

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

Jakub PETRÁŠ

**ROZVOJ CYKLOTURISTIKY A VÝSTAVBA CYKLISTICKÉ
INFRASTRUKTURY V OBCI BYSTRICE POD LOPENÍKEM**

Bakalářská práce

Vedoucí práce: doc. RNDr. Václav TOUŠEK, CSc.

Olomouc 2015

Bibliografický záznam

- Autor (osobní číslo):** Jakub Petráš (R12188)
- Studijní obor:** Regionální geografie
- Název práce:** Rozvoj cykloturistiky a výstavba cyklistické infrastruktury v obci Bystřice pod Lopeníkem
- Title of thesis:** The development of cycling and the cycling infrastructure construction in the village Bystřice pod Lopeníkem
- Vedoucí práce:** doc. RNDr. Václav Toušek, CSc.
- Rozsah práce:** 50 stran
- Abstrakt:** Tato práce řeší problematiku cykloturistiky a výstavby cyklistické infrastruktury v obci Bystřice pod Lopeníkem a jejím blízkém okolí. Zaměřuje se na analýzu současného stavu a na možnosti dalšího rozvoje. Součástí je také výběr nově navrhovaných úseků pro výstavbu cyklistické infrastruktury a zvolení vhodného způsobu výstavby a financování.
- Klíčová slova:** cykloturistika, cyklistická infrastruktura, Bystřice pod Lopeníkem
- Abstract:** This paper deal with issues of cycling and cycling infrastructure construction in the village Bystřice pod Lopeníkem and nearby. It focuses on the analysis of the current situation and the potential for further development. Also included is a selection of the proposed sections for the construction of cycling infrastructure and appropriate method of construction and financing.
- Keywords:** cycling, cycling infrastructure, Bystřice pod Lopeníkem

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci na téma Rozvoj cykloturistiky a výstavba cyklistické infrastruktury v obci Bystřice pod Lopeníkem vypracoval samostatně pod vedením doc. RNDr. Václava Touška, CSc. a uvedl veškeré použité literární a odborné zdroje.

V Olomouci 5. května 2015

Rád bych na tomto místě poděkoval doc. RNDr. Václavu Touškovi, CSc. za inspirativní vedení při tvorbě této bakalářské práce. Dále bych chtěl poděkovat panu Martinu Gavendovi, starostovi obce Bystřice pod Lopeníkem, a panu Milanu Baukovi, projektovému manažerovi MAS Východní Slovácko, za vstřícný a přátelský přístup při konzultacích.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
Přírodovědecká fakulta
Akademický rok: 2013/2014

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Jakub PETRÁŠ**
Osobní číslo: **R12188**
Studijní program: **B1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Název tématu: **Rozvoj cykloturistiky a výstavba cyklistické infrastruktury
v obci Bystřice pod Lopeníkem**
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cílem bakalářské práce je analýza a zhodnocení současného stavu cykloturistiky a cyklistické infrastruktury v obci Bystřice pod Lopeníkem a blízkém okolí. Práce bude obsahovat teoretickou část související s cykloturistikou, geografickou charakteristiku obce a návrh dalšího rozvoje cykloturistiky a výstavby cyklistické infrastruktury. Důležitý bude výběr a podrobný popis navrhovaných úseků pro novou cyklistickou infrastrukturu a nalezení vhodného způsobu a financování výstavby. Nedílnou součástí bude podrobná fotodokumentace prvků souvisejících s cykloturistikou a cyklistickou infrastrukturou v zájmovém území. Zjištěné výsledky práce budou prezentovány Komisi pro místní rozvoj obce Bystřice pod Lopeníkem.

Osnova: Úvod, charakteristika a historie cykloturistiky, cyklistická infrastruktura, geografická charakteristika obce Bystřice pod Lopeníkem, současný stav a návrh rozvoje cykloturistiky ve studovaném regionu, závěr, seznam literatury.

Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání

Rozsah pracovní zprávy: 5 000 - 8 000 slov

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

Ministerstvo dopravy ČR. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v České republice pro léta 2013-2020 [online]. 2013 [cit. 2015-04-27]. Dostupné z:<http://www.cyklostrategie.cz/>

MOUREK, Daniel. Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice. Vyd. 1. Praha: CzechTourism, 2011, 129 s. ISBN 978-80-87560-00-6.

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

SOULEK, Ivan a Karel MARTINEK. Cyklistika: horská, silniční, rekreační, výkonnostní. 1. vyd. Praha: Grada, 2000, 111 s. ISBN 80-716-9951-9.

VYSTOUPIL, Jiří. Atlas cestovního ruchu České republiky. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2006, 157 s. ISBN 80-239-7256-1.

Strategický dokument MAS Východní Slovácko

Materiály a studie Centra dopravního výzkumu

Akademické práce věnované cykloturistice a cyklistické infrastruktuře

Vedoucí bakalářské práce: doc. RNDr. Václav Toušek, CSc.
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: 28. dubna 2014

Termín odevzdání bakalářské práce: 30. dubna 2016

L.S.

prof. RNDr. Ivo Frébort, CSc., Ph.D.
děkan

doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 28. dubna 2014

Obsah

Úvod.....	8
1 Cíle a metodika práce.....	9
2 Teoretická část	11
2.1 Charakteristika a historie cykloturistiky	11
2.2 Cyklistická infrastruktura.....	12
2.2.1 Cyklostezka.....	12
2.2.2 Cyklotrasa	13
2.2.3 Další infrastruktura vhodná pro cyklisty.....	15
2.3 Současný stav a perspektivy cykloturistiky v České republice.....	15
2.3.1 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013-2020	15
2.3.2 Možnosti financování cyklistické infrastruktury.....	17
2.3.3 Typologie cykloturistů v České republice.....	19
2.3.4 Projekt Cyklisté vítání a Česko jede	20
3 Geografická charakteristika řešeného území.....	22
3.1 Fyzicko-geografická charakteristika území	22
3.2 Socioekonomická charakteristika území.....	22
4 Současný stav cykloturistiky v obci a blízkém okolí	25
4.1 Stávající síť cyklistické infrastruktury v řešeném území	25
4.2 Nabídka doprovodných služeb spojená s cykloturistikou	28
4.3 Rozhledny Východního Slovácka	28
5 Návrh rozvoje cykloturistiky ve vybraném regionu.....	30
5.1 Předpoklady pro rozvoj.....	30
5.2 Navrhované úseky pro výstavbu cyklistické infrastruktury	32
5.3 Vybudování cyklistické infrastruktury pomocí komplexních pozemkových úprav.....	36
5.3.1 Výsadba doprovodné zeleně	37
5.3.2 Příklad vybudování cyklistické infrastruktury	38
5.4 Doprovodná infrastruktura a doprovodné služby.....	40
5.5 Spolupráce s okolními obcemi – cyklotrasa Jana Amose Komenského	42
6 Závěr	44
7 Summary	45
8 Seznam použité literatury a zdrojů.....	47

Úvod

Cykloturistice je v posledních letech věnována čím dál větší pozornost. Stále více lidí se při výběru dovolené a způsobu trávení volného času přiklání k cykloturistice. Zejména menší obce, mezi které patří také Bystřice pod Lopeníkem, vnímají cykloturistiku jako jednu z mála možností, jak mohou konkurovat v oblasti cestovního ruchu jiným rozvinutějším regionům. Je samozřejmé, jak důležitou roli při výstavbě cyklistické infrastruktury a rozvoji cykloturistiky hrají finance. Obecní rozpočty nemají dostatek prostředků pro velké investice, proto je vhodné hledat i jiné možnosti jak výstavbu financovat. Při realizaci je důležité pochopení celého tématu také v kontextu s okolní cyklistickou infrastrukturou, návazností, sousedními obcemi a celou krajinou. Jen tak může být plně využit potenciál, který cykloturistika obcím a občanům nabízí. Těmto a dalším tématům se věnuje tato bakalářská práce.

Rozvoj cykloturistiky a výstavba cyklistické infrastruktury v obci Bystřice pod Lopeníkem je téma, které je mi velmi blízké. Z této obce pocházím, mám k ní velmi kladný vztah a svůj volný čas často využívám k jízdě na kole. Jsem členem Komise pro místní rozvoj obce Bystřice pod Lopeníkem, která problematiku rozvoje cykloturistiky a výstavby cyklistické infrastruktury zařadila do svého Programu rozvoje obce. Vypracování této bakalářské práce se pro mě tedy stalo důležitým zdrojem informací, které hodlám, např. při řešení aktuálních komplexních úprav v obci, prakticky využít.

1 Cíle a metodika práce

Cílem bakalářské práce je analýza a zhodnocení současného stavu cykloturistiky a cyklistické infrastruktury v obci Bystřice pod Lopeníkem a blízkém okolí. Práce bude obsahovat teoretickou část související s cykloturistikou, geografickou charakteristiku obce a návrh dalšího rozvoje cykloturistiky a výstavby cyklistické infrastruktury. Důležitý bude výběr a podrobný popis navrhovaných úseků pro novou cyklistickou infrastrukturu, nalezení vhodného způsobu výstavby a jeho financování. Nedílnou součástí bude podrobná fotodokumentace prvků souvisejících s cykloturistikou a cyklistickou infrastrukturou v zájmovém území. Zjištěné výsledky práce budou prezentovány Komisi pro místní rozvoj obce Bystřice pod Lopeníkem.

Jednou ze základních metod zpracování bakalářské práce bylo studium literárních pramenů v tištěné i elektronické podobě. Mezi základní literaturu, která byla využita především v teoretické části bakalářské práce, patří kniha *Cykloturistika – Současný stav a perspektivy v České republice* od D. Mourka a kol. (2011) a kniha *Cykloturistika* od J. Ondráčka a S. Hřebíčkové (2007). Z knih byly čerpány informace v oblasti charakteristiky a historie cykloturistiky a cyklistické infrastruktury.

Pro zhodnocení rozvoje cyklistické dopravy České republiky a možností výstavby a financování byla použita Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v České republice pro léta 2013-2020 a publikace *Metodika koncepce liniových koridorů a vytváření propojení sítě míst v urbanizovaných aglomeracích a ve volné krajině*, obě vydané Ministerstvem dopravy a Centrem dopravního výzkumu, v. v. i. (2013 a 2010).

Při geografické charakteristice zájmového území byla využita *Kronika 20. století obce Bystřice pod Lopeníkem* od B. Matuchy (2005) a dokument *MAS Východní Slovácko: Strategie, komunitně vedeného místního rozvoje MAS Východní Slovácko pro období 2014-2020* (2014). Pro charakteristiku území v oblasti cestovního ruchu byl využit *Atlas cestovního ruchu České republiky* od J. Vystoupila (2006).

Informace ohledně komplexních pozemkových úprav byly získány z resortního portálu Ministerstva zemědělství (eAGRI), dále z publikace *Metodický návod k provádění pozemkových úprav* vydaný Ministerstvem zemědělství (2010) a z diplomové práce *Vývoj krajiny po provedených pozemkových úpravách - teorie a praxe*

(2013) od Hany Pavelkové, která se zaměřila na již ukončené pozemkové úpravy v sousedních obcích Bánov a Suchá Loz.

Z internetových zdrojů bylo využito portálů cyklodoprava, cyklostrategie a cyklokonference. Jedná se o internetové stránky, které mají za cíl maximálně podporovat cyklistickou dopravu a cykloturistiku v České republice. Dokumenty volně přístupné na těchto portálech byly zdrojem informací při popisu způsobu vybudování cyklistické infrastruktury pomocí komplexních pozemkových úprav, vysázení doprovodné zeleně a řešení doprovodné infrastruktury a služeb. Při popisu současného stavu cykloturistiky v regionu byl využit portál ceskojede a internetové stránky obce Bystřice pod Lopeníkem a okolních obcí.

Data související se současným stavem cykloturistiky byla získána z publikace Monitoring návštěvnosti vybraných cyklostezek v ČR (2010) vydané Nadací Partnerství o. p. s. Dále byla využita data z internetových stránek Českého statistického úřadu, Českého úřadu zeměměřického a katastrálního (ČÚZK). Pro tvorbu map byl použit program ArcMap 10, který je součástí softwaru ArcGIS 10, využita byla podkladová ortofotomapa od ČÚZK a administrativní členění ArcČR 500 od Arcdata Praha.

