

**Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera**

**Analýza kvality cyklistické dopravy vinařské stezky
Velkopavlovická**

Marek Suský

**Bakalářská práce
2012**

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Marek Suský**
Osobní číslo: **D07078**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy: Technologie a řízení dopravních systémů**
Název tématu: **Analýza kvality cyklistické dopravy vinařské stezky Velkopavlovická**
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

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

Úvod

1. Analýza kvality cyklistické dopravy Velkopavlovické vinařské stezky
2. Návrh na zkvalitnění a zvýšení bezpečnosti a kvality vybraných míst
3. Zhodnocení návrhů

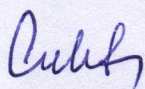
Závěr

Rozsah grafických prací: 2 -3
Rozsah pracovní zprávy: 30 - 40
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná
Seznam odborné literatury:

- (1) TP 179. Navrhování komunikací pro cyklisty. EDIP s.r.o., 2006. 112s.
- (2) Internetové stránky Nadace Partnerství [online]. 2011 [cit. 2011-01-11]
Dostupné z WWW: <http://www.nadacepartnerstvi.cz/>
- (3) Internetové stránky Moravských vinařských stezek [online]. 2011 [cit. 2011-11-11] Dostupné z WWW: <http://www.stezky.cz/default.htm>
- (4) ČSN 736110 Projektování místních komunikací

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Michaela Ledvinová, Ph.D.
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: 1. února 2012
Termín odevzdání bakalářské práce: 31. května 2012



prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.



doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 1. února 2012

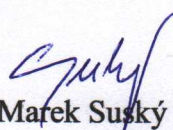
Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat příspěvek na náhradu nákladu, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně Univerzity Pardubice.

V Brně dne. 15. 05. 2012


Marek Suský

ANOTACE

Bakalářská práce rozebírá Velkopavlovickou vinařskou stezku a podrobuje ji kritické analýze s ohledem na bezpečnost a komfort cyklistické dopravy. Současně také uvádí SWOT analýzu a navrhuje možná zlepšení.

KLÍČOVÁ SLOVA

Cyklistická doprava, SWOT analýza, stezka pro cyklisty, bezpečnost.

TITLE

Analysis: Transport Quality of the Velkopavlovicka Bike Trail

ANNOTATION

This Bachelor work analyses the Velkopavlovicka wine trail with a critical overview focused especially on the safety and comfort of bike transport. This work also contains SWOT analysis and recommendations are given to restructure, and possibly simplify, the wine trail.

KEYWORDS

Bike transport, SWOT analysis, bicycle trail, safety.

Poděkování

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Ing. Michaele Ledvinové Ph.D. za připomínky a metodické vedení práce, dále pak Ing. Luboši Kalovi za poskytnutí cenných znalostí a informací.

V neposlední řadě patří poděkování mé rodině za bezmeznou trpělivost a morální podporu.

OBSAH

ÚVOD	6
1 ANALÝZA KVALITY CYKLISTICKÉ DOPRAVY VELKOPAVLOVICKÉ VINAŘSKÉ STEZKY	7
1.1 Eurovelo a zahraniční cyklotrasy procházející územím ČR	7
1.2 Greenways	8
1.3 Turistika na Jižní Moravě	9
1.4 Zásady dopravního značení stezek pro cyklisty	10
1.4.1 Svislé dopravní značky	10
1.4.2 Vodorovné dopravní značky	13
1.5 Dopravní značky cyklistických tras v ČR	13
1.6 Jízdní povrchy	14
1.7 Rozdělení Moravských vinařských stezek	15
1.8 Značení Moravských vinařských stezek	16
1.9 Analýza Velkopavlovické vinařské stezky	17
1.10 SWOT analýza Velkopavlovické vinařské stezky	18
1.10.1 Silné stránky	19
1.10.2 Slabé stránky	20
1.10.3 Příležitosti	22
1.10.4 Hrozby	24
2 NÁVRH NA ZKVALITNĚNÍ A ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI A KVALITY VYBRANÝCH MÍST	26
2.1 Minimalizace slabých stránek	26
2.1.1 Bezpečnost	26
2.1.2 Nedostatečné nebo nejednoznačné označení	29
2.1.3 Odpočívadla na trase	31
2.1.4 Různé druhy povrchů	33
2.2 Maximalizace příležitostí	35
3 ZHODNOCENÍ NÁVRHŮ	36
ZÁVĚR	38
SEZNAM INFORMAČNÍCH ZDROJŮ	39
SEZNAM OBRÁZKŮ	40
SEZNAM TABULEK	41
SEZNAM ZKRATEK	42
SEZNAM PŘÍLOH	43

ÚVOD

Na konci devadesátých let, po změně režimu, kdy došlo v České republice k velkým změnám v zemědělství, dochází ve vinařských oblastech i ke změně ve způsobu výroby a pěstování vína. Zatímco v předešlých letech byla u vín preferována především kvantita, tak i z důvodu otevření trhu zahraničním dodavatelům bylo nutné tento způsob změnit. Dochází tedy ke zkvalitnění všech pěstitelských a výrobních procesů. Vína vyrobená v tradičních vinařských oblastech ČR, ale stále nejsou schopna v plném rozsahu konkurovat zejména velmi výhodně dotovaným vínům z Evropské Unie. Také z tohoto důvodu je proto nutné hledat alternativní způsoby jak naše vína zviditelnit a tím udržet toto pro kraj ekonomicky velmi důležité odvětví.

Jižní Morava je výrobou vína již dobře známa, ale i přes to, jsou zejména malopěstitelé nuceni vyhledávat originálnější a nápaditější způsoby výroby a prodeje již tak špičkových vín. Jedním z velice výhodných a přitom elegantních řešení je projekt Moravských vinařských stezek. Tento dlouhodobý projekt vinařských obcí a Nadace Partnerství je výborný pro rozvoj vinařství a udržitelnou turistiku na Jižní Moravě. Moravské vinařské stezky začaly pomalu vznikat před více než deseti lety a v současné době již existuje ojedinělá síť cyklistických tras o délce přes tisíc kilometrů.

Díky tomuto projektu tak dochází velice šetrným způsobem k ochraně přírodního a kulturního dědictví a současně k regionálnímu rozvoji prostřednictvím rekreační turistiky.

Cílem této práce je díky návrhům k Velkopavlovické vinařské stezce přispět k zlepšení kvality cyklistické dopravy na Jižní Moravě a ještě více tak podpořit její užití.

1 ANALÝZA KVALITY CYKLISTICKÉ DOPRAVY VELKOPAVLOVICKÉ VINAŘSKÉ STEZKY

Velkopavlovická vinařská stezka je jedna z dosud vzniklých jedenácti vinařských tras, které patří k dlouhodobému projektu Moravských vinařských stezek. Tyto trasy jsou již v České Republice (dále ČR) poměrně dobře známy a k jejich další propagaci se tedy nabízí spolupráce se zahraničními turisty. K bližšímu porozumění a náhledu do celé této myšlenkové ideje je proto zapotřebí ji chápat jako neoddelitelnou část a na celou problematiku pohlížet v komplexním měřítku. Analýza vychází z požadavku uspokojit nároky cyklistů na bezpečnost, dostupnost a atraktivitu cyklistických tras.

