturistika na území kraje mohla dále prosperovat, je nutné v rámci tohoto opatření usilovat o zajištění její efektivní propagace a účelné propojování s dalšími souvisejícími oblastmi. Vhodnou kombinací těchto aktivit pak může být podpořeno využití ekonomického potenciálu celého odvětví.

Aktivity a záměry: **Vytvoření log a marketingových názvů pro dálkové ve spolupráci s dotčenými kraji**
Aktivita je navržena v návaznosti na národní propagaci v rámci projektu Česko jede. V první řadě bude nutné dojednat základní principy propagace dálkových cyklotras se sousedními regiony a s národním cyklokoordinátorem, což by měl být úkol pro nově navrhovaného krajského cyklokoordinátora a pracovní skupinu. Dále bude nutné vybavit trasy, které nemají dosud vlastní logo (jako např. cyklotrasa Jihlava – Třebíč – Raabs) vlastním logem a spolupracovat v rámci projektu na jejich další propagaci (tiskoviny, mapy, prezentace na webu, turistických akcích apod.).

Propojování cykloturistiky s další nabídkou cestovního ruchu a rozvoj produktů / balíčků cestovního ruchu s využitím napojení na cykloturistiku.

Cílem aktivity je udržení a další případný rozvoj značení tematických stezek, a to na úrovni rozvoje lokální cykloturistické nabídky s důrazem na posilování kvality služeb pro cykloturistiku. Tam, kde je to možné, bude dílem i využití naučných stezek pro cyklisty a propojování nabídky cykloturistiky s nabídkou přírodního a kulturně-historického dědictví. Výsledkem by měla být efektivní a ekonomicky životaschopná řešení v podobě konkrétních cyklobalíček, společných propagačních materiálů apod. Území kraje disponuje poměrně dobrým potenciálem pro další rozvoj těchto vazeb. Je však nezbytné postupovat s cílem zvyšování ekonomické výtěžnosti cykloturistiky, která se prokazatelně stává i podnikatelsky atraktivní oblastí. Navrhovaná tvorba cyklobalíček proto musí probíhat v reakci na rozdílné potřeby jednotlivých typů cyklistů (dálková X regionální cykloturisté, méně X více zdatní cykloturisté, specifické potřeby rodin s dětmi ad.).

Proznačení zajímavých (mnohdy již v současnosti využívaných) lesních a polních cest za účelem cyklistických tras a okruhů.

Na území Kraje Vysočina se nachází řada oblastí, které jsou turisticky (i cykloturisticky) atraktivní, ale tento potenciál není dosud vhodně využit. V těchto oblastech jsou mnohdy hojně zastoupeny turistické atraktivity (zejména přírodního a historického charakteru) a často tyto oblasti lze využít prostřednictvím stávajících lesních a polních komunikací. Protože se však mnohdy jedná o oblasti se zvýšeným výskytem přírodních hodnot nebo režimem ochrany, je nutné postupovat vždy při případném rozvoji s ohledem na požadavky ochrany přírody a jejích složek. Jedná se o obecnou aktivitu doporučujícího charakteru.

Podpora využití vybraných tras i v zimním období (např. pro běžecké lyžování, popř. hipoturistika apod.).

V kraji jsou oblasti, kde lze účelně kombinovat využití infrastruktury a služeb určených pro letní formy cestovního ruchu s nabídkou zimní turistiky (takovou typickou oblastí je Novoměstsko). Jsou však i další oblasti, kde tento potenciál lze uchopit a využít (synergie v podobě propagace, údržby atd.). V rámci této aktivity je navržena podpora právě projektům, které budou účelně tyto synergické vazby využívat. Tato aktivita společně s dalšími obsahově naplňuje na navrhované nové finanční nástroje rozpočtu Kraje Vysočina (viz Opatření „Financování rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy“).

Podpora propagace cykloturistické nabídky kraje a jednotlivých částí regionu.

Tato aktivita cílí na účelnou a trendům odpovídající propagaci cykloturistické nabídky Kraje Vysočina. Aktivita je úzce provázána se vznikem krajského cykloportálu navrhovaného v rámci Priority C. Aktivita obecně směřuje k podpoře vzniku kvalitních propagačních materiálů k cyklostezkám, cyklotrasám a cyklo-okruhům, tipům na výlety, cykloturistickým mapám, propagaci doprovodné turistické nabídky v cyklisticky atraktivních lokalitách apod. Velká pozornost by rovněž měla být věnována webové prezentaci, a to jak na celoregionální úrovni (krajský portál), tak na úrovni obecní a mikroregionální. Tato aktivita společně s dalšími obsahově naplňuje na navrhované nové finanční nástroje rozpočtu Kraje Vysočina (viz Opatření „Financování rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy“).

Podpora stávajících i nových cykloturistických akcí a aktivní snaha o „přivedení“ dalších akcí podporujících cyklistickou dopravu do regionu.

Na Vysočině jsou tradičně pořádány desítky akcí pro veřejnost zaměřených na cyklistiku, ať už na amatérské nebo závodní úrovni. Společným cílem těchto aktivit (ať už přímým nebo indukovaným) je prezentace cyklistiky jako součásti zdravého životního stylu, šetrného vztahu k přírodě, aktivního životního stylu atd. Tyto aktivity tak mají potenciál přivést k této aktivní formě turistiky a života, ale i nedílné součástí dopravních vztahů v regionu, další zájemce – přispívají tak ke zvyšování významu cyklistické dopravy. Tato aktivita společně s dalšími obsahově naplňuje na navrhované nové finanční nástroje rozpočtu Kraje Vysočina (viz Opatření „Financování rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy“).

Podpora spolupráce Kraje Vysočina, měst a obcí na národních projektech (Česko jede a další).

Na národní úrovni je v posledních letech připravována a realizována celá řada aktivit ve prospěch cykloturistiky i cyklo dopravy. Pokud je zájem Kraje Vysočina podporovat další rozvoj cyklistiky na svém území, měla by tomu odpovídat i snaha o zapojení se do projektů a aktivit na národní či mezinárodní úrovni. Rovněž zpracování samotné cyklostrategie a také některá navrhovaná opatření a aktivity vychází z cílů definovaných na národní úrovni (např. zřízení pozice krajského cyklokoordinátora, vytvoření nových finančních nástrojů na podporu cykloturistiky a cyklo dopravy ad.). Kraj Vysočina se aktivně přihlásí k účasti na vhodných aktivitách a projektech, přičemž prvním krokem v této souvislosti bude zapojení se do projektu Česko jede.

Zodpovídá:	Kraj Vysočina, Krajský cyklokoordinátor, Vysočina Tourism
Spolupráce:	KČT, národní cyklokoordinátor, tým Česko jede, ČEMBA, sousední regiony, města a obce, mikroregiony a MAS, organizátoři cykloakcí
Termíny:	Průběžně
Možné financování:	SF EU Fond Vysočiny Granty Nadace partnerství Program Lesy 2020 Nové finanční nástroje pro rozvoj cyklistické dopravy Kraje Vysočina (viz Opatření „Financování rozvoje cyklo dopravy a cykloturistiky“)

8.3 Opatření A. 3 Rozvoj doprovodných služeb a infrastruktury pro cykloturistiku

Popis a východiska: Toto opatření se zaměřuje na zlepšení vybavenosti regionu v oblasti doprovodné infrastruktury a služeb, které jsou využívány / požadovány cyklisty, a to primárně na úrovni cykloturistiky. Opatření také zprostředkovaně podpoří rozvoj intermodality – provázanost cyklistické dopravy na hromadnou dopravu. Obsahem je rozvoj takové infrastruktury a služeb, které dále zvýší atraktivitu cyklistické dopravy a zvýší komfort pro její účastníky, včetně rozvoje elektromobility.