Při psaní bakalářské práce byl zásadní podrobný terénní průzkum zájmového území. Na základě poznatků z terénu byl popsán současný stav cykloturistiky v obci a blízkém okolí a následný návrh pro další rozvoj. Během průzkumů byla pořízena také veškerá fotodokumentace. Inspirativní byla také účast na výročním setkání Mikroregionu Východní Slovácko, které se konalo v obci Suchá Loz v březnu 2015. Součástí tohoto setkání byly především prezentace jednotlivých obcí. Také jsem se zde setkal s představiteli obcí, se kterými jsem měl možnost o tomto tématu hovořit. V termínu 29. - 30. 4. 2015 jsem se zúčastnil konference Města s dobrou adresou konané v Olomouci, jejímž spolupořadatelem byla Univerzita Palackého v Olomouci. Konference se věnovala především problematice cyklistické dopravy ve městech, ale také jejímu financování a naplňování Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013-2020.

2 Teoretická část

2.1 Charakteristika a historie cykloturistiky

„Cykloturistiku z širšího hlediska chápeme jako pohyby v přírodě (ale i v městských podmínkách) se stanoveným cílem a odůvodněním, bez použití soutěžních ambicí, vykonávaný prostřednictvím jízdy na kole. Cykloturistika je tedy druh turistiky, při níž se k cestování používá jízdní kolo. Spojuje v sobě jednoduchost pěší turistiky s výhodami mototuristiky, využívá jejich předností a nahrazuje nedostatky. Jízda na kole má výrazný vliv na zdraví člověka a nenarušuje příliš životní prostředí. Zároveň umožňuje poměrně intenzivní vnímání okolí. Přesun na kole předpokládá zvládnutí techniky jízdy na kole, znalost dopravních předpisů, první pomoci a základních oprav a údržby kola“ (Ondráček, J., Hřebíčková, 2007). Další definice cykloturistiky může být následující: „Cykloturistika – jízda na trekkingových, městských a horských kolech, méně již na silničních kolech především za cíli mimo zastavěné území. Využívá jak komunikace se zpevněným, tak i přírodním povrchem. Této skupině cyklistů nevádí menší zajížďka. Požadavkem je atraktivní prostředí a co nejvyšší bezpečnost. Skupina cykloturistů je velmi rozmanitá věkově i výkonnostně“ (Mourek, a kol., 2011). Cykloturistiku můžeme považovat za produkt cestovního ruchu, přesněji udržitelného šetrného cestovního ruchu, který v současné době tvoří významnou část cestovního ruchu. Podle studie Evropského parlamentu se v Evropě uskuteční více než 2,2 miliardy cyklistických výletů za rok (Marc, T., 2012).

Historie cykloturistiky sahá do poloviny 19. století a je úzce spjata s rozvojem kola. Od této doby můžeme mluvit o začátcích cykloturistiky a prvních cykloturistech. Jízdní kolo již bylo na určité potřebné konstrukční úrovni pro použití k přepravě na větší vzdálenosti. Vývoj cykloturistiky souvisel s ekonomickou aktivitou společnosti, s dostatkem volného času, s postupným zkvalitňováním povrchu dopravních komunikací a souvisejících doprovodných služeb. Většina těchto limitujících faktorů byla v průběhu času odstraněna. Rozvoj cykloturistiky v Evropě ve 20. století zpomalily dvě světové války a následující politicko-ekonomický vývoj. Také technický pokrok v oblasti automobilové výroby znamenal útlum pro cyklistickou dopravu. Rozdíl v rozvoji cykloturistiky nastal mezi vyspělými západními zeměmi a postsocialistickými zeměmi například v nedostatkovém materiálním vybavení, v chybějící cyklistické

infrastrukturu a souvisejících službách. Situace se pomalu začala vyrovnávat až s rozpadem socialistického společenství na přelomu 80. a 90. let.

2.2 Cyklistická infrastruktura

Pro cykloturistiku jsou vhodné málo frekventované, přehledné a bezpečné komunikace s hladkým povrchem bez výmolů. Bezpečnost je cykloturisty brána velmi vážně, při plánování výletů jsou tedy přednostně vyhledávány tyto komunikace. Často ale cykloturistům nezbyvá nic jiného, než vyrazit na silnici I. třídy, kde je bezpečnost cyklisty výrazně menší. „Začátky oficiální cykloturistiky v České republice byly spíše spojovány s cyklotrasami, které byly ne vždy vhodně vedeny po silnicích se silnicí automobilovou dopravou, a to mnohdy po značně dopravně vytižených komunikacích“ (Mourek, a kol., 2011). S rozvojem cyklotras, cyklostezek a dalších komunikací vhodných pro cyklisty takových případů ubývá.

2.2.1 Cyklostezka

Stežka pro cyklisty neboli cyklostezka „je pozemní komunikace nebo její jízdní pás označený dopravní značkou a vyhrazený pouze pro jízdu na kole. Automobilová a motocyklová doprava je z ní vyloučena. Pravidla silničního provozu však povolují užití cyklostezky např. in-line bruslařům a lyžařům. Ucelené sítě cyklostezek nalezneme v řadě zemí západní Evropy i v některých českých městech (např. Hradec Králové, Pardubice, Olomouc aj.). V souladu s moderním trendem omezování individuální automobilové dopravy ve městech ve prospěch dopravy veřejné se cyklistické a pěší cyklostezky začínají postupně objevovat ve všech městech České republiky (včetně Prahy a Brna) a jejich okolí“ (Mourek, a kol., 2011). Hustota cyklostezek v jednotlivých krajích České republiky k 1. 1. 2011 je znázorněna na Obr. 1.

Cyklostezka je nejbezpečnější typ komunikace pro cyklistickou dopravu nebo cykloturistiku. Tyto komunikace mají zpevněný povrch, většinou asfaltový nebo betonový. Při výstavbě cyklostezek, ale také už v samotných rozvojových dokumentech zabývajících se rozvojem cyklistické dopravy nebo cykloturistiky, by měl být brán ohled na vzájemné propojování jednotlivých cyklostezek a utváření tak celé sítě. Cyklostezky jsou často financovány díky podpoře Státního fondu dopravní

infrastruktury nebo pomocí dotací z fondů Evropské unie. Cyklostezka může mít různé označení: C8 (stezka pro cyklisty), C9 (stezka pro chodce a cyklisty) a C10 (stezka pro chodce a cyklisty se zvláště vyznačenými pruhy pro cyklisty a chodce).

2.2.2 Cyklotrasa

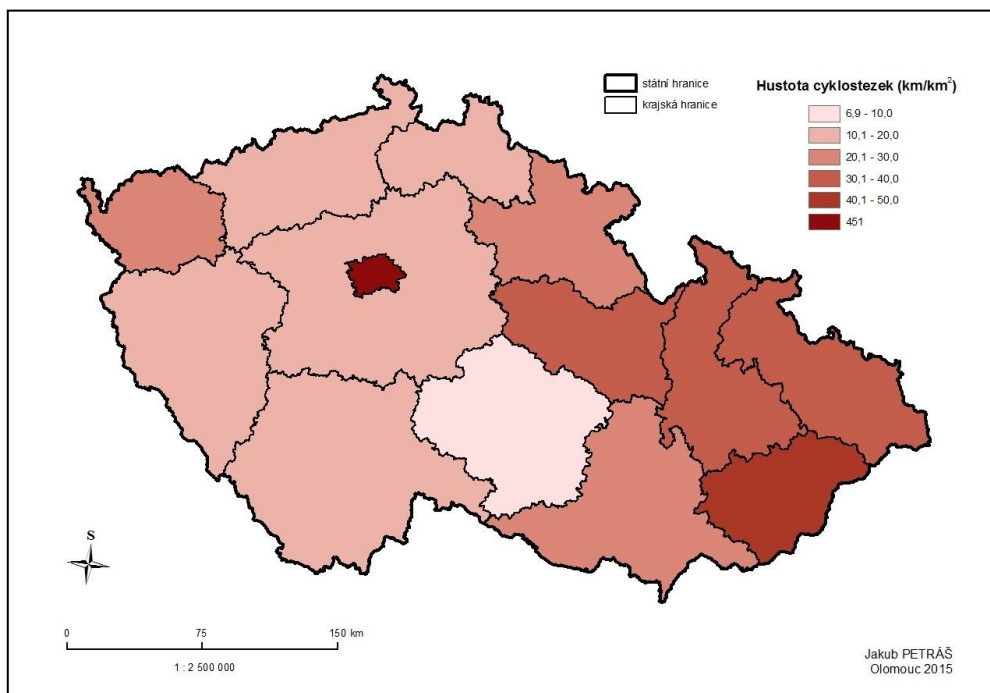
„Cyklotrasa je dopravní cesta vedená po silnicích, místních i účelových pozemních komunikacích, která je z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu vhodná pro provoz cyklistů a je označena podle zákona o provozu na pozemních komunikacích, jeho prováděcích vyhlášek a příslušných technických předpisů dopravními značkami pro cyklisty. Jako cyklotrasu budeme označovat též – někdy samostatně vymezenou – cykloturistickou trasu, která představuje dopravní cestu vedenou po silnicích, místních i účelových komunikacích, jež je z hlediska ochrany přírody a sjízdnosti vhodná pro provoz cyklistů a je označena cykloturistickými značkami“ (Mourek, a kol., 2011).

Dělení cyklotras podle významu:

Dálkové – nadregionální cyklotrasy (I. a II. třídy) – spojují vzdálené cíle a plní funkci především rekreačně-turistickou. Jsou značeny jednocifernými a dvojcifernými čísly (např. cyklotrasa č. 1 - Pražská stezka, č. 46 - Beskydsko-karpatská magistrála). Na tyto trasy by měly být dostatečně navázány doprovodné služby - ubytování, servis, mapy a občerstvení.

Regionální (III. a IV. třídy) – plní funkci jak dopravní, tak rekreační, spojují cíle ležící mimo obce. Důležitá je návaznost na síť místních cyklotras. Jsou značeny trojcifernými a čtyřcifernými čísly (např. cyklotrasa č. 471 Otrokovice-Zlín-Vizovice).

Místní (IV. třídy) – plní funkci dopravní i rekreační a značí se čtyřcifernými čísly (např. cyklotrasa č. 5053 Nezdenice-Březová). Jsou napojeny na cyklotrasy regionální.



Obr. 1: Hustota cyklostezek v jednotlivých krajích České republiky k 1. 1. 2011
(Vlastní tvorba, vytvořeno v programu ArcMap za použití dat
ArcČR 500 a Mourek, a kol, 2011)



Obr. 2: Dálkové cyklotrasy České republiky
(Internetové stránky Česko jede, 2015)

2.2.3 Další infrastruktura vhodná pro cyklisty

Místní komunikace

Jedná se o komunikaci, která není prioritně budována pro cyklistiku, ale její realizací dojde rovněž k vytvoření bezpečné cyklotrasy. V ideálním případě je tato komunikace vyhrazena jen pro bezmotorová vozidla (s dopravním značením B11) nebo na nich za určitých podmínek funguje smíšený provoz. Jako příklad můžou být cesty v chatových oblastech, podchody, lávky, zklidněné komunikace, obytné a pěší zóny apod.

Veřejná účelová komunikace

Cyklisté mohou využívat také účelové komunikace, polní a lesní cesty, na které není vjezd zakázán a pokud jim to jejich povrch, trasování a intenzita ostatních druhů dopravy umožňuje. Tyto komunikace jsou často zemědělsky využívané a navazují na ostatní dopravní síť. Cesty mohou být jak zpevněné, tak nezpevněné. Opravy těchto komunikací úzce souvisí s komplexními pozemkovými úpravami naplňující program obnovy venkova, jejichž součástí je i zajištění lepší propustnosti území vhodně zvolenou sítí polních cest, které jsou vhodné i pro cyklisty (viz kapitola 4.2 Výstavba cyklistické infrastruktury s využitím komplexních pozemkových úprav).

2.3 Současný stav a perspektivy cykloturistiky v České republice

2.3.1 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013 -2020

Vláda České republiky přijala usnesení č. 382 ze dne 22. května 2013 o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020. Výsledkem je strategický dokument tzv. Cyklostrategie, navazující na Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR pro roky 2004-2011. Jedná se o významný dokument, podle kterého jsou realizovány strategické dokumenty (tzv. generely) související s cyklistickou dopravou a cykloturistikou jednotlivých regionů, krajů, měst a obcí. V dokumentu byly stanoveny 4 specifické cíle – priority. Každý specifický cíl obsahuje popis současného stavu a následná doporučení pro další období. Pro specifické cíle jsou poté v dílčích cílech popsána opatření, zodpovědnost, spolupráce a termíny (přehled specifických cílů – priorit a podrobnějších cílů je uveden v Tab. 1). S rozvojem

cykloturistiky úzce souvisí především specifický cíl č. 1 – Zajištění financování cyklistické a cykloturistické infrastruktury a specifický cíl č. 4 – Realizace národního projektu Česko jede. Specifický cíl č. 2 – Zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy samozřejmě také patří do rozvoje cykloturistiky, ale také do cyklistické dopravy jako takové. Specifický cíl č. 3 - Metodická podpora rozvoje cyklistické dopravy ve městech - projektu Cyklistická akademie už souvisí pouze s cyklistickou dopravou a ne s cykloturistikou.