1.1 Eurovelo a zahraniční cyklotrasy procházející územím ČR

Vzhledem ke geografické poloze ČR je logické, že přes ni prochází několik evropských cyklotras. Mezi nejvýznamnější patří cyklotrasy z projektu Eurovelo, který zatím obsahuje celkem 14 mezinárodních tras spojujících všechny země Evropy. Na projektu pracuje skupina Evropské cyklistické federace již od roku 1997 až do současnosti. Cílem projektu je podporovat cyklodopravu, současně propagovat cykloturistiku. Podstatnou část jednotlivých tras tvoří již vybudované státní regionální a místní cyklotrasy.

Českou republikou prochází tyto čtyři trasy:

- EuroVelo č. 4 – prochází územím Francie, Belgie, Německa, ČR (Cheb, Plzeň, Praha, Brno, Olomouc, Ostrava), Polska a Ukrajiny,
- EuroVelo č. 7 – prochází územím Norska, Finska, Švédska, Německa, ČR (Děčín, Praha, Tábor, České Budějovice), Rakouska a Ukrajiny,
- EuroVelo č. 9 – prochází územím Polska, ČR (Jeseník, Olomouc, Břeclav, Brno), Rakouska, Slovinska a Chorvatska. Tato trasa je v ČR také pod názvem: Jantarová cesta,
- EuroVelo č. 13 (návrh) – tzv. stezka železné opony, procházející územím Německa, ČR (Cheb – Šumava – Novohradsko – Podyjí – Břeclav) Rakouska, Slovenska, Maďarska, Slovinska, Chorvatska, Srbska, Bulharska.



Obrázek 1. Mapa tras Eurovelo procházející ČR

Zdroj: (1) s úpravou autora

Kompletní mapa všech tras Eurovelo je v příloze A. K dalším stezkám vedoucím za hranice ČR patří trasy:

- Praha – Plzeň – Regensburg – Mnichov (450 km),
- Praha – Drážďany (216 km),
- Praha – Vídeň (470 km),
- Vídeň – Brno – Jičín – Krakov (550 km).

1.2 Greenways

Zelené stezky Greenways je asistenční a grantový program Nadace Partnerství. Jeho prostřednictvím nadace poskytuje pomoc a podporu organizacím a projektům přispívajícím k udržitelnému rozvoji podél stezek a přírodních koridorů. Cílem programu je rovněž vytvořit síť organizací a projektů, které si mohou navzájem vyměňovat zkušenosti a spolupracovat jak mezi sebou, tak s partnerskými organizacemi doma i v zahraničí. (2)

V současné době nese tento název většina hlavních cyklotras v ČR. Kromě již zmíněných tras Vídeň - Krakov, Praha - Mnichov a nově i Eurovelo č. 13 jsou to:

- Greenways Rožmberského dědictví,
- Greenways Jizera,
- Greenways Ploučnice,
- Greenways Berounka Střela,
- Greenways Moravská vinná stezka.

K dalším významným cyklotrasám podporovaným Nadací Partnerství dále patří:

- Labská stezka,
- Orlická stezka,
- Slezská magistrála,
- Moravskoslezská magistrála,
- Mělník - Praha podél Vltavy,
- Mlynářská stezka,
- Stezky Bečvy.

1.3 Turistika na Jižní Moravě

V Jihomoravském kraji najdeme rozmanitou škálu kulturních, přírodních i technických památek, z toho čtyři jsou v Seznamu světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO (brněnská vila Tugendhat, Lednicko-valtický areál, biosférické rezervace – Dolní Morava a Bílé Karpaty). Na území kraje leží rovněž jeden ze čtyř národních parků České republiky – Podyjí. Nejen Jihomoravský kraj, ale celá Jižní Morava tak patří v ČR k hospodářsky významnému regionu a díky své výhodné poloze při hranicích s Rakouskem a Slovenskem patří mezi strategické křižovatky Evropy.

Turisty sem mimo výše zmíněných kulturních památek a přírodních krás lákají také zdejší živé tradice, srdečnost a pohostinnost obyvatel. Folklor zahrnující hudbu, tanec, jazyk, lidové kroje, užité umění a umělecká řemesla zde není pouhým představením pro turisty, ale skutečnou součástí života. Stále oblíbenějším způsobem poznávání Jihomoravského kraje jsou cyklotrasy včetně populárních Moravských vinných stezek. (3)

Na území Jižní Moravy se nachází vinařská oblast Morava, která zahrnuje přes devadesát procent ploch registrovaných vinic v ČR. Pro toto území je typické velké množství malých producentů vín a vinných sklepů. Pěstování révy vinné má v této lokalitě velmi bohatou historii, ve svém zrodu sahající až do doby dávných Keltů a později hluboce ovlivněnou pobytem římských legií.

Klima je přechodné s příklonem k vnitrozemskému, s občasnými vpády vlhkého atlantického vzduchu nebo i ledového z vnitrozemí. Vegetační období je poněkud kratší nežli v západní Evropě, ale zato vyniká ve většině let vyšší tepelnou intenzitou letních měsíců.

Zrání hroznů probíhá na Moravě pomaleji a proto se v nich udrží a koncentruje větší množství a větší rozmanitost aromatických látek. (4)

1.4 Zásady dopravního značení stezek pro cyklisty

Nejen pro cyklisty, ale i pro ostatní účastníky silničního provozu vychází rozdělení dopravního značení a jejich užití ze zákona č. 361/200 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Podrobněji pak umístění, užití a samotné provedení dopravního značení upravují ČSN EN 12899-1, ČSN EN 1436 a technické podmínky TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, TP 133 – Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích, TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení, TP 169 – Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích a vzorové listy VL6.1, VL 6. 2. (5)

Dopravní značení je rozděleno do dvou kategorií na svislé a vodorovné. Tvary symbolů dopravních značek jsou neměnné, vyjma případů, kdy lze dopravní značky obrátit a použít pro jinou situaci. (6)

1.4.1 Svislé dopravní značky

Jednotlivé svislé dopravní značky mají svůj specifický význam, název, a evidenční číslo. Umísťují se standardně vpravo ve směru jízdy, pokud to však vyžadují místní poměry, mohou být umístěny i vlevo. Dle určení jsou rozděleny na:

- výstražné značky,
- značky upravující přednost,
- zákazové značky,
- příkazové značky,
- informativní značky,
- dodatkové tabulky.

Výstražné značky upozorňují na místa, kde účastníkům provozu na pozemních komunikacích hrozí nebezpečí a kde musí dbát zvýšené opatrnosti. Tato nebezpečí se týkají i cyklistů, u kterých je pravděpodobnost zranění při nehodě vyšší z důvodu slabších prvků pasivní ochrany. Umístění výstražných značek před kolizní úsek, například před přejezd pro cyklisty, sníží riziko nehody takového úseku.

Značky upravující přednost, stanovují přednost v jízdě v provozu na pozemních komunikacích a jsou závazné i pro cyklisty.

Zákazové značky ukládají účastníkům provozu na pozemních komunikacích zákazy nebo omezení. Evidenční číslo začíná velkým písmenem B. Jako příklad dopravních značek z této kategorie lze vést značku B08 – Zákaz vjezdu jízdních kol. Na takto označené komunikaci se touto značkou v zájmu bezpečnosti silničního provozu vylučuje jízda cyklistů. Cyklista smí vstoupit na takovou komunikaci pouze v případě, že povede kolo vedle sebe (osoba vedoucí jízdní kolo se považuje za chodce). Většinou jsou v takto označených úsecích pro větší bezpečnost cyklistů zřizovány samostatné stezky pro cyklisty, popřípadě stezky pro chodce a cyklisty.



