Projekt cyklistické dopravy jako nástroj ekonomického rozvoje Břeclavska

Bc. Dagmar Karbulová

Diplomová práce
2015

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
akademický rok: 2014/2015

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení:	**Bc. Dagmar Karbulová**
Osobní číslo:	**M14795**
Studijní program:	**N6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor:	**Veřejná správa a regionální rozvoj**
Forma studia:	**kombinovaná**
Téma práce:	**Projekt cyklistické dopravy jako nástroj ekonomického rozvoje Břeclavska**

Zásady pro vypracování:

Úvod

Definujte cíle práce a použité metody zpracování práce.

I. Teoretická část

- **Definujte základní teoretické pojmy z oblasti cyklistické dopravy.**
- **Vymezte způsoby regulace a financování cyklistické dopravy.**

II. Praktická část

- **Charakterizujte vybraný region Břeclavsko a jeho cyklistické stezky.**
- **Analyzujte současný stav cyklistické dopravy ve městě Břeclav.**
- **Navrhněte projekt nové cyklostezky.**
- **Zhodnoťte stávající a budoucí přínosy cyklostezek pro ekonomický rozvoj území.**

Závěr

Rozsah diplomové práce: **cca 70**

Rozsah příloh:

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE. European Cycling Lexicon: more languages, more terms, more infromation. 2nd ed. Bruxelles: European Economic and Social Committee, 2010, 79 p. ISBN 978-92-830-1316-7.
ONDRÁČEK, Jan a Sylva HŘEBÍČKOVÁ. Cykloturistika. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2007, 123 s. ISBN 978-802-1044-432.
PUCHER, John a Ralph BUEHLER. City Cycling. 1st ed. Masachusetts: Massachusetts Institut of Technology. 2012. 394 p. ISBN 978-0-262-51781-2.
RYGLOVÁ, Kateřina, Michal BURIAN a Ida VAJČNEROVÁ. Cestovní ruch – podnikatelské principy a příležitosti v praxi. 1. vyd. Praha: Grada, 2011, 213 s. ISBN 978-80-247-4039-3.

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

Datum zadání diplomové práce: **16. února 2015**

Termín odevzdání diplomové práce: **27. dubna 2015**

Ve Zlíně dne 16. února 2015

L.S.

prof. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková
děkanka

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

PROHLÁŠENÍ AUTORA
BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE

Prohlašuji, že

- beru na vědomí, že odevzdáním diplomové práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby;
- beru na vědomí, že diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí, že jeden výtisk diplomové práce bude uložen na elektronickém nosiči v příruční knihovně Fakulty managementu a ekonomiky Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně;
- byla jsem seznámena s tím, že na moji diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – diplomovou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen připouští-li tak licenční smlouva uzavřená mezi mnou a Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně s tím, že vyrovnání případného přiměřeného příspěvku na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše) bude rovněž předmětem této licenční smlouvy;
- beru na vědomí, že pokud bylo k vypracování diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tedy pouze k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové práce využít ke komerčním účelům;
- beru na vědomí, že pokud je výstupem diplomové práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

Prohlašuji,

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

Ve Zlíně 23. 4. 2015

.....
podpis diplomanta

ABSTRAKT

Téma diplomové práce je Projekt cyklistické dopravy jako nástroj ekonomického rozvoje Břeclavska.

Teoretická část vymezuje základní teoretické pojmy související s cyklistickou dopravou a způsoby podpory a regulace cyklistické dopravy v České republice. V praktické části je provedena analýza současného stavu cyklistické dopravy ve vybraném území. Projektová část práce je návrh komplexního projektu na podporu ekonomického rozvoje území města Břeclav.

Klíčová slova: cyklistická doprava, financování, rozvoj, cyklistická stezka, projekt, služby

ABSTRACT

The topic of the diploma thesis is Cycling Transport Project as a Tool of Economic Development of Břeclav Region

The theoretical part of the thesis deals with the basic terminology related to the cycling and ways of support and regulation of cycling in the Czech Republic. The practical part focuses on the analysis of the situation of cycling in the region. Finally, the thesis includes a project for further economic development of cycling in the region.

Keywords: cycling, funding, development, cycle track, project, service

Děkuji panu JUDr. Jiřímu Zichovi, Ph.D. za jeho ochotu, čas a odborné vedení diplomové práce. Děkuji také zaměstnancům Odboru rozvoje a správy Městského úřadu Břeclav, za jejich čas a ochotu poskytnout mi informace pro účely této diplomové práce.

OBSAH

ÚVOD **9**
CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE **11**
I TEORETICKÁ ČÁST **12**
1 CHARAKTERITIKA CYKLISTICKÉ DOPRAVY **13**
1.1 ZÁKLADNÍ POJMY CYKLISTICKÉ DOPRAVY 13
1.1.1 Cyklistická doprava 13
1.1.2 Cyklostezka, cyklotrasa, cyklistický pruh 14
1.1.3 Greenways 18
1.2 CYKLISTIKA VE MĚSTĚ 19
1.2.1 Územní plán 20
1.2.2 Generel cyklistické dopravy 20
1.3 RIZIKA, NÁKLADY A PŘÍNOSY CYKLISTICKÉ DOPRAVY 21
1.3.1 Přínosy cyklistické dopravy v ekonomickém vyjádření 23
1.3.1.1 Infrastruktura 23
1.3.1.2 Zdraví 23
1.3.1.3 Hluk, emise 23
1.3.1.4 Cykloturistika 23
1.3.1.5 Doprava 24
1.3.1.6 Jízdní kolo a příslušenství 24
2 LEGISLATIVA A INSTITUCE PŮSOBÍCÍ V OBLASTI CYKLISTICKÉ DOPRAVY **25**
2.1 LEGISLATIVA 25
2.2 INSTITUCE 27
2.2.1 Evropská úroveň 27
2.2.2 Státní úroveň 27
2.2.3 Kraje 28
2.2.4 Obce 29
2.2.5 Mikroregiony a Místní akční skupiny 29
2.2.6 Nevládní organizace a projekty 30
3 FINANCOVÁNÍ **32**
3.1 EVROPSKÁ ÚROVEŇ 32
3.2 STÁTNÍ ÚROVEŇ 34
3.2.1 Státní fond dopravní infrastruktury 34
3.3 SAMOSPRÁVA 36
3.3.1 Kraje 36
3.3.2 Obce 37
3.3.3 Nestátní organizace 37
II PRAKTICKÁ ČÁST **39**
4 REGION BŘECLAVSKO **40**
4.1 OKRES BŘECLAV 40
4.2 ŘEŠENÉ ÚZEMÍ 43
4.2.1 Město Břeclav 43
4.2.2 Rekreační cyklistická doprava 43

4.2.3 Cyklistická doprava ve městě 44
4.2.4 Dokumenty města 45
4.3 ANALÝZA INFRASTRUKTURY A SLUŽEB 46
4.3.1 Ubytování a stravování 47
4.3.2 Cyklo prodejny a servis 47
4.3.3 Akce zaměřené na cykloturisty 48
4.3.4 Turistické informační centrum 48
4.3.5 Památky města 49
4.3.6 Atrakce 50
4.3.7 Parkování kol, informační tabule 52
4.3.8 Sociální zařízení 52
5 CYKLISTICKÉ STEZKY MĚSTA BŘECLAV 54
5.1 CYKLOSTEZKA CUKROVAR 54
5.2 CYKLOSTEZKA UL. NA ŘÁDKU 56
5.3 CYKLOSTEZKA UL. BRATISLAVSKÁ – UL. NA ZAHRADÁCH 58
5.4 SWOT ANALÝZA 60
6 PROJEKT CYKLISTICKÉ DOPRAVY 62
6.1 LEDNICKO-VALTICKÝ AREÁL – NÁVŠTĚVNOST A CYKLISTICKÉ STEZKY 62
6.2 CYKLOSTEZKA LEDNICE - BŘECLAV 64
6.2.1 Zapojení subjektů do certifikačního programu Cyklisté vítáni 67
6.2.2 Stojany se stlačeným vzduchem 70
6.2.3 Doprava 70
6.2.4 Propagace a marketing města 71
6.2.5 Atrakce 72
6.2.6 Realizace a provoz cyklistické stanice 73
6.2.7 Využití zimního stadionu 75
6.2.8 Přínosy projektu rozvoje cyklistické infrastruktury 76
ZÁVĚR 78
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY 79
SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK 85
SEZNAM OBRÁZKŮ 86
SEZNAM TABULEK 87
SEZNAM PŘÍLOH 88

ÚVOD

Téma diplomové práce Projekt cyklistické dopravy jako nástroj ekonomického rozvoje Břeclavska jsem si nevybrala náhodou. Od začátku jsem měla představu o tom, jakou problematiku bych chtěla v praktické části práce řešit. Řešená oblast se nachází na Břeclavsku. Jedná se o samotné město Břeclav a jeho okolí, součást komplexu Lednicko-valtického areálu (LV areálu), bohatého na přírodní i kulturní památky. Tato oblast v sobě ukrývá mnoho neobjevených možností na zvyšování své atraktivity a ekonomické úrovně. S postupným, ale velmi viditelným rozvojem cykloturistiky, přicházejí pro město a podnikatelské subjekty značné příležitosti, kterých je potřeba využít. Promyšlenými formami rozvoje cyklistické infrastruktury, služeb a propagace je toho možné dosáhnout. Sama žiji od narození ve městě Břeclav a kolo využívám nejen pro každodenní dopravu napříč městem, ale také o víkendech při poznávání památek tohoto bohatého regionu. Díky tomu můžu vycházet z vlastních zkušeností, připomínek a nápadů.

Práce je rozdělena na teoretickou a praktickou část, která obsahuje konkrétní projekt na zvýšení ekonomické úrovně města Břeclav, aby se mohlo právem začít nazývat vstupní branou do LV areálu. Využije se k tomu propojení města s turisticky atraktivnějšími oblastmi Lednice a Valtic a poskytnutí odpovídajících služeb v prostorách břeclavského zámku.

Teoretická část se v první kapitole zabývá pojmy z oblasti cyklistické dopravy, převážně jsem se zaměřila na cyklistiku ve městě a přínosy cyklistické dopravy. Dále jsem se zabývala v teoretické rovině orgány státní správy, samosprávy i dalšími institucemi, které podporují nebo regulují problematiku cyklistické dopravy. K tomu jsem přiřadila možnosti financování výstavby, případně údržby těchto cyklistických a cykloturistických stezek, rozdělených podle hierarchické úrovně.

Praktická část již řeší situaci ve vymezeném území na Břeclavsku. Jde o rozvoj města Břeclav prostřednictvím cyklistické turistiky a propojení významných cílů v okolí napříč městem. Na úvod popíši aktuální situaci ve městě, vybudované cyklostezky a možnosti cyklistické infrastruktury. V rámci projektu provedu návrh žádané cyklostezky, která přiláká nové návštěvníky do města tím, že je přivede pohodlně z památkového areálu Lednice přímo do centra města Břeclav. Dalšími body projektu budou návrhy opatření směřující ke zvýšení atraktivity města pro cyklisty, jehož součástí bude také plán realizace cyklistické stanice, která svým umístěním i poskytovanými službami naplní všechny potřeby cykloturistů a připojím i další možnosti pro město, aby mohlo začít čerpat ze své

atraktivní polohy v srdci LV areálu. Tato opatření by mohla přinést do města více investic a následně i peněžních příjmů plynoucích z kapes cílové skupiny cykloturistů.

CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE

Práce bude řešit možnosti rozvoje a ekonomického přínosu cyklistické turistiky v regionu pro město Břeclav, které se sice nachází v srdci LV areálu, ale přílišné výhody z tohoto postavení nepociťuje.

Bude provedena analýza již vzniklých cyklistických stezek na území města, které spojují části města klidovými zónami mimo hlavní dopravní komunikaci, současného stavu cykloturistické dopravy ve městě, možností rozvoje a z toho plynoucích přínosů.

Předpokládá se, že pokud město Břeclav zlepší svou cyklistickou infrastrukturu a služby, přinese to zvýšení příjmů městu i podnikatelským subjektům na jeho území.

Práce se týká Břeclavska, konkrétně města Břeclav a nejbližšího okolí, kde se cílovou skupinou stanou uživatelé cyklostezek a cykloturistických stezek v řešeném území. Jsou to osoby používající kolo jako každodenní přepravní prostředek, ale převážně se budeme zaměřovat na skupinu cykloturistů, kteří přijíždějí poznávat krásy LV areálu.

V teoretické části práce se využijí metody analýzy textu, analyzovaná budou předmětná a virtuální data, kterými jsou knihy, právní předpisy, brožury, webové stránky řešící tematiku cyklistické dopravy.

K praktické části a projektu využiji úřední data ve formě rozpočtů města Břeclav, vztahujících se k cyklostezkám, osobní data jako fotografie deklarující současný stav cyklistické infrastruktury ve městě. Dále provedu zhodnocení realizovaných stezek ve městě a jeho výsledek přenesu do analytické metody SWOT analýzy, hodnotící infrastrukturu města Břeclav, z jejichž bodů lze vycházet při realizaci projektu cyklostezky.

V praktické části využiji také výsledků dotazníkového šetření pro zjištění cykloturistických zvyklostí a preferencí ve městě Břeclav. Na základě vlastních návrhů, analýzy textu a metody pozorování již realizovaných projektů v jiných státech či městech, navrhnu plán ke zlepšení prostředí pro cyklistické návštěvníky Břeclavi.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 CHARAKTERITIKA CYKLISTICKÉ DOPRAVY

První kapitola se obecně věnuje základním pojmům v oblasti cyklistické dopravy. Zabývá se možnostmi, přínosy, ale i náklady cyklistiky, okrajově řeší i cyklistiku v městském prostředí.

1.1 Základní pojmy cyklistické dopravy

1.1.1 Cyklistická doprava

Cyklistická doprava je hned po chůzi nejjednodušší formou přepravy osob. Jízda na kole se rychle rozvíjí a stává se nejen sportovní a volnočasovou aktivitou, ale i plnohodnotným druhem dopravy. Společnost má snahu se zaměřovat na oblast životního prostředí a zdraví obyvatel, kterému neustále se zvyšující počet automobilů neprospívá. Aby se tak mohlo stát, je zapotřebí, aby byla zajištěna potřebná bezpečnost a jízda na kole byla snadná a atraktivní. K tomu přispívá systémový rozvoj cyklistické dopravy v České republice (ČR).

Rekreační cyklistika

Nebo také turistická cyklistika představuje formu nepravidelné, víkendové, volnočasové aktivity, spojenou s poznáváním památek, přírody nebo jiných zajímavostí dané lokality. Cyklisté mohou jezdit jednotlivě, ale často také tvoří větší skupinky. Tomu musí následně přizpůsobit i volbu trasy. (Cyklistika Krnov, 2005)

Sportovní cyklistika

Sportovní cyklistika je formou aktivity zvyšující fyzickou kondici. Většinou jsou pro tuto činnost využívány na to přizpůsobené lokality, kde cyklisté mohou bez ohrožení života a zdraví dosahovat i vyšších rychlostí, případně pro tuto aktivitu využít speciálně vytvořených závodních drah. Pro speciální formy sportovní cyklistiky jsou typické tvorby tras v oblastech nezasažených člověkem - lesy, louky, pole. (Cyklistika Krnov, 2005)

Dopravní cyklistika

Pokud hovoříme o dopravní cyklistice, tak ji nemůžeme vztahovat jen na dopravu uvnitř samotných měst, ale více se zaměřit na spojení mezi nimi v rámci každodenních cest do práce, do škol, za nákupy či v rámci volného času. Obyvatelé měst a okolních obcí

používají kolo často jako svůj jediný možný dopravní prostředek. Pokud musejí jet po silnici, dochází často k situacím, které ohrožují jejich zdraví.

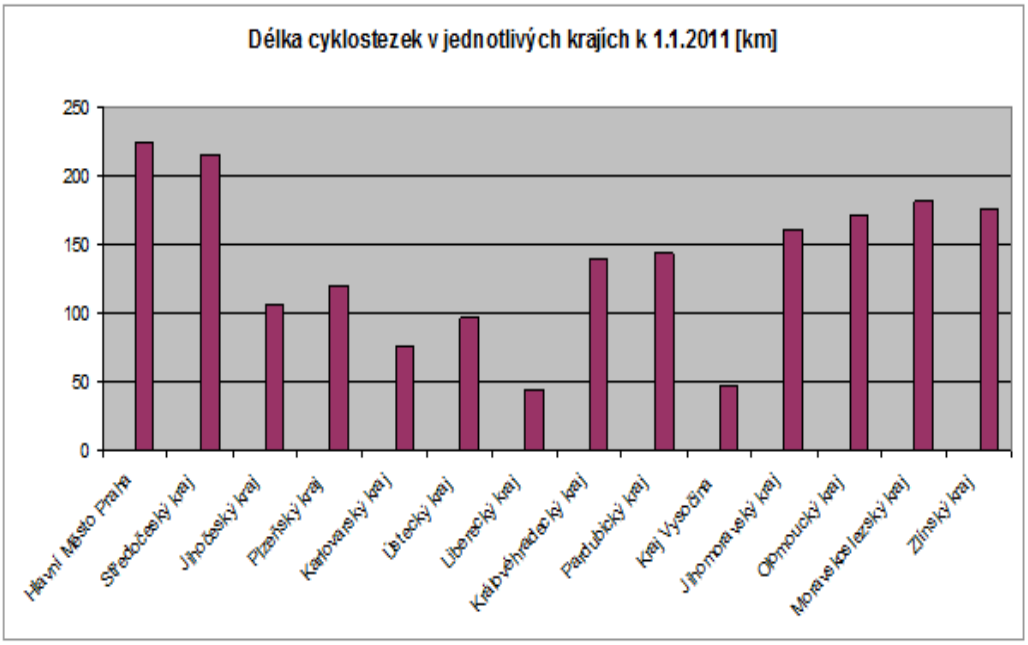
Je tedy nutností plánovat a realizovat cyklistické trasy, které nabídnou cyklistům bezpečnou alternativu. Přitom je možno využívat jak cyklistických stezek, tak pozemních komunikací s minimálním automobilovým provozem (místní komunikace, polní a lesní cesty). (Cyklistika Krnov, 2005)

1.1.2 Cyklostezka, cyklotrasa, cyklistický pruh

- ***Cyklostezka*** - stavební úpravy
- ***Cyklotrasa***- směrové značení v terénu
- ***Cyklistický pruh*** - typ vyhrazeného jízdního pruhu

K 1. 1. 2011 bylo na území ČR napočítáno celkem 1 903 km cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty. Z grafu je patrné, že nejhustší síť cyklostezek se v rámci ČR nachází na území hlavního města Prahy a Středočeského kraje. Na komunikace vhodné pro cyklisty je naopak nejméně bohatý kraj Vysočina nebo Liberecký kraj. Kraj Jihomoravský se v konkurenci 14 krajů umístnil na 6 místě. (Ministerstvo dopravy, 2014a)

Obrázek 1 – Délka cyklostezek dle krajů. (Ministerstvo dopravy, 2014a)



Cyklostezka

Jedná se o vybudovanou komunikaci, která je vymezena dopravním značením a je určena pro cyklisty, bruslaře, chodce. (Ministerstvo dopravy, 2014b)

Varianty:

stezka pro cyklisty a chodce (smíšená)

Slouží pro obousměrný provoz chodců i cyklistů. Pás cyklostezky v určitém směru využívají současně cyklisté i chodci, je proto nutná zvýšená opatrnost. Tato forma není nejlepším řešením, výstavba je proto možná pouze omezeně a v odůvodněných případech. (Ministerstvo dopravy, 2014b)

Obrázek 2 – Smíšená stezka. (Ministerstvo dopravy, 2014b)

stezka pro cyklisty a chodce (s odděleným provozem)

Slouží pro obousměrný oddělený provoz cyklistů a chodců. Pro cyklisty jsou v rámci jedné strany vystavěné cyklistické stezky vyznačeny oba směry jízdy, pro chodce jeden přidružený pás využívaný pro oba směry pohybu, případně je každá strana komunikace opatřena jedním pásem pro cyklisty a jedním pro chodce. (Ministerstvo dopravy, 2014b)

Cyklisté se pohybují v části stezky určené pro provoz jízdních kol. Pokud je zde povolen obousměrný pohyb cyklistů, jezdí se v pravé části nerozděleného pruhu či pravém jízdním pruhu, předjíždí a objíždí se především zleva. V odůvodněných případech se smí vjet i do pásu pro chodce, nesmí však být nikdo ohrožen.