Specifický cíl č. 1 – Zajištění financování cyklistické a cykloturistické infrastruktury se zabývá výstavbou a následnou údržbou této infrastruktury. Cyklostrategie zde doporučuje výstavbu cyklostezek v úsecích s vysokou intenzitou silničního provozu, nebo se zabývá využitím stávajících lesních a polních cest v extravilánu (mimo zastavěná území). Mezi typy podpory lze zahrnout bezplatný převod opuštěného drážního tělesa obcím, které na něm mohou vybudovat cyklostezku, podpora vedení cyklistické infrastruktury podél vodních toků a na protipovodňových hrázích a využití lesních a polních cest. Vhodným nástrojem je využití pozemkových úprav nebo podání žádosti na Státní pozemkový úřad o bezplatný převod dotčených pozemků. Specifický cíl č. 1 se také věnuje podpoře výstavby sítě dálkových cyklotras České republiky a tras EuroVelo (mezinárodních evropských cyklotras). Cyklostrategie zde uvádí, že zodpovědnost za budování cyklistické infrastruktury mají sice obce a města, ale pokud se má cyklistická stezka řešit na území malé obce, bývá to často problém (především z finančního hlediska). Jelikož se jedná o realizace páteřních cyklostezek s evropským a nadregionálním významem, měl by nad těmito případy převzít garanci stát ve spolupráci s kraji. Pokud se tak nebude dít, nikdy se nepodaří vybudovat souvislou síť evropských a dálkových cyklotras České republiky (Mourek, a kol., 2011). Další specifický cíl, který souvisí s rozvojem cykloturistiky, a to cíl č. 4 – Realizace národního projektu Česko jede, je podrobněji popsán v samostatné podkapitole 1.3.4 Projekt Cyklisté vítání a Česko jede.

Tab. 1: Specifické cíle podle Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy 2013 – 2020

Specifický cíl – Priorita	Cíl
Zajištění financování cyklistické a cykloturistické infrastruktury	Výstavba a údržba cyklistické infrastruktury
	Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů
	Podpora výstavby sítě dálkových cyklotras ČR a tras EuroVelo
Zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy	Prevence, aneb realizace vzdělávacích, komunikačních a osvětových témat
	Kontrola dodržování pravidel silničního provozu cyklisty, monitoring nehodovosti cyklistů a preventivní opatření proti krádeži kol
	Realizace legislativních opatření s ohledem na bezpečnost a plynulost cyklistické dopravy
Metodická podpora rozvoje cyklistické dopravy ve městech - projektu Cyklistická akademie	Zvyšování povědomí o nástrojích ovlivňujících podporu cyklistické dopravy včetně realizace výzkumných projektů
	Zefektivnění propagace cyklistické dopravy jako součásti životního stylu
	Vytvoření národní sítě měst přátelských pro cyklisty „Města pro cyklisty“
Realizace národního projektu Česko jede	Marketingová podpora produktu Česko jede
	Zajištění potřebné infrastruktury pro cykloturistiku
	Podpora služeb a rozvoj lidských zdrojů v oblasti cykloturistiky

Zdroj: vlastní tvorba

2.3.2 Možnosti financování cyklistické infrastruktury

Financování cyklistické infrastruktury je velmi náročné. Státní podpora pro výstavbu a údržbu cyklistických stezek plyne ze zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury (SFDI) a také ze stávajícího opatření Cyklostrategie 2013-2020: Specifický cíl č. 1: Zajištění financování cyklistické a cykloturistické infrastruktury. SFDI poprvé přispěl na výstavbu cyklostezek v roce 2001. Ze SFDI z dotačního programu „Cyklistické stezky“ je možné podporovat pouze výstavbu a údržbu cyklostezek, u kterých lze předpokládat následné zvýšení bezpečnosti cyklistů.

Z dotačního programu „Zvyšování bezpečnosti“ lze podporovat projekty vedoucí ke zvýšení bezpečnosti dopravy a zpřístupnění cyklostezek osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, přičemž řada takových opatření současně řeší bezpečnost cyklistů ve městech. Od roku 2013 je také možnost žádat o dotace na úpravy infrastruktury směřující ke zvýšení bezpečnosti a zklidnění dopravy (Mourek, a kol., 2011). Dalším možným národním zdrojem financování výstavby cyklistické infrastruktury je využití pozemkových úprav, které se řídí zákonem č.139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona č. 229/1991 Sb., o úpravě vlastnických vztahů k půdě a jinému zemědělskému majetku, ve znění pozdějších předpisů. Pozemkové úpravy se kromě budování tzv. společných zařízení (protipovodňových a protierozních opatření, systémů ekologické stability, biocenter a biokoridorů) věnují také lepší propustnosti území vhodně zvolenou sítí polních cest. Pozemkové úpravy jsou financovány státem, který tento proces považuje za jeden z klíčových faktorů pro rozvoj venkova. Tento způsob výstavby cyklistické infrastruktury a s ním spojeného financování je výhodný především pro obce, které chtějí zvýšit význam cykloturistiky na svém území, ale přitom nemají dostatek nutných pozemků ve svém vlastnictví. „V současné době se zřejmě většina cyklistické veřejnosti při jednání s územními pozemkovými úřady setkala se vstřícným přístupem, přestože je nutno si objektivně přiznat, že zohledňování cyklistických potřeb při budování infrastruktury navržené pozemkovou úpravou nenařizuje žádný právní předpis a pro pracovníky pozemkových úřadů se tedy jedná o dobrovolnou aktivitu a problémy navíc“ (Fábera, a kol., 2010). Mezi další národní zdroje, ze kterých lze financovat cyklistickou infrastrukturu, patří rozpočty krajů a obcí, Státní program podpory cestovního ruchu nebo Program Lesy 2000.

Pro budování cyklistické infrastruktury jsou kromě národních zdrojů také velmi významné dotace ze Strukturálních fondů Evropské unie. Pro získání dotace musí být předložen na základě výzvy projekt, podle kterého lze dotaci získat. Projekt mohou předložit jednotlivé obce, sousední obce nebo partnerské obce sdružené v různých uskupeních (mikroregion, místní akční skupiny atd.), přes které by budoucí cyklostezka procházela. Projekty musí obsahovat detailní popis současného stavu, odůvodnění výstavby, popis průběhu výstavby, finanční náklady, důsledky výstavby a následnou udržitelnost. Při rozhodování, které projekty budou finančně dotovány z fondů Evropské unie, jsou upřednostňovány projekty, které svou realizací výstavby cyklistické

infrastruktury v ideálním případě spojí více funkcí dohromady – lepší dopravní obslužnost, možnost využití stezky pro dopravní cyklistiku (jízda do zaměstnání, škol, za nákupy), zvýšení bezpečnosti cyklistů, propojení strategických míst (města s předměstím, města s okolními vesnicemi), propojení turisticky významných, nejlépe nadregionálních či regionálních turistických míst a v neposlední řadě možnosti rozvoje cykloturistiky jako způsobu aktivního trávení volného času.

2.3.3 Typologie cykloturistů v České republice

V České republice je kolo vnímáno především jako zdroj relaxace, sportovní nástroj či jako dopravní prostředek. Cyklisty je možné rozdělit do skupin podle mnoha faktorů: typ terénu/povrchu, délka využití – občasné/denní, délka tras, typ kola, jízda individuální/skupinová, využití ubytovacích a stravovacích zařízení atd. Mourek (2011) vytvořil z turistického pohledu následující typologii:

Rodiny s dětmi: bezpečné, nenáročné a kratší trasy s kvalitním zpevněným povrchem, důležitým významem je cíl nebo zastávka s aktivitami pro děti – dětské hřiště, nekuřácká restaurace.

Méně zdatní rekreační cyklisté: nenáročné kratší trasy s kvalitním zpevněným povrchem, asi do 30 km, důležité jsou turistické cíle.

Zdatnější rekreační cyklisté: okružní trasy 40 až 80 km, často v kombinaci s poznáváním místních zajímavostí a kulturních památek, upřednostňován je zpevněný povrch i nenáročné přírodní cesty.

Dálková cyklisté: trasy 50 až 100 km, převážně se drží páteřních tras, většinou se zdrží přes noc, důležité je kvalitní značení.

Terénní cyklisté: denní etapy 30 až 60 km v náročném terénu, preferují přírodě blízké cesty a úzké stezky v terénu.

Sportovně-rekreační cyklisté: vyhledávají organizované masové akce sportovního typu, např. silniční maratony, většinou se jedná o amatéry, kteří mají informace o profesionální přípravě a v rámci svých možností také pravidelně trénují.

2.3.4 Projekt Cyklisté vítání a Česko jede

V roce 2005 založila Nadace Partnerství o.p.s. na základě pozitivních zkušeností ze zahraničí certifikaci kvality služeb ubytovacích a stravovacích zařízení, kempů a turistických cílů pod značkou Cyklisté vítání. Vznik certifikace byl podpořen ze strukturálních fondů Evropské unie. Jedná se o národní certifikaci služeb v cestovním ruchu se zaměřením na cykloturisty. Projekt Cyklisté vítání je také prezentován v tištěném katalogu nesoucí stejný název a vycházející v ročním periodiku, kde prezentuje cykloturistiku v jednotlivých regionech. Počet certifikovaných zařízení s označením Cyklisté vítání v České republice překračuje 1 000 (Nadace partnerství: lidé a příroda, 2015). Jedná se o zařízení, která jsou pravidelně kontrolována a která nabízejí kvalitní ubytování, bezplatné stání a vypůjčení náradí pro kolo, nabídku stravování přizpůsobenou cyklistům a další. Zařízení bývají označována logem Cyklisté vítání (Obr. 3). Jak uvádí Mourek (2011), překážkou České republiky ve zvýšení konkurenceschopnosti v cykloturistických produktech vůči sousedním státům (Rakousko, Německo) je nedostatečná infrastruktura cestovního ruchu. Jako zásadní problém se jeví nižší kvalita navazujících doplňkových služeb. Naproti tomu standard služeb pro cykloturistiku ve státech Evropské unie rychle roste, významné je v tomto ohledu Nizozemsko a Dánsko, dále Rakousko, Německo, Francie, Belgie a v poslední době také Španělsko a Itálie. „Pro další rozvoj cykloturistiky v Česku a lepší využití potenciálu jejího rozvoje je nezbytné přijmout opatření pro zvýšení kvality služeb a dosažení srovnatelné úrovně se soudními státy v rámci EU. Jedním z kroků je zavedení certifikace Cyklisté vítání, jako národního standardu kvality služeb cestovního ruchu pro cyklisty a cykloturisty“ (Mourek, a kol., 2011).

Projekt Česko jede je zaměřen na komplexní podporu nejen cykloturistiky, ale také dalších sportů v České republice (in-line bruslení, malá vodní turistika). Cílem je zejména poskytnutí přehledných a kvalitních informací cykloturistům o možnostech cyklistiky ve všech regionech ČR. I tento projekt navázal na pozitivní zkušenost ze zahraničí, konkrétně ze Švýcarska. Jako předloha sloužila švýcarská organizace SchweizMobil, které se podařilo propojení národních sítí stezek pro pěší, cyklisty, in-line bruslaře a malou vodní turistiku s veřejnou dopravou. Mezi cíle projektu „Česko jede“ patří: vypracování akčního plánu pro další rozvoj cykloturistiky, vytvoření předpokladů pro vznik konkurenceschopných produktů cykloturistiky, zajištění informací pro zahraniční cyklisty, zajištění pravidelného monitoringu pohybu cyklistů a

aktivních turistů na všech (mezi)národních trasách, prosazení průzkumu mezi cyklisty a in-line bruslaři, zpracování tzv. cyklobalíčků zaměřených na cykloturistiku, vyčíslení přínosů cyklistiky – ekonomicky, ekologicky, na zdraví a další (Mourek, a kol., 2011). Jeden z důležitých cílů byl splněn v roce 2011, kdy byl spuštěn webový portál www.ceskojede.cz. Portál se zatím zaměřuje pouze na nabídku cyklovýletů a doprovodných služeb spojených s cykloturistikou v jednotlivých regionech České republiky. Do budoucna se chce také zaměřit na další již zmíněné sporty.