Obrázek 2. Zákazová značka B08
Zdroj:(6)

Příkazové značky ukládají účastníkům provozu na pozemních komunikacích příkazy. Evidenční číslo začíná velkým písmenem C. Mezi příkazové značky určené primárně pro cyklistickou dopravu patří značky č. C08a – Stezka pro cyklisty, č. C08b – Konec stezky pro cyklisty, č. C09a a č. C10a – Stezka pro chodce a cyklisty, č. C09b a č. C10b – Konec stezky pro chodce a cyklisty, č. C14a – Jiný příkaz, č. C14b – Konec jiného příkazu. Příklady uvedených dopravních značek jsou zobrazeny na obrázku č. 3. (6)



Obrázek 3. Příkazové značky

Zdroj: (6)

Tyto příkazové značky se v žádném z úseků Velkopavlovické stezky nevyskytují. Podle zákona se tedy nejedná o stezku ale trasu.

Informativní značky poskytují účastníkům provozu na pozemních komunikacích nutné informace, slouží k jejich orientaci nebo jim ukládají povinnosti stanovené zákonem č. 361/2000 Sb. a jeho pozdějším zněním nebo zvláštním dopravním předpisem. Do této skupiny spadají i značky orientační, které jsou využívány pro značení cykloturistických tras. Evidenční číslo začíná velkými písmeny a to: směrové - IS, provozní – IP, jiné – IJ. Dopravní značka č. IS19b – Směrová tabule pro cyklisty, informuje o směru trasy do uvedeného cíle a kilometrickou vzdálenost. Dopravní značka č. IS20 – Návěst před křižovatkou pro cyklisty se využívá v místě křížení významných cyklistických tras v obci nebo na nepřehledných místech ve volném terénu. Dopravní značka č. IS21a – Směrová tabulka pro cyklisty může být doplněna černou šipkou pro upřesnění změny vedení cyklistické trasy. Viz. Obrázek č. 4.



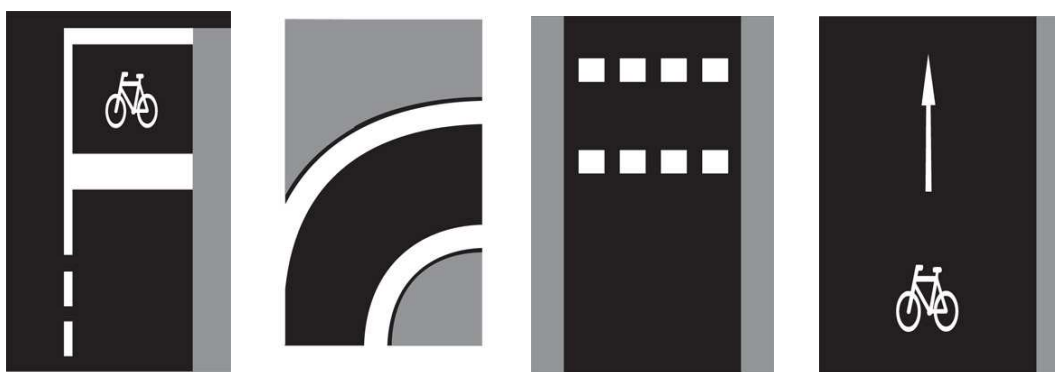
Obrázek 4. Směrová tabule, směrové tabulky a návěst před křižovatkou pro cyklisty

Zdroj: (6)

Dodatkové tabulky zpřesňují, doplňují nebo omezují význam dopravní značky, pod kterou jsou umístěny. V rámci cyklistické dopravy jsou většinou dodatkové tabulky použity v jednosměrných ulicích, kde je cyklistická doprava vedena v protisměru. Cyklisté jsou tak informováni, že mohou do daného úseku vjet a z druhé strany jsou ostatní účastníci provozu informováni o protisměrné jízdě cyklistické dopravy.

1.4.2 Vodorovné dopravní značky

Vodorovné dopravní značky se užívají samostatně nebo ve spojení se svislými dopravními značkami či dopravním zařízením, jejichž význam zdůrazňují nebo zpřesňují. Vodorovné dopravní značky jsou většinou vyznačeny na pozemní komunikaci bílou barvou nebo jiným srozumitelným způsobem. V případě přechodných změn místní úpravy provozu na pozemních komunikacích jsou vodorovné dopravní značky vyznačeny žlutou nebo oranžovou barvou. Evidenční číslo začíná velkým písmenem V. Mezi vodorovné značky primárně určené pro cyklistickou dopravu patří značky zobrazené na obrázku č. 5.



Obrázek 5. Vodorovné značení V19, V04, V08, V14

Zdroj: (6)

1.5 Dopravní značky cyklistických tras v ČR

O značení cyklistických tras v ČR se již od r. 1997 stará Klub českých turistů, přičemž fyzicky jsou značky zpravidla ve vlastnictví jednotlivých obcí, jimiž trasa prochází. Ty také schvalují jejich zavádění nebo rušení a zajišťují (s pomocí krajských úřadů a neziskových organizací) jejich údržbu. V roce 2001 pak byly pro značení cyklotras zavedeny i speciální směrové dopravní značky a to vyhláškou č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu

na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

V ČR i na Jižní Moravě existují dva základní systémy značení cyklotras:

- trasy s číslem,
- trasy s logem (většinou nazývané tématické trasy).

Moravské vinařské stezky patří mezi cyklotrasy značené logem. Trasy s číslem i logem mohou jít v určitém úseku v souběhu, potom se na jedné značce může objevit logo i číslo nebo je tato situace řešena dvěma (a více) tabulkami pod sebou na jednom sloupku.

Jakékoliv jiné značení pak pochází ze starších dob, nebo je zřizovatelské subjekty nepovažovaly za nutné začleňovat do celostátního systému.

V obcích s velkým významem dopravní a rekreační cyklistiky se upřednostňuje vedení cyklotrasy po stezkách pro cyklisty. Není-li to možné, jsou vedeny i po vozovce jiných komunikací se slabším nebo vyloučeným provozem motorových vozidel, nebo ve vyhrazeném jízdním pruhu. Podle typu povrchu pak lze říci, že cyklotrasy jsou vedeny po pozemních komunikacích silniční kvality a cykloturistické trasy i po nezpevněných cestách.

Vedení cyklotras i cyklostezek vychází též z ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací a technických podmínek TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty.

1.6 Jízdní povrchy

Povrchy cyklistických tras mají podstatný vliv na bezpečnost a celkové pohodlí uživatele. Při jejich plánování by tedy na tento faktor měl být brán významný zřetel. Je lepší vést trasu delší objížďkou a třeba i na pozemní komunikaci se zvýšeným provozem motorových vozidel, než kratší cestou, která je z hlediska povrchu pro uživatele nepříjemná a v některých ročních obdobích díky nepříznivým vlivům počasí i velmi obtížně sjízdná.

Výběr povrchů komunikací pro cyklisty je spojen s účelem jejich užívání. V případech kdy bude užívána i se silniční motorovou dopravou, musí současně splňovat mnohem náročnější provozní požadavky. U takových tras je např. určeno jiné maximální zatížení komunikace atd. Musí mít také stanovenou vyšší odolnost proti povětrnostní či geologickým vlivům a tudíž i dlouhodobější životnost.