Obrázek 3 – Stezka s odděleným provozem. (Ministerstvo dopravy, 2014b)

Samostatná stezka pro cyklisty

Je určena pro obousměrný provoz pouze cyklistů. Minimální šířka pásu je 2,0 m. Cyklista je povinen využít značenou cyklostezku, je-li v dosahu. (Ministerstvo dopravy, 2014b)

Obrázek 4 – Samostatná stezka pro cyklisty. (Ministerstvo dopravy, 2014b)

Cyklistické trasy

Cyklistické trasy jsou cesty vymezené pro cyklisty, označené orientačním dopravním nebo turistickým značením. Cyklistické trasy dělíme na cyklotrasy a cykloturistické trasy. Celý systém cyklistického značení má žlutou barvu. (Ondráček a Hřebíčková, 2007, s. 5)

- Cyklotrasy vedou po komunikacích a značení je u nich podobné jako pro motorová vozidla.
- Cykloturistické trasy vedou i složitějším terénem kolem přírodních zajímavostí a turisticky atraktivních míst. Jsou značeny pásovými značkami s barevnými pruhy. (Ondráček a Hřebíčková, 2007, s. 5)

Cyklistické trasy lze ještě rozdělit do tří skupin:

- místní
- regionální
- dálkové

Cyklistická trasa místní je využívaná pro přesun v rámci města, obce pro každodenní dojížďku na kratší trasy v rámci dopravy do zaměstnání, školy, za nákupy. Může navazovat na trasy regionální. Místní trasy můžeme dále rozdělit na základní, jež spojují oblasti, ve kterých nacházíme významné turistické cíle a místní trasy doplňkové, které propojují méně významné turistické cíle a trasy.

Cyklistická trasa místní ve spojení s trasou regionální slouží pro denní dojížďku. Může však sama vytvářet možnosti pro cyklistiku rekreační, protože jejím úkolem je spojovat cíle nacházející se mimo území obce.

Mezi cyklistické trasy regionálního významu lze zařadit trasy propojující město s významnými rekreačními oblastmi v aglomeraci.

Dálková cyklistická trasa slouží v první řadě pro cyklistiku rekreační. Spojuje místa nacházející se daleko od sebe, může procházet i více státy. (Statutární město Brno, 2015)

Cyklistický pruh

Pruh vyhrazený cyklistům, který umožňuje bezpečný pohyb cyklistů v rámci komunikace, protože cyklistickým pruhem je řešena přednost v křižovatkách ve prospěch cyklistů pohybujících se ve vyznačeném pruhu. Tím se výrazně liší od cyklostezek, kde je přednost řešena připravenými přejezdy, případně přerušením stezky a návratem na komunikaci. (Ministerstvo dopravy, 2014b)

Obrázek 5 - Cyklistický pruh (NaKole, 2015)

1.1.3 Greenways

Zelený koridor, neboli Greenway, je souvislý nepřerušený pruh krajiny propojený stezkou. Trasa je volena s ohledem na místní potřeby a zvyklosti. Jde o trasy bez automobilové dopravy, určené pro všechny, tedy turisty pěší, cyklisty, in-line bruslaře, jezdce na koních a vozíčkáře. K základnímu vybavení stezky pak patří nejen kvalitní povrch a značení, ale i další náležitosti jako odpočívadla, stojany na kola, lavičky, informační centra, WC, ubytování, občerstvení, servis atd. (Partnerství, 2005-2013)

V ČR program Zelených stezek - Greenways řídí Nadace Partnerství. Nadace poskytuje pomoc a podporu organizacím a projektům, které přispívají k udržitelnému rozvoji podél stezek a přírodních koridorů. Cílem programu se stalo taktéž vytváření a formování sítě organizací a projektů, které si mohou navzájem vyměňovat zkušenosti a spolupracovat. (Partnerství, 2005-2013)

Obrázek 6 - Greenways Česká republika. (Partnerství., 2005-2013)

1.2 Cyklistika ve městě

Hlavní podmínkou úspěšného rozvoje cyklistiky ve městech je vytvoření pro cyklisty vhodného prostředí. Toto prostředí, které je dlouhodobě vytvářeno, musí působit přirozeně a být v souladu s potřebami cyklistů - jsou nejzranitelnějšími účastníky silničního provozu. Všechny osoby zúčastněné na tvorbě cyklisticky přívětivého prostředí musí mít na paměti limity a možnosti cyklistů a jízdních kol. (Centrum, dopravního výzkumu, 2005- 2015)

Pro to, aby bylo začlenění cyklistiky do městského prostředí úspěšné, je nutné přesvědčit společnost o tom, že cyklistika je seriózním druhem dopravy. Cyklistiku je potřeba chápat také jako cestu ke zlepšování životního prostředí i jako součást programu rozvoje města. V takovém případě však musí být vytvářeno spojení mezi cyklistou, radnicí a odborníky. Všechny tyto tři strany jsou součástí plánovacích procesů. (Centrum, dopravního výzkumu, 2005-2015)

Územní plán, který se snaží řešit problémy a potřeby cyklistů, musí přesně vymezovat příležitosti pro rozvoj cyklisticky vhodného prostředí a přinášet jednoduché a realizovatelné návrhy pro praktickou tvorbu projektů. Každé město má mnoho možností, jak při plánování podporovat realizaci cyklisticky vhodného prostředí. Jednu z velmi běžných možností nabízí rekonstrukce, popř. stavba nové kanalizace, při jejíž výstavbě se mohou realizovat i zklidňující opatření a ostatní prvky cyklisticky přívětivé infrastruktury. (Centrum, dopravního výzkumu, 2005-2015)

Pro úspěšný rozvoj cyklistiky jsou nezbytné změny v oblasti sociální, technické a ekonomické:

- **sociální změna**: v dnešní společnosti by mělo být základem kvalitní cyklistické prostředí. Městský management a plánování v území by v sobě měly zahrnovat body rozvoje pro vytváření bezpečného a komfortního cyklistického prostředí.

- **technická změna**: všechny osoby zúčastněné při navrhování a projektování by měli přestat užívat pouze technické normy, měla by být předem určena hodnotící kritéria a doporučení. To reálně znamená přesun od používání přísných norem k používání kritérií pro návrh, zavádění a následné vyhodnocení vhodnosti projektu.

- **ekonomická změna**: cyklistické možnosti mnoha měst jsou podceňovány i díky tomu, že cyklistika je chápána pouze jako účastnění se silničního provozu a není vnímaná v širších souvislostech a v dalších oblastech, jako jsou např. zdraví, vzdělání, rozvoj. Ekonomická výhodnost cyklistiky je také značně nedoceněna. (Centrum, dopravního výzkumu, 2005-2015)

1.2.1 Územní plán

V ČR je územní plán vyhotovován na základě Zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. Vydává ho vždy zastupitelstvo obce formou opatření obecné povahy. Územní plán musí být v souladu s zásadami územního rozvoje, s politikou územního rozvoje a je závazný pro rozhodování v území. Územní plán stanoví základní koncepci rozvoje území města či obce, ochrany jeho majetku, jeho prostorového uspořádání, koncepci veřejné infrastruktury, vymezí zastavěné území, plochy a koridory. Poskytování prostředků z veřejných rozpočtů na provedení změn v území nesmí být v rozporu s vydaným územním plánem. (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2012)

1.2.2 Generel cyklistické dopravy

Generel cyklistické dopravy je základní dokument, který by měl stanovit koncepci rozvoje cyklistické dopravy jako součásti dopravního systému města. Slouží jako podklad pro zapracování cyklistických tras do jednotlivých investičních akcí města a postupně je propojovat do jednoho funkčního celku. Generel cyklistické dopravy navrhuje vybudování sítě cyklistických tras, které budou sloužit jak cykloturistice pro rekreační účely, tak zejména jako trasy pro každodenní používání. Při jeho zpracování se dbá na soulad s územním plánem města, který rozvíjí, doplňuje a konkretizuje jednotlivé trasy. Proto jej lze v souladu se stavebním zákonem chápat jako územně plánovací podklad. (Ministerstvo dopravy, 2014)

Generel cyklistické dopravy stanovuje podmínky pro nejvhodnější fungování cyklistické dopravy ve městě a určuje potřebu investic pro podporu jízdy na kole. Hlavním cílem generelu je poskytnout cyklistům ve městě infrastrukturu, která zvýší komfort jízdy na kole a povede ke zvýšení využívání jízdního kola v rámci přepravy po městě. Cílem při zpracovávání cyklogenerelu je kvalitní a aktuální průzkum současného stavu a na základě

jeho výsledků ukázat možnosti rozvoje cyklistiky v daných podmínkách a představení, co by bylo možné v analyzovaném prostředí nově vytvořit. Jedná se o nástroj určený pro orgány měst, ale také pro širokou veřejnost. Generel cyklistické dopravy prezentuje propojování více druhů dopravy – železniční, autobusová, lodní a další možnosti v území využitelné k rozvoji podnikání. Ukazuje i možnosti spolupráce s okolními městy a obcemi. (CykloBudějovice, 2015)

1.3 Rizika, náklady a přínosy cyklistické dopravy

Negativní efekty motorové dopravy zahrnují emise, hluk, příspěvek dopravy ke globálnímu oteplování. Ke snížení těchto negativních efektů dojde v té míře, v jaké bude motorová doprava nahrazována dopravou nemotorovou - cyklistickou.

Oddělení cyklistické od motorové dopravy vede ke zvýšení bezpečnosti a menšímu množství dopravních nehod s účastí cyklistů. Když oddělíme cyklistickou dopravu od ostatních druhů dopravy, může být doprava plynulejší a rychlejší. Cyklistika však může přinést časovou úsporu i těm, kteří dosud na kole jezdili, a to i bez existence cyklostezek. Pravidelný pohyb přináší zlepšení zdravotního stavu. Mezi nemoci způsobené nedostatkem fyzické aktivity patří především onemocnění srdce, obezita, vysoký krevní tlak, mrtvice, deprese, cukrovka a některé druhy rakoviny. V tomto případě dochází ke snižování finančních nákladů na léčení nemocí v důsledku lepšího zdravotního stavu obyvatel. (Ministerstvo dopravy, 2014c)

Cyklistická doprava přináší řadu výhod, ale stejně jako jiné obory má také své nevýhody. Možnost využití kola jako dopravního prostředku je omezena vlivy počasí a ročním obdobím, nejeví se proto jako vhodný dopravní prostředek pro každodenní, celoroční dojížďku. Cyklistická doprava má pouze malou přepravní kapacitu, jedno kolo přepraví pouze jednotlivce a k přepravě na kole je nutná určitá fyzická kondice, jelikož jízdní kolo pohání uživatel vlastní vynaloženou silou. Do nákladů jízdy na kole musíme započítat také pořizovací náklady na tento dopravní prostředek a jeho údržbu. (Ministerstvo dopravy, 2014c)

Při realizaci cyklistické infrastruktury musíme v první řadě počítat s náklady projektu, které jsou převážně finančního charakteru. Přínosy cyklistické dopravy, kterými nejsou pouze finanční příjmy, musíme dále porovnávat s velikostí nákladů. Určujeme, zda jsou

přínosy výraznější vůči nákladům a projekt se stane realizovatelným. (Ministerstvo dopravy, 2014c)

Velkým přínosem může být rozvoj cyklistické infrastruktury i na malém městě. Pro cyklistiku v něm existují optimální podmínky, jde především o menší území, jednodušší dopravní situaci, příjemnější okolní prostředí. Problémem může být snad jen nedostatečné možnosti financování z rozpočtu malé obce. Tento problém jde řešit například ucházením se o dotace a příspěvky, ale také pozvolnou a méně finančně náročnou propagací obce a jejich pozitiv, za účelem získat pozornost a finance na budování nebo úpravu komunikací určených i cyklistům. (Pucher and Buehler, 2012, s. 257)

Tabulka 1 Cyklistická doprava. (Ministerstvo dopravy, 2014c)

Náklady
náklady na výstavbu a údržbu cyklostezek
náklady na doplňkovou infrastrukturu
náklady na propagaci
náklady na pořízení a servis jízdního kola
Přínosy
Cykloturistika
časové úspory
dopady na zdraví a nemocnost obyvatel
snížení negativních nákladů motorové dopravy – emise, hluk..
nižší množství dopravních nehod a zvýšení bezpečnosti
Rizika
klima (počasí, roční období)
Kondice
malá přepravní kapacita

1.3.1 Přínosy cyklistické dopravy v ekonomickém vyjádření

1.3.1.1 Infrastruktura

Realizace investic do cyklistické infrastruktury je přínosem pro stavební průmysl. Při výstavbě dochází k požadavkům na pracovní sílu i materiálovou základnu. Stavební práce při projektu cyklostezek uskutečňují většinou firmy z regionu, ve kterém je stezka realizována. Jde o prvotní vytvoření plánů, nákresů, vyčíslení nákladů cyklostezky, samotnou výstavbu a dozor. I menším firmám to následně přináší zakázky v řádech milionů korun.

1.3.1.2 Zdraví

I oblast zdraví se dá vyčíslit a zařadit do kategorie ekonomické náklady. Na základě studie CBA (Cost-benefit analysis) přinese pravidelný pohyb na kole zvýšení odolnosti organismu cyklistů. Pravidelný pohyb vede ke snížení pravděpodobnosti výskytu závažných a dlouhodobých nemocí. Tato studie vyčíslila tento přínos, tedy úsporu za případnou zdravotní péči u produktivního člověka na 900 eur/rok. (Ministerstvo dopravy, 2014c)

1.3.1.3 Hluk, emise

Hluk nejen, že obtěžuje, ale za určitých okolností snižuje psychickou odolnost a může vést ke zdravotním problémům. V oblastech se stálým dopravním provozem je kvalita ovzduší snižována používáním motorových vozidel. Znečištění ovzduší může být příčinou různých onemocnění a vede k obecnému snížení kvality života. Za těchto podmínek i člověk pravidelně se pohybující na kole může trpět zdravotními obtížemi a efekt zdravotních přínosů se minimalizuje. Jízdní kola nezpůsobují hluk, netvoří emise, nepotřebují pohonné hmoty, jen lidskou sílu. Toto všechno se dá brát jako úspora z pohledu ekonomického. Pokud navíc cyklistické stezky vedou přírodou, snižuje se zatížení životního prostředí i lidského zdraví. Cyklista dojíždějící minimálně čtyři dny v týdnu, alespoň 8 km do práce na jízdním kole, místo automobilem, vytvoří ročně úsporu 380 litrů benzínu a 0,75 tun emisí CO2. (European Economic and Social Committee, 2010, s. 13)

1.3.1.4 Cykloturistika

Cykloturistika zažívá v posledních letech nepřehlédnutelný boom a společně s ní je potřeba rozvíjet a také zvyšovat kapacity a množství ubytovacích, stravovacích, kulturních,

informačních a jiných zařízení. Tento trend přispívá ke zvýšení zaměstnanosti v oblasti služeb a zvyšuje zisky regionálních podnikatelů v těchto oblastech.

Dále se zvyšuje poptávka po turistických atrakcích, jako jsou koupaliště, aquaparky, letní kina, divadla, kulturní akce, festivaly. To vše i přes počáteční náklady na stavbu a údržbu přináší postupně městu nebo soukromým subjektům z dotčené oblasti zisk.

1.3.1.5 Doprava

Prázdninová cykloturistika umožnila rozvoj dalších alternativních forem dopravy. Lodní doprava po řece, jako přeprava ke vzdálenějším turistickým cílům nebo (lokální) vlaková doprava se v posledních letech stala vyhledávaná turisty i cykloturisty.

1.3.1.6 Jízdní kolo a příslušenství

Tato oblast souvisí s množstvím osob, které se zabývají některou z činností v cyklistickém průmyslu. Začíná to výrobou jízdního kola a doplňkové výbavy. V případě konkrétního regionu se to týká většího zastoupení prodejců jízdních kol a cyklistického vybavení, počtu servisů.

2 LEGISLATIVA A INSTITUCE PŮSOBÍCÍ V OBLASTI CYKLISTICKÉ DOPRAVY

V druhé kapitole se analyzuje dostupná legislativa vztahující se k problematice cyklistické dopravy, orgány dotčené správou a regulací této oblasti.

2.1 Legislativa

Základním legislativním dokumentem, který se zabývá rozdělením pozemních komunikací, jejich stavbou, podmínkami využívání, ochrany, právy a povinnostmi vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů, výkonem státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady je Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Zákon definuje pozemní komunikace, zavádí kategorie pozemních komunikací (dálnice, silnice, místní komunikace, účelová komunikace), třídy silnic (I-III.) a místních komunikací (I-IV.) a stanoví, které kategorie vlastní stát, kraj nebo obec. (ČESKO, 1997)
Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích včetně vymezení ustanovení o jízdě na jízdním kole (§ 57), povinnost nošení cyklistické přilby do 18 let (§ 58), povinnost motoristů dávat znamení při předjíždění cyklistů (§ 17) aj. V září 2010 vstoupila do platnosti vyhláška Ministerstva dopravy č. 247/2010 Sb., ve znění pozdějších předpisů, která zavádí nové dopravní značky pro cyklisty. Vyhláška č. 247/2010 Sb., mění vyhlášku č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

V souvislosti s cyklistickou komunikací musíme brát v úvahu i Zákon č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů a Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, které se vztahují k výstavbě cyklistických komunikací a podle nichž orgány veřejné správy rozhodují. V rámci stavebního zákona se při výstavbě postupuje stejně jako u jakékoliv jiné pozemní komunikace. V rámci možností ochrany přírody a krajiny je důležitý Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, dále pak Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů.
Od 1. dubna 2015 je novelizací Zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního

fondu, ve znění pozdějších předpisů, vyřešen problém s vysokými cenami za výkupy ze zemědělského půdního fondu (ZPF). Poplatky za výkupy pozemků ze ZPF zdražovaly investice do cyklostezek o mnoho procent, někdy i přesáhly hodnotu celé stavby. Zákon o ochraně ZPF tak blokoval racionální a bezpečná řešení tam, kde by budoucí stezka měla vést třeba přes pole nebo přes louku vedle silnice. Vláda ČR novelou reagovala na zvýšení poplatků za vynětí ze ZPF z roku 2011. Tehdy se platby za vynětí půdy zvýšily kvůli masivní výstavbě solárních elektráren. Podle vlády se tak zkomplikovaly některé investice, které se nyní opět vrátí na úroveň základní sazby a poplatkům nebudou podléhat cyklistické stezky, pokud budou v souladu s územním plánem. (Zemědělský svaz ČR, 2014)

2.2 Normy a technické podmínky

K cyklistické dopravě mají vztah níže uvedené normy, technické podmínky, vzorové listy a metodické pokyny. Mezi nejvýznamnější normu patří ČSN 73 6101 - Projektování silnic a dálnic. Dále jsou postupně seřazeny další relevantní normy a předpisy vztahující se k oblasti cyklistiky:

ČSN 73 6102 - Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
ČSN 73 6108 - Lesní dopravní síť
ČSN 73 6109 - Projektování polních cest
ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací
ČSN73 6114 - Vozovky pozemních komunikací

Dále tuto oblast upravují i technické podmínky:

TP 65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
TP 77 - Navrhování vozovek pozemních komunikací
TP 78 - Katalog vozovek pozemních komunikací
TP 100 - Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích
TP 103 - Navrhování obytných a pěších zón
TP 131 - Zásady pro úpravy silnic včetně průtahů obcemi
TP 132 - Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích
TP 133 - Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
TP 179 - Navrhování komunikací pro cyklisty (Ministerstvo dopravy, 2013a)

2.3 Instituce

2.3.1 Evropská úroveň

Evropská unie (EU) ve spolupráci s národními partnery, včetně českého zástupce, kterým je Nadace Partnerství koordinuje a navrhuje Evropské cyklistické federaci jednotlivé trasy, které by bylo vhodné zařadit do projektu EuroVelo. EuroVelo je projekt 14 - ti trans-evropských cyklotras s celkovou délkou 70 000 km (45 000 km tras je již v současné době zrealizovaných) spojujících země Evropy. Tyto trasy jsou vybírány na základě atraktivních cílů v daném území i jeho okolí. ČR procházejí celkem čtyři trasy EuroVelo - 4, 7, 9 a 13. V současné době jsou upraveny podmínky k financování dalšího programového období EU na rok 2014-2020. (Ministerstvo dopravy, 2011)

2.3.2 Státní úroveň

Podpora a regulace cyklistické dopravy se týká těchto ministerstev: dopravy, zdravotnictví, životního prostředí, místního rozvoje, vnitra, školství, mládeže a tělovýchovy, zemědělství, financí, práce a sociálních věcí a zahraničí.

Opatření jednotlivých zainteresovaných resortů jsou plněna pomocí běžných procedur a postupů ministerstev. Jedná se pak zejména o Ministerstvo pro místní rozvoj a jeho příspěvkovou organizaci agenturu CzechTourism s tématikou cykloturistiky. Ministerstvo životního prostředí a Ministerstvo zdravotnictví společně se Státním zdravotním ústavem s tématikou zdravotní výchovy a podpory veřejného zdraví.