Obr. 3: Logo Cyklisté vítání

(Internetové stránky certifikace Cyklisté vítání, 2015)

3 Geografická charakteristika řešeného území

3.1 Fyzicko-geografická charakteristika území

Obec Bystřice pod Lopeníkem se nachází v podhůří Bílých Karpat v průměrné nadmořské výšce 374 m n. m. Část obce leží v Biosférické rezervaci UNESCO a CHKO Bílé Karpaty. Geomorfologicky se obec nachází v oblasti Slovensko-moravské Karpaty, na hranici dvou celků - Vizovická vrchovina (podcelek Hlucká pahorkatina a okrsek Ordějovská kotlina) a Bílé Karpaty (podcelek Lopenická hornatina a okrsek Komeňská vrchovina). Okolí obce lemují zalesněné kopce Bílých Karpat, v blízkosti se nacházejí vrcholy Hrádek (521 m n. m), Malý Lopeník (881 m n. m), Velký Lopeník (911 m n. m.) a Studený vrch (646 m n. m.). V těsném sousedství (již na katastru obce Komňa) je také kamenolom Bučník s výskytem andezitů souvisejících s vulkanickou činností v minulosti. Podloží tvoří flyšové jílovce a pískovce, převládá půdní typ kambizemě. Bystřice pod Lopeníkem spadá do dvou klimatických oblastí – teplé (západní část) a mírně teplé (východní část). Obcí protéká potok Bystřička, podle něhož má obec název. Potok je podle absolutní řádovosti vodním tokem 4. řádu, je levostranným přítokem řeky Olšavy, do které se vlévá v Uherském Brodě. Na potoku je za obcí vybudována vodní nádrž Ordějov, která byla postavena za účelem zavlažování a akumulace vody pro rekreační účely. V červnu roku 2013 vodní nádrž splnila i protipovodňovou funkci, kdy po bleskové povodni, kterou byla Bystřice pod Lopeníkem zasažena, zadržela velké množství vody a materiálu a zabránila následnému vylití z koryta v dalších obcích.

3.2 Socioekonomická charakteristika území

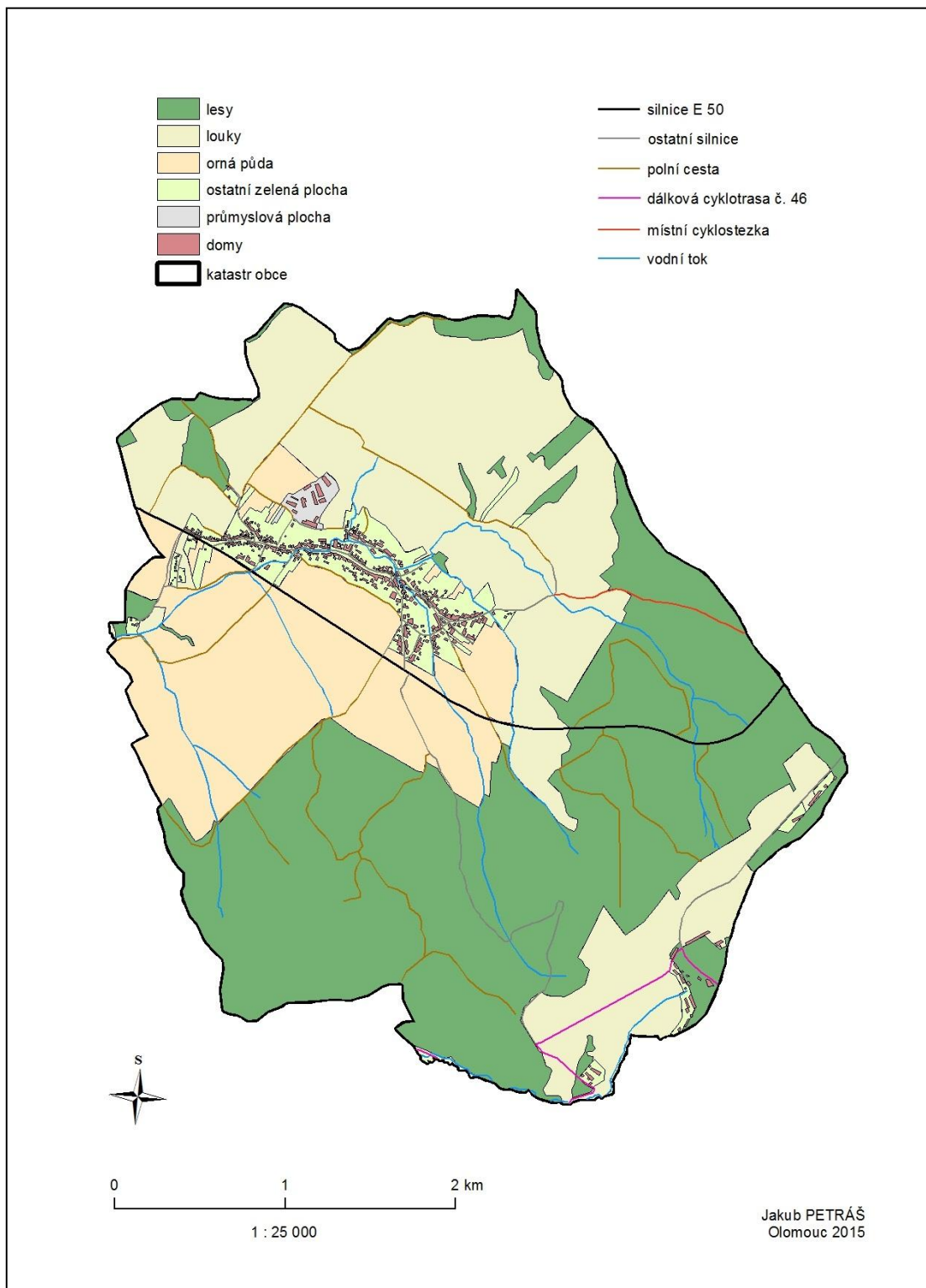
Obec Bystřice pod Lopeníkem se nachází na jihovýchodní Moravě, v regionu soudržnosti NUTS II Střední Morava, v jižní části Zlínského kraje, ve SO ORP a SO OPÚ Uherský Brod. Obec je součástí Místní akční skupiny Východní Slovácko, kam také patří obce Bánov, Březová, Dolní Němčí, Horní Němčí, Nivnice, Korytná, Slavkov, Strání, Suchá Loz, Uherský Brod a Vlčnov. Etnograficky se obec nachází v oblasti Slovácko, v regionu Dolňácko. Znak obce tvoří modrý štít, v něm je zlatý dravý pták s červenou zbrojí a zlatým jazykem, obklopený třemi stříbrnými šavlemi. Prapor tvoří svislé pruhy – červený, modrý a bílý – v poměru 1 : 3 : 1. V modrém pruhu je žlutý dravý pták s červenou zbrojí a žlutým jazykem stojící na bílé šavli hrotem k žerdi.

První písemná zmínka o obci, jenž je uvedena v olomouckém archivu, je z roku 1372, kde je záznam o osadě patřící k vedlejší obci Bánov. Postupem doby se měnili vlastníci obce a také její název. Současný název - Bystřice pod Lopeníkem má obec od roku 1925 (Matucha, B., 2005). Podle českého statistického úřadu měla k 1. 1. 2014 obec 787 obyvatel, z toho 395 mužů a 392 žen. Počet obyvatel v obci dlouhodobě klesá – v roce 2004 byl počet obyvatel 801, v roce 1994 pak 854, za dvacet let tedy počet obyvatel klesl o 67. Index stáří v roce 2012 dosahoval hodnoty 160,9, což je v porovnání s hodnotami z téhož roku za Zlínský kraj (121,1) a Českou republiku (113,3) velmi vysoké číslo (Strategie místního rozvoje MAS Východní Slovácko, 2014). Je tedy patrné, že v obci výrazně převažují občané ve věku 60 a více let nad dětmi 0-14 let. Bystřice pod Lopeníkem se rozléhá na katastrální ploše 1 343 ha, více než 50 % z celkové rozlohy zaujímá zemědělská půda a 42 % půda lesní. V obci se nachází celkem 192 podnikatelských subjektů, nejvíce je jich zaznamenáno v sektorech průmysl, stavebnictví a obchod (Český statistický úřad, 2015). Okrajovými částmi obce prochází mezinárodní silnice 1. třídy E50, která je významnou dopravní komunikací spojující Českou a Slovenskou republiku, vzdálenost do nejbližšího města Uherský Brod je 12 km. V obci se v jedné budově nachází mateřská škola, základní škola s nižším stupněm (1. - 5. ročník) a tělocvična. V obci se dále nachází veřejná knihovna, kulturní zařízení, sportovní areál s fotbalovým a víceúčelovým hřištěm, posilovna, klubovna pro matky s dětmi, detašované pracoviště samostatné ordinace praktického lékaře pro dospělé, kaple sv. Josefa a hřbitov. Jsou zde činné spolky TJ Sokol, TJ oddíl stolního tenisu, Myslivecký spolek Troják, Český svaz včelařů a Sbor dobrovolných hasičů.



Obr. 4 : Znak obce Bystřice pod Lopeníkem

(Zdroj: internetové stránky obce Bystřice pod Lopeníkem, 2015)

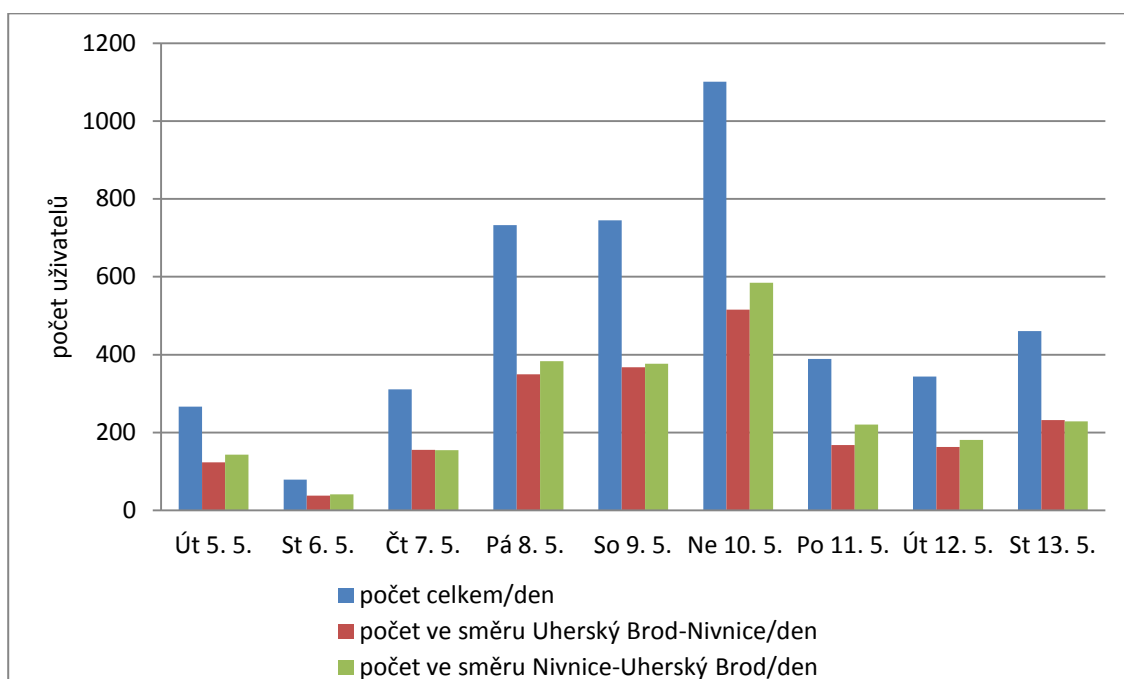


Obr. 5: Land use na katastru obce Bystřice pod Lopeníkem
 (Vlastní tvorba, vytvořeno v programu ArcMap)

4 Současný stav cykloturistiky v obci a blízkém okolí

4.1 Stávající síť cyklistické infrastruktury v řešeném území

Obcí Bystřice pod Lopeníkem prochází místní lokální cyklotrasa Jana Amose Komenského. Jedná se o trasu propojující všechna tři uváděná možná rodiště toho učitele národů, tedy Uherský Brod, Nivnici a Komňu. Trasa začíná v Uherském Brodě, odkud pokračuje do Nivnice, po zatím číslem neoznačené místní cyklotrase. Nadace Partnerství o.p.s. na této cyklostezce v období 5. - 13. 5. 2009 uskutečnila monitoring návštěvnosti. Maximální denní návštěvnost byla zaznamenána v neděli 10. 5., kdy bylo zaevidováno celkem 1 101 osob. Průměrná denní hodnota za celé období ve všední dny převyšovala 300 osob, v dny pracovního klidu dosahovala téměř 860 osob. Výrazný rozdíl mezi všedními dny a dny pracovního klidu svědčí o převažujícím využití stezky pro účely rekreace a turistiky (Nadace Partnerství, 2010).