Aktivity a záměry: **Podpora rozvoje existujících i nových vazeb cykloturistiky na ostatní formy dopravy a doprovodné služby pro cyklisty.**

Přestože není v kraji realizován IDS a vazby cyklistické dopravy na ostatní dopravní módy nejsou nikterak zásadní, lze do budoucna považovat za nutné hledat taková řešení, která uživatelům kola zpříjemní nejen vlastní přepravu na kole nebo přepravu s kolem, ale také jim nabídnou lepší možnosti z hlediska intermodality. V rámci aktivity je tak navrhována podpora rozvoji stávajících a nově vznikajících dopravních terminálů a pointů, které budou „pamatovat“ na potřeby cyklistů (např. hygienické zázemí, možnost úchovy kol, parkoviště park & ride atd.). Součástí aktivity bude dále podpora rozvoje služeb stávajících cykloúschoven, cyklopůjčoven a cykloservisů a podpora vzniku nových zařízení a služeb (včetně alternativních forem jako jsou elektrokola – rozvoj sítě dobíjecích stanic a další doprovodné infrastruktury a služby pro elektromobilitu apod.).

Podpora zlepšování kvality služeb vázaných na cykloturistiku.

Pro další rozvoj cykloturistiky na území Kraje Vysočina bude zásadní rozvoj nejen samotných cyklotras a cyklostezek, ale také další zkvalitňování a rozvoj jejich vybavení a doprovodných služeb. Pokud chceme zvyšovat ekonomickou výtěžnost cykloturistiky ve prospěch Kraje Vysočina, je potřeba zaměřit se především na zkvalitňování služeb v oblasti ubytování a stravování a v oblasti nabídky možností bezpečné úschovy kola (viz aktivita výše). Dle průzkumů v rámci projektu Česko jede téměř čtyři z pěti cyklistů (78 %) sledují, zda vybrané ubytovací zařízení poskytuje služby pro cyklisty (např. úschovu kol či možnost jejich umytí). Plánování cykloturistických výletů v naprosté většině obsahuje zastávku v restauraci na jídlo (80 %). Certifikace zařízení (např. Cyklisté vítáni) pak je důležitá pro více než polovinu cyklistů a bikerů. Na národní úrovni se do budoucna plánuje postupně rozšiřovat síť certifikovaných poskytovatelů služeb zejména podél dálkových cyklotras a EV cyklotras (včetně jejich navázání na propagaci na národní úrovni), což zvyšuje atraktivitu této certifikace pro potenciální zájemce v těchto lokalitách. V této

souvislosti je proto na úrovni Kraje Vysočina nutné zajistit další rozvoj kvality služeb – zejména jde o certifikaci „Cyklisté vítáni“, popř. dalších systémů, které podpoří zvyšování kvality služeb pro cyklisty, včetně zapojení Kraje Vysočina do aktivního vyhledávání dalších poskytovatelů služeb v rámci této certifikace.

Další rozvoj propagace sítě cyklotras a cyklistických akcí (tvorba map včetně map na internetu a aplikací do mobilních telefonů ad.).

Tato aktivita akcentuje nutnost reagovat na měnící se potřeby cyklistiky a cyklistů a také na trendy v oblasti cyklistiky. Přestože cykloturisté dnes vyhledávají informace na především na internetu, stále u většiny z nich přetrvává přístup takový, že v samotném terénu raději mají vytištěný materiál, nebo mapu. Proto by každý tip na cyklovýlet měl být také zpracován ve vhodném formátu (např. PDF, DOC), který si může každý stáhnout a vytisknout. Další tradiční alternativou je tištěná forma těchto map. Zde existuje provázanost s aktivitami navrhovanými v Prioritě C (vznik krajského pasportu, vznik krajského cykloportálu ad.).

Rozvoj doplňkového mobiliáře a vybavenosti cyklostezek a cyklotras.

Průběžně je potřeba věnovat rovněž pozornost obnově a doplňování stávajícího a mobiliáře (odpočívadla, lavičky, odpadkové koše, stojany, informační tabule atd.). Konkrétní potřeby mohou vzejít jednak z monitoringu prováděného KČT a především pak z navrhovaného provedení pasportizace cyklotras v regionu (viz Priorita C). Iniciátory a realizátory těchto aktivit budou zejména města, obce a mikroregiony, MAS.

Zodpovídá:	Kraj Vysočina, Krajský cyklokoordinátor, Vysočina Tourism
Spolupráce:	KČT, národní cyklokoordinátor, Nadace Partnerství, města a obce, mikroregiony a MAS, místní a regionální přepravci
Termíny:	Průběžně
Možné financování:	SF EU Fond Vysočiny Granty Nadace partnerství Nové finanční nástroje pro rozvoj cyklistické dopravy Kraje Vysočina (viz Opatření „Financování rozvoje cyklodopravy a cykloturistiky“)

9 PRIORITY B: ROZVOJ CYKLODOPRAVY JAKO INTEGRÁLNÍ SOUČÁSTI DOPRAVNÍ OBSLUHY V ÚZEMÍ

Obsah této priority vychází ze základního předpokladu, že je společným zájmem všech zainteresovaných subjektů začlenit cyklo dopravu formou bezpečných opatření do celkového dopravního systému v kraji a v jednotlivých sídlech, kde je kolo jako dopravní prostředek využíváno. Společným cílem je bezpečné vedení cyklistů v sídlech a jejich spádových oblastech, odstraňování problémových úseků a míst a eliminace nehod s účastí cyklistů. Cílem aktivit v této prioritě je také posílení v oblasti informovanosti a vzdělávání, které mohou přispět k dalšímu rozvoji cyklistické dopravy a přispět také ke zvýšení její bezpečnosti.

Přehled opatření v rámci Priority B:

Opatření B.1	Rozvoj infrastruktury pro cyklo dopravu
Opatření B.2	Intermodalita
Opatření B.3	Osvěta a informovanost

9.1 Opatření B.1 Rozvoj infrastruktury pro cyklo dopravu

Popis a východiska: Smyslem tohoto opatření je podpořit bezpečné začlenění cyklo dopravy do dopravních systémů sídel v Kraji Vysočina. Jedná se jak o podporu rozvoje cyklo dopravy realizované segregovaně (cyklostezky), tak o podporu integrace cyklo dopravy do stávajících dopravních prostorů (cyklopruhy, cyklopietokoridory atd.). Aktivitu navrhované v rámci tohoto opatření lze realizovat i jednotlivě při rekonstrukcích, obnově dopravního značení, při aplikaci lokálního dopravního zklidnění. Dále navrhované aktivity a záměry je nutné (ve vazbě na specifické požadavky konkrétní lokality) realizovat jak na komunikacích ve vlastnictví kraje, tak na místních a účelových komunikacích měst a obcí v regionu. U komunikací ve vlastnictví státu pak je nutné vyvíjet snahu o zařazení vhodných opatření na podporu cyklo dopravy, a to z krajské úrovně ve spolupráci s dotčenými obcemi nebo mikroregiony.

Aktivity a záměry: **Podpora výstavby samostatných cyklostezek či smíšených stezek pro cyklisty a pěší.**

Jedná se zejména o podporu těchto opatření v exponovaných lokalitách sídel s vysokou intenzitou silniční dopravy a místech, kde je kolo využíváno jako prostředek pro dopravu do zaměstnání, do škol, za nákupy, zábavou apod. (cílem je odklonění cyklistické dopravy z hlavních silničních komunikací, průtahů měst apod.). V případech, kdy je možný bezpečný souběh pěší i cyklo dopravy, je vhodné realizovat stezky smíšené. Zjištěné záměry v této oblasti jsou uvedeny v příloze materiálu. Jedná se o obecnou aktivitu doporučujícího charakteru.

Ve vhodných případech a lokalitách podpora výstavby, úprav a značení „nízkonákladových stezek pro cyklisty“.

Ne ve všech případech je nezbytné realizovat nákladná opatření v podobě nových cyklostezek. V řadě případů je možné vybudovat např. stezky bez asfaltového povrchu (např. mlatový povrch, šotolina) nebo využít stávajících lesních a polních cest a účelových komunikací pro zajištění bezpečnějšího a pohodlnějšího vedení cyklistické dopravy. Takové úseky lze rovněž propojovat se stávající nebo vznikající sítí cyklostezek s cílem co největšího odklonu cyklistů z přetížených a frekventovaných dopravních tahů. Jedná se o obecnou aktivitu doporučujícího charakteru.

Projektová příprava výstavby samostatných cyklostezek / stezek se smíšeným využitím.