Z hlediska výběru povrchu se musí brát ohled i na to, v jakém prostředí je trasa vedena. V městské zástavbě je logičtější a přednostně se také využívá zpevněných povrchů, jako jsou asfaltové směsi nebo dlažby. Výhoda asfaltových směrů je především v jejich malému odporu, který se odvíjí od jejich zrnitosti a pro cyklisty je tak jízda po tomto povrchu nejpohodlnější. Budování asfaltových pásů je navíc poměrně rychlé a se snadnou údržbou. Betonové dlažby se zase dají snadno rozebrat a opětovně použít. Mají dobré vsakování vodních srážek a vysokou odolnost proti mrazu. Dlažba z přírodního kamene musí dále splňovat především tvarovou souměrnost, která je důležitá pro pohodlnější jízdu a dostatečnou adhezi. Ve volné přírodě je pak s ohledem na životní prostředí vhodnější využívat povrchy nezpevněné.

1.7 Rozdělení Moravských vinařských stezek

V současné době se vinařská oblast Morava dělí na čtyři podoblasti. Těmi jsou: Znojemská, Mikulovská, Slovácká a Velkopavlovická. Právě v těchto podoblastech byly na přelomu tisíciletí vybudovány cyklotrasy nazvané podle vinařských mikroregionů:

- Brněnská 166 km,
- Znojemská 192 km,
- Mikulovská 82 km,
- Velkopavlovická 149 km,
- Podluží 127 km,
- Mutěnická 61 km,
- Kyjovská 94 km,
- Bzenecká 22 km,
- Strážnická 101 km,
- Uherskohradištská 73 km.

Obrázek se schématem Moravských vinařských stezek je přiložen v příloze B. (7)

Cyklistické vinařské trasy vedou po pozemních komunikacích nižších kategorií a účelových komunikacích mezi vinicemi tak, aby zvýraznily půvab krajiny a upozornily na nejzajímavější místní vinařské cíle. Páteřní trasou je 295 km dlouhá Moravská vinná stezka, vedoucí ze Znojma do Uherského Hradiště. Prochází všemi moravskými vinařskými podoblastmi a protíná sedm z deseti okruhů místních vinařských tras. Také prochází přibližně sedmdesáti vinařskými obcemi a leží na ní chráněné přírodní lokality a významné historické a architektonické památky daných oblastí. Moravská vinná stezka patří spolu s dalšími dvěma cyklistickými trasami procházejícími Jižní Moravou (Praha – Vídeň a Krakov – Morava - Vídeň) k nejznámějším stezkám ve střední Evropě.

Díky těmto cyklotrasám, které se stávají stále více oblíbenými, je na Jižní Moravě cykloturistika velice populárním způsobem jak trávit volný čas. Cykloturistika je sportovní aktivita, díky které lze k přírodě příznivou formou, poznávat nové oblasti. Specialitou kraje pak je vinařská cykloturistika.

1.8 Značení Moravských vinařských stezek

Vinařské trasy jsou značeny podle vyhlášky č. 30/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů, žlutými kovovými tabulkami s logem kola a logem vinařské stezky.



Obrázek 6. Směrová tabulka Velkopavlovické vinařské stezky
Zdroj: Autor

Toto logo znázorňuje otevřený přístřešek před hlavními dveřmi do sklepa či domu zvané „žudr“. Každé z vinařských stezek byla přidělena jedna barva a tak má každá tabulka příslušné vinařské stezky toto logo barevně odlišeno. V případě souběhu se značenou trasou je na tabulce uvedeno její číslo. Informační směrovky s piktogramy pak upozorňují na služby a zajímavosti v okolí.

1.9 Analýza Velkopavlovické vinařské stezky

Trasa stezky s délkou 149 km je značena jako ostatní vinařské stezky žlutou tabulkou s kolem. Jedinou výjimku pak tvoří logo „žudru“, které je světle modré barvy. Stezka prochází národopisnou oblastí Hanáckého Slovácka a zahrnuje široké spektrum terénu od pozemních komunikací 2. třídy po úseky s nezpevněným povrchem vedoucí mezi vinohrady. Po celé délce je trasa vedena po pozemních komunikacích bez vyznačení jízdních pruhů pro cyklisty. Z velké části obsahuje úseky po pozemních komunikacích 3. třídy s dobrým povrchem, ale některé místní a účelové komunikace mají i povrch obtížně sjízdný. Na trase najdeme především rovinaté pasáže a případná stoupání jsou většinou pozvolná. Na severu vede trasa hornatým terénem Ždánického lesa a zároveň se zde nachází i nejprudší a nejdelší stoupání. Tato převýšení však znamenají překonání max. 200 m nadmořské výšky. Na jihu v Dolnomoravském úvalu je pak trasa stezky vyváženě rovinná a což ji činí vhodnou pro široké spektrum cyklistů.

Podle programu Greenways by měly být všechny vinařské trasy sjízdné po celý rok. (7) Nejméně u dvou úseků na Velkopavlovické vinařské stezce, které vedou po nezpevněné komunikaci s obtížně sjízdným povrchem tomu tak, zejména z důvodu žádné zimní údržby a v případech deštivého počasí, není.

Pro přístup k trase je možné využít železniční dopravu a to hned na několika místech. Od východu směrem z Hodonína jezdí každý den třikrát přímý spoj pro cestující s jízdním kolem na zastávku v Brumovicích nebo do vedlejšího vlakového nádraží v Kobylí. Pro cykloturisty z jihozápadu od Znojma je nejvýhodnějším spojení přes Břeclav. Z Břeclavi je pak nejlepší napojení na trasu z vlakového nádraží v Podivíně. Vlaků s rozšířenou přepravou spoluzavazadel, především jízdních kol, jede během pracovních dnů dvacet pět (osm rychlíků, čtyři spěšné a třináct osobních). O víkendu pak osm rychlíků a osm osobních vlaků. Ze severu od Brna je pak nejvýhodnější přijet na vlakové nádraží do Žabčic. Ty jsou do místa, kde trasa v Židlochovicích začíná, téměř stejně vzdálené jako Hrušovany u Brna, ale je odtud vybudována do Židlochovic, kvalitní cyklostezka.

Velkopavlovická vinařská stezka prochází celkem 23 katastry vinařských obcí (seznam obcí na trase Velkopavlovické vinařské stezky je uveden v příloze C) a kromě Moravské vinné stezky, která je od obce Morkůvky přes Brumovice, Kobylí a Vrbici s Velkopavlovickou souběžná, se na ni napojují ještě vinařské stezky Brněnská, Kyjovská

a Podluží. Dále na ni navazující i dvě tématické stezky - Modré hory (Velké Pavlovice – Němčičky – Kobylí – Vrbice – Bořetice) a Krajem André (Hustopeče – Starovičky – Velké Pavlovice – Bořetice – Vrbice). (7) Tyto trasy nejsou delší než dvacet kilometrů a jsou zajímavým zpestřením pro zájemce o tento vinařský mikroregion.

Vzhledem ke své délce, není Velkopavlovická vinařská stezka příliš vhodná pro jednodenní výlet. Díky široké nabídce otevřených sklepů a dalších turisticky zajímavých míst se navíc zastávky na trase vyplatí dělat častěji. Moravské vinařské stezky jsou svým charakterem určeny především k rekreaci a proto je i Velkopavlovická vinařská stezka vhodnější spíše k několikadenní poznávací expedici.