Obr. 6: Návštěvnost cyklostezky Uherský Brod – Nivnice po dnech (5. - 13. 5. 2009)

(Zdroj: Monitoring návštěvnosti vybraných cyklostezek v ČR, 2010)

Místní cyklotrasa J. A. Komenského za obcí Nivnice pokračuje napojením na již označenou místní cyklotrasu č. 5053 (Nezdenice – Březová) směřující do obce Suchá Loz, kde z této místní cyklotrasy odbočí směrem k vodní nádrži Ordějov. Odtud dále pokračuje přes Bystřici pod Lopeníkem, za kterou se napojí na další místní cyklotrasu č.

5056 (Vizovice – Na Trojáku), po které vede do obce Komňa. Odtud tato místní cyklotrasa J. A. Komenského dále nepokračuje (pokračuje jiná místní cyklotrasa č. 5056). Cyklotrasa J. A. Komenského tedy nemá žádné číselné označení, není dostatečně propojena a nevyskytuje se proto ani ve většině mapových průvodců. Uváděna je ale například na webovém portálu ceskojede.cz.

V roce 2009 obec Bystřice pod Lopeníkem vybuodovala na svém katastru cyklostezku, která vede lesním poměrně náročným terénem od východního okraje obce. Cyklostezka vede po bývalé silnici a je součástí místní cyklotrasy J. A. Komenského, směřující na Nový Dvůr (místo někdy označováno jako Rasová - nachází se zde také Motocest Rasová). Vybudování této cyklostezky bylo pro obec poměrně snadné, protože všechny potřebné pozemky, které navíc v katastru nemovitostí byly vedeny jako komunikace (nemuselo tedy být vyřizováno územní rozhodnutí a stavební povolení), vlastnila obec. Cyklostezka je 3 m široká a 1 580 m dlouhá, s asfaltovým povrchem, s několika odvodňovacími žlaby a jedním odpočívadlem. Realizace cyklostezky byla financována především z Evropského fondu pro regionální rozvoj, kde dotace činila 75% nákladů. Celkové náklady činily 1 338 000 Kč (Bystřice pod Lopeníkem: oficiální stránky obce, 2015). Na tuto cyklostezku navázala sousední obec Komňa, která dobudovala chybějící úsek pro napojení na místní cyklotrasu č. 5056 (Vizovice – Na Trojáku), která nedaleko navazuje na dálkovou nadregionální cyklotrasu č. 46 (Beskydsko-karpatskou magistrálu). Tato dálková nadregionální cyklotrasa č. 46 vede také přes katastr obce Bystřice pod Lopeníkem, pouze ho ale okrajově protíná v jihovýchodní okrajové části katastru, ve které se nacházejí objekty individuální rekreace (viz Obr. 5).

Cykloturisté, kteří využijí výše zmíněnou cyklostezku (platí v obou směrech), často využijí také polní cestu, která od okraje obce pokračuje kolem vodní nádrže Ordějov do sousední obce Suchá Loz. Tato polní cesta je součástí místní cyklotrasy J. A. Komenského. Pro napojení musí cykloturisté přejet přes mezinárodní silnici 1. třídy E50. Polní cesta je kromě cykloturistů využívána také zemědělskou technikou, myslivci či rybáři. Technický stav této cesty není v dobrém stavu, problém nastává obzvláště v deštivých měsících, kdy je komunikace především v těsném okolí vodní nádrže Ordějov značně rozmáčená a přejezd po ní je velmi obtížný - pro osobní automobily někdy zcela nemožný. Cykloturisté proto často volí jízdu po mezinárodní silnici E50, která je kvůli vysoké intenzitě dopravy pro cyklisty velmi nebezpečná.

Další možností kudy cykloturisté jezdí, jsou lesní a polní cesty vedoucí západním a severozápadním směrem k sousedním vesnicím Bánov a Nezdenice. V obou případech se jedná o nezpevněné lesní a polní cesty, s výjimkou části cesty směřující na Bánov, kde je komunikace zpevněná (bývalá komunikace pro automobilovou dopravu spojující Bánov a Bystřici pod Lopeníkem), ale v nevyhovujícím technickém stavu.

Cyklistická infrastruktura v okolních obcích, kterou je pro celkové propojení regionu potřeba také vnímat, je obzvláště v posledních letech velmi hojně budována. Pro výstavbu jsou využívány jednak komplexní pozemkové úpravy, při kterých se realizují tzv. účelové vedlejší komunikace vhodné také pro cyklisty (např. v obci Suchá Loz), anebo výstavba jednotlivých cyklostezek, kterých je v okolí poměrně velké množství (např. cyklostezky Uherský Brod – Nivnice; Uherský Brod – Prakšice; Uherský Brod – Havřice; Nivnice – Dolní Němčí – Slavkov; Újezdec – Šumice; Šumice – Nezdenice). I tyto trasy cykloturisté projíždějící Bystřicí pod Lopeníkem při svém dalším pokračování hojně využívají.



Obr. 7: Cyklostezka Uherský Brod – Nivnice (Petraš, 2015)

4.2 Nabídka doprovodných služeb spojena s cykloturistikou

Pro cykloturisty, kteří si vybírají svou trasu, je úroveň doprovodných služeb souvisejících s cykloturistikou velmi důležitá. Jedná se především o kvalitu nabídky v oblasti služeb.

V současné době v obci fungují dvě pohostinská zařízení, která nemají certifikaci Cyklisté vítáni. Jedno z nich se nachází v místním sportovním areálu, v těsné blízkosti již zmíněné, cykloturisty využívané polní cesty, směřující k vodní nádrži Ordějov. Jedná se o sportovní areál, který je velmi navštěvovaný především v letních měsících, v tomto areálu je kromě občerstvení také fotbalové, víceúčelové a dětské hřiště. V blízkosti se nachází budova místní základní a mateřské školy, která má na své zahradě kromě dětského hřiště také menší venkovní bazén, který bývá po předchozí domluvě s vedením školy dětem k dispozici. Druhé pohostinské zařízení se nachází v centru obce, ve společné budově s pěstítelem pálenic, v okolí se také nachází dětské hřiště. Na katastru obce jsou dva objekty s hromadným ubytovacím zařízením. Rekreační středisko Monte Lope se nachází na dálkové nadregionální cyklotrase č. 46 (Beskydsko-karpatská magistrála) v těsném sousedství s obcí Lopeník. Ubytovací kapacita čítá přes 100 lůžek (jsou zahrnuta i lůžka v menších venkovních chatkách, využívaných pouze v letních měsících). V areálu se dále nachází venkovní bazén, víceúčelové hřiště, terasa s krytým posezením a ohništěm. Druhé středisko, meditační centrum Ordějov, je specializováno pro určitou skupinu lidí. Nejedná se sice o klasické rekreační zařízení, nicméně i toto zařízení může být využito návštěvníky, kteří vyhledávají cykloturistiku. V centru obce se nachází obchod se smíšeným zbožím s názvem COOP a několik laviček pro možnost odpočinku.

4.3 Rozhledny Východního Slovácka

V roce 2011 se v šesti obcích tehdejšího Mikroregionu Východní Slovácko (Bánov, Bystřice pod Lopeníkem, Nivnice, Korytná, Suchá Loz a Vlčnov) otevřelo celkem 6 nových rozhleden. Rozhledny byly postaveny především z dotace z Evropské Unie z projektu Rozvoj turistického ruchu na Východním Slovácku, celkové náklady na výstavbu rozhleden přesáhly 3 miliony korun (Bartoniček, 2011). Všechny rozhledny jsou identické, 13 m vysoké, postavené ze smrkové kulatiny. Součástí tohoto projektu byla také realizace turistické stezky, která rozhledny a obce navzájem propojuje. Stezka

má více než 50 km, je vedena po pěších a cyklistických trasách, na nichž je celkem umístěno 18 odpočívadel s informačními tabulemi, 60 směrových tabulí a celkem 28 zastavení, upozorňující na místní turistické zajímavosti. Rozhledna na katastru obce Bystřice pod Lopeníkem je postavena v lokalitě nazývané „Pod Vojanskú“, v těsné blízkosti již zmíněné cyklostezky a cyklotrasy J. A. Komenského. Pod rozhlednou je také vybudováno odpočívadlo a informační tabule. Na stezce spojující rozhledny je na katastru obce celkem 5 turisticky zajímavých míst - místa spojená s duchovní tematikou „Kapličky v Kopcích“ a „Morový hřbitov“, nejstarší část obce nazývaná „V Chalupách“, místo dalekého rozhledu „Nad Bystřicí“ a lom „U Tří Mudrců“. Celou trasu s rozhlednami a turistickými zajímavostmi mají turisté možnost vidět na vydaných propagačních materiálech (např. Deník z cest – putování po Východním Slovácku).



Obr. 8: Cyklostezka a rozhledna s odpočívadlem v lokalitě nazývané „Pod Vojanskú“, v pozadí obec Bystřice pod Lopeníkem (Petráš, 2015)

5 Návrh rozvoje cykloturistiky ve vybraném regionu

5.1 Předpoklady pro rozvoj

Obec Bystřice pod Lopeníkem se nachází v předhůří Bílých Karpat, kde jednoznačně dominují přírodní předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu. Obzvláště v takovém území by se měla rozvíjet tzv. měkká šetrná rekreace využívající mimořádně dochovaný krajinný ráz. Podobně na to nahlíží i Strategie komunitně vedeného místního rozvoje MAS Východní Slovácko (2014, s. 38): „Vzhledem k charakteru území, které má velký rekreační potenciál, je vhodné rozvíjet zejména šetrné formy cestovního ruchu“. Bystřice pod Lopeníkem leží v CHKO Bílé Karpaty, která je jednou z 6 Biosférických rezervací UNESCO v České republice. Na katastru obce se nacházejí všechny 4 zóny zonace CHKO a nárazníková a přechodná zóna biosférické rezervace. Jedná se především o lesní komplexy s typickými prvky karpatské květeny a fauny.

Podle Vystoupila (2006, s. 12) obec spadá do kategorie podhorské a vysočinné venkovské krajiny s příznivými přírodními podmínkami pro cestovní ruch a rekreaci, v rajonizaci cestovního ruchu obec řadí do kategorie horské krajiny. Turisticko-rekreační funkci obce Vystoupil (2006, s. 100) uvádí jako významnou, s poměrně značným zastoupením objektů individuální rekreace. To se ukazuje také v turisticko-rekreačním zatížení území, kde počty rekreačních a turistických lůžek na km² dosahují 35 až 49,9 (průměr pro ČR se pohybuje kolem 25 lůžek na km²) a z tohoto pohledu se řadí mezi velmi významná. Celý turistický region Jižní Morava a také jeho část Slovácko, do kterého patří Bystřice pod Lopeníkem, spadá v atraktivnosti turistických regionů pro domácí turisty mezi velmi atraktivní (Vystoupil, 2006). Také Mourek (2011) řadí Slovácko mezi vysoce atraktivní region pro cykloturistiku.

Významným prvkem v krajině blízké Bystřici pod Lopeníkem je vodní nádrž Ordějov, která se nachází na sousedním katastru obce Bánov. Nádrž je hojně navštěvována především rybáři, každoročně se zde konají rybářské závody, v letních měsících je přehrada využívána i ke koupání. Obyvateli okolních vesnic je toto místo vyhledáváno při rekreačních vyjíždkách na kole, procházkách, v zimních měsících využíváno k bruslení či běžkování v okolí. K přehradě vedou celkem tři cesty - zpevněná z obce Bánov a dvě nezpevněné z obcí Suchá Loz a Bystřice pod Lopeníkem. Tyto nezpevněné polní cesty jsou součástí místní, v tuto chvíli číslem neoznačené, cyklotrasy J. A. Komenského.