Ministerstvo dopravy

Ministerstvo dopravy je nejvýznamnější orgán státní správy pro oblast cyklistické dopravy. Jeho hlavními úkoly jsou prostřednictvím realizace legislativních opatření začleňovat cyklistickou dopravu do provozu na pozemních komunikacích. Zvyšovat u zainteresovaných skupin povědomí o nástrojích ovlivňujících podporu cyklistické dopravy a zajistit zefektivňování propagace a výzkumu cyklistické dopravy jako součásti životního stylu. Ministerstvo dopravy je také hlavním spojovacím článkem naplňování Národní strategie cyklistické dopravy. (Ministerstvo dopravy, 2013b)

Národní strategie cyklistické dopravy

Strategický dokument Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013–2020 (Cyklostrategie 2013), řeší současnou situaci v oblasti cyklistické dopravy a cykloturistiky a nabízí návrhy na opatření pro její rozvoj. Cílem Cyklostrategie 2013 je zvýšit podíl cyklistické dopravy zejména ve městech, zlepšit a zvýšit výstavbu cyklistické infrastruktury. Dále jde o koordinaci mezi orgány státní správy, městy a obcemi na státní i regionální úrovni. Představuje svá opatření rozdělená do čtyř hlavních cílových oblastí. Při většině opatření jde o navrhnutí zásahů, které nejsou finančního charakteru, které mohou např. vhodnou úpravou stávajících zákonných předpisů ušetřit náklady při budování cyklistické infrastruktury.

Cyklostrategie 2013 je v souladu s dalšími strategickými dokumenty včetně Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011–2020. (Ministerstvo dopravy, 2013c)

Ministerstvo pro místní rozvoj

Ministerstvo pro místní rozvoj, spolu se státní příspěvkovou organizací - agenturou CzechTourism, jejímž je zřizovatelem, se realizují v oblasti podpory cyklistické dopravy. Jsou aktivní především v zajišťování potřebné infrastruktury pro cykloturistiku. Starají se i o podporu služeb a lidských zdrojů v oblasti cykloturistiky, marketingovou podporu projektu Česko jede. (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2012)

2.3.3 Kraje

Kraj je oprávněn realizovat cyklistickou dopravu ve své samostatné působnosti. Kraje mají v této oblasti zpracovány koncepční dokumenty. Aktualizace strategické vize Strategie rozvoje Jihomoravského kraje 2020 vychází z platné Strategie rozvoje Jihomoravského kraje 2006 - 2016. Opatření 3.1 s názvem Výstavba a modernizace páteřní silniční sítě a sítě páteřních cyklostezek strategické části dokumentu se zabývá touto problematikou. Program rozvoje Jihomoravského kraje je hlavním nástrojem řízení a koordinace rozvoje kraje. Je zpracováván na období čtyř let, 2014 až 2017. V návaznosti na vizi a strategické cíle přijaté ve Strategii rozvoje Jihomoravského kraje a ve vazbě na programové priority politické reprezentace kraje konkretizuje pro plánovací období cíle, priority a rozvojové aktivity v kraji. Hlavním aktérem zpracování a realizace je kraj jako samosprávný subjekt. Program na základě spolupráce aktérů zúčastněných při jeho tvorbě vymezuje nositele přípravy a realizace rozvojových aktivit i projektů, stanoví způsob a pravidla financování a

způsob implementace. Dokument obsahuje čtyři hlavní prioritní oblasti, přičemž poslední kategorie s názvem Rozvoj dostupnosti a dopravní obslužnosti kraje se zabývá rozvojem infrastruktury pro nemotorovou dopravu. Do této oblasti patří cyklistická doprava a cyklistické infrastruktury. Dále má konkrétně Jihomoravský kraj zpracován Generel dopravy Jihomoravského kraje. V něm je zpracována také oblast cyklistické dopravy. Především se ale zabývá rekreační cyklistikou a cyklotrasami, které bývají využívány pro každodenní dojížďku. (Portál Jihomoravského kraje, ANON)

2.3.4 Obce

Obce se zabývají problematikou cyklistiky a cykloturistiky ve své samostatné působnosti. Jde o převážně finanční podporu výstavby a rozvoje cyklistické infrastruktury na svém území. Koncepčními dokumenty na úrovni obce je již zmiňovaný územní plán rozvoje, strategický plán rozvoje města, případně program rozvoje a generel cyklistické dopravy města. Obce a jejich zástupci se zabývají také propagací památek, významných turistických cílů a možnostmi vyžití pro cyklisty a cykloturisty. V mnoha městech jsou již úředníci, kteří jsou za rozvoj cyklistické dopravy odpovědni a mají možnost ovlivňovat podporu cyklistické dopravy. Na komunální úrovni se právě tento model ukázal jako úspěšný. (Ministerstvo dopravy, 2013b). Vybrané dokumenty vztahující se k městu Břeclav budou rozebrány v praktické části.

2.3.5 Mikroregiony a Místní akční skupiny

Mikroregion, známý jako geografický pojem, je tvořen správními obvody několika obcí. V ČR existuje více než 550 mikroregionů, které se sdružily za účelem podpory při naplňování určitého společného cíle. Formálním způsobem jde o dobrovolný svazek obcí dle Zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů, tyto pak můžou žádat o finanční podporu. (Ryglová, Burian a Vajčnerová, 2011, s. 40)

Místní akční skupina (MAS) je forma místního partnerství, která umožňuje efektivní způsob využívání dostupných zdrojů. Jejími členy mohou být obce, jejich svazky, instituce veřejné moci, soukromé podnikatelské subjekty, neziskové organizace i samotní občané jako fyzické osoby. Ti všichni v rámci MAS spolupracují na rozvoji řešeného území. Jejich projekty a aktivity jsou podpořeny čerpáním finančních prostředků z evropských nebo národních programů. (Ministerstvo zemědělství, 2015)
Mikroregiony a MAS se stávají dalším významným aktérem v oblasti podpory a rozvoje

cyklistické infrastruktury a cykloturistiky. Jsou možným příjemcem dotace ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) nebo z fondů EU. (Ryglová, Burian a Vajčnerová, 2011, s. 40)

2.3.6 Nevládní organizace a projekty

Nevládní organizace charakterizujeme jako různá občanská sdružení, nadace či soukromoprávní osoby. Vznikají obvykle za účelem prosazování lepších podmínek pro různorodé skupiny společnosti v daném území. Tyto organizace působí na místní politiky, mohou jim předkládat své myšlenky, nápady, návrhy na rozvoj např. cyklistické dopravy. Cílem organizací zaměřených na podporu cyklistické dopravy je propagace cyklistické dopravy a zviditelňování jízdního kola jako významného dopravního prostředku. (Ministerstvo financí, 2013)

Asociace cykloměst

Asociace měst pro cyklisty je dobrovolnou, nevládní organizací, založenou jako zájmové sdružení právnických osob. Členy Asociace jsou obce, města, svazky a neziskové organizace. Činnost Asociace je založena na aktivitě představitelů města - starostů, primátorů a členů zastupitelstev obcí a měst, kteří se nad rámec svých zákonných povinností věnují otázkám dopravy ve městě. Podílí se na přípravě a tvorbě návrhů zákonných opatření i nelegislativních doporučení týkajících se oblasti městské mobility, zejména cyklistické dopravy.

NaKole

Občanské sdružení NaKole je zaměřeno na podporu a propagaci rekreační cyklistiky a cykloturistiky, stejně jako na používání jízdního kola jako dopravního prostředku ve městech. Sdružení provádí testování jízdních kol, vede projekt Nakupuj na kole a spolupracuje také na obsahu portálu Národní cyklistické strategie. (NaKole, 2011)

Česko jede

Česko jede, je projektem, který je zaměřen na podporu cykloturistiky, jehož cílem je poskytovat ověřené, přehledné a kvalitní informace českým a zahraničním cyklistům o možnostech cyklistiky ve všech regionech ČR. Za tímto účelem vede spolupráci s portály krajů a turistických oblastí a destinací, které by projevily zájem o propagaci. (Česko jede, 2011 - 2014)

Nadace Partnerství

Nadace Partnerství existuje již od roku 1991 a od této doby se dokázala stát největší českou environmentální nadací. Tato nadace se zabývá podporou a rozvojem cyklostezek, zejména zelených stezek Greenways a tematických cyklotras. Mezi formy podpory patří například provádění sčítání uživatelů těchto cyklotras, koordinace úspěšného projektu certifikace - Cyklisté vítání, koordinace událostí a akcí souvisejících s turistikou, případně cykloturistikou, poskytování grantů. (Nadace partnerství, 2005 - 2013)

3 FINANCOVÁNÍ

Kapitola financování je zaměřena na finanční podporu výstavby a rozvoje cyklistické infrastruktury prostřednictvím fondů a dotací. Každý stupeň má své možnosti, jak podpořit cyklistickou dopravu. Začneme úrovní evropskou, kde je objem finančních prostředků největší až po rozpočty měst a obcí.

3.1 Evropská úroveň

Cyklistická doprava byla zařazena do nově vzniklého programového dokumentu Integrovaný regionální operační program pro období 2014 – 2020. (IROP 2014 – 2020) Prioritou Integrovaného regionálního operačního programu je umožnění vyváženého rozvoje území, zlepšení veřejných služeb, veřejné správy a zajištění udržitelného rozvoje v obcích, městech a regionech. Cyklistickou infrastrukturou se zabývá velká část materiálu.

Cyklistická doprava je řešena v prioritní ose 1 – Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony, oblast udržitelná doprava ve specifickém cíli 1.2: Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy. Kategorie zařazení nese název**:** Rozvoj cyklodopravy (cyklotrasy, cyklostezky, pruhy pro cyklisty), zvýšení bezpečnosti dopravy. Tato kategorie v sobě zahrnuje a řeší výstavbu a rekonstrukci cyklostezek a cyklotras, budování doprovodné infrastruktury, ve vazbě na celý systém dopravy a také realizaci cyklistických jízdních pruhů. Alokace finančních prostředků na tento cíl je 472.500.000 eur. (Vláda České republiky, 2015)

Konkrétně cyklistická doprava na území Břeclavska, která bude řešena v praktické části práce, by mohla být také zařazena v rámci svého umístění v Jihomoravském kraji (region NUTS III) do OP příhraniční spolupráce Slovenská republika – Česká republika 2014–2020 a příhraniční spolupráce Rakouská republika – Česká republika 2014 - 2020. Na OP příhraniční spolupráce činí plánovaný rozpočet přibližně 90.000.000 eur. Prostředky budou čerpány z Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF). (Vláda České republiky, 2015) Výše dotace bude činit max. 85 % z celkových způsobilých výdajů projektu. Při financování těchto projektů je důležité, aby se na jejich výstavbě podílely subjekty z obou států, například musí společně projekt připravit, provádět či financovat. Nutný je také prokazatelný přínos realizace projektů pro obě strany. (Vláda České republiky, 2015)

V oblasti financování se nakládá s pojmem způsobilé nebo uznatelné případně neuznatelné náklady. Jelikož v praktické části se tyto náklady řeší u konkrétních rozpočtů, provedeme krátké vysvětlení těchto pojmů:

Způsobilé výdaje (uznatelné náklady)

Náklady, které jsou v souladu s evropskou a českou legislativou, případně podmínkami daného programu. Na základě toho je možné tyto náklady spolufinancovat ze strukturálních případně jiných fondů, (například SFDI). Výdaje musí být přiměřené a být vynakládány v souladu s principy hospodárnosti, účelnosti a efektivnosti. Výdaje musí být reálné a prokazatelné, doložitelné potvrzenými účetními doklady. Náklady je třeba nejdříve uhradit a tato skutečnost musí být doložena před jejich proplacením z fondů. Řídící orgány stanovují užší kritéria pro počáteční a koncové datum způsobilosti výdajů. (Strukturální fondy, 2014)

Nezpůsobilé výdaje (neuznatelné náklady)

Jedná se o výdaje, které nemohou být spolufinancovány z (strukturálních) fondů. Nezpůsobilé výdaje nejsou uvedeny mezi způsobilými výdaji v prováděcím dokumentu programu. Pokud tyto výdaje v projektu existují, musí být vykázány ve finančním plánu projektu a jsou vždy financovány z vlastních zdrojů žadatele. (Strukturální fondy, 2014)

Proti programovému období 2007–2013 došlo v systému čerpání z evropských fondů pro období 2014-2020 k zavedení některých novinek a to na evropské i české úrovni. Mezi nejdůležitější z nich patří:

- rozšíření počtu zapojených fondů
- vyšší měřitelnost přínosu podpořených operací
- finanční závislost na rychlosti a kvalitě čerpání
- vyšší míra uplatnění finančních nástrojů na úkor dotací

V českých podmínkách mezi hlavní novinky patří především: snížení počtu programů (snížení počtu tematických operačních programů (OP) a určení jednoho Integrovaného regionálního operačního programu místo původních sedmi regionálních operačních programů)

- jednotné metodické prostředí má zajistit stejná pravidla pro celý systém
- rozšířené fungování monitorovacího systému (Vláda České republiky, 2015)

3.2 Státní úroveň

3.2.1 Státní fond dopravní infrastruktury

Podpora výstavby a údržby cyklistických stezek vyplývá ze Zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů (SFDI). SFDI poprvé přispěl na výstavbu cyklostezek v roce 2001 ve výši pouhých 12.000.000 Kč, kdy podpořil 7 akcí.

Obrázek 7 – Příspěvky na cyklistické stezky ze SFDI (SFDI, 2014a)

Finanční příspěvek v oblasti cyklistické dopravy lze poskytnout pouze na :

- výstavbu cyklistické stezky,
- údržbu cyklistické stezky.

Z rozpočtu SFDI lze poskytnout příspěvek na vybranou akci maximálně do výše 85% celkových uznatelných nákladů stavební části akce při výstavbě cyklistické stezky nebo celkových uznatelných nákladů na údržbu cyklistické stezky, případně její části realizované v roce 2015 a 2016.

V případě cyklistické stezky, která vznikne na veřejném prostranství a s dodržením podmínky, která se týká předepsané minimální délky stezky 1 km, může být příspěvek poskytnut až do výše 90 % celkových uznatelných nákladů stavební části akce. Limit pro výši příspěvku pro jednoho žadatele na více akcí činí 20.000.000 Kč. Příspěvek SFDI nemůže být nikdy kombinován s prostředky fondů EU. (SFDI, 2014a)

Podmínky pro poskytnutí příspěvku

Pravidla pro poskytnutí dotace definují podmínky, které musí žadatel o příspěvek splnit. Za všechny je možné jmenovat to, že na poskytnutí příspěvku není právní nárok. SFDI musí uzavřít s příjemcem příspěvku Smlouvu o poskytnutí příspěvku. Jako žadatel o příspěvek musí být subjekt připraven prokázat schopnost spolufinancovat akci, příspěvek je účelový a jeho čerpání je vázáno jen na financování akce, na kterou byl poskytnut. Příspěvek se poskytuje pouze na úhradu uznatelných nákladů projektu. Využívání poskytnutého příspěvku podléhá kontrole ze strany SFDI. (SFDI, 2014b)

Mezi neuznatelné náklady řadíme příkladem tyto:

- veřejné osvětlení
- odpočívací plochy vč. jejich vybavení
- sítě (inženýrské sítě, elektrické vedení, veřejné osvětlení)
- osázení vegetací a sadové úpravy a s tím související práce
- opěrné zdi, které nejsou součástí tělesa cyklistické stezky
- oplocení
- příprava území s výjimkou území, které je součástí stavby cyklistické stezky
- demolice objektů

Příjemce příspěvku

Příjemcem příspěvku může být obec jako vlastník cyklistické stezky nebo příspěvková organizace zřízená obcí, které vykonávají správu majetku ve vlastnictví obce, případně svazek obcí.

Náležitosti a hodnocení žádosti

Žadatel o příspěvek předkládá svou žádost písemně s uvedenými náležitostmi i elektronicky ve stanoveném termínu. Žádost musí být podepsána osobou oprávněnou jednat jménem či za žadatele. Hodnocení akcí pro poskytnutí příspěvku provádí hodnotitelská komise schválená výborem SFDI a řídí se následujícími kritérii:

Bezpečnostní kritéria, která mají nejvyšší váhu 40 % .

Příkladem této kategorie kritérií je hodnocení intenzity dopravy na vybraných úsecích pozemních komunikací, ze kterých má být cyklistický provoz převeden, a to intenzita

dopravy celkem a následně rozčleněná intenzita dopravy cyklistů, příp. chodců. Posuzování umístění pevných překážek, vybavení přejezdů (přechodů), využití prvků ke zklidnění dopravy, umístění osvětlení, nehodovost na souvisejících úsecích dopravní infrastruktury - zdůvodnění bezpečné cesty.

Ekonomická kritéria s váhou 30 %. Mezi ekonomická kritéria patří finanční náročnost uznatelných nákladů akce podle nastavených pravidel fondu.

Koncepční kritéria 30 % váha.

Mezi koncepční kritéria řadíme soulad akce se schválenými rozvojovými dokumenty, zejména soulad akce s Národní strategií rozvoje cyklistické dopravy, rozvinutost spolupráce s okolními územně samosprávnými celky, návaznost cyklistické stezky na stezky již realizované nebo plánované. Za koncepční dokumenty se v případě města považuje územní plán, koncepce, strategický program či generel cyklistické dopravy. (Ministerstvo dopravy, 2014b)

3.3 Samospráva

3.3.1 Kraje

Dotace kraje jsou poskytovány v souladu s Programem rozvoje kraje, případně s jinými rozvojovými dokumenty. V oblasti financování schválila Rada Jihomoravského kraje dotační program Podpora rozvoje cyklistiky a cyklistické dopravy v Jihomoravském kraji v roce 2015.

Tento program je zaměřený na rozvoj cyklistiky a cyklistické infrastruktury na území Jihomoravského kraje (JMK). Dotační program je určen pro obce, mikroregiony a jiné právnické osoby, které splňují podmínky uvedené v dotačním programu. (Dotační portál Jihomoravského kraje, ANON)

Na tento dotační program je vyčleněna částka 11.000.000 Kč. Maximální výše dotace na jeden projekt činí 2.000.000 Kč v případě, že se bude jednat o výstavbu nebo rekonstrukci cyklostezek a rozvoj související infrastruktury. Příspěvek ve výši maximálně 300.000 Kč může být poskytnut, pokud se dotace bude týkat značení cyklotras, cyklostezek a areálů pro terénní a extrémní cyklistiku. Tvorba projektové dokumentace však bude proplacena za podmínky, že na jejím základě bude zrealizován projekt cyklostezek, případně jejich značení. Na zpracování samostatné projektové dokumentace nebude dotace z programu poskytnuta.

Dotace bude poskytována na částečné krytí celkových uznatelných výdajů projektu. Pokud příjemce bude spolufinancovat projekt pouze ze svých vlastních zdrojů ve výši min. 40 %, maximální podíl dotace z rozpočtu JMK bude 60 % celkových uznatelných výdajů. V případě, že příjemce dokáže doložit získání cizího finančního příspěvku (např. SFDI, MMR ČR, fondů EU, nebo jiných zdrojů) ve výši min. 50 %, bude maximální podíl dotace z rozpočtu JMK po odečtení příspěvku cizího subjektu od celkových uznatelných nákladů 50 % z této zbytkové částky (tzn. max. 25 % celkových uznatelných výdajů).
Z dotačního programu budou poskytovány dotace až do jejich vyčerpání a pouze na realizaci projektů investičního a neinvestičního charakteru:

- výstavby, rekonstrukce, opravy cyklostezek a související doplňkové infrastruktury
- značení cyklotras, cyklostezek a areálů pro terénní a extrémní cyklistiku
- projektové dokumentace (Dotační portál Jihomoravského kraje, ANON)

3.3.2 Obce

Rozpočty obce standardně neobsahují dostatečné množství finančních prostředků uplatnitelných pro tuto oblast a ochota zvyšovat rozpočet je nízká. Důležité proto je, aby obce investovaly veškeré dostupné finance co nejefektivněji a využívaly pro oživení cyklistické dopravy i alternativní finanční zdroje.

Financování podpory cyklistické dopravy není omezeno jen na programy související s dopravou, můžeme ji zařadit i do projektů, které řeší problematiku trvale udržitelného rozvoje, klimatických změn či zdraví. Spolupráce s obcemi v regionu, s příslušným krajem nebo státem zase obcím dává možnost realizovat projekty, které by bez společného postupu nešly uskutečnit. Tato spolupráce s sebou nese velké možnosti, jak zlepšit podporu cyklistické dopravy.