1.10 SWOT analýza Velkopavlovické vinařské stezky

SWOT je zkratka složená z počátečních písmen anglických termínů (*Strengths* – silné stránky, *Weaknesses* – slabé stránky, *Opportunities* - příležitosti, *Threats* - hrozby), která slouží jako analytický nástroj pro kvalitativní zhodnocení jednotlivých faktorů Velkopavlovické vinařské stezky a vystihuje danou situaci v současné době. Její základ tvoří popis vnitřního stavu silných a slabých stránek a popis vnějších okolností, jako jsou možné příležitosti a hrozby. Po vypracování analýzy, stanovením vnitřních stavů a vnějších okolností, je vhodné stanovit strategii na zlepšení projektu. Tato strategie je rozpracována ve druhé kapitole.

Tabulka 1. SWOT analýza

SWOT analýza	
Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> – dlouholetá tradice a dobré jméno vinařské turistiky Jižní Moravy, – kvalitní infrastruktura, – rozlišení na trasy podle frekvence motorové dopravy, – rozlišení na trasy podle povrchu, – barevné rozlišení tras na směrových tabulkách, – certifikace Cyklisté vítáni, – vlaková nádraží na trase, – kvalitní marketing a management. 	<ul style="list-style-type: none"> – spojení s jinými druhy dopravy, – bezpečnost, – omezená nabídka produktů, – nevyváženost značení, – vybavenost odpočinkových míst a jejich počet, – cyklistické značení mikroregionů Hustopečsko, – různé povrchy bez možnosti jiné volby.

Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> – užší podpora a kvalitnější spolupráce s Vinařským fondem, – užší podpora a kvalitnější spolupráce s veřejnými i soukromými dopravci, – viditelnější začlenění do evropských cyklostezek Eurovelo, – kvalitnější značení, – balíčky služeb, – vybudování cyklostezek v obcích na trase, – rozvoj vinařské cykloturistiky. 	<ul style="list-style-type: none"> – deficity veřejných financí, – projekty mikroregionů, – změna životního stylu, – překonanost zastaralého konceptu z r. 2001.

Zdroj: Autor

1.10.1 Silné stránky

Mezi silné stránky Velkopavlovické vinařské stezky patří:

- dlouholetá tradice a dobré jméno vinařské turistiky Jižní Moravy. Turisté, kteří již jednou na kole některou z vinařských stezek navštívili, se rádi vracejí a tento typ rekreace vřele doporučují.
- poměrně kvalitní infrastruktura. Nevedou-li stezky po silnicích druhých a třetích tříd, které jsou většinou kvalitní, jsou vedeny po poměrně velmi kvalitních místních komunikacích.
- rozlišení na trasy podle frekvence motorové dopravy. Na mapách k jednotlivým vinařským stezkám jsou odlišně značeny úseky na kterých je vyšší frekvence motorové dopravy.
- rozlišení na trasy podle povrchu. Na mapách k jednotlivým vinařským stezkám jsou odlišně značeny úseky na kterých je méně kvalitní povrch.
- barevné rozlišení tras na směrových tabulkách. Rozdělení vinařských stezek podle oblastí a přiřazení odlišné barvy každé z nich. Použitím různých barev je rozlišení všech tras přehledně odlišeno. Tím je usnadněna orientace v mapách a jejich vedení je na první pohled dobře zřetelné.
- certifikace Cyklisté vítání. Tuto síť zařízení tvoří hotely, penziony, restaurace, kempy a turistické cíle, které nabízejí specifické služby. Na touto certifikací označených místech získají cyklisté informace o zajímavostech v okolí, doporučených výletech a trasách. Dále tato místa poskytují úschovny kol a zavazadel, základní nářadí na opravy a lékárníčku.

Na internetových stránkách www.cyklistevitani.cz je u každého zařízení popis služeb, které pro cyklisty poskytuje.

- vlaková nádraží. Jednodušší přístup k trase je díky železniční dopravě a jejímu systému snadné přepravy jízdních kol, možný nejen z širokého, ale i vzdálenějšího okolí.
- kvalitní marketing a management - zastřešující organizace, stabilní podpora od spolehlivých partnerů (Česká spořitelna, Český rozhlas, Geodis).

1.10.2 Slabé stránky

Mezi slabé stránky Velkopavlovické vinařské stezky lze zařadit:

- spojení s jinými druhy dopravy. Na trasách je několik možností využít železniční dopravu ke zkrácení příliš dlouhého okruhu, nebo pro návrat do výchozí destinace. Stejně tak se nabízí možnost využití autobusové dopravy k rychlejšímu přejezdu mezi jednotlivými obcemi pro rodiny s dětmi a rekreační cyklisty. Informovanost o těchto možnostech není dostačující, stejně tak jako nabízené možnosti dopravců. Více v oddílu 1.10.3.
- bezpečnost. Situace kolem železničního přejezdu v obci Podivín. Přejezd silnice 2. třídy č. 425, by bylo vhodné označit příkazovou dopravní značkou č. C14a, nebo vodorovnou dopravní značkou V08. Kvalita povrchu na nezpevněných komunikacích je za obcí Křepice směrem na Nikolčice v prudkém stoupání téměř nesjízdná. Dalším takovým místem je přejezd z Lednického areálu do obce Rakvice. Tento úsek je během deštivého počasí velmi podmáčen a jízda na něm je obtížná.
- omezená nabídka produktů. Hlavním prodejním produktem je víno a památky spojené s jeho výrobou a pěstováním. Takový marketing bohužel nezaujme lidi, kteří víno v oblíbě nemají.
- nevyváženost značení. Četnost umístění tabulek se na celé trase obec od obce liší. Na některých důležitých křižovatkách nelze poznat, kterým směrem se vydat. V takových situacích je třeba důkladně prostudovat dostupné mapy. To může znamenat neplánovanou zastávku a nežádoucí zdržení. Více v oddílu 2.1.2.
- vybavenost odpočinkových míst a jejich počet. Vzhledem k délce trasy je počet odpočinkových míst nevyvážený. Na trase je jich celkem 22, z toho ale celkem 8 je jich v katastru obce Velké Bílovice. Po dvou odpočívadlech dále mají i obce Vrbice, Rakvice a Nosislav. Na západní straně trasy, počínaje výjezdem z obce Rakvice až do obce Velké Němčice, začíná úsek v délce přes třicet kilometrů, kde se žádné odpočívadlo nenachází. V některých obcích je odpočívadel více, v některých nejsou žádné. Jejich vybavenost je

různá a většinou postrádá zařízení na odstavení kol. Konkrétněji v oddílu 2.1.3. Jejich přínos je přitom pro cyklisty velice pozitivní, protože kromě odpočinku a možnosti občerstvení, poskytují i kvalitní zázemí pro plánování další cesty. Z velké části je jejich součástí i informační tabule, kde se lze dozvědět všechny podstatné informace o Moravských vinařských stezkách.



Obrázek 7. Informační tabule Velkopavlovické vinařské stezky
Zdroj: Autor

- cyklistické značení mikroregionu Hustopečsko. V tomto regionu jsou označeny téměř všechny místní komunikace. Označení je formou stejné tabulky jako uvádí vyhláška č. 30/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Od směrových tabulek Moravských vinařských stezek se liší jen tím, že místo loga s „žudrem“ je použito logo hroznu jak je vidět na obrázku č. 8. Název je udán dvěma písmeny a jednou číslicí. Do již tak hustě značené oblasti jsou tedy umístěny další trasy, které nevedou k žádnému konkrétnímu cíli. Jedná se opravdu jen o cyklistickým značením vyznačené komunikace. Toto značení není navíc nikde snadno dohledatelné a pro cyklisty jedoucí po některé z vinařských tras naprosto zmatečné a zavádějící. Celá mapa značení účelových komunikací v mikroregionu Hustopečsko je v příloze D.