Obr. 9: Pohled západním směrem z místa „Troják“ na okolní krajinu, vpravo obec Bystřice pod Lopeníkem, vlevo vodní nádrž Ordějov (Petráš, 2015)



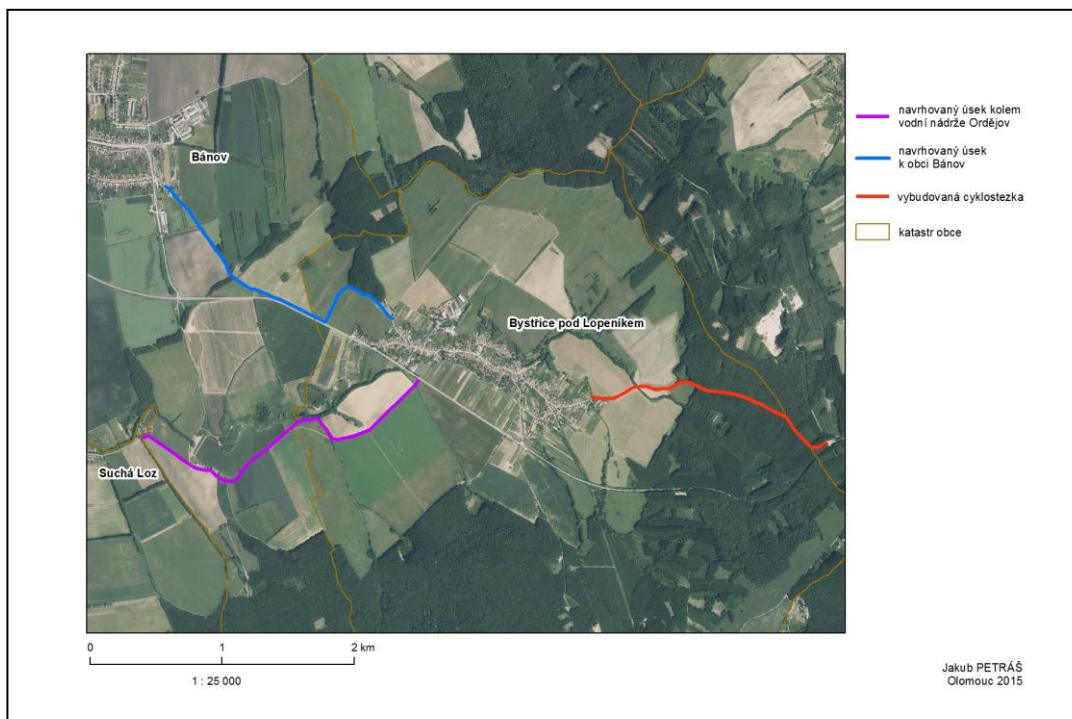
Obr. 10: Pohled východním směrem na obec Bystřice pod Lopeníkem, podél silnice navrhovaná polní cesta pro výstavbu cyklistické infrastruktury (Petráš, 2015)

5.2 Navrhované úseky pro výstavbu cyklistické infrastruktury

Bystřice pod Lopeníkem nemá dostatečně vybudovanou cyklistickou infrastrukturu pro napojení na všechny sousední obce. Jako zásadní část, která chybí k propojení s vedlejší obcí Suchá Loz, se jeví úsek kolem přehrady Ordějov. Jedná se o jeden z mála úseků na místní cyklotrase J. A. Komenského, který není dostatečně přizpůsoben cyklistům. Dobudování tohoto úseku by přispělo k účelnému propojení sousedních obcí. Cykloturistům by se tímto navíc umožnilo kvalitní napojení na poměrně velké množství cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty či bruslaře v okolních obcích. Vybudováním by se také zvýšila bezpečnost cykloturistů, kteří často volí jízdu po mezinárodní silnici 1. třídy E50. Navrhovaný úsek pro výstavbu cyklistické infrastruktury začíná na katastru obce č. 617130 Bystřice pod Lopeníkem u mezinárodní silnice 1. třídy E50, v blízkosti místního sportovního areálu. Cesta odtud pokračuje po desítkách parcel různých majitelů k vodní nádrži Ordějov, u které se dostává na katastr č. 600865 sousední obce Bánov, odkud pokračuje po parcele č. 6178 - ostatní komunikace. Tato komunikace vede kolem nádrže do sousední obce Suchá Loz s katastrálním územím č. 759031, kde se napojuje na již zpevněnou komunikaci s parcelním číslem 4473. Zde se nachází nově postavená skautská chata a pohostinství. Celková délka řešeného úseku je 2 600 m.

Druhý navrhovaný úsek pro výstavbu cyklistické infrastruktury souvisí s propojením obce Bystřice pod Lopeníkem s další sousední obcí Bánov. Jedná se o spádovou obec, kde se nachází místní zdravotní středisko a do které dojíždí většina bystřických žáků na druhý stupeň základní školy. Zkvalitnění tohoto úseku by přispělo k zajištění bezpečnosti cyklistů, trasa by nahradila jízdu po mezinárodní silnici 1. třídy E 50 a umožnila další napojení na místní cyklotrasy spojující okolní obce. Řešený úsek v současné době umožňuje cyklistům jízdu po nezpevněných polních cestách, s výjimkou části navazující na intravilán obce Bánov (katastrální územní č. 600865). Jedná se o bývalou silnici spojující obě obce s parcelním číslem 6129, u které se dnes nachází Kynologický klub Bánov. Celková délka řešeného úseku je 2 500 m.

Oba navrhované úseky jsou již nyní zakresleny v aktuálním územním plánu obce Bystřice pod Lopeníkem. Jsou také součástí Programu rozvoje obce, který byl zpracován Komisí pro místní rozvoj obce a následně s občany projednán na dvou schůzích v lednu 2015, v únoru byl poté schválen zastupitelstvem obce.



Obr. 11: Navrhované úseky pro výstavbu cyklistické infrastruktury a současná cyklostezka (vlastní tvorba, vytvořeno v programu ArcMap za použití dat ČÚZK)



Obr. 12: Začátek polní cesty navrhovaného úseku k vodní nádrži Ordějov, v pozadí vodní nádrž (Petráš, 2015)



Obr. 13: Polní cesta navrhovaného úseku k vodní nádrži Ordějov, v pozadí vrch Bučník a obec Bystřice pod Lopeníkem (Petráš, 2015)



Obr. 14: Současný stav polní cesty u vodní nádrže Ordějov, v pozadí obec Bystřice pod Lopeníkem (Petráš, 2015)



Obr. 15: Polní cesta u navrhovaného úseku k obci Bánov,
v pozadí obec Bystřice pod Lopeníkem (Petráš, 2015)



Obr. 16: Zpevněná komunikace u navrhovaného úseku,
v pozadí obec Bánov (Petráš, 2015)

5.3 Vybudování cyklistické infrastruktury pomocí komplexních pozemkových úprav

Po komunikaci se zástupci obecních úřadů v obcích Bystřice pod Lopeníkem a Bánov, přes jehož katastr by obě navrhované cyklistické trasy také vedly, se jako nejvhodnější způsob pro výstavu jeví využití komplexních pozemkových úprav. Při komplexních pozemkových úpravách dochází k vybudování tzv. společných zařízení, mezi které rovněž patří kvalitní funkční polní sítě, které jsou využitelné také pro cyklisty. Na tuto skutečnost poukazuje Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy 2013 – 2020 ve specifickém cíli č. 1: Zajištění financování cyklistické a cykloturistické infrastruktury, v bodě: Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů. V tomto bodě se přímo doporučuje využití komplexních pozemkových úprav souvisejících s naplňováním programu obnovy venkova. Podobně na tento způsob výstavby nahlíží i další odborná literatura.

Dotčené polní cesty leží v nezalesněných zemědělských pozemcích mimo zastavěná území sídel. Nejedná se o liniové tvary v krajině, které by byly po svém vybudování a zkvalitnění zcela novými. Trasy by vedly po polních cestách, které v současné době již slouží např. cykloturistům či turistům, ale také myslivcům, rybářům a zemědělcům se zemědělskou technikou. Právě zemědělská technika by po zkvalitnění těchto cest mohla tyto trasy využívat ještě intenzivněji (především v případě úseku směřující na Bánov), čímž by se snížil její pohyb v extravilánu obce a na mezinárodní silnici E50. Pokud by u úseku směřujícího k vodní nádrži Ordějov a dále do obce Suchá Loz byla vybudována pouze „klasická“ cyklostezka s označením C8, C9 nebo C10, musela by i tak být v celém úseku zachována polní cesta, kterou by nadále využívali výše vyjmenovaní. V návaznosti na to by zde hrozilo využití této cyklostezky pro jízdu neoprávněnými uživateli. Při výstavbě by také muselo být vyřešeno vlastnictví pozemků, na nichž by trasa vedla. Při takovém vysokém počtu vlastníků (v současné době více než 60 vlastníků) by to bylo velmi obtížné a zdlouhavé. Při rozdělování dotací na výstavbu těchto cyklostezek jsou upřednostňovány projekty, které svou realizací pochopitelně ovlivní také dojížděku do zaměstnání a škol, posílí bezpečnost silničního provozu z obcí do měst a následně mezi obcemi. Zejména se jedná o silnice I. a II. třídy, v opodstatněných případech i silnice III. třídy, které prokazatelně řeší např. cestu žáků do školy. V obou navrhovaných úsecích ale cyklistická doprava není prioritou - důležitý je rozvoj cykloturistiky.

Komplexní pozemkové úpravy již mají okolní dotčené obce Bánov (2010) a Suchá Loz (2009) úspěšně ukončené. Stávající polní síť těchto obcí zcela navazuje na navrhovaný úsek směřující k vodní nádrži Ordějov a částečně také na úsek směřující k obci Bánov (v současné době chybí u mezinárodní silnice E 50 na katastru obce Bánov přímé napojení na polní cestu z Bystřice pod Lopeníkem - úsek dlouhý 600 m). Po ukončení pozemkových úprav jsou dotčené úseky těchto obcí celistvé, označeny jako ostatní komunikace a v plném vlastnickém právu obcí.

Naprosto zásadní pro doporučení výstavby cyklistické infrastruktury pomocí komplexních pozemkových úprav je již samotné zahájení těchto úprav v Bystřici pod Lopeníkem. Pozemkový úřad v Uherském Hradišti tak učinil ke dni 10. 3. 2015. Pro zahájení pozemkových úprav se obecnímu úřadu podařilo získat souhlas nadpolovičního počtu majitelů zemědělské půdy v katastrálním území obce - přesně 56,82 % (eAGRI, 2015). Jako důvod k jejich zahájení byla uvedena realizace protipovodňových opatření. Do dnešního dne zatím nebylo svoláno úvodní jednání, samotné zahájení komplexních pozemkových úprav ale dostatečně nabízí možnost pro výstavbu cyklistické infrastruktury.

5.3.1 Výsadba doprovodné zeleně

Při budování společných zařízení v procesu komplexních pozemkových úprav lze mimo jiné také řešit výsadbu doprovodné zeleně, která s cykloturistikou a její infrastrukturou také souvisí. Mohou to být například protierozní opatření pro ochranu půdního fondu – větrolamy a zalesnění, nebo opatření k ochraně a tvorbě životního prostředí a zvýšení ekologické stability – místní územní systémy ekologické stability, doplnění zeleně a terénní úpravy. Obec Bystřice pod Lopeníkem je velmi zatížena větrnou erozí. Vybudování záchytných větrolamů nebo průlehů doplněných výsadbou zeleně by významně snížilo větrnou erozi v krajině. V navrhovaných úsecích by se tato zeleň mohla vysadit například za zastavěným územím v blízkosti místního zemědělského družstva nebo podél cesty k vodní nádrži Ordějov. Obnovit by se mohla také zeleň podél nezalesněné části již zrealizované cyklostezky.

Výsadbou zeleně v rámci komplexních pozemkových úprav, kterou také financuje stát, by se spojilo více věcí dohromady – byla by udělána opatření, která by

přispěla k zachování krajiny, ale zároveň by také plnila funkci doprovodné zeleně vysazované u většiny nově budovaných cyklostezek.