3.3.3 Nevládní organizace

I nevládní organizace ve formě nadací, sdružení i soukromoprávních osob mohou poskytovat granty a dotace v oblasti cyklistické dopravy. Příkladem může být již zmíněná nadace Partnerství. Nadační příspěvky uděluje organizacím po celé České republice. Žádat o ně smí obce, školy i neziskové organizace. Během své existence podpořila Nadace Partnerství více, než 3000 projektů částkou přesahují 396.000.000 Kč. V souvislosti s cyklistickou dopravou přispívá především na rozvoj Greenways, značení cyklistických

stezek, na podporu organizací zabývajících se cyklistickou dopravou, na uskutečňování akcí propagující cyklistické stezky. Výše dotací se pohybuje v řádech desetitisíců korun až po částky dosahující čtvrt milionu. (Partnerství, 2005 - 2013)

II. PRAKTICKÁ ČÁST

4 REGION BŘECLAVSKO

4.1 Okres Břeclav

Okres Břeclav se nachází v jihovýchodní části jižní Moravy. Na jihu hraničí s Rakouskem, na východě se Slovenskem, na severu s okresem Brno – venkov, na západě s okresem Znojmo a na severovýchodě s okresy Hodonín a Vyškov. Administrativně se okres Břeclav člení na 63 obcí, z toho 58 obcí má pouze jednu část, 4 obce se dělí na dvě části a samo město Břeclav má části tři. Celkem 9 obcí má statut města – Břeclav, Hustopeče, Klobouky u Brna, Lanžhot, Mikulov, Podivín, Valtice, Velké Bílovice a Velké Pavlovice. V okrese Břeclav žije téměř 115 tisíc obyvatel. (ČSÚ, 2014)

Region Břeclavska je spojený s vinařstvím, které zde má již mnoho let svou tradici. Přírodní zajímavosti, klimatické podmínky, řada historických památek a možnosti kulturního vyžití lákají každoročně velké množství turistů a v posledních letech i mnoho cykloturistů k návštěvě tohoto území. (ČSÚ, 2014)

Lednicko-valtický areál

Lednicko-valtický areál je od roku 1996 součástí světového a kulturního dědictví UNESCO. Byl vytvořen a spravován rodem Lichtenštejnů. Areál o rozloze 300 km2 hraničí na jihu s Rakouskem, na západě s oblastí Pálava, na severu a na východě tvoří hranici areálu řeka Dyje. Proto se tu střídá architektura období baroka s novogoticky upravenou budovou zámku a rozesetými stavbami v romantickém stylu. Zahradní úpravy vycházejí ze vzoru využívaného při úpravách v anglických parcích. Mezi nejkrásnější a nejvýznamnější památky LV areálu patří:

Lednice a její památky

Lichtenštejnové získali Lednici až v první polovině 14. století. Lednický zámek prošel letitým vývojem od gotické tvrze přes renesanční, barokní a klasicistní podobu až po nynější sídlo ve stylu anglické gotiky. K zámku přísluší rozsáhlý skleník, nejstarší v Evropě, s exotickými rostlinami, květinami a dřevinami z celého světa. Na areál zámku navazuje velkorysý zámecký park, v němž už dlouhá léta rostou vzácné druhy starých stromů. Jeho nedílnou součástí jsou stavby romantického charakteru – např. 60 m vysoký Minaret, z jehož věže se nabízí široký rozhled do okolí. (LVM region, 2013a)

Obrázek 8 - Lednicko-valtický areál. (LVM region, 2013a)

Janův hrad (založeno 1810)

Romantický letohrádek, napodobující zříceninu středověkého hradu, byl postaven stavitelem Hardtmuthem na břehu řeky Dyje. Janův hrad sloužil jako myslivna a lovecký zámeček, dnes se zde nachází pouze ornitologická a lovecká expozice. U Janohradu kotví lodě místních přepravců, které jedním směrem převáží turisty i s jízdními koly k lednickému zámku a druhým do Břeclavi. (LVM region, 2013d)

Obrázek 9 - Janův hrad. (Výletník, 2015)

Město Valtice a jeho památky

Valtice jsou poprvé písemně zmíněny na přelomu 12. století, kdy si je Lichtenštejnové vybrali jako své rezidenční sídlo. Místní zámek proto získal bohatou výzdobu soch, maleb a jeho součástí bylo i menší divadlo, jízdárna a konírna. V roce 1727 byl za zámkem zřízen

okrasný park. Z dalších historických památek Valtic zaujme: barokní kostel Nanebevzetí Panny Marie, sněm Milosrdných bratří s kostelem sv. Augustina a řádovou nemocnicí, novorenesanční radnice, empírový zámeček Belveder, který sloužil jako knížecí bažantnice. (LVM, 2013c)

Kolonáda na Reistně (založeno 1817)

Tato vyhlídková stavba z počátku 19. století tvoří dominantu nad Valticemi. Byla postavena Janem Josefem I z rodu Lichtenštejnů. Kolonáda stojí na kopci v nadmořské výšce 291 m, takže se stala nejvyšším bodem jinak rovinatého LV areálu. Nedaleko kolonády se potkává Knížecí a Valtická stezka s trasou Greenways Praha – Vídeň. Po ní se dá pokračovat do Rakouska směrem na Vídeň, nebo na druhou stranu směr Znojmo. (LVM, 2013b)

Obrázek 9 - Kolonáda. (iTras, 2009-2015)

Tři Grácie (založeno 1825)

Půlkruhová kolonáda se sousoším tří řeckých bohyň Athény, Afrodity a Artemis, bohyň moudrosti, spravedlnosti, umění, ochrany, lásky a krásy. Každý z 12 výklenků kolonády znázorňuje některou vědu, nebo umění. Tři Grácie stojí nedaleko obce Hlohovec, přibližně v půli cesty mezi Lednicí a Valticemi.

Při cestách LV areálem nejde pouze o architektonické památky. Příkladem zdejší zachovalé přírody je lužní les na pravém břehu Dyje, nazývaný Kančí obora, který dnes křižuje naučná stezka. (LVM,2013e)

4.2 ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

Území, které bude v práci řešeno, se nachází v regionu Břeclavsko. Jedná se převážně o město Břeclav, památky v jeho okolí a cyklistické propojení města s památkami LV areálu, prostřednictvím moderních a bezpečných cyklostezek, doplněných službami a zázemím, které budou určeny cyklistickým návštěvníkům a provedou je bezpečně napříč městem Břeclav až k jejich cílům.

4.2.1 Město Břeclav

Břeclav je okresní město v Jihomoravském kraji. Má rozlohu 77,11 km² a žije zde kolem 27.000 obyvatel. Břeclav je okresním městem, obcí s rozšířenou působností a pověřeným obecním úřadem. Leží na řece Dyji, uprostřed lužních lesů, nedaleko hranic se Slovenskem a Rakouskem. Břeclav sousedí s jedním z republikově nejvyhledávanějších turistických cílů, a to s Lednicko-valtickým areálem, který se řadí na seznam mezi světové kulturní dědictví UNESCO. (Město Břeclav, 2014)

4.2.2 Rekreační cyklistická doprava

Z pohledu rekreační cyklistické dopravy městem nebo v jeho blízkosti procházejí cyklotrasy, které ho spojují nejenom s Prahou, ale také s rakouskou Vídní a s polským Krakovem.

Greenways Praha - Vídeň

Je síť stezek a tras pro cyklisty a pěší. Stezka v délce 470 km probíhá na trase: Praha – Příbram – Tábor – Jindřichův Hradec – Znojmo – Valtice – Vídeň. Greenways Praha - Vídeň je dálková cyklotrasa, která spojuje dvě evropské metropole. Na ni navazují tematické okruhy - Greenway Rožmberského dědictví, Greenways Lichtenštejnského dědictví a Greenway řemesel a vyznání. Z Podluží se na tuto dálkovou trasu dá dostat přes Břeclav a Valtice. (Asociace cykloměst, 2014a)

Moravská stezka

Trasa v délce 310 km propojuje Lednicko-valtický areál - Podluží – Slovácko – Kroměřížsko – Olomoucko - Horní Pomoraví – Jeseníky. Cyklotrasa vede z jižní Moravy až do Jeseníků převážně podél řeky Moravy. Podlužím prochází od Břeclavi do Hodonína a Rohatce a v této své části lemuje Beskydsko-karpatskou magistrálu. Moravská stezka tvoří spolu s tzv. Jantarovou stezkou páteř Moravsko-slezských dálkových cyklotras, které

protínají Slezsko a Moravu od severu k jihu a jejich celková délka je přes tisíc kilometrů. (Asociace cykloměst, 2014a)

Beskydsko-karpatská magistrála

Trasa délky 276 km vede podél hranic se Slovenskem (Břeclav - Hodonín - Vsetín - Český Těšín) ze slováckého Podluží do Bílých Karpat, Luhačovickým Zálesím na Valašsko a pod úpatím Beskyd do Slezské nížiny.

Lichtenštejnské stezky (Lednicko-valtický areál)

Zahrnují tyto cyklistické stezky: páteřní Knížecí stezka, Břeclavská stezka, Poštorenská stezka (prochází středem města Břeclav) a dále Lednická stezka, Valtická stezka. Délka tras je celkem 103 km v LV areálu a na ně navazuje 70 km v Dolním Rakousku. Lichtenštejnské stezky jsou neopakovatelným souborem cykloturistických tras, spojujících nejkrásnější památky rodu Lichtenštejnů na jižní Moravě v oblasti LV areálu a současně s oblastí a památkami Rakouska. (Asociace cykloměst, 2014a)

4.2.3 Cyklistická doprava ve městě

Město Břeclav leží na jihu Moravy v blízkosti hranic s Rakouskem a Slovenskem. Břeclav je důležitým dopravním železničním, ale také i silničním uzlem s velkou intenzitou místní i mezinárodní dopravy. Vzhledem k rozloze města a tomu, že tři významné městské části jsou propojeny jedinou komunikací I/55, zde velice často dochází k dopravním kolapsům a zácpám. Následující tabulka uvádí výsledky sčítání dopravy v centru města Břeclav, v průběhu jednoho pracovního dne. Tuto akci provádělo město sčítacími radary, tabulka slouží k dokreslení dopravní situace na hlavní komunikaci.

Tabulka 2 Dopravní sčítání Břeclav (Viadesigne - vlastní zpracování, 2010)

Vozidla	Směr z městské části Poštorná		Směr z centra Břeclavi	
	Počet vozidel/den	Procentuální	Počet vozidel/den	Procentuálně
Jednostopá	736	7%	679	7%
Osobní	7669	74%	9007	84%
Nákladní	1314	13%	446	4%
Nákl.s vlekem	643	6%	534	5%
Celkem	**10361**	**100%**	**10266**	**100%**

Město se nachází v rovinatém terénu a jeho rozloha je v dojezdových možnostech cyklistů. I proto je podíl cyklistické dopravy velice výrazný. V měřítcích ČR se Břeclav řadí na

jedno z prvních míst ve využívání cyklistické dopravy. Město Břeclav má všechny předpoklady k tomu, aby se tento podíl cyklistické dopravy dále zvyšoval a významná část obyvatel používala jízdní kolo jako každodenní dopravní prostředek. (Asociace cykloměst, 2014b)

Páteřní trasou je silnice I/55, na které byly v rámci rekonstrukce povrchů vyznačeny cyklistické pruhy. Druhou osou, s oddělenými cyklistickými pruhy, je ulice 17. listopadu a její pokračování. Na dalších hlavních trasách je cyklistická doprava realizována v rámci vyčlenění plochy komunikace, s výjimkou ulic Bratří Mrštíků, Čechova, Fintajslova, Polní a Šilingrova, kde byl v roce 2011 bez provedení stavebních úprav realizován jednosměrný provoz dopravy při zachování obousměrného pohybu cyklistů. (Asociace cykloměst, 2014b)

Z analyzované situace je zřejmé, že i když městem Břeclav a jeho okolím prochází značné množství cyklistických stezek, ať už nadregionálního, regionálního nebo místního významu turisté se městu vyhýbají. Městu chybí bezpečné propojení stávajících stezek, většina regionálních a hlavně nadregionálních stezek zde pouze začíná nebo končí, z toho důvodu cyklisté nemají zájem se ve městě zastavit.

I přes budování moderních stezek pro cyklisty, pěší i in-line jezdce město stále není v očích cykloturistů v rámci regionu vnímáno jako atraktivní.

Město, které by se rádo stalo vstupní bránou LV areálu, totiž poskytuje v současné době jen minimální zázemí pro cykloturisty. Většina návštěvníků využije Břeclav pouze jako přestupní bod při cestě vlakem, případně jako začátek svého putování po cyklistických stezkách.

Stezky nacházející se ve městě tak využívají převážně místní obyvatelé při dopravě do zaměstnání, školy a v rámci každodenní dojížďky. Tím však město samotné výrazné příjmy nezíská, má však potenciál stát se nejen průjezdním, případně přestupným bodem, ale i místem vhodným a vyhledávaným cyklistickými návštěvníky regionu.

4.2.4 Dokumenty města

Územní plán

Platný Územní plán města Břeclav obsahuje i řešení cyklistické dopravy. Ve výkresové části jsou zakresleny stávající cyklostezky a také jsou navrženy nové. V územním plánu jsou navrhovány cyklostezky řešící dopravu po městě, ale i cyklostezky řešící dopravu

turistickou, spojující jednotlivá sídla. Při jeho zpracovávání se vychází z dostupných podkladů (územně analytické podklady JMK a ORP Břeclav, generel cyklistické dopravy, turistické mapy atd.). Do územního plánu jsou zahrnuty například trasy EuroVelo, Lichtenštejnské stezky, Vinařské stezky, Moravská stezka atd. (Město Břeclav, 2014)

Strategický plán rozvoje města

Strategický plán rozvoje je ve fázi tvorby, kdy se pracovní skupina „Infrastruktura a životní prostředí“zabývá rozvojem infrastruktury pro bezmotorovou dopravu ve městě – (pěší, cyklisté, atd.), kvalitou napojení na nadregionální infrastrukturu i prostupnost města a také kvalitou a kapacitou veřejné hromadné dopravy. (Město Břeclav, 2014)

Generel cyklistické dopravy

Generel cyklostezek ve městě Břeclavi byl dle dostupných údajů schválený v roce 2009, slouží jako podklad pro zpracování projektové dokumentace jednotlivých návrhů. Zpracovaný Generel obsahuje analýzu současného stavu cyklostezek a jejich využívání, návrh sítě cyklostezek, včetně jejich začlenění do dopravního systému města, a návrh řešení z hlediska konstrukčního. (Město Břeclav, 2014)

4.3 Analýza infrastruktury a služeb

Při hodnocení lokality, navrhování dalších možných aktivit ke zvýšení atraktivity a ekonomické úspěšnosti lokality, jsem vycházela z vlastních zkušeností, z údajů získaných v informačním středisku, z odboru rozvoje a správy městského úřadu a také z průzkumu Nadace Partnerství, které bylo prováděno na vybraném území jižní Moravy. Průzkum probíhal v období letních prázdnin roku 2013. Výsledky průzkumu měly podobu grafů v procentuálním zastoupení jednotlivých odpovědí a z něj vyplývají následující zajímavé informace:

Břeclav a okolí

Břeclav je oblastí, v níž jsou hlavní důvody cestování na kole velmi různorodé – ve velké míře se kolo ve městě využívá jako dopravní prostředek v rámci každodenní dojížďky (uvedlo 44% ze 121 dotázaných obyvatel města). Zbytek obyvatel využívá kolo v rámci dopravy za zábavou, sportem, výlety.

Pro ekonomický rozvoj území jsou však nejdůležitější ti, kteří se zde zdrží delší dobu, tzv. dovolenkoví cykloturisté, kterým se pak musí přizpůsobit i nabídka služeb.

Ve městě Břeclav bylo dotazníkové šetření úspěšně provedeno se 521 návštěvníky na kolech (n=521). Z výsledků provedeného šetření vyplynuly tyto zajímavého informace o potřebách cykloturistů:

Mezi služby, které tito cyklisté využívají a dle jejich kvality se rozhodují i o případné délce setrvání v dané lokalitě patří v případě města Břeclav: stravování a občerstvení (využilo 89,6 % dotázaných), ubytování (67,8 %), kulturní, zábavní a sportovní zařízení (55 %), služby informačního centra (34,4 %), veřejnou dopravu – vlak, loď (28,7 %), nákup suvenýrů (26 %) a veškeré služby spojené se servisem a půjčovnou jízdních kol (14 %). (Nadace partnerství, 2005-2013)

Město Břeclav v současné době nabízí následující:

4.3.1 Ubytování a stravování

Město poskytuje výběr hotelů, penzionů, restaurací, cukráren, kaváren i vináren, celkem více než 100 subjektů. Většina však stále není na cykloturisty dostatečně vybavena a připravena. Nenacházejí se blízko stezek, nejsou vybaveny prostorem pro kola se stojany a zahrádkami. Pokud si návštěvníci nechtějí zajíždět, nastává problém, protože kvalitnější restaurace se nacházejí v okrajových částech města. Stravovací zařízení typu rychlého občerstvení se ve městě prakticky nenacházejí. Převažují zde pouze asijská bistra, jedna prodejna kebabu a jedno výdejní okénko typického fast foodu. I u těchto zařízení není vyřešený problém s parkováním kol. Zcela zde chybí levnější ubytování typu hostel, také campingový areál byl zrušen. Většina ubytovacích zařízení v centru města je určena spíše pro náročnější klientelu, konference, reprezentační účely. Tomu následně odpovídá i cena. Pokud by se návštěvník města chtěl ubytovat v blízkosti cyklistických stezek, cena hotelového pokoje na jednu noc začíná na částce 1.200 Kč.

4.3.2 Cyklo prodejny a servis

Ve městě Břeclav se nachází v současné době 5 prodejen jízdních kol, cyklistického vybavení a příslušenství, které poskytují zároveň opravy i servis. Jedna z prodejen ve městě se zabývá mimo jiné i prodejem elektrokol. Ani jedna prodejna a servis se však nenachází v blízkosti stezek. Možnost dohuštění pneumatik jízdního kola vzduchem nabízí některé benzinové stanice, v samotném městě poblíž hlavních stezek se však nachází pouze jediná. V Břeclavi existují dvě místa k vypůjčení jízdních kol – nádraží Českých drah a turistické informační centrum (TIC). Na nádraží může vzniknout problém s nedostatkem

kol, protože systém výpůjček funguje i na základě rezervačního systému. Jízdní kolo se dá na jednom místě vypůjčit a vrátit ho lze i na jiném nádraží v rámci regionu dle výpůjčních pravidel. Informační centrum disponuje omezeným počtem kol, k dnešnímu dni je to osm jízdních kol a výpůjčka je možná až na místě, neexistuje rezervační systém.

4.3.3 Akce zaměřené na cykloturisty

Mezi události vztahující se k cykloturistice, které se dotýkají území města Břeclav, patří vždy a pravidelně již 10 let: Otvírání Lichtenštejnských stezek, Velkomoravské stezky na Podluží, Uzavírání Lichtenštejnských stezek. Tyto akce, které se dotýkají města a celého okolí LV areálu probíhají od května do září a přivítají každým rokem více cykloturistů, kteří pak zpravidla zůstávají v tomto regionu na delší pobyt.

Akce Trojzemím na kole i lodí se v měsíci červnu uskuteční na zámku Pohanku. Jde o možnost absolvovat trasu z Břeclavi do Hohenau (52 km) na kole, případně využít na polovinu trasy lodní dopravu. Trasa vede prostředím lužních lesů a konec akce hostí zámek Pohansko u cimbálové muziky. (CzechTourism, 2015)

4.3.4 Turistické informační centrum

V současné době je Lichtenštejnský dům sídlem TIC. Jsou v něm umístěny atraktivní miniatury LV areálu, expozice historie rodu Lichtenštejnů od doby jejich příchodu na jižní Moravu až po současnost. Kromě toho se zde nachází vinotéka s vybranými lichtenštejnskými a moravskými víny. Informační centrum poskytuje zájemcům tyto služby: přehled kulturních, společenských a sportovních akcí, přehled ubytování v okrese Břeclav; informace o dopravních spojích nabídka propagačních materiálů, letáků, prodej map, průvodců, knih, pohlednic, vystřihovánek. Možnost využití kancelářských služeb - kopírování, faxování, laminování, vázání dokumentů, skenování. Informační centrum poskytuje zapůjčení jízdních kol, ovšem ve značně omezeném množství. Služby jsou zpoplatněné, cena pronájmu kol začíná na 120 Kč za 6 hodin + vratná kauce 1.000 Kč až po 1.300 Kč za týden nájmu.