Obrázek 8. Směrová tabulka na pozemních komunikacích v mikroregionu Hustopečsko
Zdroj: Autor

- různé povrchy bez možnosti jiné volby. Když je na mapě vyznačeno, že se jedná o úsek nezpevněné cesty s nekvalitním povrchem, není nabídnutá jiná možnost volby. Za nepříznivého počasí tyto cesty nejsou sjízdné a tak je nutné alternativní řešení. Tyto úseky jsou také vhodné pouze pro cyklisty, kteří mají horská kola. Těchto úseků je podle dostupných map celkem osm. Jedná se o část úseku za obcí Křepice, cestu z Šitbořic do Borkovan, malou část trasy Kobylí – Vrbičice, přejezd mezi Lednickým areálem a obcí Rakvice, příjezd do Přítluk a Zaječí směrem od Rakvic a většina trasy mezi Šakvicemi a městem Hustopeče.

1.10.3 Příležitosti

K možným příležitostem, kterými lze pozitivním způsobem ovlivnit Velkopavlovickou vinařskou stezku, patří:

- užší podpora a kvalitnější spolupráce s Vinařským fondem. Vinařský fond vznikl v roce 2002 na základě změny zákona č. 115/1995 Sb., o vinohradnictví a vinařství. Vinařským zákonem č. 321/2004 Sb. pak došlo ke změně v jeho fungování. Nejen že Fond podporuje výsadbu a obnovu vinic, ale výhradně slouží pro podporu marketingu vína, rozvoje vinařské turistiky a informuje veřejnost o vinohradnictví a vinařství. (4) Přestože díky vinařským trasám roste zájem o jihomoravské víno, nepatří Vinařský fond k jejich významným partnerům. Dotace na jejich podporu tak poskytuje zejména Jihomoravský kraj. Dotace na Moravské vinařské stezky lze však získat ze všech fondů, které financují rozvoj cestovního ruchu, tj. zejména:
 - Regionální operační program (EU),
 - Přeshraniční spolupráce ČR-Rakousko (EU),
 - Přeshraniční spolupráce ČR-Slovensko (EU),
 - Program rozvoje venkova (kraj),
 - Individuální dotace (kraj). (3)

Krajské dotace jsou Nadací Partnerství využívány pro údržbu značení a informačních panelů a Evropské dotace převážně pro propagaci.

- užší podpora a kvalitnější spolupráce s veřejnými i soukromými dopravci. I když je přeprava kol pomocí železniční dopravy poměrně známá, její propagace ze strany českých drah (dále ČD) není v Jihomoravském kraji nijak významně podporována. Na letácích,

plakátech nebo prostřednictvím billboardů, lze tedy v souvislosti s možnou přepravou kol upozornovat i na jejich využití, ve spojení s návštěvou vinařských cyklotras. Návštěva může být třeba lákavější díky vlaku, který bude mít speciální vozy s vinařskou tematikou. Za pomocí těchto vozů potom přiveze turisty z Vídně, Bratislavy nebo dalších vzdálenějších a zahraničních měst. Zejména na nejdůležitější vinařské události jako jsou vinařské dny, zarážení hory, burčákové zábavy, vinobraní apod. Situace kolem přepravy kol v autobusech je mnohem složitější. V současné době neexistuje žádný spoj, který by to umožňoval. Přepravci, kteří provozují linkovou autobusovou dopravu v rámci Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (dále IDS JMK) jsou vázáni smluvními přepravními podmínkami tohoto systému. Ten přepravu kol v příměstských linkových autobusech nedovoluje. Jedinou možností je tak objednání zájezdové autobusové dopravy s přívěsným vozíkem. Přitom s pomocí speciálních autobusů lze přivést i turisty ze vzdálenějších míst, nebo pomoci unavenějším turistům při podcenění svých sil v návratu do místa odkud na danou trasu vyjeli.

- viditelnější začlenění do cyklostezek Eurovelo. Tento projekt zatím v ČR není nijak významněji propagován. Trasy Eurovelo 9 (Jantarová cesta) a Eurovelo 13 (Zelené stezky železné opony) přitom vedou i přes Moravské vinařské stezky. Lze tedy s jejich pomocí přilákat turisty ze zahraničí.
- kvalitnější značení. Pro zlepšení bezpečnosti, důraznější upozornění na přednost v jízdě nebo informace o náhlé změně povrchu, by bylo vhodné na některé úseky použít přehlednějšího značení. To lze zejména využitím vodorovného dopravního značení a dodatkových tabulek. Zajímavou možností by pak bylo vodorovné dopravní značení vedle kterého by bylo logo vinařské trasy v jeho barvě. Z pohledu pohodlí uživatele by bylo vhodné označit některé křižovatky, na kterých není zcela jasné kterým směrem trasa pokračuje tak, aby nedocházelo ke zbytečným zajižděním.
- balíčky služeb. V současné době velmi populární nástroj k udržení a zvýšení atraktivity turistických lokalit. Ubytovací zařízení s certifikací Cyklisté vítáni, by mohli v rámci jedné ceny nabízet širší spektrum služeb. Mezi ně by mohlo patřit vstupné na degustace vín v otevřených sklepech, spojené i s odvozem kol do místa ubytování. Vstupné do historických památek, sportovních areálů atd. Zajímavou možností by určitě byl i cykloprůvodce, který by na trase turisty provázel. Případ těchto komplexních řešení může zaujmout další skupiny zájemců, kteří chtějí bez jakýchkoliv starostí vyrazit za zábavou na Moravské vinařské stezky.

- vybudování cyklostezek v obcích. Zejména v obcích kde trasa vede po pozemní komunikaci s vyšším provozem motorové dopravy jako je úsek z Uherčín do Velkých Němčic, z Brumovic do Kobylí a průjezd Velkými Bílovicemi, by bylo vybudování cyklostezek pro pohodlí cyklistů velkým přínosem. Více v oddíle 2.1.1.
- rozvoj vinařské cykloturistiky. Neustále se rozšiřující sortiment kvalitních vín a modernější zázemí vinařů Jižní Moravy je zárukou vysoké úrovně nabízených služeb. Tyto služby mají potenciál se rozvíjet spolu s nabídkou gurmánské gastronomie. V tradičních moravských pokrmech spojených nejen s degustací vín je tedy další možnost jak vinařskou cykloturistiku více zviditelnit. K ochutnávce vín je určitě nejvhodnější český chléb s kouskem sýra, ale jako občerstvení lze podávat i moravské dezerty typu trdelníku, božích milostí, nebo přesnáků. Spolu se stále lepší infrastrukturou všech cyklotras a podporou služeb, kterých se jejich užívání týká, je tedy v rozvoji vinařské cykloturistiky stále z čeho čerpat.