5.3.2 Příklad vybudování cyklistické infrastruktury

V sousední obci Suchá Loz probíhaly komplexní pozemkové úpravy v letech 2005-2009. V rámci těchto úprav bylo na katastru obce vybudováno celkem 2 302 m cest v celkových nákladech 606 000 Kč (eAGRI, 2015). Byla vybudována také nová víceúčelová komunikace s označením ostatní komunikace. Komunikace se nachází na katastru č. 759031 obce Suchá Loz, vede přes komunikace s parcelními čísly 3216, 3226, 3271 a 3256. Jedná se o tzv. hlavní polní cestu s označením PC 1. Povrch je tvořen silničním betonem vhodným i pro bruslaře. Šířka této komunikace je 6 m, celková délka je 2 300 m. Úsek je součástí místní cyklotrasy J. A. Komenského, nabízí spojení mezi obcemi Suchá Loz a Nivnice a napojuje se také na místní cyklotrasu č. 5053 (Březová-Nezdenice). Komunikace je kromě cyklistů využívána také zemědělskou technikou, při vjezdu není žádná dopravní značka omezující jízdu.

Pomocí komplexních pozemkových úprav byla v těsné blízkosti komunikace také vysazena doprovodná zeleň a vybudována vodní nádrž Solařky s mokřadem o rozloze 13 800 m².



Obr. 17: Informační tabule o výstavbě víceúčelové komunikace v rámci pozemkových úprav, v pozadí vysázená zeleň a vodní nádrž Solařky (Petráš, 2015)



Obr. 18: Využití víceúčelové komunikace cyklistou,
v pozadí obec Suchá Loz (Petráš, 2015)



Obr. 19: Smíšený provoz cyklistů a ostatních uživatelů komunikace,
v pozadí vodní nádrž Solařky (Petráš, 2015)

5.4 Doprovozná infrastruktura a doprovodné služby

Řešené území má cykloturistům co nabídnout, byla by velká škoda, kdyby tímto předhůřím Bílých Karpat cykloturisté jen projížděli a ani na chvíli se nezastavili. Vhodná může být výstavba drobného mobiliáře, odpočívadel, infopanelů, stojanů na kola a nabídka dalších doprovodných služeb. Je zřejmé, že se nejedná o turisty masově navštěvovaný region, výběr služeb by tedy měl být promyšlený.

Jednoduchým a relativně cenově dostupným a zároveň velmi vhodným prostředkem pro zkvalitnění doprovodných služeb je budování odpočívadel. Na řešeném úseku vedoucím kolem vodní nádrže Ordějov jsou na březích již čtyři odpočívadla vybudována (vybavena dřevěnými stoly, lavicemi, odpadkovými koši) a jsou dostačující. Je možné jejich doplnění např. o stojany na kola. Realizace jednoduché lavičky s odpadkovým košem na začátku řešeného úseku za obcí Bystřice pod Lopeníkem by mohla sloužit např. bruslařům (pro pohodlné obutí bruslí). Velmi vhodná by na tomto úseku byla výstavba infopanelů s mapami okolní cyklistické infrastruktury a s fotografiemi z okolí. Tyto infopanely by mohly tvořit celou naučnou stezku. Jednalo by se o několik zastavení, které by poskytovali informace o CHKO Bílé Karpaty, o okolních obcích a vodní nádrži Ordějov. U druhého řešeného úseku je v současné době v blízkosti Kynologického klubu Bánov již vybudováno odpočívadlo (dřevěný stůl a dvě lavice s odpadkovým košem), opět ale schází stojan na kola. Další odpočívadlo by bylo vhodné vybudovat u lesa v blízkosti obce Bystřice pod Lopeníkem. Součástí by mohl být i infopanel s mapou okolní cyklistické infrastruktury, s fotkami a zajímavostmi z okolí. Toto místo se nachází v blízkosti lesního morového hřbitova a dvou kapliček, v lokalitě nazývané „V Kopcoch“.

Mezi další opatření, kterými obec může přispět k rozvoji cykloturistiky, patří zajištění čistoty kolem tras – pročištění porostu, vegetační úpravy a zkulturnění okolí potoků. Vhodný by byl nový nátěr odpočívadel a především rozhledny v lokalitě „Pod Vojanskú“. V rámci komplexních pozemkových úprav by se v blízkosti této lokality mohly vybudovat také protipovodňové ochranné poldry. K výstavbě poldrů jsou zde příznivé podmínky, po dokončení mohou velmi pozitivně ovlivnit ráz krajiny. Nabídka ubytovacích zařízení je v současné době dostačující, nabízí se pouze vybudování nového zázemí pro stanování, např. v blízkosti místního sportovního areálu v obci. S tím souvisí zajištění úschovy kol, oprava místního pohostinství a sociálních zařízení,

které se ve sportovním areálu nacházejí. Obě pohostinství v obci nemají certifikaci Cyklisté vítáni, i toto by bylo vhodné změnit. Cykloturistika také úzce souvisí s pořádáním různých kulturních a společenských akcí. Pokud tyto akce budou dobře propagovány v sousedních obcích, lidé na ně mohou přijet i na kole. Vhodné by bylo vytvoření vhodného propagačního materiálu, který by měl být dostupný ve všech zařízeních, která cykloturisté mohou navštívit.

U výstavby doprovodné infrastruktury se i v budoucnu dá předpokládat, že bude podporována dotacemi. Na financování by se tedy daly využít dotace, které by výrazně ušetřily peníze obecnímu rozpočtu.

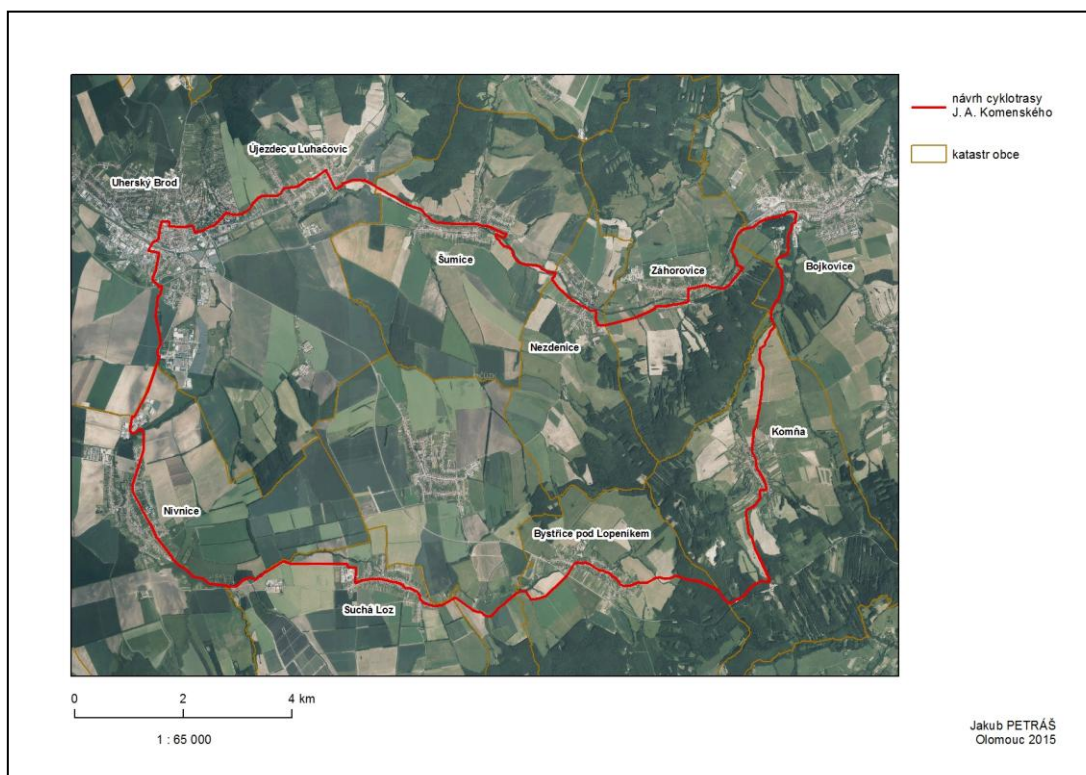


Obr. 20: Odpočívadlo u vodní nádrže Ordějov, v pozadí obec Bystřice pod Lopeníkem (Petráš, 2015)

5.5 Spolupráce s okolními obcemi – cyklotrasa Jana Amose Komenského

Aby byl dostatečně využit potenciál, který cykloturistika nabízí, je důležitá vzájemná návaznost celých cyklotras, jednotlivých cyklostezek nebo ostatních komunikací vhodných pro cyklisty. Je tedy velmi důležité aby cykloturisté, kteří projedou jednu vesnici, měli možnosti kudy pokračovat dál. Jak již bylo zmíněno, přes obec Bystřice pod Lopeníkem prochází místní cyklotrasa Jana Amose Komenského, která v současné době zatím nemá číselné označení a ani není uváděna ve všech cyklistických mapách. Pokud by se ale podařilo vybudování navrhovaných úseků (v tomto případě především úseku kolem vodní nádrže Ordějov), je možné začít mluvit o opravdové místní cyklotrase, která cyklistům nabízí kvalitní propojení mezi dotčenými obcemi.

Místní cyklotrasa J. A. Komenského v dnešní době začíná ve městě Uherský Brod, pokračuje přes obce Nivnice, Suchá Loz, Bystřice pod Lopeníkem a končí v Komni. Odtud se ale nabízí pokračování této cyklotrasy do města Bojkovice, dále přes obce Záhorovice, Nezdenice, Šumice, Újezdec u Luhačovic a město Uherský Brod. Vytvořil by se tady celý cyklistický okruh. Tuto myšlenku podporuje, obzvláště v posledních letech, mohutná výstavba cyklistické infrastruktury v drtivé většině zmiňovaných obcí. Zmíněné obce by mohly vytvořit jednotný propagační materiál a spolupodílet se na propagaci. Při plánovaném tematickém využití cyklotrasy není možné zapomenout na osobnost českých dějin J. A. Komenského, zdejšího rodáka – na trase jsou totiž propojena všechna možná místa jeho narození. Cykloturisté by si mohli na trase prohlédnout muzeum J. A. Komenského v Uherském Brodě, zámek Nový Světlov v Bojkovicích, místa stylové lidové architektury (např. Sedlácká chalupa v Nivnici, Sýpka J. A. Komenského v Komni a další), která jsou ve většině obcí již upravena jako místní muzea s plánovaným kulturním programem. Na trase se nachází několik ubytovacích a restauračních zařízení různých typů a kategorií, velmi malá část ale má certifikaci Cyklisté vítáni. Na trase také v současné době chybí místo pro nabíjení elektrokol, která jsou cyklisty stále více používána. Přes obce a města v severní části cyklotrasy prochází železniční trať Vlárská dráha (možno využít pro přepravu jízdních kol). Cyklotrasa je vedena po cyklostezkách a silnicích nižší třídy, zcela se vyhýbá frekventovaným významnějším silnicím. Zahrnuje různé typy náročnosti, mohla by být využívána zdatnými i rekreačními cyklisty, ale také rodinami s dětmi. Celková délka navrhované trasy je asi 45 km.



Obr. 21: Návrh cyklotrasy J. A. Komenského (vlastní tvorba, vytvořeno v programu ArcMap za použití dat ČÚZK)



Obr. 22: Sochy a památníky J. A. Komenského v Uherském Brodě, Nivnici a Komni (Petráš, 2015)

6 Závěr

V současné době není v cykloturistice obce Bystřice pod Lopeníkem plně využit potenciál, který se zde nabízí. Obec má vhodné přírodní předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu - nachází se v předhůří CHKO a Biosférické rezervace UNESCO Bílé Karpaty, významná je turistiko – rekreační funkce obce, katastrem prochází nadregionální cyklotrasa č. 46 (Beskydsko-karpatská magistrála). Obcí také prochází místní cyklotrasa J. A. Komenského, která ale zatím nemá číselné označení a není uváděna ve většině cyklistických průvodcích. Jako součást této cyklotrasy je v obci vybudována cyklostezka, nedostatečně je ale vyřešena další návaznost. Problém nastává obzvláště po deštivém počasí, kdy cykloturisté pro své pokračování volí jízdu po silnici 1. třídy E 50. Pozitivní jevy, na které je vhodné navázat, je například poměrně velká výstavba cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty v okolních obcích a související zvyšující se počet cykloturistů na těchto trasách, anebo výstavba rozhleden v obcích mikroregionu Východní Slovácko.