4.3.5 Památky města

Jedním z důvodů proč by do města Břeclav měli cykloturisté zavítat je skutečnost, že i v této oblasti se najdou objekty vhodné k navštívení, svědčí o tom zastoupení kulturních i přírodních památek nacházejících se jak v centru, tak v nejbližším okolí.

Památky a zajímavosti města Břeclav:

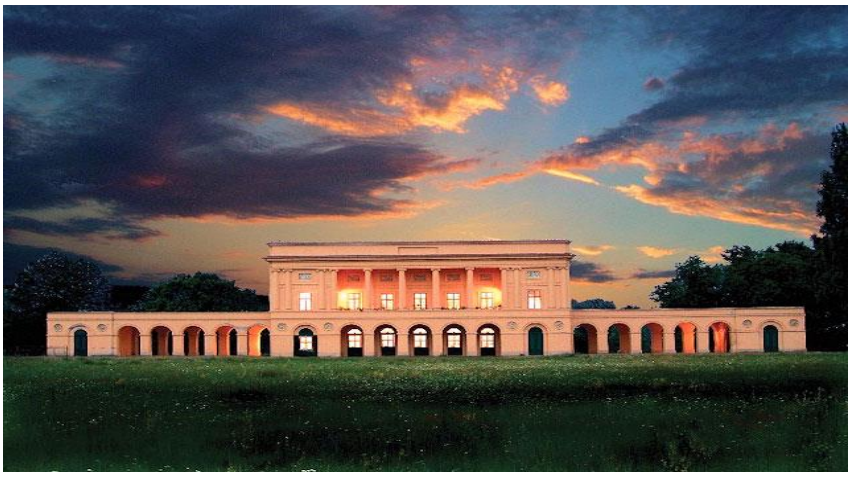
Zámeček Pohansko (*1811)

Pohansko u Břeclavi bylo kdysi jedním z nejvýznamnějších sídel Velké Moravy. Muzejní expozice Slovanského hradiště s objevy z této doby se nachází v prostorách tohoto empírového zámečku, který nechal postavit rod Lichtenštejnů. (LVM region, 2013g)

Soutok Moravy a Dyje

Z Pohanska je možnost vyrazit dál směrem na soutok Moravy a Dyje, který je od Pohanska vzdálený cca. 20 km. Celá trasa vede lužními lesy, zachovalou oblastí, která se označuje za lužní prales. Na konci cesty se návštěvník ocitá na nejjižnějším cípu Moravy, kde se stékají dvě mohutné řeky – Morava a Dyje. Jejich soutok je zároveň trojmezím České republiky, Rakouska a Slovenska. (LVM region, 2013h)

Obrázek 10 - zámeček Pohansko. (LVM region, 2013g)



Zámeček Lány

Zámeček Lány, který byl vystavěn v empírovém stylu, je dnes částečně zrekonstruován, ale stále oplocen a nevyužit. Lichtenštejnové jej vybudovali v letech 1810-1812 za účelem konání štvanic a honů, které zakončovali hostinou v tomto zámečku. (LVM region, 2013i)

Kostel Navštívení Panny Marie

Historie obnoveného kostela začala koncem 19. století. Při navrhování kostela se architekt nechal inspirovat vídeňským kostelem Maria vom Siege . Nachází se v městské části Břeclav - Poštorná. Kostel je pozoruhodný použitým stavebním materiálem, který tvoří cihly z místního keramického závodu (knížecí cihelny). (Hrady,1995-2015)

Kostel Svatého Václava

Kostel sv. Václava v Břeclavi je kostelem farnosti Břeclav. Se stavbou se začalo v roce 1992. Kostel se nachází na náměstí, na místě původního barokního kostela z poloviny 18. století, který byl zničený při bombardování americkými letadly, které útočily na železniční uzel města. Dříve, před tímto barokním kostelem zde stál románský kostel, později přestavěn v gotickém slohu. Celá stavba stála 31.500.000 Kč. Kostel zaujme na první pohled svým moderním, pro kostely netypickým vzhledem. (Farnost Břeclav, 2015)

Židovský hřbitov v Břeclavi

Byl založen v období před rokem 1643. Na rozloze 7136 m^2 se zachovalo asi 300 náhrobků. Břeclavský židovský hřbitov je chráněn jako kulturní památka České republiky.

Synagoga v Břeclavi

je modlitebna novorománského slohu. Byla postavena v roce 1868 na místě starší židovské budovy. Po druhé světové válce byla synagoga využívána jako skladiště. V letech 1997 – 1999 prošla rozsáhlou rekonstrukcí a dnes je využívána ke kulturně-společenským účelům. (MMGB, 2014)

4.3.6 Atrakce

Letní koupaliště, zimní stadion

V centru města se nachází nově zrekonstruované koupaliště. Jeho atraktivita spočívá v tom, že okolní obec Lednice a město Valtice koupaliště pro letní období nemají. Cena celodenního vstupného je 50 korun dospělí a 35 korun děti.

Městský zimní stadion se nachází u cyklistické stezky z Lednice, v letním období pro něj doposud nebylo nalezeno využití.

Muzeum cyklistiky

Bývalý pavilon miniatur v parku u břeclavského vlakového nádraží je novým domovem muzea cyklistiky. Místní sběratel a fanoušek cyklistiky do něj zapůjčil svoji sbírku. Ta čítá na sedmdesát bicyklů, dobové fotografie a další předměty mapující historii tohoto sportu nejen v Břeclavi. Objekt, který otevírá svůj provoz vždy v květnu a trvá do října, má otevřeno každý den včetně víkendů od 14 do 17 hodin.

Lodní doprava

Lodní doprava Břeclav - po Dyji k Janovu hradu.

Výletní lodě Svatopluk a Sámo mají domovský přístav ve Veslařském klubu Břeclav, poblíž cyklistické stezky Na Řádku. Lodní doprava poskytuje mnoho možností využití, kombinování tras a dopravních prostředků pro zatraktivnění jízdy (kola, seagway, soukromá vyjížďka s kapitánem). Ceny se pohybují od 200 Kč za osobu/plavbu až po 4.000 Kč za soukromou hodinu plavby s kapitánem. V rámci certifikace Cyklisté vítáni je přeprava kol zdarma.

4.3.7 Kulturní akce

Region Břeclavsko i samotné město Břeclav je bohaté na tradice. Mezi společenské akce, které by mohly přilákat v období sezony i návštěvníky na jízdních kolech patří Svatováclavské slavnosti - hodové slavnosti města Břeclav, které se konají v měsíci září. Prodejní stánky mají tématiku lidových řemesel a tradičních místních pokrmů. Největším lákadlem je průvod krojované chasy městem, každoročně se ho účastní zástupci z Evropy i světa.

Slavnosti piva

V měsíci květnu organizuje místní pivovar akci Dny piva, při němž hlavní roli hraje osvěžující pivo, spousta atrakcí i hudba. Celým děním provází návštěvníky břeclavské pivo. A to nejen u výčepu. Součást akce tvoří i soutěže v typicky pivních disciplínách nebo prohlídka pivovaru.

Závody dračích lodí

Červen je měsícem, kdy je město hostitelem akce s názvem Závody dračích lodí po řece Dyji, v areálu U Splavu, kterým prochází cyklostezka Na Řádku.

Slovácká regata

V měsíci srpnu pořádá Veslařský klub Břeclav v místě, kterým prochází cyklistická stezka Na Řádku akci s názvem Slovácká regata. Účastní se jí zástupci klubů z České republiky, Slovenska i Maďarska. Každoročně získává tato akce více diváků.

V průběhu roku a převážně v letní sezóně se lze ve městě zúčastnit výstav vín, krojovaných slavností jednotlivých městských částí, dalších cykloturistických výletů, které jsou součástí cyklistických akcí Krajem vína. V lokalitě pod zámkem se koná letní kino na zelené louce, rockové koncerty, v blízkosti zámku stojí břeclavský pivovar. (CzechTourism,© 2015)

4.3.8 Parkování kol, informační tabule

V roce 2009 byl uskutečněn projekt vybavení města moderními stojany pro jízdní kola. Cílem projektu bylo vybudování sítě uzamykatelných stojanů ve městě. Projekt navazuje na akci realizovanou v roce 2008, kdy se bezpečnostními stojany vybavilo prvních 9 míst (180 stání). Projekt měl přispět k vybudování sítě bezpečnostních stojanů ve městě Břeclavi tak, aby se snížily krádeže kol. Podařilo se vybudovat dalších 313 stání (65 stojanů) pro kola na 22 místech ve městě Břeclav. Záměrem města bylo, aby si obyvatelé nakoupili na tyto stojany vlastní zámkové vložky, tomu jsou také stojany uzpůsobeny. Nejsou proto vhodné, pro sezónní a příležitostné návštěvníky. Projekt se však nevydařil ani v rámci města, obyvatelé uzamykají kola přes tyto stojany vlastními zámky a tento způsob nezaručuje bezpečné odstavení kola. (Město Břeclav, 2014)

Informační tabule

Ve městě není příliš rozšířený systém turistického značení. Nově vzniklé stezky doposud nemají své směrové ukazatele, nejsou zaznačeny v mapkách a informačních brožurách města. Turisté tedy nevědí o možnosti projet centrem města mimo rušnou komunikaci. Velká informační a propagační tabule, která se nachází u nádraží, obsahuje pouze informace o LV areálu, nic o městě samotném. Jediná z tabulí informující přímo o památkách města je umístněna v blízkosti TIC. Tyto dvě tabule společně se zvětšenou, ale zastaralou mapou ulic města Břeclav, jsou jediným vodítkem pro jeho návštěvníky.

4.3.9 Sociální zařízení

Jako největší problém okresního města se jeví naprosto chybějící veřejná sociální zařízení. Veřejné toalety byly ve městě jedny, ty jsou již nyní zrušeny. Toalety tak najdeme na

nádraží ČD, tam jsou však určeny především cestujícím a v nákupní zóně, kde by je měli využívat pouze zákazníci. Ani jedny tedy nejsou vhodné pro turisty ani cykloturisty. Veřejné sociální zařízení s toaletami, sprchou, v reprezentativním stavu a dobře dostupné, město postrádá.

5 CYKLISTICKÉ STEZKY MĚSTA BŘECLAV

Kapitola představí již zrealizovanou výstavbu cyklistických stezek ve městě. Celá část je zaměřená na jejich popis, finanční vyjádření nákladů projektů, následného zhodnocení výsledků akcí po stránce technické i ekonomické. Na základě jednotlivých bodů hodnoceni budou shrnuta pozitiva i negativa, z návrhů a doporučení je možno vycházet v projektové části práce.

5.1 Cyklostezka Cukrovar

Tento projekt řešil vybudování nové obousměrné cyklistické stezky a přinesl i řešení komunikace pro pěší, oddychových ploch a navazující zeleně tak, aby se lokalita bývalého Cukrovaru stala atraktivní nejen pro obyvatele města Břeclav. Mezi jeho cíle můžeme zařadit rozšíření a zlepšení současné infrastruktury cyklostezek a vybudování části území pro bezpečnou cyklistickou dopravu v lokalitě, která bude v budoucnu nabízet mnohostranné využití. V říjnu roku 2013 začaly stavební práce, které byly ukončeny v roce 2014. Město Břeclav získalo finanční podporu z Regionálního operačního programu ROP NUTS II. Jihovýchod na realizaci projektu Břeclav – cyklostezka v bývalém Cukrovaru. (Město Břeclav, 2013)

Délka nově vybudované cyklostezky 0,52 km. Financováno z ROP JV.

Termín zahájení realizace: 10. 10. 2013

Termín ukončení: 11. 06. 2014

Tabulka 3 Rozpočet cyklostezky Cukrovar. (Město Břeclav, 2013)

Celkové výdaje	**5.843.717,90 Kč**
Způsobilé výdaje	3.052.409,20 Kč
Nezpůsobilé výdaje	2.791.308,70 Kč
Dotace ROP	2.594.547,95 Kč
Vlastní zdroje města	3.249.169,95 Kč

Hodnocení projektu

Projekt cyklostezka u bývalého Cukrovaru byl dlouho očekávaný projekt města. Celkové náklady projektu činily necelých 6.000.000 Kč. Velkou výhodou byla v tomto případě přidělená dotace z fondu EU ve výši 85 % uznatelných nákladů a celkově financovala 44 % nákladů projektu. Rozpočet pro samotnou cyklostezku se může zdát vysoký, 1.590.315 Kč však tvoří náklady na opravu nábřežní zdi, která je vystavěna podél břehu řeky Dyje a podobná se dá nalézt i podél nádraží. Město chce v tomto stylu sjednotit vybrané části města. Tato investice nebyla nutná, původní zeď ještě mohla plnit svůj úkol, městu se však podařilo na ni získat dotaci a v budoucnu již nebude potřeba do areálu stavebně zasahovat.

Za velké pozitivum lze považovat zlepšení předcházejícího stavu v této lokalitě, kdy původně povrch tvořený velkými betonovými panely, byl pro jízdní kolo naprosto nevhodný. Vybudováním nové cyklostezky dostala tato část města naprosto nový, exkluzivní vzhled. Na cyklostezku se lze dostat ze samého centra města, vede nově vybudovaným nábřežím, na svém konci znovu vyústí až u hlavní silnice ve městě. V tomto prostředí se nachází dětské Rákosníčkovo hřiště, dopravní hřiště, a uměle navezený kopec pro bicross.

Za negativa se dá považovat to, že ze středu města je při napojování na cyklostezku nutné využít asi 200 m neupravené komunikace. Při nájezdu na most, přes který se dá přejet na druhou stranu řeky Dyje, k cyklistické stezce Na Řádku, cyklisté často nevyužívají určený sjezd, protože se nachází zhruba 50 metrů od mostu, zato však přejíždějí přes vysazenou trávu a zasahují do prostoru pro chodce. Na celé délce stezky se dají podobně najít další koncepční, projektové chyby, které ukázal až provoz.

Návaznost na: centrum města z obou směrů, cyklostezku na Řádku, Cyklostezku ul. Na Zahradách – Bratislavská – směr Pohansko, Lanžhot, Slovenská republika.

Tabulka 4 Klady a zápory stezky. (vlastní zpracování)

+	-
Dotace z EU	Nedokončená návaznost na centrum
Zatraktivnění lokality	Technické nedokonalosti
Dopravní hřiště, vhodné pro děti	Nedostatek zeleně
Propojení částí města klidovou zónou	Cena nábřežní zdi, zvyšující celk. náklady
Vzhled nábřežní zdi	Využití převážně obyvateli města
Potenciál pro cykloturistiku	

5.2 Cyklostezka ul. Na Řádku

Jedná se o úpravu již existující cyklostezky, která se nachází uvnitř města Břeclavi v těsné blízkosti centra, v klidové zóně ulice Na Řádku. Zrekonstruovaný prostor byl dříve nepřehledný a chodci i cyklisté si vzájemně překáželi. Předcházející povrch z asfaltu byl značně poškozen. Cyklostezka byla vybudována jako obousměrná, kopírující břeh řeky Dyje.

V rámci této akce byla podána žádost o poskytnutí příspěvku z rozpočtu SFDI pro rok 2011 na výstavbu a údržbu cyklistických stezek. Projekt řešil rekonstrukci stávajících ploch kolem řeky Dyje, které byly v nevyhovujícím stavu. Vybudovaná cyklostezka propojila městskou část Stará Břeclav s centrem. Provoz je obousměrný a jízdní pruhy od sebe dělí vodorovné značení. Na straně, kde byla zeleň, je cyklostezka lemována chodníkovou obrubou. Na druhé straně se nachází komunikace, která je určena pro motorová vozidla. Od komunikace pro motorová vozidla je cyklostezka oddělena pomocí pásu červené barvy, který slouží jako bezpečnostní odstup mezi cyklisty a motorovými vozidly. Bezpečnostní pás červené barvy je součástí cyklostezky, která má společně s pásem šířku 2,50 m.

Termín zahájení realizace: 26 8. 2010

Termín ukončení: 15. 12. 2010

Délka cyklostezky: 783 m. Šířka cyklostezky: 2,5 m. Financováno z příspěvku z rozpočtu SFDI.

Tabulka 5 Rozpočet cyklostezky Na Řádku. (Město Břeclav, 2010)

Celkové náklady akce	**6.439.812,80 Kč**
Dotace SFDI	1.663.822,48 Kč
Vlastní zdroje	4.275.990,32 Kč
Moravské naftové doly, a.s.	500.000,00 Kč

Hodnocení stezky: V případě cyklostezky Na Řádku šlo o úpravu stávajícího stavu za použití kvalitních materiálů a technologií. Stezka vede z městské částí Stará Břeclav klidovou zónou podél nábřeží až do samotného centra. Na protějším břehu řeky se nachází cyklostezka u Cukrovaru, na kterou se dá napojit, případně z ní odbočit. Výhodou cyklostezky je, že se po celé její délce nacházejí restaurace, služby, bytové domy, obchody apod. Zvýšené náklady vytváří výstavba nižší nábřežní zdi, do které bylo vsazeno nové zábradlí. Podíl získané dotace byl nízký, i přestože se na financování podílela svým příspěvkem i společnost Moravské naftové doly. Většina prostředků, tak šla z rozpočtu města.

Cyklostezka na Řádku a cyklostezka U Cukrovaru probíhají souběžně na protějších březích řeky. Provozem motorových vozidel je zde myšleno pouze umožnění parkování majitelů domů podél stezky. Úprava stavu cyklistické stezky Na Řádku byla potřebná, otázkou zůstává, jak moc byla nutná výstavba stezky U Cukrovaru. Zlepšila sice celkový obraz lokality, dala se z ní však vytvořit jen klidová zóna s úpravou okolí. Dokud budou stezky využívány pouze místními obyvateli a nebudou o možnosti bezpečně projet městem dostatečně informováni také cykloturisté, je takto hustá výstavba stezek v centru města zbytečná.

Návaznost na: centrum města, část Stará Břeclav – Lužní lesy, letiště Břeclav.

Tabulka 6 Klady a zápory stezky. (vlastní zpracování)

+	-
Propojení městských částí	Vysoké náklady pro město
Návaznost na cyklostezku směr Slovensko	Menší podíl dotace
Průjezd klidnou lokalitou	Pouze úprava stavu
Služby podél stezky	Využívají ji převážně obyvatelé města
Úpravy a zábradlí podél nábřeží	Cena úprav zvyšující celk. náklady
Potenciál pro cykloturistiku	

5.3 Cyklostezka ul. Bratislavská – ul. Na Zahradách

V rámci této akce byla podána žádost o poskytnutí příspěvku z rozpočtu SFDI pro rok 2012 na výstavbu a údržbu cyklistických stezek. Došlo k vybudování nové obousměrné cyklostezky mimo hlavní dopravní prostor v blízkosti průmyslové a obytné zóny. Cyklostezka je řešena jako stezka pro chodce a cyklisty podél komunikace v trase stávajícího chodníku, který byl rozšířen. Díky tomu se provoz cyklistů oddělil od velmi frekventované silnice II. třídy, která je hlavní spojnicí se Slovenskem. Stezka se využívá pro přepravu do zaměstnání, škol, ale také pro cykloturistiku.

Vzhledem k vysoké náročnosti projektu je výstavba prováděna etapově. V roce 2011 byla dokončena první etapa této cyklostezky. Po vyřešení majetkoprávních vztahů v prostoru křižovatky před hlavní poštou a následné výstavbě kruhového objezdu vznikne ucelené dopravní řešení, které přispěje k rozvoji cyklistické dopravy.

Termín zahájení realizace: 29. 8. 2011

Termín ukončení: 23. 10. 2011

Délka komunikace: 1.282,00 m. Šířka komunikace: 2,50 m. Financováno z příspěvku z rozpočtu SFDI.

Tabulka 7 Rozpočet cyklostezky Bratislavská. (Město Břeclav, 2011)

Celkové náklady	**4.709.838,00 Kč**
Uznatelné náklady	2.612.438,40 Kč
Neuznatelné náklady	2.097.399,60 Kč
Dotace SFDI	1.697.999,00 Kč
Vlastní zdroje	3.011.839,00 Kč

Hodnocení stezky: Realizace tohoto projektu byla žádaná převážně ze strany obyvatel města, ale po dobudování významně poslouží i cykloturistům. Stezka bude spojovat lokalitu Pohanska s nádražím, městem a u mostu se znovu napojuje na zbylé dvě cyklostezky a vytváří tak možnost bezpečného průjezdu středem města. Na financování uznatelných nákladů projektu se podílel SFDI dotací ve výši 65 %.