Aktivita směřuje do oblasti podpory přípravných prací souvisejících s budováním cyklostezek. Zefektivnění při přípravě potřebných dokumentací může přinést i zlepšená komunikace prostřednictvím krajského cyklokoordinátora (jednou z jeho úloh bude i hledat a komunikovat vhodná řešení např. na silnicích v majetku kraje a na nichž lze realizovat

opatření pro cyklisty). Na tuto aktivitu reaguje dále opatření v rámci Priority C v podobě navrhovaného dotačního titulu na podporu projektové přípravy těchto komunikací pro cyklisty.

Úpravy značení cyklotras na úrovni měst a obcí ve smyslu jejich vazby na plánovaný rozvoj mezinárodních a dálkových cyklotras procházejících územím Kraje Vysočina.

Úpravy značení se týkají pouze EV a dálkových cyklotras, resp. měst a obcí, kterými tyto cyklotrasy procházejí. Důležité bude zajistit bezpečný a přehledný průjezd nejen v krajině mimo města, ale rovněž mnohdy složitým dopravním skeletem (především větších) měst. Stejně jako v extravilánu bude nutné i ve vnitřních částech sídel dokončit přeznačení sítě stávajících cyklotras spočívající v lepším vyznačení křížení jednotlivých cyklotras (včetně synchronizace a návaznosti značení na případné městské systémy pro cyklistickou dopravu).

Podpora opatření pro zvyšování bezpečnosti pohybu cyklistů a pěších (zejména v intravilánech sídel při křížení s frekventovanými silničními tahy, které často vedou centrálními částmi měst nebo při souběhu vedení cyklotras s těmito komunikacemi).

Předmětem této aktivity je hledání takových řešení, která napomohou odvedení cyklistů z frekventovaných silnic. Jedná se například o podporu následujících druhů opatření:

- ❖ Realizace levnějších opatření na podporu integrace cyklodopravy do dopravního prostoru – zřizování cyklistických pruhů, cyklopietokoriolů, apod. (v závislosti na rozměrových parametrech dané komunikace)
- ❖ Podpora doplňkových opatření pro zajištění bezpečného provozu cyklistů (lávky, bezpečné cyklopřejezdy, zkliďňování dopravy - snižování rychlosti průjezdu, popř. i umožnění průjezdu cyklistů po chodnicích, vjezdů do pěších zón apod.)
- ❖ Ve vhodných místech podpora zřizování opatření pro zvýšení plynulosti cyklodopravy (např. vymezení úseků cyklistických obousměrek)

Zahrnutí opatření pro posilování významu a bezpečnosti cyklodopravy do plánů rozvoje a rekonstrukcí silnic II. a III. třídy a v rámci sítě místních komunikací (především na úrovni větších sídel regionu).

Protože na úrovni měst a obcí v Kraji Vysočina až na několik málo výjimek nejsou řešeny otázky možných opatření pro zlepšení podmínek cyklistické dopravy, je důležité začít tento stav měnit. Mnohdy stačí jen velmi málo (vůle, chuť, dostupnost potřebných informací) a v rámci velmi častých projektů oprav, rekonstrukcí, modernizací nebo budování pozemních komunikací najde své místo a uplatnění i cyklodoprava. Zásadní (komunikační a koordinační) roli by v rámci této aktivity měl zajišťovat nově navrhovaný krajský cyklokoordinátor s podporou stálé pracovní skupiny (obě aktivity jsou součástí Priority C). Jeho poslání v tomto ohledu by mělo být zejména upozorňování na významné skutečnosti a zprostředkování informací mezi dotčenými subjekty. Jedná se o obecnou aktivitu doporučujícího charakteru.

Zodpovídá:	Kraj Vysočina, Krajský úřad - Odbor dopravy a silničního hospodářství města a obce a jejich cyklokoordinátoři, krajský koordinátor BESIP
Spolupráce:	Krajská PS pro cyklistickou dopravu, ŘSD, Policie ČR
Termíny:	průběžně
Možné financování:	SFDI SF EU Granty Nadace partnerství Nové finanční nástroje pro rozvoj cyklistické dopravy

9.2 Opatření B.2 Intermodalita

Popis a východiska:	Základním obsahem tohoto opatření je zlepšování vazeb a synergií mezi cyklistikou dopravou a ostatními formami dopravy. V Kraji Vysočina se jedná zejména o propojování se železniční a autobusovou dopravou, částečně také s místní hromadnou dopravou a
----------------------------	---

lodní dopravou. Základním předpokladem pro snižování podílu IAD a zvýšení intenzity využívání kola a hromadné dopravy je nabídka odpovídajících vazeb mezi těmito dopravními módy. Základem je možnost bezpečného odložení / uschování kola, případně možnost hygieny, servisu nebo převlečení cyklisty.

Aktivity a záměry:**Provazování služeb hromadné dopravy s možnostmi pro cyklisty.**

Aktivita zahrnuje podporu využití spojů linkové dopravy či místní hromadné dopravy – zlepšování podmínek pro převoz kol, zajištění odpovídající propagace těchto opatření apod. Na tyto vazby je nutné pamatovat i při případném rozvoji krajského IDS nebo jeho částí. Jedná se o obecnou aktivitu doporučujícího charakteru.

Budování a rozvoj záchytných B&R a P&R parkovišť při nástupech na cyklistické stezky a podpora rozvoje dopravních terminálů a jejich funkcí pro cyklisty.

V souvislosti s provazováním jednotlivých dopravních modů je důležité řešit také jejich vzájemné vazby. Větší využití kola jako dopravního prostředku bude vždy podmíněno dostupností možností jeho bezpečného odložení, ideálně s možností využití dalších služeb. Umísťování této nové infrastruktury by mělo být situováno do lokalit s vazbou na další dopravní módy (ideálně v rámci dopravních terminálů – viz již realizované nebo připravované projekty na území regionu), a to s důrazem na možnost bezpečného odstavení a úschovy kol (rozvoj sítě parkovišť B&R). Současně by vznikající dopravní terminály měly být vybavovány službami pro cyklisty (úschovny, hygienická zázemí, cyklopointy, informační body apod.).

Podpora rozvoje služeb podporujících využití kola jako dopravního prostředku.

Tato aktivita bezprostředně navazuje na předcházející. Jejím obsahem je podpora takových opatření, které podpoří následné využití kola jako dopravního prostředku. Jedná se tak o podporu stávajících a nových cykloúschoven, cyklopůjčoven a cykloservisů ve městech a obcích nebo o podporu zřizování uzamykatelných cykloboxů, které přispívají ke zvyšování podílu osob dojíždějících do zaměstnání, škol apod. na kole. Jedná se o obecnou aktivitu doporučujícího charakteru.

Podpora rozvoje případných linek cyklobusů (v závislosti na poptávce, ročním období apod.).

Přestože v kraji zatím není zajištěna větší provázanost cyklistické dopravy s hromadnými formami dopravy (výjimkou v tomto ohledu je propojení železnice a cyklistiky v rámci služeb ČD Bike, částečně pak služby některých autobusových dopravců umožňujících přepravu kola), je vhodné v kontextu dalšího rozvoje tyto vazby zvažovat a v případě efektivních projektů také realizovat. Jedná se o obecnou aktivitu doporučujícího charakteru, přičemž určité kroky pro její naplnění jsou již plánovány (např. na Bystřicku).

Zodpovídá:

Kraj Vysočina, krajský cyklokoordinátor, města a obce, popř. soukromí investoři

Spolupráce:

Místní a regionální přepravci, investoři projektů v oblasti výstavby dopravních terminálů apod.

Termíny:

průběžně

Možné financování:

SF EU

SFDI

Nové finanční nástroje pro rozvoj cyklistické dopravy

9.3 Opatření B.3 Osvěta a informovanost

Popis a východiska:

V rámci tohoto opatření je potřeba podpořit takové aktivity, které se budou preventivní nebo přímou formou podílet na zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy, informování jejích účastníků o aktuálních trendech, potřebách a příkladech dobré praxe. Opatření se dále soustředí na rozvoj vzdělávání a osvěty v řešené oblasti. Smyslem opatření je také zajistit monitoring cyklistické dopravy na místní úrovni. Sčítání cyklistů je důležité pro sledování a hodnocení významu cykloturistiky a tím i zdůvodňování potřeby investic do této oblasti. Důležité je to i ve vztahu k provozovatelům navazujících služeb, kteří na výsledky monitorování mohou reagovat úpravou nabídky nebo zlepšováním kvality svých služeb.