Jako vhodné úseky pro výstavbu nové cyklistické infrastruktury se jeví propojení s obcí Suchá Loz kolem vodní nádrže Ordějov, nebo využití polních cest a staré zpevněné cesty vedoucí do obce Bánov. Při výstavbě bude klíčová spolupráce s okolními obcemi, přes jejich katastry by nově navrhované úseky vedly. Vybudováním komunikací vhodných pro cyklisty by se celé území vhodně propojilo. Je důležité si uvědomit důvod výstavby. Primárně by úseky sloužily cykloturistům a ne cyklistické dopravě. Úseky nyní využívá také zemědělská technika, což se dá předpokládat i v budoucnu. Výstavba klasické cyklostezky, na kterou by byl povolen vjezd pouze cyklistům či chodcům a u které by se prvně muselo vyřešit odkoupení velkého množství pozemků, by nebyla nejvhodnější. Neúspěšné by také mohly být projekty pro získání dotací na výstavbu. Jako vhodný nástroj pro výstavbu cyklistické infrastruktury se tedy jeví komplexní pozemkové úpravy. Výstupem tohoto významného nástroje pro rozvoj venkova by mohl být vyřešen problém s pozemky. Nová zpevněná víceúčelová komunikace by mohla být využívána kromě cyklistů také zemědělskou technikou, rybáři či myslivci. Výstavba těchto tzv. společných zařízení by byla financována ze státních prostředků. Jsem velmi rád, že se obecnímu úřadu obce Bystřice pod Lopeníkem podařilo proces komplexních pozemkových úprav ke dni 10. 3. 2015 zahájit. O to více se nabízí tento návrh využít.

Při psaní této bakalářské práce jsem kromě nabytí nových zajímavých informací o této problematice získal také jasný návod jak postupovat jakožto člen Komise pro místní rozvoj obce Bystřice pod Lopeníkem při řešení tématu, které je součástí Programu rozvoje obce – rozvoj cykloturistiky a výstavba cyklistické infrastruktury v obci.

7 Summary

Currently, the potential for the cycling in the village Bystřice pod Lopeníkem, which is there to offer, is not fully utilize. The village has excellent natural conditions for tourism development - it is located in the foothills of the PLA and UNESCO biosphere reserve White Carpathians. Very important is a tourism - recreational function of the municipality cadastre undergoing supra-cycling route no. 46 (Beskydsko-Carpathian Artery). There is also a local cycle route J. A. Komenského passing through the village, but it does not have any numerical designation yet and it is not mentioned in most cycling guides neither. As a part of the cycling route, there is a bicycle path in the village, but the continuity is very poor. The problem arises especially after rainy weather, when the cyclists choose E 50 to continue their journey. Positive aspects, which one can follow, are for example relatively large construction of cycling tracks and roads suitable for cycling in the surrounding villages and the associated increasing number of cyclists on these routes, or the construction of watchtowers in the villages of the microregion Východní Slovácko.

As suitable sections for the construction of new cycling infrastructure appears to link the communities Suchá Loz around the dam Ordějov, or to use country roads and the old paved road leading to the village Bánov. The cooperation of neighbouring villages, through whose land registers would the new proposed sections lead, will be crucial during the construction. The construction of roads suitable for cyclists would interconnect the entire territory. It is important to realise the reason for the construction. Primarily, the sections would be suitable for cycling. The stretches are now used (which is also the assumption for the future) by agriculture machinery. The construction of the cycling routes, which would only cyclists or pedestrians be allowed to use, and which would first have to be resolved by the purchase of large amounts of land, would not be appropriate. Projects obtaining grants for the construction could also be unsuccessful.

As a useful tool for the construction of cycling infrastructure thus appears to be a comprehensive landscaping. The outcome of this important tool for rural development could be the solution of the problem with the land. A new paved multi-purpose communication could be used not only by cyclists, but also by agricultural machinery, fishermen and hunters. The construction of these so-called common facilities would be financed from the state resources. I am very glad that the municipal authority of Bystřice pod Lopeníkem managed to launch the process of comprehensive landscaping from the 10th March 2015. This proposal should thus be used.

When writing this thesis, I received clear instructions on how to proceed as a member of the Commission for Regional Development of the municipality Bystřice pod Lopeníkem in dealing with a topic that is part of the Program of the Development of the Community - The development of cycling and the cycling infrastructure construction in the village.

8 Seznam použité literatury a zdrojů

Literatura

HANIČINEC, Jan. *Cyklistická doprava v souměstí Uherské Hradiště, Kunovice a Staré Město*. Olomouc, 2014. Bakalářská práce. Univerzita Palackého v Olomouci. Vedoucí práce Mgr. Jan Hercik.

KUNERTOVÁ, Lenka. *Tvorba produktu cestovního ruchu - Cykloturistika*. Brno, 2009. Bakalářská práce. Masarykova univerzita. Vedoucí práce Ing. Martin Šauer, Ph.D.

KYRAL, Jiří. *Cykloturistika a cyklistické trasy na Orlickoústecku*. Olomouc, 2014. Bakalářská práce. Univerzita Palackého v Olomouci. Vedoucí práce doc. RNDr. Marián Halás, Ph.D.

THOMAS, Marc. European Parliament's Committee on Transport and Tourism. *The European Cycle Route Network EuroVelo: Challenges and Opportunities for Sustainable Tourism*. Brusel, 2012. Dostupné z: <http://www.ecf.com/advocary/cycling-tourism/>

MARTÍNEK, Jaroslav. *Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty*. 1. vyd. Brno: CDV, ČVUT FD, 2008. ISBN 978-80-86502-81-6. Dostupné z: <http://2009.cyklokonference.cz/file/metodika-cyklisticka-infrastruktura-a-jeji-specificke-aspekty/>

MATUCHA, Bohumil. *Kronika 20. století obce Bystřice pod Lopeníkem*. Bystřice pod Lopeníkem: Obecní úřad Bystřice pod Lopeníkem, 2005, 212 s. ISBN 80-239-5315-X.

Ministerstvo zemědělství. *Pozemkové úpravy: nástroj pro udržitelný rozvoj venkovského prostoru*. 2., aktualiz. vyd. Praha: Ministerstvo zemědělství, [2011], 28 s. ISBN 978-80-7084-944-6.

MOUREK, Daniel. *Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice*. Vyd. 1. Praha: CzechTourism, 2011, 129 s. ISBN 978-80-87560-00-6.

NOVÁKOVÁ, Adéla. *Současný stav a rozvojové možnosti cykloturistiky v Novém Jičíně a okolí*. Olomouc, 2011. Bakalářská práce. Univerzita Palackého v Olomouci. Vedoucí práce Mgr. Petr Šimáček.

ONDRA, Josef. *Možnosti rozvoje cestovního ruchu v mikroregionu Východní Slovácko*. Olomouc, 2010. Diplomová práce. Univerzita Palackého v Olomouci. Vedoucí práce doc. Ing. Jaromír Novák, CSc.

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

PAVELKOVÁ, Hana. *Vývoj krajiny po provedených pozemkových úpravách - teorie a praxe*. Brno, 2013. Diplomová práce. Mendelova univerzita v Brně. Vedoucí práce Mgr. Ing. Hana Vavrouchová, Ph.D.

SAMOHÝLOVÁ, Martina. *Analýza současného stavu venkovské turistiky ve Zlínském kraji se zaměřením na cykloturistiku*. Brno, 2010. Diplomová práce. Mendelova Univerzita v Brně. Vedoucí práce Ing. Vladimír Mikule, Ph.D.

SOULEK, Ivan a Karel MARTINEK. *Cyklistika: horská, silniční, rekreační, výkonnostní*. 1. vyd. Praha: Grada, 2000, 111 s. ISBN 80-716-9951-9.

VLKOVÁ. *Cestovní ruch na Uherskobrodsku: současnost a perspektivy*. Olomouc, 2011. Diplomová práce. Univerzita Palackého v Olomouci. Vedoucí práce doc. RNDr. Václav Toušek, CSc.

VYSTOUPIL, Jiří. *Atlas cestovního ruchu České republiky*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2006, 157 s. ISBN 80-239-7256-1.

Strategické dokumenty a studie

FÁBERA, Ondřej, Luboš KALA a Jaroslav MARTÍNEK. NADACE PARTNERSTVÍ, Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. *Metodika koncepce liniových koridorů a vytváření propojení sítě míst v urbanizovaných aglomeracích a ve volné krajině*. Brno, 2010.

Obecní úřad Bystřice pod Lopeníkem. *Program rozvoje obce Bystřice pod Lopeníkem*. 2015.

MAS Východní Slovácko. *Barevná venkovská harmonie na Východním Slovácku: Strategie komunitně vedeného místního rozvoje MAS Východní Slovácko pro období 2014–2020*. 2014. Dostupné z: <http://masvychodnislovacko.eu/clanky/25/strategie-uzemi-2014-2020/?rok=&mesic=&den=>

Ministerstvo zemědělství – Ústřední pozemkový úřad. *Metodický návod k provádění pozemkových úprav*. Praha, 2010.

Ministerstvo dopravy. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v České republice pro léta 2013–2020* [online]. 2013 [cit. 2015-04-27]. Dostupné z: <http://www.cyklostrategie.cz/>

Nadace Partnerství. *Monitoring návštěvnosti vybraných cyklostezek v ČR*. 2010. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/pro-media/novinky/monitoring-navstevnosti-vybranych-cyklostezek-v-cr-2009-05-2010>

Internetové zdroje

BARTONÍČEK, Radek. Na Slovácku otevřeli naráz šest nových rozhleden. In: *IDNES.cz: Zlínský kraj* [online]. 2011 [cit. 2015-05-04]. Dostupné z: http://zlin.idnes.cz/na-slovacku-otevrel-i-naraz-sest-novych-rozhleden-f7s-/zlin-zpravy.aspx?c=A111230_1708085_zlin-zpravy_sot

Bystřice pod Lopeníkem: oficiální stránky obce [online]. 2015 [cit. 2015-04-28]. Dostupné z: <http://www.bystricepodlopenikem.cz/>

Centrum dopravního výzkumu [online]. 2015 [cit. 2015-04-28]. Dostupné z: <http://www.cdv.cz/>

- Cyklisté vítáni* [online]. 2013 [cit. 2015-04-28]. Dostupné z: <http://www.cyklistevitani.cz/uvod.aspx>
- Cyklo-jizni-morava.cz* [online]. 2015 [cit. 2015-04-28]. Dostupné z: <http://www.cyklo-jizni-morava.cz/>
- Cykloturistika* [online]. 2015 [cit. 2015-04-28]. Dostupné z: <http://www.cykloturistika.cz/>
- CzechTourism* [online]. 2013 [cit. 2015-04-28]. Dostupné z: <http://www.czechtourism.cz/>
- Česko jede* [online]. 2015 [cit. 2015-04-28]. Dostupné z: <http://www.ceskojede.cz/>
- Český statistický úřad* [online]. 2015, 18.03.2015 [cit. 2015-04-28]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/>
- EuroVelo the European cycle route network* [online]. 2015 [cit. 2015-04-28]. Dostupné z: <http://www.eurovelo.org/>
- European Cyclists' Federation: Cycling tourism* [online]. 2013 [cit. 2015-04-28]. Dostupné z: <http://www.ecf.com/advocary/cycling-tourism/>
- Evropské strukturální a investiční fondy* [online]. 2015 [cit. 2015-04-28]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Uvodni-strana>
- MAS Východní Slovácko* [online]. 2011 [cit. 2015-04-28]. Dostupné z: <http://www.masvychodnislovacko.eu/>
- Ministerstvo dopravy a Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. *Cyklodoprava: jak ji rozvíjet a podporovat* [online]. 2015 [cit. 2015-04-28]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/>
- Ministerstvo dopravy a Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. *Cyklostrategie* [online]. 2013 [cit. 2015-04-28]. Dostupné z: <http://www.cyklostrategie.cz/>
- Ministerstvo dopravy a Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. *Cyklistická akademie* [online]. 2014 [cit. 2015-04-28]. Dostupné z: <http://www.cyklokonference.cz/>
- Ministerstvo pro místní rozvoj ČR* [online]. 2015 [cit. 2015-04-28]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/cs/Uvodni-strana>
- Ministerstvo zemědělství. *EAGRI* [online]. 2015 [cit. 2015-04-28]. Dostupné z: <http://eagri.cz/public/web/mze/>
- Nadace partnerství: lidé a příroda* [online]. 2015 [cit. 2015-04-28]. Dostupné z: <http://www.nadacepartnerstvi.cz/>

Nahlížení do katastru nemovistostí [online]. 2015 [cit. 2015-04-28]. Dostupné z: <http://nahlizenidokn.cuzk.cz/>

Obec Bánov [online]. 2014 [cit. 2015-04-28]. Dostupné z: <http://www.banov.cz/>

Státní fond dopravní infrastruktury [online]. 2015 [cit. 2015-04-28]. Dostupné z: <http://www.sfdi.cz/>

Suchá Loz [online]. 2011 [cit. 2015-04-28]. Dostupné z: <http://www.suchaloz.cz/>