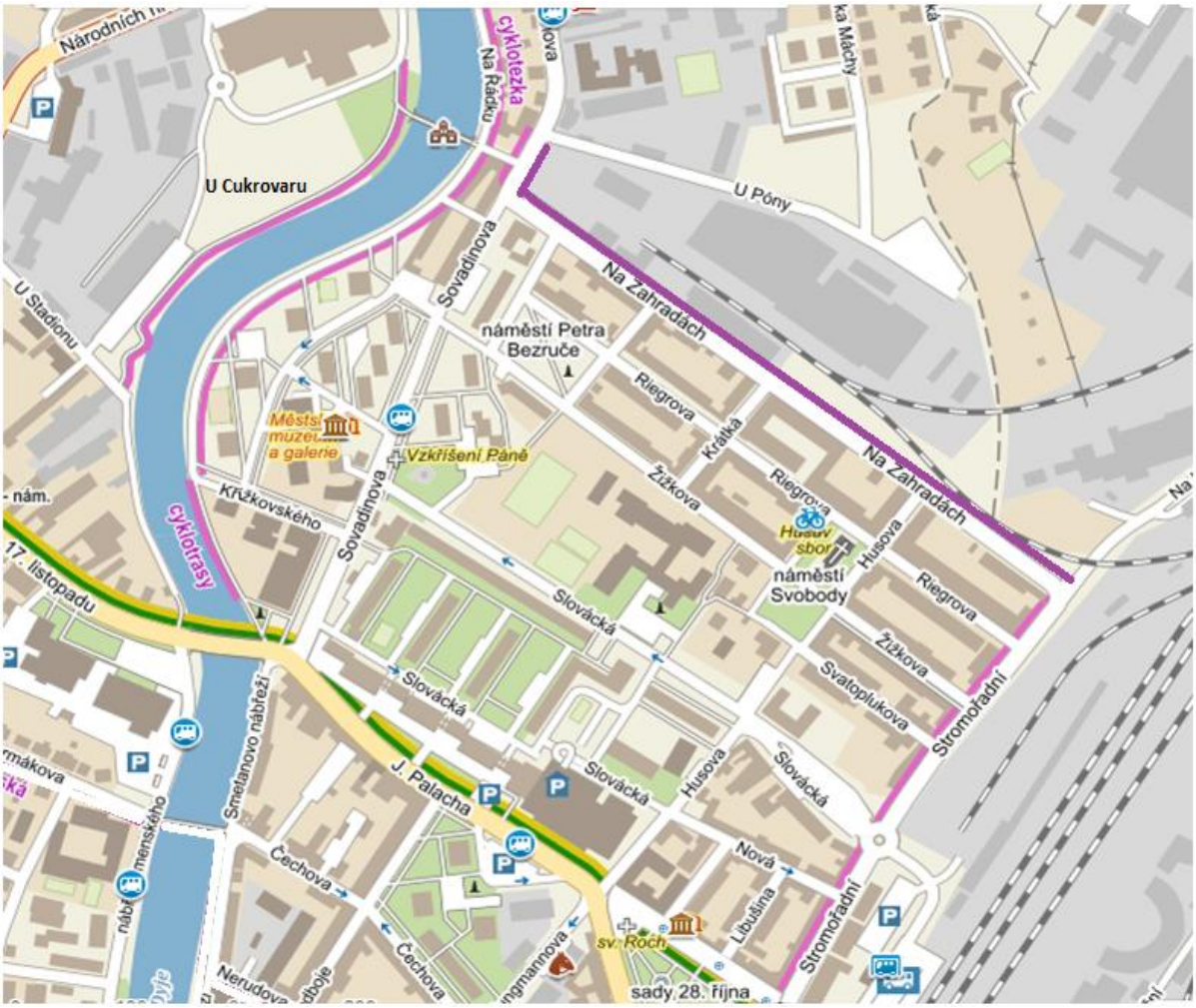
Nevýhodou projektu je, že musel být vzhledem k délce řešeného území realizován po částech. Stezka protíná u nádraží silnici pro motorová vozidla a úsek vedoucí k odbočce k památce Pohansko – směr Slovensko v délce více než 700 m stále není dokončen.

Návaznost na: centrum města, nádraží Břeclav, Pohansko – směr Lanžhot, Slovensko.

Tabulka 8 Klady a zápory stezky. (vlastní zpracování)

+	-
Lokalita stezky	Nedokončený úsek ve směru k Pohansku
Spojení s nádražím	Nutnost realizace po částech
Návaznost na předešlé stezky	Výjezdy, přejezdy, přednost automobilů
Přístup do centra	Využívají převážně obyvatelé města
Potenciál pro cykloturistiku	Nedostatek zeleně

Obrázek 11 - Cyklistické stezky ve městě (Seznam.cz, a.s., vlastní zpracování)



5.4 SWOT ANALÝZA

SWOT analýza shrne poznatky stavu cyklistické dopravy na území města. Na základě této analýzy budou stanoveny silné a slabé stránky, příležitosti a ohrožení. Při projektu nové cyklostezky se jeví jako vhodné vycházet z bodů následující analýzy.

Vnitřní vlivy

Silné stránky

Výstavba nových cyklostezek ve městě.

Atraktivní cíle nacházející se v území.

Nenáročná oblast s rovinatým terénem.

Slabé stránky

Nedostatečná vybavenost města službami pro cyklisty.

Málo zeleně a klidových zón podél stezek.

Propagace města.

Hustá automobilová doprava v centru města.

Chybějící sociální zařízení.

Vnější vlivy

Příležitosti

Blízkost lázeňské a památkové obce Lednice.

Dotace na výstavbu a údržbu cyklistické infrastruktury.

Možnosti k vytvoření cyklistické infrastruktury.

Napojování na již existující stezky.

Ohrožení

Neposkytnutí dotací, případně jejich nedostačující výše.

Realizace stezek prováděná na etapy s dlouhými prodlevami.

Výkupy pozemků od soukromých majitelů.

6 PROJEKT CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Předcházející kapitola se zabývala popisem současného stavu cyklistické dopravy a služeb pro cyklisty určených. Porovnání potřeb cyklistů s nabídkou města odhalilo velké nedostatky.

V projektové části představím návrh na realizaci cyklistické stezky, která by měla pomoci dopravit návštěvníky LV areálu do města, přímo k areálu zámku a která se bude vyhýbat hlavním komunikacím. Výstavbou cyklostezky je však celý projekt na začátku. Je nutné ho podpořit seznamem doporučení na realizaci a zlepšení poskytovaných služeb, které by mohly nesoulad mezi požadavky cykloturistů a nabídkou města částečně pomoci vyrovnat.

6.1 Lednicko-valtický areál – návštěvnost a cyklistické stezky

Město Valtice a především obec Lednice, nacházející se v přímém sousedství města Břeclav, navštíví statisíce turistů ročně. Nejnavštěvovanější památkou v ČR se již druhým rokem stal zámek Lednice, na který zavítalo 376.559 lidí.

Památky a muzea Valtic přilákaly v období letní sezóny minulého roku více než 100.000 návštěvníků. Dle vyjádření vedoucí turistického informačního centra se meziročně zvýšil i počet cykloturistů. (LVM region, 2013)

Tabulka 9 Návštěvnost LV areálu v letech. (UNESCO, ANON)

Návštěvnost Lednicko-valtického areálu	
Roky	**Počet návštěvníků**
2002	268 296
2004	304 978
2006	273 526
2008	331 013
2010	325 379
2012	361 007
2014	412 076

V rámci projektu sčítání cyklistů bylo v období letních prázdnin v časovém rozpětí 5 týdnů napočítáno v Lednici více než 44.000 cykloturistů, využívajících značené stezky. Sčítání probíhalo ve všech dnech v čase od 10 do 18 hodin. Pokud uvažujeme 44.000 cykloturistů měsíčně v období prázdnin, můžeme odhadovat počet cyklistů za období sezóny, které počítáme od června do září na více než 100.000, kteří navštíví pouze Lednici a její areál. I na základě těchto údajů můžeme konstatovat, že cykloturisté tento areál hojně navštěvují. (Jihomoravský kraj, 2010-2015)

Tito návštěvníci se ovšem v případě zájmu o další výlety vydají směrem na Valtice a vytvoří si tak příjemný okruh památkami LV areálu, které jsou rovnoměrně rozmístněny podél trasy. Hlavním důvodem pro toto rozhodnutí je fakt, že mohou pro návštěvu památek využít síť bezpečných cyklostezek, tím se naprosto vyhnout střetu s rušnou komunikací a automobilovou dopravou.

Z Lednice mohou cyklisté pokračovat směrem na Hlohovec, navštívit Hraniční zámeček a dále do Valtic. Případně využít trasu Rybniční zámeček, Tři Grácie, Svatý Hubert, Rendez vous až do Valtic. Ve směru na Břeclav tato možnost bezpečné cesty mimo hlavní silniční komunikaci není.

V současné době je možné se z Lednice dostat do Břeclavi buď po hlavní komunikaci centrem města, společně s motorovou dopravou což je pro případné skupinky turistů velmi nebezpečné. Právě tato silnice II. třídy je známá svými častými dopravními střety aut s cyklistou. Existovala i další možnost - vydat se lesní cestou z Lednice k Janohradu a použít dřevěný most přes rameno řeky Dyje, prostřednictvím kterého se cyklista ocitl na kvalitní betonové cyklostezce č. 41 Lednice – Janohrad – Kančí obora. V roce 2014 však most definitivně dosloužil a z důvodů nedořešených majetkových vztahů k opravě doposud nedošlo. Turisté ani cykloturisté nyní nemohou navštívit tuto památku, místní podnikatelé a lodní dopravci přicházejí o výdělky a také je znemožněno cyklistům bezpečně pokračovat směrem na Břeclav.

Myšlenka na realizaci cyklostezky byla však i v době, kdy most ještě plnil svoji úlohu. Za předpokladu, že cyklisté nechtěli navštívit Janův hrad, bylo pro ně komplikované a zdržující pokračovat do Břeclavi poměrně dlouhou zajížďkou přes celý zámecký areál směrem k Janohradu a až u něj se za použití mostu dostat na zmiňovanou cyklostezku č. 41 do Břeclavi.

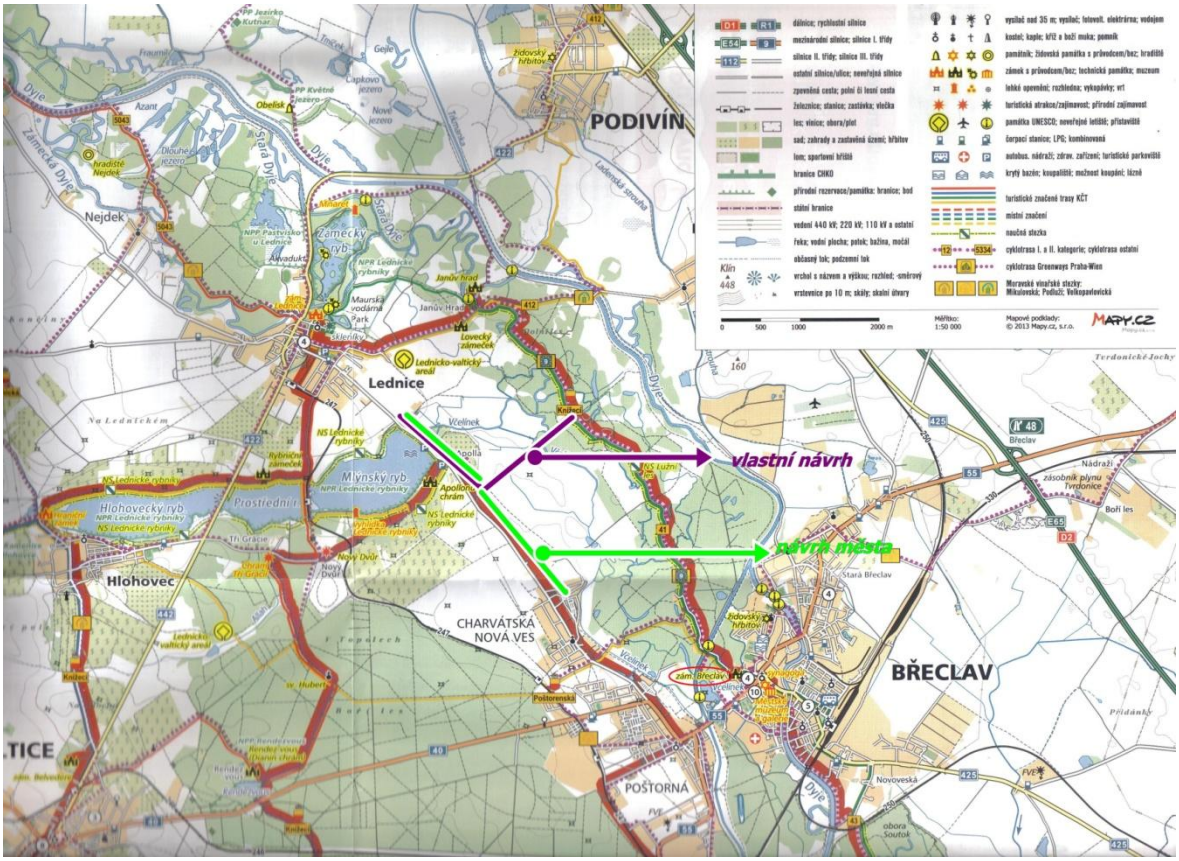
Cílem projektu je proto spojit Břeclav a centrum Lednice cyklistickou stezkou, která se vyhne exponované komunikaci mez těmito dvěma cíli.

6.2 Cyklostezka Lednice - Břeclav

V říjnu roku 2014 byla otevřena lázeňská kolonáda obce Lednice. Kolonádu v areálu lázní tvoří 365 metrů dlouhý zastřešený prostor s posezením, vodními prvky i amfiteátrem pro kulturní akce. Zbytek tvoří nově upravená Slovácká ulice vedoucí k zámku a turistická cesta k rybníkům směrem na Břeclav, kde navazuje na naučnou stezku. Komplex v celkové hodnotě více než 100.000.000 Kč poslouží jako napojení nově zamýšlené cyklistické stezky, která bude mít za úkol spojit střed Lednice, LV areál, lázeňský komplex, místní část Břeclavi - Charvatská Nová Ves až po samotné centrum Břeclavi. (Lednice, 2007).

Návrh na projekt cyklostezky vyšel z vlastního vyhodnocení situace. Při konzultaci na Oddělení rozvoje a správy Městského úřadu Břeclav jsem obdržela informace, že i město samotné reálně počítá s výstavbou cyklostezky, která se částečně shoduje s myšlenkou vlastního projektu.

Obrázek 12 - Mapa projektu cyklistické stezky (vlastní zpracování)



Městem plánovaná cyklostezka by začínala u lázeňských domů obce Lednice, v přímém dosahu zámeckého parku. Na lázeňské domy navazuje lázeňská kolonáda, ze které půjde také na cyklostezku navázat. Celková délka stezky je plánovaná na 3 km, šířka 3 m a povede podél komunikace oddělené technickým příkopem směrem rybník a kemp Apollo až do městské části Charvatská Nová Ves, kde by cyklisté pokračovali pomocí bezpečnostních cyklistických pruhů až do Břeclavi. Tato varianta je reálná, pokud však chceme dopravit turisty do města klidně a bezpečně, není zcela vhodná. V průběhu dopravní špičky se proplétat hlavním tahem města, bát se o svoji bezpečnost a vdechovat výfukové plyny není pro většinu rekreačních cyklistů přijatelné.

Obrázek 13 - Kolonáda Lednice. (ČTK., 2011)

Při vlastním návrhu se uplatní stejný počáteční bod (komplex lázně Lednice) i průběh stezky. Cyklisté by projížděli podél rybníku Apollo, přilehlého kempu a polí, až by následně asi 1,3 km před začátkem městské části Charvatské Nové Vsi odbočili na Knížecí stezku, která je páteří Lichtenštejnských stezek a navázali na průjezdný úsek již existující cyklostezky č. 41. Tato vede prostředím lužních lesů, klidnou přírodou přes úpravnu vody a vyústí přímo u břeclavského zámku, který by se v rámci návrhu projektu mohl přeměnit na cykloturistickou základnu poskytující širokou paletu služeb. V tomto řešení je již na první pohled vidět řada výhod. Město by ušetřilo finanční prostředky za zhruba 1,3 km nové stezky, stezka se vyhne hlavnímu dopravnímu tahu, vede neopakovatelnou přírodou, klidným prostředím v kteroukoliv denní hodinu. Podél stezky jsou umístěny informační tabule o lužních lesích a odpočinkové místa s přístřešky a lavičkami. Úpravna vody Kančí obora poskytuje velmi kvalitní pitnou vodu, vhodnou i pro kojence, která příjemně osvěží. Na konci své cesty by se ocitli přímo u objektu (zámek Břeclav), který by jim poskytnul

všechny potřebné služby a navedl k dalším cílům. V případě opravy mostu u Janohradu by cyklisté mohli z Lednice vyjet po kvalitním asfaltovém povrchu a při odbočení na cyklostezku č. 41 se dostat i k této památce upravenou komunikací.

Celková hodnota cyklostezky, kterou projektuje město, by se dle vyjádření stavební firmy z Břeclavi měla pohybovat v částce okolo 13.000.000 Kč. V zadávacím řízení by se dle vyjádření zástupce města cena dala snížit až na hodnotu přibližně 9.000.000 Kč. V současné době však na odboru rozvoje a správy nemají žádné oficiální informace o ceně zakázky, případné úspory v zadávacím řízení odhadli z ceny, kterou udala stavební firma. Tato částka se nyní považuje za maximální hodnotu zakázky. Stavební firma vyjmenovala a vyčíslila hodnotu jednotlivých položek: Stavební práce (2.900 – 3.300 Kč/m^2), osvětlení, projektová dokumentace, inženýrský dozor, výběrové řízení. Průměrná hodnota po součtu všech těchto položek dosahuje částky 4.000 – 4.200 Kč/m^2 stezky. Jelikož je tento projekt zatím pouze ve fázi plánů a přípravných nákresů, vychází se při těchto údajích jen z předběžných výpočtů a zkušeností. Se samotnou výstavbou se počítá v horizontu 3 let. Cenu může ještě výrazněji ovlivnit případná nutnost výkupu pozemků, které se nacházejí podél cesty a jsou ve vlastnictví soukromých subjektů, posun již existující komunikace směrem k rybníku v oblasti autokempu Apollo, odlesnění a připravení terénu pro budoucí stezku. Tyto náklady však nelze v současné době přesněji vyčíslit. Dodatečné příslušenství ve formě informačních tabulí, stojanů, laviček, odpadkových košů se v této fázi nezapočítaly, ale nemůžeme je z výčtu nákladů projektu zcela vynechat.

Město nemůže tento projekt financovat pouze z vlastních zdrojů, podalo by proto žádost o dotaci. Sami zástupci města však uvedli, že v současné době nemají představu o možnostech čerpání dotací pro období let 2014- 2020.

Po upřesnění všech náležitostí projektu a přikročení k výstavbě, by se jako nejvhodnější jevilo využít OP EU, konkrétně Integrovaný regionální operační program. Prioritní osa 1: Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony. Specifický cíl 1.2 - Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy. (Strukturální fondy, 2014)

Základní informace o IROP: Celková alokace z fondu EFRR 4.64 mld. eur (20% celé alokace pro Českou republiku).

V březnu 2015 proběhlo v Brně školení pro žadatele o možnostech čerpání finančních prostředků z tohoto fondu, které však ani nyní nejsou zcela jasné, a to ani odpovědným zaměstnancům města. Nejvýznamnější bod ovšem zůstává stejný, v případě splnění

podmínek programu, může být poskytnuta dotace ve výši 85 % uznatelných nákladů projektu. (Strukturální fondy, 2014)

Tabulka 10 IROP (Strukturální fondy, 2014)

Fond	EFRR
Kategorie regionů	Méně rozvinuté
Základ pro výpočet	Celkové způsobilé výdaje
Kofinancování	85% EFRR + 15 % příjemce
Cílová skupina	Obyvatelé, návštěvníci, uživatelé veřejné dopravy
Typ příjemce	Kraj, obec, dobrovolný svazek obcí..

Druhým neméně důležitým bodem je těmto nově příchozím návštěvníkům nabídnout všechny potřebné služby, postarat se o ně, aby měli důvod navštívit město a chtěli zde strávit delší čas, utratit více peněz, případně se do města znovu vracet. Město Břeclav má své památky, kulturní akce i přírodní zajímavosti, nemohou se však vyrovnat LV areálu, proto aby si návštěvníky získalo a udrželo, musí jim nabídnout víc v oblasti služeb a podpory v oblasti tvorby cyklistického zázemí.