Aktivity a záměry:**Podpora dopravní výchovy a osvěty (zejména na úrovni ZŠ i dalších stupňů).**

Od roku 2013 se dopravní výchova stala součástí vzdělávacích osnov, což dokladuje zlepšování přístupu k řešení bezpečnosti dopravy rovněž z centrální úrovně. Pokud má být cyklo doprava její nedílnou součástí, je nutné pracovat s potenciálními cyklisty již od útlého věku. K tomu je vhodné realizovat zejména následující aktivity:

- ❖ Podpora informačních a osvětových kampaní zaměřených na bezpečnost dopravy, prevenci rizikového chování v dopravě, krádeže kol apod.
- ❖ Podpora rozvoje a vybavenosti stávajících, popř. nových dopravních hřišť v regionu
- ❖ Pravidelně monitorovat vývoj bezpečnosti cyklo dopravy (vývoj počtu nehod)
- ❖ Zvyšování informovanosti o legislativě v cyklistické oblasti, jejich nedostatcích a nutnosti jejich změn (např. cyklopřejezdy a přechody pro chodce, křížení cyklistů s ostatními dopravními módy, pravidla využívání cyklostezek apod.)

Pravidelný monitoring a hodnocení cyklistické dopravy a využití těchto výsledků.

Aby bylo možné pracovat s uchopitelnějšími a přesnějšími daty o cyklistické dopravě a jejich ekonomických efektech, je nutné tato data získávat. To je možné např. formou instalace automatických sčítačů (pořízení sčítačů, vytipování vhodných lokalit a jejich následná instalace). Získaná data je pak možné využít z pohledu cykloturistiky zejména pro účely propagace jako nedílné součásti cestovního ruchu a ekonomiky kraje. Z hlediska cyklo dopravy pak je zásadní usměrňovat pohyb cyklistů s ohledem na intenzity dopravy, bezpečnost, prostorové i finanční možnosti v sídlech (rovněž pro plánování v této oblasti jsou získaná data využitelná).

Iniciace a podpora konání konferencí, seminářů, odborných setkání k tématu rozvoje cyklo dopravy a cykloturistiky na území Kraje Vysočina a zajištění účasti zástupců kraje na těchto akcích v jiných regionech a zahraničí.

Aktivita je navrhována v souvislosti s deklarovaným vyšším zapojením Kraje Vysočina do řešení průřezových otázek souvisejících s rozvojem cyklistické dopravy. V tomto kontextu pak je vhodné etablovat se v meziregionálním a mezinárodním srovnání rovněž jako region, který se snaží zprostředkovat výměnu informací a zkušeností v dané oblasti a vytváří podmínky pro setkávání odborníků, asociací apod. formou vlastní organizace nebo účasti na relevantních akcích zaměřených na cyklistickou dopravu. Jedná se o obecnou aktivitu doporučujícího charakteru.

Využití zahraničních zkušeností a příkladů dobré praxe pro další rozvoj cyklistiky v podmínkách Kraje Vysočina.

Na akcích pořádaných ve prospěch propagace a rozvoje cyklistické dopravy je vhodné inspirovat se osvědčenými postupy aplikovanými v jiných regionech a zahraničí (např. rozvoj intermodality, elektromobility, systémy propagace apod.). Přenos těchto informací a motivů do regionu by měl zprostředkovat zejména nový krajský cyklokoordinátor ve spolupráci se stálou pracovní skupinou a městskými cyklokoordinátory. Jedná se o obecnou aktivitu doporučujícího charakteru.

Podpora zapojování měst a obcí do kampaní na podporu cyklistické dopravy (např. Do práce na kole apod.).

Smyslem této aktivity je nejen přispět ke snížení zatížení městského životního prostředí eliminací IAD, ale také podpořit zdravý životní styl mezi pracujícími. Nejen města a obce, ale i další subjekty se do kampaní na podporu této formy dopravy a trávení volného času mohou zapojit a podpořit tak jejich další rozvoj. Jedná se o obecnou aktivitu doporučujícího charakteru.

Zodpovídá:

Kraj Vysočina, Krajský cyklokoordinátor, školy, krajský koordinátor BESIP, města a obce

Spolupráce:

Krajská PS pro cyklistickou dopravu, Vysočina Tourism

Termíny:

průběžně

Možné financování:

SF EU

Granty Nadace partnerství

Nové finanční nástroje pro rozvoj cyklistické dopravy

10 PRIORITA C: ŘÍZENÍ A KOORDINACE ROZVOJE CYKLODOPRAVY A CYKLOTURISTIKY

Podstatou priority je realizovat postupně komplex opatření, jejichž společným cílem je zefektivnění koordinace, řízení a financování cyklistické dopravy na regionální úrovni. Prvním krokem v tomto ohledu bude ustanovení krajského cyklokoordinátora, který zajistí efektivnější komunikaci, spolupráci a výměnu zkušeností jak směrem dovnitř regionu, tak směrem k centrálním orgánům a mezinárodním vazbám. Dále je v kontextu posílení spolupráce uvnitř regionu navrženo ustanovení stálé pracovní skupiny složené ze zástupců měst a obcí a dalších organizací zapojených do cyklistické dopravy. Pro podporu dalšího rozvoje jak cyklistické infrastruktury, tak měkkých opatření, je pak navrženo zřízení několika dotačních titulů spolufinancovaných z krajského rozpočtu. S cílem posílení jednotné propagace Vysočiny v oblasti cykloturistiky a cyklodopravy je pak navrhováno několik aktivit, které by měly přispět k tomu, aby region Vysočina byl v rámci nabídky pro cyklisty identifikovatelný a atraktivní.

Přehled opatření v rámci Priority C:

Opatření C.1	Koordinace cyklodopravy a cykloturistiky na regionální úrovni
Opatření C.2	Financování rozvoje cyklodopravy a cykloturistiky
Opatření C.3	Zajištění jednotné prezentace Kraje Vysočina v oblasti cyklistiky

10.1 Opatření C.1 Koordinace cyklodopravy a cykloturistiky na regionální úrovni

Popis a východiska: Cílem opatření je posílení koordinace a řízení dalšího rozvoje cykloturistiky a v určitých parametrech také cyklodopravy na regionální úrovni. Obsah opatření vychází rovněž z obsahu Memoranda o vzájemné spolupráci orgánů centrální úrovně a krajů na naplňování cílů národní Cyklostrategie. Obsahem opatření je proto soubor aktivit, jejichž společným cílem je na jedné straně posílení spolupráce v ose „kraj – mikroregiony – obce“ v oblasti uchopení záměrů týkajících se cyklistické dopravy na úrovni územně analytických podkladů a na straně druhé zlepšení spolupráce a informovanosti z regionální úrovně směrem k úrovni k centrální.

Aktivity a záměry:

Zřízení a udržení pozice krajského cyklokoordinátora.

Krajský cyklokoordinátor by měl být zřízen v rámci organizační struktury Krajského úřadu. Vhodnými odbory z titulu oblastí, kterými by se měl koordinátor zabývat, jsou jednoznačně Odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu (téma cykloturistika) a Odbor dopravy a silničního hospodářství (téma cyklodoprava). Pozice může vzniknout buď reorganizací v rámci stávající organizační struktury krajského úřadu (doporučováno, v první fázi případně i formou zkráceného úvazku), nebo zřízením nového pracovního místa. Dále by měla probíhat úzká spolupráce s Odborem informatiky a Odborem regionálního rozvoje (zejména podklady GIS a příprava realizace rozvojových projektů). Role krajského cyklokoordinátora by měla přinést zejména:

- ❖ posílení komunikace s dalšími dotčenými subjekty (ŘSD – opatření na podporu cyklistiky týkající se silnic I. třídy, města, obce a mikroregiony na území kraje – koordinace rozvojových záměrů obcí, spolupráce na majetkoprávním vypořádání pozemků dotčených rozvojovými projekty a opatřeními, další subjekty jako ČEZ, ČD, dopravci atd.) – vzájemná informovanost a koordinace rozvojových záměrů a služeb)
- ❖ zlepšení koordinace přípravy územně plánovacích dokumentů, koncepčních materiálů a studií, včetně jejich projednání a zapracování do územních plánů na ose „kraj – mikroregiony – obce – stát“
- ❖ zlepšení komunikace s obcemi a městy při řešení otázek rozvoje cyklodopravy (např. budování cyklostezek), které se dotýkají majetku kraje (zejména silnic II. a III. třídy)
- ❖ zlepšení prezentace cykloturistiky i cyklodopravy regionu směrem k centrální úrovni (např. zapojení do propagace dálkových cyklotras a regionu jako celku v rámci projektu Česko jede)