1.10.4 Hrozby

Hrozby, se kterými lze počítat a které můžou mít negativní dopad na Velkopavlovickou vinařskou stezku:

- deficity veřejných financí. Z důvodu ekonomické recese nejen v ČR, je pravděpodobné, že granty poskytované z veřejných prostředků nadacím a nevýdělečným organizacím budou omezeny nebo zastaveny. To samé může platit pro různé dotace a pravděpodobně i podporu ze soukromého sektoru. Bez takovýchto peněžních prostředků není možný nejen rozvoj a zlepšování kvality již vybudované infrastruktury a služeb, ale ani jejich údržba.
- projekty mikroregionů. V případech jako je mikroregion Hustopečsko, kdy nedošlo ke spolupráci s okolními regiony ani v rámci ČR, vzniká ve značení a tím pádem i užití cyklotras chaos. Ten může vést k negativním postojům a nežádoucí reklamě. Bohužel obce mají v těchto případech rozhodující moc a tak tomu nelze přímo zabránit.
- změna životního stylu. V současné době se u nás těší cyklistická doprava a cykloturistika narůstajícímu zájmu. To dokazují návštěvnosti webových stránek, které se tomuto tématu věnují, ale i množství cykloturistů v ubytovacích zařízeních. Je s podivem, že v sousedním Rakousku kde je kvalita infrastruktury a podmínky pro cyklisty na vysoké úrovni je trend opačný. Je možné, že cyklistiku vystřídá jiný druh sportovní aktivity a zájem o cyklotrasy a jejich popularita začne postupně klesat.

- překonanost zastaralého konceptu z r. 2001. Současný systém vinařských tras odpovídá starému rozdělení do vinařských podoblastí, které již neexistují. V souvislosti s názvem, ale i obecně již nejsou aktuální a nezakládají se na prodejních produktech. Trend ukazuje, že zvolené názvy jednotlivých tras nejsou pro většinu turistů příliš zajímavé. Mnohem atraktivnější by třeba byly názvy podle jednotlivých odrůd vína, které se v průběhu na trase nejvíce pěstují, nebo třeba podle nejvýznamnější kulturní památky. Velkopavlovická vinařská stezka by se tedy mohla jmenovat Svatovavřínecká vinařská stezka, nebo Veltlínská vinařská stezka apod.

2 NÁVRH NA ZKVALITNĚNÍ A ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI A KVALITY VYBRANÝCH MÍST

S využitím SWOT analýzy je možné stanovit strategii k optimalizaci nebo zlepšení stávajícího stavu vinařských tras. Tyto strategie existují ve čtyřech základních variantách a k optimalizaci projektu je výhodná i jejich kombinace. S ohledem na propojení vnitřního a vnějšího prostředí je možné maximalizovat silné stránky a příležitosti, nebo minimalizovat slabé stránky při zachování maximalizace příležitostí. Opakem je pak maximalizace silných stránek při minimalizaci hrozeb, nebo minimalizace slabých stránek spolu s minimalizací hrozeb. Pro zlepšení Velkopavlovické vinařské stezky je zvolena strategie kdy dochází k minimalizaci slabých stránek a maximalizaci příležitostí.

2.1 Minimalizace slabých stránek

Z hlediska napojení na jiné druhy dopravy jde především o zavedení přepravy jízdních kol pomocí autobusové dopravy. Nabídka produktů se může rozšířit na propagaci jako kraje památek, dobrého vína a tradiční Moravské kuchyně. V mikroregionu Hustopečsko by mělo dojít ke zrušení všech směrových tabulek s logem hroznu, které jsou na většině místních komunikacích.

2.1.1 Bezpečnost

Vzhledem k tomu, že trasy jsou z velké části vedeny po místních komunikacích s velmi nízkým provozem motorových vozidel, je jejich užití velmi pohodlné a bezpečné. Trasa však má i několik míst, které vedou po místních komunikacích s vyšším provozem motorových vozidel, kde není vzhledem k šířce vozovky jízda zcela bezpečná. To lze zlepšit vybudováním cyklostezky zejména v úseku, kdy se cesta z Brumovic napojuje na silnici 2. třídy č. 421, která vede mezi Terezínem a Kobylím. V současné době zástupci těchto obcí o vybudování stezky neuvažují. Nejlepším řešením by bylo vybudování samostatného jízdního pásu pro cyklisty pro obousměrný provoz v délce 4,5 km. Vzhledem k tomu, že z části podél silnice č. 421 vede ze směru od Terezína do Kobylí vpravo železniční trať, jeví se jako jednodušší vést tento pás podél silnice vlevo. Jak je vyznačeno na obrázku č. 9.



Obrázek 9. Návrh vedení cyklostezky mezi obcemi Terežín a Kobylí

Zdroj: (8) s úpravou autora

Města Podivín a Lednice již projekt na vybudování stezky pro cyklisty ve vývoji mají a pracují na získání financí k zajištění realizace.

Dále by byla cyklostezka přínosem i při průjezdu obcí Velké Bílovice. V této obci je ovšem situace komplikovanější a projekt na vybudování zvláštního pruhu pro cyklisty, tak jak je trasa nyní vedena, neprošel z důvodu příliš mnoha kolizních míst. Proto, se momentálně uvažuje o změně ve vedení trasy.

Při cestě z Velkých Bílovic do Podivína je nutné přejet velmi frekventovanou silnicí 2. třídy č. 425 za kterou následuje železniční přejezd. Situace je zobrazena na obrázku č. 10 a na obrázku č. 11.



Obrázek 10. Vyznačení místa přejezdu s chybějícím vodorovným značením pro cyklisty
 Zdroj: (8) s úpravou autora



Obrázek 11. Přejezd silnice č. 425 u obce Podivín
 Zdroj: Autor

Tento přejezd není v rámci cyklistické dopravy nijak označen. Existuje zde pouze vodorovné značení pro chodce V07. Bylo by vhodné toto značení doplnit vodorovným značením pro cyklisty V08 se symbolem Dej přednost v jízdě (V06a). Současně pak v obou směrech pro motorová vozidla na silnici č. 425 umístit výstražnou dopravní značku A19, viz. obrázek č. 12.



Obrázek 12. Výstražná dopravní značka A19

Zdroj: (6)

2.1.2 Nedostatečné nebo nejednoznačné označení

Jedná se o místa, kde je pro další pokračování v cestě třeba prostudovat mapu, protože bez ní není jasně určeno kterým směrem v trase dále pokračovat. Mezi tyto místa patří:

- křižovatka v Křepicích ve směru od Nosislavy. Jede-li cyklista z tohoto směru, na hlavní křižovatce je směrovou tabulkou nabádán pokračovat v cestě přes křižovatku přímo. Pro pokračování na trase je však nutné odbočit vlevo. Situace je znázorněna na obrázku č. 13.

Směrová tabulka je zřejmě určena pro příjezd cyklistů od Velkých Němčic. V tomto směru je pokračování rovně správné. Tabulka je však i pro tento případ natočena nesprávným směrem. Řešením by bylo tuto tabulku přemístit až za křižovatku směrem na Nikolčice. Tím by cyklisté z obou směrů získali jistotu kterým směrem pokračovat.