6.2.1 Zapojení subjektů do certifikačního programu Cyklisté vítáni

V souvislosti s ubytovacími a stravovacími zařízeními je vhodné zmínit, že souvisí s certifikací Cyklisté vítáni, která je známou značkou hodnocení kvality těchto zařízení. Dle výsledků průzkumu v Břeclavi, bere tuto certifikaci v potaz alespoň občas 62 % respondentů (n = 120). Cyklisté vítáni je certifikace kvality služeb ubytovacích a stravovacích zařízení, kempů a turistických cílů, poskytujících zázemí pro návštěvníky i jejich kola.

V okrese Břeclav se nachází 90 subjektů z oblasti pohostinství a ubytování označené tímto logem. V samotném městě Břeclav jsou to z více než sta subjektů pouze dva. Restaurace Pohoda, která funguje podél cyklostezky Na Řádku a kemp Apollo, který se rozkládá na ploše za městem směrem na lázeňskou obec Lednice. Vzhledem k tomu, že trend cyklistické turistiky se bude v dalších letech zvyšovat, bylo by vhodné, aby se co nejvíce

subjektů zapojilo do tohoto projektu. K přiblížení projektu místním podnikatelům by se daly využít odkazy v místním měsíčníku Radnice a v reklamních upoutávkách břeclavské televizní stanice FENIX. Základní informace by poskytli i odpovědní pracovníci městského úřadu při pravidelných setkáních představitelů města s podnikateli.

V tomto certifikačním programu jde o splnění podmínek certifikace, základních a doplňkových kritérií, mezi která patří přibližně deset bodů v každé kategorii. V případě ubytovacích zařízení (hotely, penziony, chaty, priváty) jsou základní kritéria věci a služby, které musí subjekt cyklistům umět poskytnout. Jde o možnost ubytování pouze na jednu noc, snídaňové balíčky na cesty, prostor pro bezpečné odstavení kol, základní nářadí, lékárnička. Dále si musí vybrat tři z doplňkových kritérií, jejichž splněním se prokáže oprávněný zájem. Mezi tyto patří například zajistit dopravu zavazadel z nebo do tohoto ubytovacího zařízení, zpracovaná nabídka výletů po okolí, prodej map. Pro zařízení stravovací je rozdělení kritérií stejné jako v předchozím bodě, jejich náplň se však liší. U základních kritérií stravovacích zařízení můžeme zmínit přizpůsobení jídelního a nápojového lístku potřebám cyklistů na lehké, výživné a chutné jídla a nápoje (vegetariánská jídla, saláty, energetické nápoje) a znovu jako nejdůležitější bod, zajištění bezpečného prostoru pro odstávku kol. Z doplňkových kritérií pak subjekt zvolí nabídku místních gastronomických specialit, celodenní otevírací dobu nebo vícejazyčné jídelní lístky. Podmínky pro turistické cíle v povinných kritériích kopírují stravovací a ubytovací zařízení. Při výběru z doplňkových kritérií stačí subjektu zvolit pouze dva body – zajistit přístup na internet, cizojazyčné informační materiály, možnost umýt si své kolo. (Nadace partnerství, 2013)

Díky certifikátu Cyklisté vítáni jsou zařízení uvedena na webových stránkách www.cyklotoulky.cz - záložka cyklisté vítáni, www.cykloatlas.cz , www.cykloturistika.cz

Dále jsou certifikované zařízení zveřejněné ve vybraných tištěných materiálech: v cyklomapách a cykloprůvodcích vybraných vydavatelství, v katalogu zařízení Cyklisté vítáni a v sekci tipy na výlety v časopisech Cykloturistika, VELO a Peloton.

Postup žádosti o certifikaci je následující: Pokud subjekt splní daná povinná a vybraná volitelná kritéria může vyplnit protokol o certifikaci na stránkách Nadace Partnerství a odeslat koordinátorovi projektu. Vyplnění protokolu je závazné. Objekt potvrzuje zájem uzavřít smlouvu o certifikaci a zároveň souhlasí s plněním podmínek certifikace. Poté dojde k uzavření smlouvy o spolupráci a certifikaci mezi provozovatelem ubytovacího,

stravovacího nebo turistického zařízení a Nadací Partnerství. Cena poplatku za certifikaci je 2.400 Kč/rok. Poplatek zahrnuje náklady na roční kontroly a propagaci objektu. Hodnotitel vždy jednou za rok navštíví konkrétní objekt a ověří si plnění kritérií, případně přidá návrhy a doporučení na zlepšení nebo upravení služeb. (Nadace partnerství, 2013)

Pokud nemají zařízení přímo zájem o certifikaci, měly by se tyto subjekty postarat o bezpečnost jízdních kol např. vybudováním tzv. zahrádek, kam by se vešli cyklisté i se svými koly či obstarat systém stojanů před restaurací, kde by na ně jejich majitelé dobře viděli, popřípadě vytvořit možnosti k odložení jízdních kol v prostoru subjektu, kde o ně bude postaráno.

Obrázek 14 - Zahrádka restaurace. (Vltava Press, 2005-2015)

Parkování kol

Při vybavování veřejných prostranství parkovacími stojany pro jízdní kola by se město mělo poučit ze svých dosavadních chyb. Zaměřit se na nákup kvalitnějších, jednoduchých stojanů, bez složitého systému uzamykání. Nejlepším řešením by bylo získat opět dotaci a pořídit například jednoduché stojany na kola s pěti parkovacími místy.

Prostory blízko památek a tam, kde nechceme obyčejnými stojany rušit celkový vzhled prostoru, je možné vybavit kvalitními litinovými stojany. Jejich cena se pohybuje okolo 3.500 Kč za dvě parkovací místa, zatímco obyčejný oboustranný stojan s pěti místy vyjde jen na 2.000 Kč. Proto je nutné jednotlivé lokality rozlišovat.

Odpočinkové a klidové zóny ve městě

Odpočinkové zóny pro cyklisty pohybující se v okolí stezek zvyšují komfort při cestování. Měly by splňovat požadavky na dostatečné množství zeleně, vysazené stromy, lavičky, hřiště pro děti, ale také sociální zařízení. První náznak na tvorbu klidové zóny je zaznamenán podél nové cyklostezky U Cukrovaru. Další by mohla vzniknout v prostoru u zámku. Jde jen o to využít co nejlépe každý prostor blízko stezek a nabídnout cyklistům místo pro oddech v blízkosti kterého umístníme i zónu se službami.

Obrázek 15 - Odpočinkové zóny podél stezky Břeclav. (Nadace partnerství, 2001)

6.2.2 Stojany se stlačeným vzduchem

Příkladem malého, ale užitečného vylepšení může být instalování stojanů se stlačeným vzduchem podél cyklistických tras nebo v centru města, aby cyklisté nemuseli složitě hledat benzinové pumpy a zjišťovat, zda je zde možné pneumatiky dofouknout. Tyto stojany mohou stát samostatně nebo by je město mohlo připojit ke sloupům s informačními tabulemi a přehledně je označit.

6.2.3 Doprava

Na trati Břeclav – Lednice je zajištěna osobní doprava historickými vozidly. Vlaky jezdí každou sobotu, neděli a svátek od 1. 5. do 28. 9. 2015, a to 4 × denně tažené motorovým vozem. Vždy poslední sobotu v měsíci nahradí motorový vůz parní lokomotiva se soupravou historických vozů třetí třídy a bufetovým vozem. Pro zefektivnění současné situace pro cykloturisty by stačilo nahradit alespoň jednu jízdu denně standardním typem

regionálního vlaku s prostorem pro kola, aby se mohli přepravovat i turisté s kolem. Přeprava čtyřikrát denně je na tuto trať vysoká frekvence, dalo by se tedy omezit počet jízd za den a zkusit přidat k přepravním dnům i pátek alespoň jednou až dvěma jízdami. Nedošlo by ke zvýšení nákladů, jen by se jízdy rozložily. Jedna sezóna by se vzala jako zkušební a výsledky v počtu přepravených cestujících by se daly porovnat s již zavedeným modelem.

6.2.4 Propagace a marketing města

Břeclav v rámci marketingu a ke zviditelnění podniká určité kroky. Je však potřeba zlepšit propagaci i v sousedních obcích a městech - ve Valticích, Mikulově a v Lednici umístit reklamní poutač na město a jeho aktivitu. V rámci turistických informačních center těchto měst, poskytnout informační materiály o Břeclavi a jejich možnostech, v případě, že se cyklisté zajímají o výlety do okolí.

Přímo v TIC Břeclav naleznou zájemci mapy, brožury, letáky vztahující se k památkám, akcím a stezkám. Na druhou stranu je TIC umístěno nestrategicky mimo centrum a nevedou k němu směrové šipky ze všech směrů. Vybavit město směrovými šipkami a zajistit více informačních tabulí podél místních stezek přinese větší informovanost o nejbližších památkách. Město se v rámci podpory rozvoje této oblasti stalo členem asociace cykloměst, jde o sdružení měst a jejich představitelů, kteří se chtějí zabývat otázkou cyklistické dopravy ve městě nad rámec povinností, které pro ně ze zákona vyplývají.

Organizování akcií

Úspěšný marketing představuje dlouhodobou a soustavnou činnost, jejíž součástí jsou i jednorázové akce. Právě ty často upoutají pozornost médií či lidí z cílové skupiny. Město samotné organizuje od jara do podzimu akce s cyklistickou tématikou, bylo by ale vhodné, zvýšit v období letní prázdninové sezóny jejich nabídku. Organizované výlety s místním průvodcem po památkách Břeclavi a okolí spojit s doprovodným programem, ukázat cykloturistům, že ve městě jsou místa, která stojí za návštěvu a následně doporučit vhodný individuální program na další dny nebo pomoci zajistit vhodné ubytování přímo ve městě. Tyto úkoly přísluší organizátorovi akce, který připraví nejen program, ale zajistí i jeho propagaci na webu, v tisku či v regionálním rádiu.

Facebook profil

Mnohé obce dnes mají vlastní webové stránky vybavené sekcí o cyklodopravě a cykloturistice, případně i stránky na Facebooku, kde informují své občany a návštěvníky o cyklistických možnostech a novinkách v oblasti. Naopak občané zde mohou přímo přispět svými návrhy a komentáři k iniciativám obce. Město Břeclav má již svůj profil na Facebooku, hodilo by se jej nyní již pouze doplnit o zvláštní oddělenou a dobře dostupnou sekci cykloturistika. Návštěvnosti města by pomohla propagace i na profilech dalších přátelských měst a organizací: Břeclavský deník Rovnost, Zprávy z města Břeclav, Lichtenštejnské stezky, lázně Lednice, město Valtice.

Spolupráce s cyklokluby a obchody

Spolupráce s cyklokluby může městu pomoct také při propagaci, tvorbě propagačních materiálů, ukázat nové možnosti, jak se dostat k cílové skupině. V rámci spolupráce s cykloobchody nejen ve městě, ale i v regionu, by se jednalo o prodej různých předmětů pro cyklisty, které město může opatřit informacemi nebo svým logem. Cyklistické logo se dá nazvat doplňkovou aktivitou, Břeclav by však mohla tímto označením, kterým by se dále propagovala ukázat, že v případě návštěvy bude mít co nabídnout a odlišila by se od okolních turistických měst a cílů, které vlastní logo zpracované nemají. V případě grafické zdařilosti a jednoduchosti se může stát lehce zapamatovatelné. Logem se dají označit suvenýry, ale i městské stezky, objekty a služby ve městě. Logo lze umístit na internetové stránky k oddílu zabývajícímu se cykloturistikou, lze ho umístit i k pozvánkám na nejrůznější akce, které by svým zaměřením mohly návštěvníkům na kole vyhovovat. Logo samotné má široké možnosti využití.

6.2.5 Atrakce

Kromě již vybudovaného a nově opraveného venkovního koupaliště je město chudé na jakékoliv zážitkové atrakce. Ke koupališti náleží také hřiště na minigolf, plážový volejbal a tenis. Plánovaná realizace sportovního lanového centra v areálu břeclavského zámku, by byla jistě vhodnou investicí. Město by se mohlo zaměřit na častější provoz letního kina v areálu pod zámkem, který je natolik rozlehlý, že by se stal pohodlným i pro diváky na kole. Okolo stezky u Cukrovaru je již vybudováno dětské dopravní hřiště obsahující základní dopravní značky, Rákosníčkovo hřiště a uměle navezený kopec pro vyznavače

bicrossu. Po dokončení úprav v této zóně, by se mohla stát atraktivní nejen pro místní obyvatele, ale také pro cykloturisty.

6.2.6 Realizace a provoz cyklistické stanice

Na základě inspirace ze zahraničí by bylo vhodné realizovat ve městě cyklistickou stanici. Cyklistické stanice jsou zařízení, která se velikostně přizpůsobí městu, ve kterém se nacházejí. Mimo parkování kol poskytují velké množství služeb, z nichž mezi ty nejobvyklejší patří:

- oprava a údržba kol
- půjčovna kol
- prodej cyklomap, brožur a příslušenství
- dobíjení elektrokol

Vedle služeb, které se vztahují k jízdě na kole, mohou cyklistické stanice nabízet také další služby bez vazby na cyklistiku, které pomohou stanici k ekonomické udržitelnosti. (Ministerstvo dopravy, 2014d)

Služby cyklistické stanice poskytují vyškolení zaměstnanci, ale mohou je poskytovat též místní podnikatelé a kromě vyšší atraktivity místa pro cyklisty, dojde ke zvýšení zaměstnanosti ve městě.

Ve své bakalářské práci jsem se zabývala financováním ochrany kulturních památek, konkrétně břeclavského zámku, nacházejícího se přímo u již existující cyklostezky č. 41, která vede směrem Lednice – Břeclav a napojí se na ni nově projektovaná stezka. V práci jsem hledala možnosti využití všech prostor, který zámek nabízí v interiéru i v přilehlém okolí. Kromě všech navržených alternativ byla jedním z bodů také možnost využít zámek k lokalizaci služeb pro cyklisty. Město už dlouho řeší co s chátrající památkou, jak obnovit její funkčnost a je připraveno uvolnit prostředky ze svého rozpočtu, případně zažádat o poskytnutí evropské dotace na revitalizaci památky a prostoru kolem ní, aby znovu našla svoje využití.

Zámecký areál je v současné době v chátrajícím stavu bez smysluplného využití. Jedná se o typický příklad brownfieldu. Ten by se chtělo město pokusit revitalizovat a znovu využívat pro veřejné účely. Město se pokouší zakonzervovat alespoň současný chátrající stav. Od

roku 1992 – 2008 bylo proinvestováno již přes 25.000.000 Kč pouze v rámci udržování. V roce 2009 došlo při další etapě oprav k proinvestování dalších 24.000.000 Kč. Jako vhodné řešení se nabízí provést nejdříve nutné opravy, zajistit, aby zámek dále nechátral. Zámek může být využíván ke komerčním i kulturním účelům. (KARBULOVÁ, Dagmar, 2012, s. 38)

Po úpravě okolí zámku by mohla část zámku a hlavně jeho exteriér sloužit také cyklistům. V okolí města se nachází řada atraktivních cyklostezek, z nichž několik vede v bezprostřední blízkosti zámku. Návštěvníci by mohli využívat některých ze služeb v objektu, jako jsou restaurace, občerstvení, venkovní posezení, prostor pro odložení kol, sociální zařízení, úschovnu apod. Tento projekt by také zajistil zvýšení atraktivnosti zámku, zaměstnanosti ve městě, přilákal by nové podnikatele a investory. (KARBULOVÁ, Dagmar, 2012, s. 56)

Základem projektu by byla fungující cyklistická stanice doplněná o prostor pro odstavení kol, restaurace, veřejné WC, umývárny a bezplatné připojení k internetu. V objektu se již nachází vinotéka, kterou vlastní soukromý subjekt a město mu prostor pronajímá za symbolickou částku, která výrazný příjem nepředstavuje. Většinová část spodního patra zámku by se po úpravě dala nabízet jako levné ubytování. Výstavba cyklistické stanice a soustředění služeb do areálu zámku jsou pro město nutností. Servisy a půjčovny jízdních kol se nacházejí mimo hlavní trasy, proto je výhodným řešením sloučit tyto aktivity do jednoho místa v centru. Cyklisté jistě také rádi využijí sociální zařízení v objektu, odbornou pomoc při řešení problémů s jízdním kolem nebo informace o místech, která stojí za zhlédnutí, před tím, než budou pokračovat k dalším cílům. Samotné TIC by se mohlo přesunout do tohoto areálu, bylo by blíž centru i cyklistům. Pokud by se v prostorách zámku cyklistická stanice realizovala, bylo by toto řešení strategické.

Připojit by se dal i franšízing rychlého občerstvení typu KFC, McDonald nebo podobného typu občerstvení. Cyklisté chtějí být rychle obslouženi, nepotrpí si na přílišný luxus a tyto známé značky by zaujaly jejich pozornost. Nejbližší města podobný typ stravování nenabízí, může se tedy stát, že by některé cykloturisty k návštěvě oslovila právě tato služba. Mohlo by se jednat i o cizince, kteří nevěří místním podnikům a dají přednost ověřeným značkám. Při umístění do zámeckého areálu by toto občerstvení mohli využít při začátku nebo na konci své cyklistické výpravy, kdy se vydají na lesní stezku, v blízkosti které se občerstvovací místa nenachází nebo před tím než si po absolvování výletu vyberou

jednu z restaurací příznivé cyklistům ve městě. Tento typ občerstvení se v Břeclavi nenachází a vzhledem k jeho umístění do centra by měl jistě příjmy v průběhu celého roku z řad obyvatel i návštěvníků města.

Reálné se zdá i vybudování sportovního lanového centra, které plánovalo město v prostorách u zámku. Tato varianta počítala s vybudováním parku, plochy pro in-line bruslení a lanovém centru. Kromě hřiště by pod zámkem mohl být také kemp. Místo by se našlo i pro koutek s atrakcemi k dětským hrám. Šlo by o takovou trojkombinaci, při které by se plocha dala rozdělit na třetiny, jež by spolu architektonicky ladily. Díky kempu by do města mohlo přijet více turistů a cyklistů.

Jako doplňková atrakce by mohla být následně zpřístupněna vyhlídková věž zámku. Po zrealizování základních oprav zámku a uvedení objektu do provozu. Na opravu věže a její zpřístupnění návštěvníkům by bylo potřeba získat 6.000.000 Kč, tyto prostředky by město muselo hledat ve vlastních zdrojích, případně zažádat o úvěr. Z věže zámku je následně vidět do sousedního Rakouska a celou Břeclav i část LV areálu má návštěvník jako na dlani. (KARBULOVÁ, Dagmar, 2012, s. 46)

Obrázek 16 - Zámek Břeclav. (Hrady.cz, 2015)

6.2.7 Využití zimního stadionu

Zimní stadion se nachází v přímém sousedství břeclavského zámku a v letním období zůstává bez využití. Bylo by proto přínosné vybavit tento velkorysý prostor například půjčovnou sportovního vybavení, hřišti na tenis, stoly na stolní tenis, simulátory golfu, minigolfu. Tento koncept již zavedlo město Bohumín, které na projekt v hodnotě 250.000

Kč získalo dotaci. Hřiště, simulátory i veškeré vybavení areálu stadionu by bylo přenosné a po ukončení letní sezóny, by se prostor vyklidil a znovu zalednil. Město by se mohlo pokusit nalákat i podnikatele provozující tyto služby, zda by nechtěli využít na letní sezónu prostorů stadionu a nepřinesli by vlastní vybavení v rámci rozvoje podnikání.

6.2.8 Přínosy projektu rozvoje cyklistické infrastruktury

Je jisté, že ekonomický přínos je závislý na atraktivitě území pro cykloturisty a informacích o daném území. Na základě těchto faktorů se vytváří a zvyšuje počet cykloturistů v dané oblasti. Pouhá realizace cyklostezky dlouhodobý příjem nepřinese. Stejně významným faktorem jsou pak poskytované služby, které nejen přispívají ke spokojenosti návštěvníků a k jejich potenciálnímu návratu, ale zejména ke zvyšování konkurenceschopnosti území ve srovnání s jinými cíly cykloturistiky. Zvýšit ekonomické přínosy tedy znamená především zlepšit marketing a služby pro cykloturisty. Výstavbou stezek a následnou realizací výše zmíněných aktivit by město ukázalo svůj zájem o oblast cykloturistiky a snahu o zvýšení své atraktivity pro tuto cílovou skupinu. Přilákání cyklistických návštěvníků do města by mohlo znamenat příchod nových podnikatelských subjektů, které by měly zájem rozvíjet zde své podnikání, případně investovat do některého z projektů města, týkajícího se podpory cyklistické turistiky.