- ❖ zintenzivnění spolupráce na dokončení nosných projektů (zejména doznačení dálkových cyklotras procházejících územím kraje nebo výstavba souvisejících úseků cyklostezek apod.)
- ❖ zajištění poradenství a koordinačního servisu pro ostatní subjekty zapojené do dané oblasti

V rámci struktury Krajského úřadu by pak krajský cyklokoordinátor měl zajistit posílení spolupráce s jednotlivými odbory úřadu (vnitřní koordinace a vzájemná informovanost zainteresovaných odborů a oddělení). Do jeho činnosti by mělo náležet i penzum následujících témat a oblastí:

- ❖ oblast rozvoje a investic (příprava zadávacích podmínek, integrace cyklo do jiných projektů),
- ❖ oblast dopravy (příprava, stanoviska, integrace do jiných projektů),
- ❖ podklady pro územní plánování
- ❖ souvislosti cyklistické dopravy a životního prostředí
- ❖ sledování a spolupráce na přípravě žádostí o dotace na rozvoj cykloturistiky a cyklodopravy (dle organizačního členění úřadu)
- ❖ informatika (pasport infrastruktury, GIS, statistiky, spolupráce na správě cykloportálu)
- ❖ cestovní ruch a propagace nabídky cykloturistiky
- ❖ PR, kancelář hejtmána (osvěta, politická podpora),
- ❖ Příprava podkladů a témat pro jednání stálé pracovní skupiny

Zřízení stálé pracovní skupiny při Kraji Vysočina.

Pro zlepšení spolupráce, informovanosti a výměny zkušeností na úrovni kraje (na ose „kraj – obce – ostatní zapojené subjekty“) bude důležitý nejen krajský cyklokoordinátor, ale také stálá komunikační platforma (odborná pracovní skupina). V této skupině by měli být zástupci měst, obcí a mikroregionů, organizací cestovního ruchu, Kraje Vysočina, městští cyklokoordinátoři, popř. další odborníci, jejichž aktivity souvisí s rozvoje cyklistické dopravy v kraji. Výstupy činnosti skupiny mohou být využity jako podklad pro zaměření a finanční alokaci dále navrhovaných dotačních titulů pro každý rok, pro prezentaci cyklistické dopravy na krajské úrovni, pro přípravu regionálních projektů v této oblasti apod. Lze případně zvažovat i zřízení takové odborné platformy při některé ze stávajících komisí.

Podpora zapojování měst v Kraji Vysočina do Asociace měst pro cyklisty – podpora rozvoje cyklodopravy.

Asociace měst pro cyklisty spojuje města podporující cyklistickou dopravu k zlepšení podmínek pro cyklodopravu a cykloturistiku. I v Kraji Vysočina se již některá města do této iniciativy zapojila. Prostřednictvím výstupů činnosti krajského cyklokoordinátora a stálé pracovní skupiny by měla probíhat motivace i dalších měst v regionu ke vstupu do této iniciativy a následné prosazování cyklisticky přátelských projektů a opatření i na místní úrovni. Jedná se o obecnou aktivitu doporučujícího charakteru.

Podpora aktivního prosazování námětů legislativních změn zaměřených na podporu cyklistické dopravy.

Náměty na změny, které by umožnily lepší podmínky pro cyklisty (zejména se to týká cyklodopravy), by měly vycházet zejména z činnosti krajského koordinátora (ve spolupráci a v komunikaci se zástupci měst a obcí v regionu) a projednávány by měly být na úrovni stálé pracovní skupiny. Tyto náměty pak mohou být dále zprostředkovány orgánům činným v legislativní oblasti (např. prostřednictvím národního cyklokoordinátora).

Podpora zapojení se do národních projektů Česko jede a dalších.

Projekt Česko jede je dlouhodobě připravovaným záměrem, jehož hlavním posláním je propagace cykloturistiky na národní a mezinárodní úrovni (prezentace dálkových a EV cyklotras a jejich vybavenosti – např. služby certifikované v rámci projektu Cyklisté vítáni). V zájmu Kraje Vysočina by proto mělo být aktivní zapojení se do tohoto projektu a zviditelňování regionální cyklonabídky směrem k zahraničním, především vícedenním cykloturistům. Účelné komunikaci s centrální úrovní může opět významně přispět zřízení pozice krajského cyklokoordinátora.

Vedení databáze záměrů v oblasti výstavby cyklistické infrastruktury na regionální úrovni.

Vedení této databáze by mělo být jedním z úkolů v rámci činnosti krajského cyklokoordinátora, který by měl získávat z úrovně ORP, resp. měst, obcí a mikroregionů aktuální informace o záměrech na rozvoj cyklotras nebo budování cyklostezek a dalších opatření na podporu rozvoje cyklodopravy nebo cykloturistiky.

Zodpovídá:	Kraj Vysočina, Krajský cyklokoordinátor, Krajská PS pro cyklistickou dopravu
Spolupráce:	Města, obce, mikroregiony a MAS v kraji, Vysočina Tourism, Asociace měst pro cyklisty, národní cyklokoordinátor, tým Česko jede, městští cyklokoordinátoři.
Termíny:	průběžně
Možné financování:	Kraj Vysočina, obce SF EU SFDI

10.2 Opatření C.2 Financování rozvoje cyklodopravy a cykloturistiky

Popis a východiska:	Financování opatření na podporu rozvoje cyklodopravy a cykloturistiky se dosud realizuje pouze z vlastních zdrojů investorů (nejčastěji města a obce), ale především za přispění dotačních zdrojů SFDI a SF EU. V efektivním využívání těchto zdrojů je nutné i nadále pokračovat. Prostředky Kraje Vysočina do této oblasti jsou dosud spíše velmi nízké (např. částečné financování projektu rozvoje cyklotrasy č. 26 Jihlava – Třebíč – Raabs). Na druhé straně je v souvislosti s deklarovaným vyšším zapojením Kraje Vysočina do celkové koncepce rozvoje cyklistické dopravy potřeba zvážit i další formy zapojení kraje do financování této oblasti. V rámci tohoto opatření je proto navrženo zřízení specifických dotačních nástrojů, které mohou vhodně rozšířit a doplnit stávající nabídku dotačních příležitostí pro rozvoj cyklistické dopravy v regionu.
----------------------------	---

Aktivity a záměry:	Vznik dotačního titulu na přímou podporu výstavby cyklistické infrastruktury (cyklostezek, popř. alternativních opatření na podporu cyklodopravy i cykloturistiky – cyklopruhy apod.) - viz obdobný program v Jihomoravském kraji s alokací cca 11 mil. Kč i dalších krajích ČR (doporučená alokace 5-10 mil. Kč ročně).
---------------------------	---

Dotační titul by měl alespoň částečně reagovat na vysoký zájem subjektů v území (především měst, obcí a jejich svazků) v oblasti budování cyklostezek. Stejně tak by měl přispět formou levějších opatření na podporu cyklodopravy v intravilánech sídel k obecnému zvýšení bezpečnosti dopravy. V zájmu zajištění dalšího rozvoje této formy dopravy a turistiky není možné do budoucna nechat kompletní finanční zátěž výhradně na obecních rozpočtech.

Vznik dotačního titulu zaměřeného na podporu přípravy budování cyklistické infrastruktury (podpora přípravy projektové dokumentace a souvisejících opatření směřujících k výstavbě cyklostezek), doporučená alokace min. 0,5 - 1 mil. Kč ročně.

Motivem pro zřízení tohoto dotačního titulu je fakt, že záměry měst a obcí na výstavbu cyklistické infrastruktury často končí právě ve fázi záměrů, resp. ve chvíli, kdy je potřeba vynaložit prostředky na přípravu konkrétního projektu (nemluví o jeho následné realizaci). Tato forma podpory může (i poměrně malými částkami) přispět k postupnému rozšiřování cyklisticky přívětivých opatření. Tento zdroj podpory rozvoje cyklistické dopravy může být realizován buď jako samostatný dotační titul nebo může být formou opatření zařazen do dotačního titulu zaměřeného na výstavbu cyklistické infrastruktury.

Vznik dotačního titulu na podporu měkkých aktivit pro rozvoj cyklistiky - pořádání cykloakcí, značení tematických tras a okruhů, podpora tvorby propagačních materiálů na místní a mikroregionální úrovni, tvorba webových stránek a aplikací apod. (doporučená alokace min. 0,5 mil. Kč ročně).

Takový dotační titul by měl reagovat na dlouhodobou popularitu cyklistiky v regionu (zejména cykloturistiky), kterou dokladuje jak množství cyklotras nebo tematických stezek, tak pestrá paleta mapových a dalších propagačních materiálů nebo množství cyklistických

akcí apod. To v kontextu s podmínkami pro rozvoj cestovního ruchu, kterými Kraj Vysočina disponuje, vytváří dobré výchozí podmínky pro další rozvoj a optimalizaci (platí zejména pro cykloturistiku). Tento dotační titul by měl postupně podpořit vznik nových nebo rozvoj stávajících cykloturistických produktů, tematických stezek, webů nebo cyklobalíčků včetně zajištění jejich propagace nebo vybavenosti drobným doplňkovým mobiliářem a službami a tím podpořit ekonomický efekt cykloturistiky (přilákání návštěvníků, aktivní zapojení podnikatelů do této nabídky apod.).

Uchování grantového programu na podporu výstavby nových nebo rekonstrukci stávajících dětských dopravních hřišť (doporučená alokace min. 1 mil. Kč ročně).

Vzhledem k tomu, že dosud není celé území kraje pokryto tímto typem infrastruktury, jejímž primárním cílem je prevence a zvyšování bezpečnosti, je vhodné pokračovat v podpoře rozvoje dopravních hřišť z krajského rozpočtu. V závislosti na zjištěných informacích v regionu je doporučeno vést s obcemi jako investory těchto zařízení dialog o nastavení dílčích parametrů dané podpory.

Efektivní využívání dalších dostupných zdrojů pro financování rozvoje cyklo dopravy a cykloturistiky (SF EU, SFDI, nadační fondy ad.).

Kromě navrhovaného posílení finanční podpory ze zdrojů rozpočtu Kraje Vysočina bude i do budoucna zcela zásadní připravovat a realizovat projekty, které budou spolufinancovány ze zdrojů SF EU nebo SFDI. Tyto zdroje i nadále budou (co do objemu) představovat největší příležitost pro rozvoj cyklistické dopravy v regionu. Pro zajištění efektivního využívání disponibilních dotačních zdrojů může zásadním přínosem být právě navrhovaná pozice krajského cyklokoordinátora i odborné pracovní skupiny (např. koordinací příprav bezpečnostních auditů jako podkladů k žádostem o dotace ze SFDI mezi obcemi a Krajským úřadem). Jedná se o obecnou aktivitu doporučujícího charakteru.

Zodpovídá:	Kraj Vysočina, Krajský cyklokoordinátor
Spolupráce:	Města a obce, Krajská PS pro cyklistickou dopravu, městští cyklokoordinátoři
Termíny:	průběžně, dotační tituly každoročně
Možné financování:	Rozpočet Kraje Vysočina (Fond Vysočiny) SF EU SFDI Vlastní prostředky investorů (nejčastěji města, obce a jejich svazky / sdružení)

10.3 Opatření C.3 Zajištění jednotné prezentace Kraje Vysočina v oblasti cyklistiky

Popis a východiska:	Smyslem tohoto opatření je zajištění jednotné prezentace Kraje Vysočina (včetně jeho jednotlivých oblastí nebo lokalit atraktivních z pohledu cyklistické dopravy), a to vůči ostatním (i zahraničním) regionům. Cílem je také koncentrace relevantních informací na regionální úrovni s možností jejich dalšího marketingového nebo technického využití a zároveň možností dalšího prohloubení spolupráce na uvedené ose „kraj – obce – ostatní subjekty zapojené do rozvoje cyklistické dopravy“.
Aktivita a záměry:	Zpracování krajského pasportu cyklistických tras jako podkladu pro údržbu a další rozvoj systému cyklotras na území regionu (kompletní zmapování vedení jednotlivých cyklotras v terénu, zmapování problémových míst, značení a osazení mobiliářem) – v návaznosti na pasport zefektivnit systém správcovství a údržby sítě cyklotras na území regionu. Dosud se žádný subjekt systémově mapování sítě cyklotras a cyklostezek na území kraje nevěnuje. Výjimkou je každoroční mapování stavu značení na trasách udržovaných v rámci sítě cyklotras KČT. Přitom údaje z takového pasportu by byly maximálně využitelné i pro potřeby rozvoje propagace (přesnější mapy a další materiály) a tvorby cyklobalíčků (např. údaje o profilech tratí, nebezpečných místech, vhodnosti úseků pro jednotlivé cílové skupiny atd.). Údaje by rovněž mohly sloužit jako podklad pro dotační podporu v rámci navrhovaného dotačního titulu zaměřeného na podporu měkkých aktivit pro rozvoj cyklistiky. Pasportizaci cyklistické dopravy na území kraje lze zajistit např. rozšířením spolupráce s KČT (podmíněno navýšením finančního příspěvku Kraje

Vysočina na tuto činnost), popř. i externí dodávkou specializované firmy. Terénní šetření související s pasportizací je doporučeno provádět systematicky (nejdříve páteří a dálkové trasy, poté trasy regionální a místní). Je nutné rovněž zdůraznit zde provázanost s dalšími opatřeními dokumentu (navrhovaný cyklokoordinátor by měl pracovat s daty z provedeného pasportu a zajišťovat jejich aktualizaci, data z pasportizace pak naopak pomohou k lepší prezentaci jednotlivých tras, lepšímu přehledu o požadavcích na údržbu cyklotras, jejich případné přetrasování atd.).

V rámci pasportu zmapování náročnosti jednotlivých tras - klasifikace cyklotras a cyklostezek dle náročnosti a jejich následná prezentace na portálu.

Vzhledem k tomu, že jednotlivé cyklotrasy vykazují různý stupeň náročnosti (zejména se jedná o profil) nebo různou atraktivitu (např. z hlediska turistických cílů na trase nebo jejím konci) je potřeba jejich marketing přizpůsobit požadavkům jednotlivých cílových skupin (rodiny s dětmi, dálkoví cyklisté, bikeři atd.). Veškerá data by pak měla automaticky být součástí krajského cykloportálu. Výstupy této aktivity mají rovněž vazby na účast v národním projektu Česko jede, kde budou propagovány EV a dálkové cyklotrasy (č. 1, 16, 26 a 19 v případě Kraje Vysočina).

Udržení a aktualizace krajské sítě cyklotras a cyklostezek v rámci GIS databází.

Pro plánování a rozvoj cyklistické dopravy není zásadní pouze marketingová forma, ale rovněž data technického rázu. „Cyklistická data“ ve formátu GIS se mohou stát významným podkladem pro celkové plánování rozvoje dopravy a obslužnosti na území kraje nebo v jeho jednotlivých částech, ale i pro provázání se stávajícími databázemi a systémy. Mohou napomoci lepší propagaci a prezentaci cykloabídky na krajské úrovni a dokonce i přispět ke zlepšení fungování integrovaného záchranného systému (např. využitelnost komunikací pro cyklisty apod.).

Vytvoření krajského cykloportálu – informačně-mapového portálu cyklistické dopravy (s propojením na on-line plánovač tras a výhledově i dalšími funkcemi) včetně integrace informací ze stávajících portálů - tipy na cyklo-výlety, přehledy cyklotras a cyklostezek atd.