Ekonomické přínosy souvisí již s výstavbou stezek. V obvodu města Břeclav se nachází přibližně jedna desítka větších a významnějších stavebních firem, zabývajících se i problematikou stavby a údržby cyklostezek. V souvislosti s velkým rozvojem cyklostezek v posledním období, získaly vybrané firmy milionové zakázky. Jelikož výstavba stezek není dokončena a údržba musí být stálá, poskytuje oblast cyklistické dopravy pro tyto firmy nezanedbatelné zdroje příjmu, nehledě na to, že na úpravě okolí a doplňkové infrastruktuře se podílejí i další firmy města.

Investice do cyklistické infrastruktury vytvářejí mnohem větší počet pracovních míst v poměru k danému množství utracených finančních prostředků než investice do výstavby silnic. Ještě lepší je výsledná situace za předpokladu, když vezmeme do úvahy nová pracovní místa vytvořená v návazných službách (ubytovací a stravovací zařízení, půjčovny apod.). Je také dobré si uvědomit, že prostředky, které lidé utratí při provozu automobilu, v případě používání kola ušetří a takto ušetřené prostředky mohou utratit v navštíveném regionu. (Ministerstvo dopravy, 2014e)

Cyklistická doprava snižuje intenzitu dopravy, zlepšuje kvalitu života v centrech měst a tato myšlenka lidi přitahuje. Vytváří také mnoho různorodých aktivit, v důsledku čeho zákazníci více utratí. Cyklisté jsou často podceňováni jako zákazníci, protože s ohledem na způsob dopravy se nepředpokládá provádění velkých nákupů. Cyklisté sice nakupují málo, ale častěji, navíc často využívají menších obchodů a podporují tím vznik nových pracovních příležitostí a alternativních forem podnikání (obchůdky s lokálními výrobky, restaurace s tradičními pokrmy a nápoji daného území, folklórní akce).

Tabulka 11 Ekonomické přínosy rozvoje cyklistiky a cykloturistiky obecně. (vlastní zpracování)

Aktivita	Přínos
Realizace stezky	Zakázky firem
Zvýšení bezpečnosti při využití stezky	Snížení úmrtnosti, hospitalizace při zranění i následné léčby
Cestovní ruch, služby ve městě	Příjem podnikatelských subjektů, města
Podpora vzniku nových podnikatelských aktivit ve městě	Zvýšení pracovních příležitostí
Prevence proti civilizačním chorobám	Snížení nákladů léčby nemocí z nedostatku pohybu
Rostoucí návštěvnost památek, kulturních akcí	Příjem ze vstupného
Zvýšení bezpečnosti při přepravě, zlepšení propagace	Zvýšení počtu cyklistických turistů

ZÁVĚR

Teoretická část práce se zabývala základní charakteristikou cyklistické dopravy. Obsahuje vysvětlení vybraných pojmů, vztahujících se k legislativním úpravám a institucím ovlivňujícím tuto oblast. Samostatná kapitola se věnovala oblasti financování. V praktické části byla provedena analýza současného stavu cyklistické infrastruktury na území města Břeclav. Získané poznatky se pomocí SWOT analýzy promítly do projektu cyklistické stezky a rozvoje služeb města Břeclav.

Cílem práce bylo navrhnout řešení, která by mohla přispět k rozvoji cykloturistiky v rámci města a měla vliv také na rozvoj území po stránce ekonomické, environmentální i bezpečnostní.

Hlavním bodem je vybudování cyklistické stezky Lednice - Břeclav. Tento projekt je skutečně plánovaný v horizontu tří let. Při využití alternativního spojení popsaného v rámci projektu této práce se městu nabízí výrazná úspora nejen peněžních prostředků, ale využití již existujících tras. Dále se postupnou realizací navrženého projektu vytvoří ucelený komplex infrastruktury a služeb, které město v souvislosti s cykloturistikou potřebuje. Po stránce ekonomické by v případě úspěšnosti celé akce došlo ke zvýšení příjmů města, místních podnikatelů i provozovatelů památek a dalších zúčastněných subjektů. Nezanedbatelné budou i přínosy dalších kategorií, jako zvýšení pocitu bezpečnosti, komfortu při jízdě, otevřenosti hostitelského města, které jsou ekonomicky složitě vyčíslitelné.

Příjem z cykloturistiky obecně meziročně neustále stoupá a v dalších letech bude tento růst jistě pokračovat. Lidé si zvykli na myšlenku aktivní dovolené a z jízdního kola se stala módní a trendová záležitost. Jihomoravský kraj je mezi cyklisty velmi oblíbený pro svůj nenáročný terén a velké množství přírodních a kulturních památek, které jim zde z největší části zanechal rod Lichtenštejnů.

Město Břeclav jako okresní město v Jihomoravském kraji, ležící blízko areálu, který poskytuje nevyčerpatelné možnosti pro trávení volného času, rekreace, poznávání krás regionu, si zaslouží víc, než být pouze průjezdním bodem či nutným zastavením na cestě za poznáním. V posledních letech došlo ve městě k rozvoji cyklistické infrastruktury, převážně výstavbou nových cyklistických stezek, ale pouhá výstavba stezek ovšem nemůže stačit. Případnou realizací jednotlivých bodů projektu by se město mohlo stát atraktivním pro cykloturisty a přitáhnout nové zákazníky i investice.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

ASOCIANCE CYKLOMĚST, 2014. *Výchozí situace. cyklomesta.cz* [online]. [cit. 2014-02-05]. Soubor ve formátu PDF. Dostupné z: http://www.cyklomesta.cz/clenska-mesta/breclav/

ASOCIANCE CYKLOMĚST, 2014. *Rekreační cykloturistika. cyklomesta.cz* [online]. [cit. 2014-02-05]. Soubor ve formátu PDF. Dostupné z: http://www.cyklomesta.cz/clenska-mesta/breclav/

DOTAČNÍ PORTÁL JIHOMORAVSKÉHO KRAJE, ANON. *Dotace regionální rozvoj* [online]. [cit. 2014-02-05]. Soubor ve formátu PDF. Dostupné z: otace.kr-jihomoravsky.cz/Folders/757-1-Regionalni+rozvoj.aspx

CYKLISTIKA KRNOV, 2005. *Cyklopojmy a druhy cyklo dopravy a tras.* [online]. [cit. 2014-04-12]. Dostupné z: http://www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/Cyklopojmy.htm

CYKLO BUDĚJOVICE, 2015. *Cyklogenerel.*[online]. [cit. 2014-03-29]. Soubor ve formátu PDF. Dostupné z: http://www.cyklobudejovice.cz/dokumenty-o-cyklistice-vbudejovicich/dokumenty/cyklogenerel-ceske-budejovice/

ČESKO, 1997. Zákon č. 13 ze dne 21. ledna 1997 o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Částka 3, s. 1-20. Dostupné také z: http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13

ČESKÉ DĚDICTVÍ UNESCO, ANON. Návštěvnost Lednicko-valtického areálu.[online]. [cit. 2014-03-29]. Soubor ve formátu PDF. Dostupné z: http://www.unesco-czech.cz/lednicko-valticky-areal/

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2014. *Krajská správa ČSÚ v Brně: Charakteristika okresu Břeclav* [online]. 16. 10. 2014 [cit. 2014-03-29]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xb/home

ČTK – Igor Zehl, 2011. Kolonáda Lednice. [online]. [cit. 2014-04-12]. Dostupné z: http://www.novinky.cz/cestovani/tipy-na-vylety/349621-nova-kolonada-spojila-lazne-s-centrem-lednice.html

EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE, 2010. *European Cycling Lexi-con: more languages, more terms, more information.* 2. ed. Bruxelles: European Economic and Social Committee. 79 s. ISBN 978-92-830-1316-7.

FARNOST BŘECLAV, 2015. Kostel svatého Václava. [online]. [cit. 2014-04-12]. Dostupné z: http://farnostbreclav.cz/new/?page_id=80

HRADY, 1995 – 2015. Kostel Navštívení Panny Marie. [online]. [cit. 2014-04-12]. Dostupné z: http://www.hrady.cz/?OID=8444

HRADY, 1995 – 2015. Zámek Břeclav. [online]. [cit. 2014-04-12]. Dostupné z: http://www.hrady.cz/?OID=1364

KARBULOVÁ, Dagmar, 2012. Financování ochrany kulturních památek [online]. Zlín [cit. 2013-09-12]. Bakalářská práce. Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, Fakulta managementu a ekonomiky. Vedoucí práce Judr. Jana Jurníková Ph.d. Dostupné z: igilib.k.utb.cz/handle/10563/23040

ITRAS,2009 – 2015. Památky města Břeclav[online]. [cit. 2014-04-12]. Dostupné z: http://itras.cz/katalog/vylety+okres-breclav/

LVM REGION, 2013a. *Město Lednice. Turistické zajímavosti* [online]. [cit. 2014-03-29]. Dostupné z: http://www.lvmregion.cz/cz/turisticke-zajimavosti#lednicko-valticky-areal

LVM REGION, 2013b. *Kolonáda na Reistně. Turistické zajímavosti* [online]. [cit. 2014-03-29]. Dostupné z: http://www.lvmregion.cz/cz/kolonada-na-rajstne

LVM REGION, 2013c. *Lednicko-valtický areál. Turistické zajímavosti* [online]. [cit. 2014-03-29]. Dostupné z: http://www.lvmregion.cz/cz/turisticke-zajimavosti#lednicko-valticky-areal

LVM REGION, 2013d. *Janův hrad. Turistické zajímavosti* [online]. [cit. 2014-03-29]. Dostupné z: http://www.lvmregion.cz/cz/januv-hrad-imitace-stredoveke-zriceniny

LVM REGION, 2013e. *Tři Grácie. Turistické zajímavosti* [online]. [cit. 2014-03-29]. Dostupné z: http://www.lvmregion.cz/cz/tri-gracie¨

LVM REGION, 2013f. *Valtický zámek. Turistické zajímavosti* [online]. [cit. 2014-03-29]. Dostupné z: http://www.lvmregion.cz/cz/zamek-valtice

LVM REGION, 2013g. Zámeček Pohansko [online]. [cit. 2014-03-29]. Dostupné z: http://www.lvmregion.cz/cz/zamek-pohansko

LVM REGION, 2013h. Zámeček Lány [online]. [cit. 2014-03-29]. Dostupné z: http://www.lvmregion.cz/cz/zamecek.lany

MĚSTO BŘECLAV, 2013. *Dokumenty* [online]. [cit. 2014-03-29]. Dostupné z: http://breclav.eu/dokumenty

MĚSTO BŘECLAV, 2013. *Rozpočet - Cyklistická stezka U Cukrovaru* [online]. [cit. 2014-03-29]. Dostupné ve formátu pdf.

MĚSTO BŘECLAV, 2010. *Rozpočet - Cyklistická stezka Na Řádku* [online]. [cit. 2014-03-29]. Dostupné ve formátu pdf.

MĚSTO BŘECLAV, 2011. *Rozpočet - Cyklistická stezka Bratislavská* [online]. [cit. 2014-03-29]. Dostupné ve formátu pdf.

MĚSTSKÉ MUZEUM A GALERIE BŘECLAV, 2013. Synagoga[online]. [cit. 2014-03-29]. Dostupné z: http://muzeumbv.cz/synagoga/

MINISTERSTVO DOPRAVY, ©2011 -2014. *Eurovelo v ČR. Česko jede.cz* [online]. [cit. 2014-02-16]. Soubor ve formátu PDF. Dostupné z: http://www.ceskojede.cz/

MINISTERSTVO DOPRAVY, © 2011 - 2014. *Cykloturistika v ČR. Česko jede.cz* [online]. [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: http://www.ceskojede.cz/rubriky/cesko-jede/

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2014a. *Statistiky: Cyklostezky*. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. 14. 9. 2010 [cit. 2014-03-29]. Dostupné z

http://www.cyklodoprava.cz/statistiky/cyklostezky/

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2014b. Infrastruktura: Prvky infrastruktury. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. 19. 9. 2011 [cit. 2014-03-29]. Dostupné z http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/prvky-infrastruktury/

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2014c. Finance: Ekonomické přínosy cyklistiky. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. 19. 12. 2008 [cit. 2014-03-29]. Dostupné z: http://www.cyklodoprava.cz/finance/ekonomicke-prinosy-cyklistiky

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2014d. Finance: Infrastruktura: Cyklocentra a služby. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. 10. 9. 2013 [cit. 2014-03-29]. Dostupné z: http://www.cyklodoprava.cz/finance/ekonomicke-prinosy-cyklistiky

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2014e. Ekonomické přínosy cyklistické dopravy. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. 10. 9. 2013 [cit. 2014-03-29]. Dostupné z: http://www.cyklodoprava.cz/finance/ekonomicke-prinosy-cyklistiky

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2005-2015. Cyklistika ve městě. Centrum dopravního výzkumu v. v. i. [online]. 19. 8. 2008 [cit. 2014-03-29]. Dostupné z: http://www.cdv.cz/rozvoj-cyklistiky-ve-mestech-je-mozne-se-v-ceskych-podminkach-inspirovat-holandskem/

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2013a. Organizační nástroje. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. [cit. 2014-03-29]. Soubor ve formátu PDF. Dostupné z: http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2013-final/

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2013b. Financování opatření dle běžných postupů a procedur. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. [cit. 2014-03-29]. Soubor ve formátu PDF. Dostupné z:

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2013c. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online].[cit. 2014-03-29]. Soubor ve formátu PDF. Dostupné z: http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2013-final/

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2013d. Organizační nástroje. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. [cit. 2014-03-29]. Soubor ve formátu PDF. Dostupné z: http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2013-final/

MINISTERSTVO FINANCÍ, 200ř-2013. Neziskové organizace[online]. [cit. 2014-03-29]. Soubor ve formátu PDF. Dostupné z: http://www.mfcr.cz/cs/verejny-sektor/podpora-z-narodnich-zdroju/neziskove-organizace

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ, 2012. Ministerstvo [online]. [cit. 2014-03-29]. Soubor ve formátu PDF. Dostupné z: http://www.mmr.cz/cs/Ministerstvo/Ministerstvo

MINISTERSTVO ZEMĚDĚLSTVÍ, 2015. *Místní akční skupiny. Eagri* .cz[online]. [cit. 2014-03-29]. Soubor ve formátu PDF. Dostupné z: http://eagri.cz/public/web/mze/venkov/mistni-akcni-skupiny/http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2013-final/

NADACE PARTNERSTVÍ, © 2005 - 2013. *Nadace Partnerství: O nás* [online]. [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: http://www.nadacepartnerstvi.cz/O-nas,-Pro-media/O-nas

NADACE PARTNERSTVÍ, © 2005 - 2013. Greenways v ČR. Greenways.cz [online]. [cit. 2014-03-29]. Dostupné z: http://www.greenways.cz/Greenways-v-CR.aspx¨

NADACE PARTNERSTVÍ, © 2005 - 2013. Granty. Nadacepartnerství.cz. [online]. [cit. 2014-03-29]. Dostupné z: http://www.nadacepartnerstvi.cz/Granty

NADACE PARTNERSTVÍ, © 2005 - 2013. Cyklisté vítání. Cyklistevitani.cz. [online]. [cit. 2014-03-29]. Dostupné z: http://www.nadacepartnerstvi.cz/Granty

NAKOLE.CZ, 2011. *Zkuste to NaKole.cz – cyklistika, cykloturistika, cestování na kole* [online]. [cit. 2014-04-12]. Dostupné z http://www.nakole.cz/

OBEC LEDNICE, 2007. *Turistické cíle. Lednice*[online]. [cit. 2014-03-29]. Dostupné z: http://www.lednice.cz/cs/turisticke-cile/

ONDRÁČEK, Jan a Sylva HŘEBÍČKOVÁ, 2007. *Cykloturistika*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 123 s. ISBN 978-802-1044-432.

PARTNERSTVÍ o.p.s., 2011. VÝSLEDKY DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ MEZI CYKLISTY VE VYBRANÝCH LOKALITÁCH JIHOMORAVSKÉHO KRAJE. Cyklo-jizní-morava. cz [online]. [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: http://www.cyklo-jizni-morava.cz/file/30794/zprava_pruzkum_JMK00004-8.2012. pad

PUCHER, John a Ralph BUEHLER, 2012. City Cycling, 1st. ed. Masachusetts: Massachusets Institut of Technology, 394 p. ISBN 978-0-262-51781-2.

RYGLOVÁ, Kateřina, Michal BURIAN a Ida VAJČNEROVÁ, 2011. Cestovní ruch – podnikatelské principy a příležitosti v praxi. 1. vyd. Praha: Grada, 213 s. ISBN 978-80-247-4039-3.

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

STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY, 2014b. Pravidla pro poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek pro rok 2015. *Státní fond dopravní infrastruktury* [online]. [cit. 2014-02-05]. Soubor ve formátu PDF. Dostupnéz:http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklisticke-stezky/2013_pravidla_cyklostezky2015.pdf

STATUTÁRNÍ MĚSTO BRNO, 2015. *Cyklistická doprava v Brně*.[online]. [cit. 2014-03-29]. Dostupné z: https://www.brno.cz/mapy/cyklostezky-v-brne-a-okoli/

STRUKTURÁLNÍ FONDY, 2014a. *Způsobilé a nezpůsobilé výdaje*. [online]. [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: https://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Informace-a-dokumenty/slovnik-pojmu/Z/Zpusobile-vydaje-%28uznatelne-naklady%29 STRUKTURÁLNÍ FONDY, 2014b. *IROP* [online]. [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: ww.strukturalni-fondy.cz/cs/Microsites/IROP/Dokumenty

VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY, © 2005 - 2015. *ČR a strukturální fondy. Euroskop*.cz [online]. [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: https://www.euroskop.cz/8640/sekce/cr-a-strukturalni-fondy/

VLTAVA-LABE-PRESS, © 2005-2015. *Hospůdka roku 2013*. [online]. 4. 7. 2013 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: http://slovacky.denik.cz/podnikani/hospudka-roku-2013-20140704.html

ZEMĚDĚLSKÝ SVAZ ČESKÉ REPUBLIKY, 2014. Zemědělský půdní fondy[online]. 8. 10. 2014 [cit. 2014-04-21]. Dostupné z: http://www.zscr.cz/clanek/vlada-schvalila-novelu-zakona-o-zemedelskem-pudnim-fondu-838

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

EU Evropská unie

LV Lednicko-valtický areál

OP Operační program

SFDI Státní fond dopravní infrastruktury

JMK Jihomoravský kraj

IROP Integrovaný regionální operační program

ČR Česká republika

TIC Turistické informační centrum

MAS Místní akční skupina´

MMR Ministerstvo pro místní rozvoj

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 - Délka cyklostezek dle krajů 14
Obrázek 2 - Smíšená stezka 15
Obrázek 3 - Stezka s odděleným provozem 16
Obrázek 4 - Samostatná stezka pro cyklisty 16
Obrázek 5 - Cyklistický pruh 18
Obrázek 6 - Greenways Česká republika 18
Obrázek 7 - Příspěvky na cyklistické stezky ze SFDI 34
Obrázek 8 - Lednicko-valtický areál 41
Obrázek 9 - Kolonáda 42
Obrázek 10 - zámeček Pohansko 49
Obrázek 12 - Cyklistické stezky ve městě 60
Obrázek 13 - Mapa projektu cyklistické stezky 64
Obrázek 14 - Kolonáda Lednice 65
Obrázek 15 - Zahrádka restaurace 69
Obrázek 16 - Odpočinkové zóny podél stezky Břeclav 70
Obrázek 17 - Zámek Břeclav 75

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Cyklistická doprava 22
Tabulka 2 Dopravní sčítání Břeclav 44
Tabulka 3 Rozpočet cyklostezky Cukrovar 54
Tabulka 4 Klady a zápory stezky 56
Tabulka 5 Rozpočet cyklostezky Na Řádku 57
Tabulka 6 Klady a zápory stezky 58
Tabulka 7 Rozpočet cyklostezky Bratislavská 59
Tabulka 8 Klady a zápory stezky 59
Tabulka 9 Návštěvnost LV areálu v letech. 62
Tabulka 10 IROP 67
Tabulka 11 Ekonomické přínosy rozvoje cyklistiku a cykloturistiky obecně 77

SEZNAM PŘÍLOH

PŘÍLOHA P I Dopravní situace ve městě

PŘÍLOHA P II Cyklostezky ve městě

PŘÍLOHA I DOPRAVNÍ SITUACE VE MĚSTĚ

(Vltava - Labe – Press, a.s., 2005-2015)

PŘÍLOHA P II: CYKLOSTEZKY VE MĚSTĚ

Cyklostezka u Cukrovaru (Vltava - Labe – Press, a.s., 2005-2015)

Cyklostezka Na Řádku (Vltava - Labe – Press, a.s., 2005-2015)

Cyklostezka ul. Na Zahradách (vlastní zpracování)