Dosud spíše roztržštěné informování o nabídce a rozvoji cyklistické dopravy na úrovni kraje je vhodné v kontextu plnění cílů této strategie doplnit (podobně jako je tomu již na národní úrovni v podobě portálu cyklostrategie.cz) o celokrajský cykloportál. Není však doporučováno tvořit portál nový - mnoho stránek s turistickými informacemi stěžuje potenciálnímu návštěvníkovi získání hledaných informací a v konečném důsledku i zájem o návštěvu regionu. O funkce navrhovaného cykloportálu je proto vhodné rozšířit některý ze stávajících turistických portálů v regionu - nabízí se např. portál Vysočina Tourism. Iniciátorem pro vznik webu by měl být Kraj Vysočina, který by měl zajistit ze svých prostředků i jeho chod. Pro krajský cykloportál se doporučuje využít v maximální možné míře stávající technologie GIS implementované do technologického centra Kraje Vysočina (zejména technologie ESRI ARCGIS Server, technologie Geoportálu DMVS) včetně datových zdrojů a služeb GIS.

Zajištění aktualizace a správy portálu a případného provázání na existující či vznikající další obdobné weby.

Nově vytvořený webový portál je nutné (vzhledem k jeho ambici být celokrajským a aktuálním zdrojem dat o předmětné oblasti) průběžně aktualizovat a doplňovat. Důležité bude do budoucna reagovat i na nové trendy a technické možnosti internetu a funkce webu vhodně modifikovat a rozšiřovat.

Identifikace a následné rozpracování vhodných témat pro jednotný krajský koncept prezentace „Vysočiny cykloturistické“ a rozvoj prezentace dílčích oblastí v rámci kraje (např. téma památky UNESCO, cestování po malých pivovarech nebo vrších na Vysočině, putování za historickým dědictvím a další témata).

Tato aktivita je navržena v úzké provázanosti na navrhovaný vznik dotačního titulu na podporu měkkých opatření v oblasti cyklistické dopravy – právě popis a zdůvodnění jednotlivých témat, souvislostí a přínosů jejich propagace a provázání s cykloabídkou v dílčích regionech Kraje Vysočina může být jedním z hodnotících kritérií dotačního titulu.

Důležitým hlediskem by mělo být rovněž zapojení podnikatelů, tedy těch, kteří nabízejí cykloturistické nebo související služby do navrhovaných projektů, neboť pouze tak lze stimulovat ekonomickou smysluplnost takové podpory. Celkově však aktivita může být naplňována průběžně i v případě nerealizace navrhovaného titulu.

Zajištění prezentace Kraje Vysočina a jednotlivých mikroregionů na veletrzích a výstavách zaměřených na cykloturistiku / cyklodopravu nebo nabídku cestovního ruchu.

V kontextu výše navrhovaných opatření (tj. vznik pozice krajského cyklokoordinátora, pracovní skupiny, zajištění vyznačení koridorů dálkových cyklotras, posílení dotační podpory pro oblast cykloturistiky a cyklodopravy, vzniku krajského cykloportálu atd.) bude důležité zajistit „nové cyklistické tváře Kraje Vysočina“ odpovídající propagaci. Za tímto účelem je vhodné účastnit se relevantních akcí a prezentovat zde krajskou, mikroregionální i místní cyklonabídku. Významné bude i čerpat zkušenosti a inspirovat se dílčími aktivitami a projekty z jiných krajů a zemí. Zásadní rolí by zde měla mít organizace Vysočina Tourism.

Zodpovídá: Kraj Vysočina, Krajský cyklokoordinátor, Krajský úřad – vybrané odbory, zejména Odbor informatiky KÚ a Odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu, Vysočina Tourism

Spolupráce: KČT, města, obce, mikroregiony a MAS, Krajská PS pro cyklistickou dopravu,

Termíny: průběžně

Možné financování: Rozpočet Kraje Vysočina (Fond Vysočiny)
SF EU

11 ZÁKLADNÍ PŘEDPOKLADY REALIZACE A FINANCOVÁNÍ

Kapitola shrnuje vstupní předpoklady, které je nutné naplnit, aby mohl být zahájen postupný proces plnění navržených cílů strategie. Jedná se tedy o akční plán, tedy souhrn hlavních kroků nutných pro nastarování úspěšné implementace strategie.

Jako zcela zásadní pro plnění navržených cílů strategie jeví zřízení pozice krajského cyklokoordinátora podporovaného činností stále pracovní skupiny (viz Opatření „Koordinace cyklodopravy a cykloturistiky na regionální úrovni“). Celá řada cílů strategie je podmíněna zřízením této pozice či přímo výkonem předpokládaných činností v rámci této pozice (např. úzká spolupráce se stálou pracovní skupinou, správa dat o cykloturistice a cyklodopravě, sběr a aktualizace dat o krajské síti cyklotras a cyklostezek, aktualizace zásobníku záměrů měst, obcí a mikroregionů, správa a využití dat z navrhované pasportizace cyklotras v kraji, spolupráce na údržbě krajského cykloportálu atd.). Zřízení pozice krajského cyklokoordinátora bude prvním krokem k odstranění zjištěných nedostatků v oblasti komunikace a koordinace a současně napomůže lepšímu prosazování zájmů cyklistické dopravy jako celku na území Kraje Vysočina.

Pracovní skupina poté bude širší komunikační platformou sdružující i odborníky z dalších zainteresovaných oblastí. Pracovní skupina mimo jiné může sloužit jako poradní / navrhující orgán pro zaměření dotačních titulů financovaných z krajského rozpočtu v reakci na aktuálně zjištěné potřeby. V této kapitole jsou také shrnuty základní požadavky směrem k rozpočtu Kraje Vysočina. Jedná se o shrnutí základních opatření, která jsou navržena k financování či kofinancování z krajského rozpočtu a měla by směřovat k naplnění stanovených cílů Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Kraji Vysočina na roky 2014 – 2020. Opatření jsou v tomto přehledu rozdělena na opatření zásadního charakteru a ostatní opatření, která mají nebo mohou mít vliv na krajský rozpočet.

Zásadní opatření:

1. **Zřízení pozice krajského cyklokoordinátora** (lze řešit vytvořením nové pracovní pozice, popř. organizační změnou v rámci stávající organizační struktury KrÚ – týká se především Odboru kultury, památkové péče a cestovního ruchu - téma cykloturistika a Odboru dopravy a silničního hospodářství - téma cyklodoprava).
 - o cca 0,5 mil Kč. ročně (mzdové výdaje, technická podpora, režie)
 - o konkrétní výše finančních nároků je odvislá od varianty vytvoření dané pozice, výše jeho mzdy atd.
 - o poznámka: v souvislosti se zřízením dané pozice je nutné rovněž zabývat se případně úpravou organizačního řádu KrÚ
2. **Zřízení stálé pracovní skupiny** pro rozvoj cykloturistiky a cyklodopravy (cílem skupiny bude zajištění koordinace a komunikace s obcemi, mikroregiony a dalšími aktéry v regionu, definice zaměření dotačních titulů v návaznosti na aktuální potřeby regionu apod., skupina bude složená ze zástupců odborů dopravy, kultury a cestovního ruchu, informatiky, Vysočina Tourism, mikroregionů, měst a obcí - např. místní cyklokoordinátoři, atd.)
 - o cca 5 tis. ročně (výdaje na režii pro činnost a setkávání skupiny)
3. **Vznik dotačního titulu na přímou podporu výstavby cyklistické infrastruktury** (podpora výstavby či rekonstrukce cyklostezek, popř. alternativních opatření na podporu cyklodopravy i cykloturistiky – cyklopruhy, cyklopiktogramy, cyklopiktokoridory, obousměrky, lávky a přejezdy apod.).
 - o doporučená alokace 5-10 mil. Kč ročně
 - o konkrétní výše finančních nároků je odvislá od návrhů stálé pracovní skupiny a následného politického rozhodnutí vedení Kraje Vysočina
4. **Vznik dotačního titulu zaměřeného na podporu přípravy budování cyklistické infrastruktury** (podpora přípravy projektové dokumentace a souvisejících opatření směřujících k výstavbě cyklostezek)
 - o doporučená alokace min. 0,5-1 mil. Kč ročně
 - o konkrétní výše finančních nároků je odvislá od návrhů stálé pracovní skupiny a následného politického rozhodnutí vedení Kraje Vysočina

5. **Vznik dotačního titulu na podporu měkkých aktivit pro rozvoj cyklistiky** (pořádání cykloakcí, značení tematických tras a okruhů, podpora tvorby propagačních materiálů na místní a mikroregionální úrovni, tvorba webových stránek a aplikací ad.)
 - doporučená alokace min. 0,5 mil. Kč ročně
 - konkrétní výše finančních nároků je odvislá od návrhů stálé pracovní skupiny a následného politického rozhodnutí vedení Kraje Vysočina
6. **Rozvoj a udržení páteřní sítě cyklotras** – podpora rozvoje sítě dálkových cyklotras (jedná se o národní a regionální cyklotrasy navazující na síť těchto cyklotras v kontextu národního projektu Česko jede – na území Kraje Vysočina se jedná o cyklotrasy č. 16, 19 a 26 a trasa EuroVelo č. 4 „Trasa střední Evropou“, KČT č. 1) – zajištění dobudování této sítě (dobudování potřebných úseků cyklostezek, převedení vybraných úseků na méně frekventované silnice, dokončení značení dálkových cyklotras a cyklotrasy EV na území kraje), zajištění jejich údržby a popř. zajištění přeznačení vybraných úseků
 - vyznačení EV cca 0,2 mil. Kč (realizace do konce roku 2015)
 - náklady na dílčí úseky cyklostezek v trasách koridorů a na přeložky tras zatím nedefinovány
7. **zajištění údržby regionální sítě cyklotras** - zachování krajského příspěvku pro KČT na zajištění obnovy turistického značení tras pěších a cyklotras
 - cca 0,2 – 0,3 mil. Kč ročně (popř. rozšíření tohoto příspěvku ve vazbě na případné řešení pasportizace cyklotras ve spolupráci s KČT)

Další navrhovaná opatření dle Cyklostrategie Vysočina:

1. **Uchování grantového programu na podporu výstavby nových nebo rekonstrukci stávajících dětských dopravních hřišť**
 - doporučená alokace min. 1 mil. Kč
2. **Vytvoření krajského cykloportálu a zajištění jeho správy** (integrace do stávajícího portálu Vysočina Tourism, popř. jiného vhodného webového portálu s celokrajským dopadem)
 - cca 0,5 mil. Kč
3. **Zpracování krajského pasportu (evidence) cyklistických tras** – detailní zmapování cyklotras, nebezpečných míst, převýšení atd. pomocí GPS (lze případně řešit i formou spolupráce s KČT – rozšíření stávající spolupráce včetně posílení finančního příspěvku na zajištění provedení pasportizace)
 - finanční nároky zatím nedefinovány
4. **Udržení a aktualizace krajské sítě cyklotras a cyklostezek v rámci prostředí GIS databázi**
 - finanční nároky zatím nedefinovány
5. **Zajištění prezentace Kraje Vysočina** a jednotlivých mikroregionů na veletrzích a výstavách zaměřených na cykloturistiku / cyklodopravu nebo nabídku cestovního ruchu – v návaznosti na cíle národního projektu Česko jede
 - finanční nároky zatím nedefinovány (lze očekávat náklady cca 0,1-0,2 mil. Kč ročně)
6. **Podpora výstavby samostatných cyklostezek** či smíšených stezek pro cyklisty a pěší (např. v případě převzetí záštity Kraje Vysočina nad některým nosným projektem – např. záštita nad rozvojem vybraných dálkových cyklotras v regionu)
 - finanční nároky zatím nedefinovány
7. **Podpora prosazování zájmů cyklodopravy do plánů rozvoje a rekonstrukcí silnic II. a III. třídy a místních komunikací** (v rámci činnosti koordinátora a PS)
 - zpravidla 0 Kč
8. **Pravidelný monitoring a hodnocení cyklistické dopravy** (např. formou pořízení sčítačů, zajištění sčítání intenzity cyklistů)
 - Cca 0,2 mil. Kč ročně (sčítače, jejich údržba, zpracování výsledků sčítání, zajištění marketingových výzkumů...)
9. **Iniciace a podpora konání konferencí, seminářů, odborných setkání k tématu rozvoje cyklodopravy a cykloturistiky na území Kraje Vysočina**
 - finanční nároky zatím nedefinovány

12C. PŘÍLOHA – SEA DOKUMENTACE

Bude doplněno.

Seznam tabulek

TABULKA 1	PŘÍKLADY DOPADŮ ROZVOJE CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY NA CYKLISTIKU VE VYBRANÝCH EVROPSKÝCH MĚSTECH	6
TABULKA 2	VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH KOMPETENCÍ NA NÁRODNÍ ÚROVNI DLE RESORTŮ	21
TABULKA 3	PŘEHLED CYKLOTRAS NA ÚZEMÍ KRAJE VYSOČINA	29
TABULKA 4	PŘEHLED VŠECH CYKLOTRAS NA ÚZEMÍ KRAJE VYSOČINA	33
TABULKA 5	PŘEHLED DĚTSKÝCH DOPRAVNÍCH HRÍŠŤ NA ÚZEMÍ KRAJE VYSOČINA	45
TABULKA 6	PŘEHLED STÁVAJÍCÍCH CYKLOSTEZEK NA ÚZEMÍ KRAJE VYSOČINA	50
TABULKA 7	PŘEHLED ZJIŠTĚNÝCH ZÁMĚRŮ NA VÝSTAVBU CYKLOSTEZEK NA ÚZEMÍ KRAJE VYSOČINA	55
TABULKA 8	PŘEHLED ZJIŠTĚNÝCH ZÁMĚRŮ ZMĚN TRASOVÁNÍ NEBO NOVÝCH CYKLOTRAS NA ÚZEMÍ KRAJE VYSOČINA	61
TABULKA 9	SEZNAM ÚSCHOVEN KOL V KRAJI VYSOČINA	65
TABULKA 10	SEZNAM PŮJČOVEN KOL A VRATNÝCH STANIC V KRAJI VYSOČINA	65
TABULKA 11	STANICE, KDE JE MOŽNÉ VYPŮJČENÉ KOLO ZDARMA USCHOVAT	66
TABULKA 12	DENNÍ PRŮMĚRY SČÍTÁNÍ KOL V ČERVENCI 2012 - TRATĚ 225	66
TABULKA 13	PROJEKTY V OBLASTI ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY PODPOŘENÉ Z ROP	68
TABULKA 14	PROJEKTY V OBLASTI ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY PODPOŘENÉ ZE SFDI	69
TABULKA 15	PŘESHRAŇNÍ PROJEKTY V OBLASTI ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY – FOND MALÝCH PROJEKTŮ	70

Seznam obrázků

OBRÁZEK 1	HIERARCHIE A ZÁVAZNOST PRAVIDEL TÝKAJÍCÍCH SE CYKLISTICKÉ DOPRAVY	11
OBRÁZEK 2	SÍŤ CYKLOTRAS NA ÚZEMÍ KRAJE VYSOČINA (CYKLOTRASY SPRÁVOVANÉ KČT)	29
OBRÁZEK 3	TRASY EUROVELO V ČR	30
OBRÁZEK 4	DÁLKOVÉ CYKLOTRASY V ČR	31
OBRÁZEK 5	PŘEHLED TEMATICKÝCH CYKLOTRAS NA ÚZEMÍ KRAJE VYSOČINA	40
OBRÁZEK 6	PŘEHLED DOPRAVNÍCH NEHOD V KRAJI VYSOČINA DLE VINÍKA (2012)	44
OBRÁZEK 7	STAV CYKLOSTEZEK A ZJIŠTĚNÝCH ZÁMĚRŮ JEJICH VÝSTAVBY NA ÚZEMÍ KRAJE VYSOČINA	54
OBRÁZEK 8	LINKY CYKLOBUSŮ V RÁMCI ČR	64

Seznam příloh

- PŘÍLOHA Č. 1 PŘEHLED CYKLOTRAS NA ÚZEMÍ KRAJE
- PŘÍLOHA Č. 2 PŘEHLED NÁVRHŮ ZMĚN NEBO DOPLNĚNÍ CYKLOTRAS
- PŘÍLOHA Č. 3 PŘEHLED ZJIŠTĚNÝCH STÁVAJÍCÍCH CYKLOSTEZEK NA ÚZEMÍ KRAJE
- PŘÍLOHA Č. 4 PŘEHLED ZJIŠTĚNÝCH NÁVRHŮ CYKLOSTEZEK NA ÚZEMÍ KRAJE
- PŘÍLOHA Č. 5 PŘEHLED TEMATICKÝCH CYKLOTRAS NA ÚZEMÍ KRAJE