Obrázek 13. Křižovatka v Křepicích

Zdroj: Autor

- křižovatka před obcí Nikolčice ze směru od Křepic, která je označena dvěma směrovými tabulkami. Spodní tabulka je pro cyklistickou trasu č. 5113, která je vedena směrem do

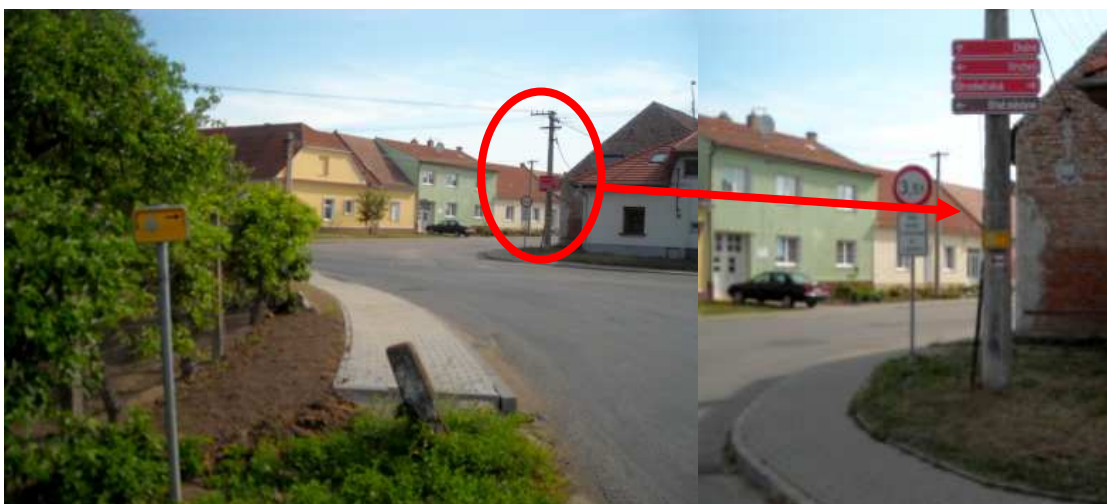
Nikolčic a šipka na směrové tabulce ukazuje jízdu vlevo, horní tabulka je pro trasu Velkopavlovické vinařské stezky, která pokračuje dále vpravo. Na směrové tabulce vinařské trasy je však šipka také vlevo. Tyto tabulky jsou dobře viditelné na obrázku č. 14. Situaci lze jednoduše zpřehlednit umístěním směrové tabulky s logem Velkopavlovické vinařské stezky, která bude mít směrovou šipku natočenou vpravo.



Obrázek 14. Křižovatka před obcí Nikolčice

Zdroj: Autor

- příjezd do obce Velké Němčice směrem od Uherčic, kde je v křižovatce dvojí značení. Zatím, co směrová tabulka na levé straně udává cestu směrem vpravo, tak směrová tabulka na protější straně křižovatky nabádá směrem vlevo. Situaci zobrazuje obrázek č. 15. Návrhem pro vyřešení je úplné odstranění směrové tabulky na levé straně ulice.



Obrázek 15. Křižovatka ve Velkých Němčicích

Zdroj: Autor

2.1.3 Odpočívadla na trase

Odpočívadlem se rozumí lavička, stůl se střechem nebo bez, určenou primárně pro cyklisty jedoucí po Velkopavlovické vinařské stezce, popř. v obcích přes které vede více tras, pro cyklisty na Moravských vinařských stezkách. Příklad odpočívadel je zobrazen na obrázku č. 16.



Obrázek 16. Odpočívadla na trase Velkopavlovické vinařské stezky

Zdroj: Autor

Odpočívadlo by mělo být vybaveno zařízením pro odstavení kol, košem na odpadky a dobrým doplňkem, který se však nikde nebuduje by mohlo být i mobilní sociální zařízení. Zpravidla se ve stejném místě buduje i informační tabule s mapou okolní krajiny, ve které jsou vinařské trasy vyznačeny. Tyto tabule jsou budovány i samostatně a to většinou před obecním úřadem v příslušné obci. Seznam a vybavenost odpočívadel je uveden v tabulce č. 2. Tato tabulka je doplněna o informaci v posledním sloupečku, zda se v dané obci nachází profesionální servisní služby. Tyto služby poskytují prodejny s náhradními díly a doplňky pro jízdní kola. Vzhledem k tomu, že jich je na trase pouze pět, bylo by vhodné na tyto služby v místě odpočívadel upozornit. Seznam odpočívadel v jednotlivých obcích na trase je řazen ze severu od Židlochovic směrem na východ v okruhu přes Brumovice.

V Židlochovicích je odpočívadel více, ale na trase Velkopavlovické vinařské stezky se nachází pouze jedno. To je ovšem pro začátek trasy ideálně umístěno u informačního centra, kde lze získat veškeré informace o všech cyklotrasách v regionu. Obcí Nikolčice trasa přímo neprochází (pouze jejím katastrem), přesto zde najdeme u obecního úřadu informační tabuli a starostka obce zvažuje pořízení odpočívadla. Městem Hustopeče vedou hned tři cyklotrasy s vinařskou tematikou a je zde několik odpočívadel. Velkopavlovická vinařská stezka však prochází takovou jeho částí, kde se žádné nenachází.

Tabulka 2. Seznam a vybavenost odpočívadel na trase Velkopavlovické vinařské stezky

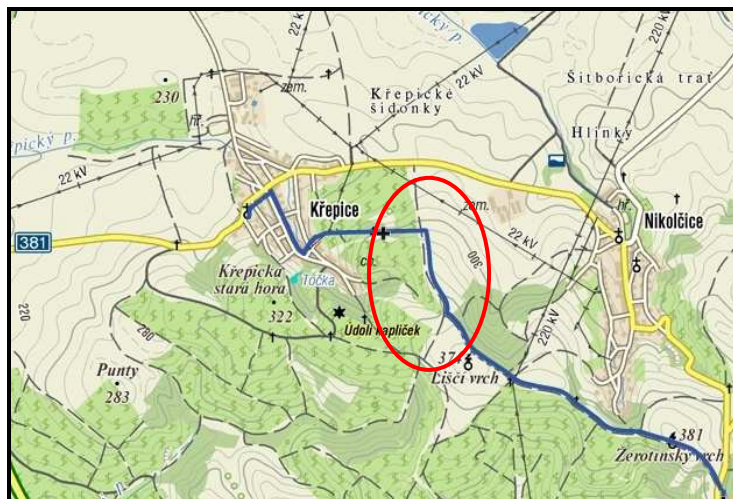
Obec	Odpočívadlo /počet	Přístřešek	Koš	Stojan na kola	Informační tabule	Servis /počet
ŽIDLOCHOVICE	ano/1	ne	ano	ano	ano	ne
NOSISLAV	ano/2	ne	ano	ano	ano	ne
KŘEPICE	ne	-	-	-	-	ne
NIKOLČICE	ne	ne	ne	ne	ano	ne
ŠITBOŘICE	ne	-	-	-	ne	ne
BORKOVANY	ne	-	-	-	ne	ne
VELKÉ HOSTĚRÁDKY	ne	-	-	-	ne	ne
KRUMVÍŘ	ano/1	ne	ano	ne	ano	ne
DIVÁKY	ne	-	-	-	ano	ne
BOLERADICE	ano/1	ano	ano	ne	ano	ne
MORKŮVKY	ano/1	ano	ano	ne	ano	ne
BRUMOVICE	ano/1	ne	ano	ano	ano	ne
KOBYLÍ	ano/2	ano	ano	ano	ano	ne
VRBICE	ano/2	ano	ano	ano	ano	ne
VELKÉ BÍLOVICE	ano/8	ano	ano	ano	ano	ano
PODIVÍN	ne	-	-	-	ne	ano
RAKVICE	ano/2	ano	ne	ano	ano	ano
PŘÍTLUKY	ne	-	-	-	ano	ne
ZAJEČÍ	ne	-	-	-	ne	ne
ŠAKVICE	ne	-	-	-	ne	ne
HUSTOPEČE	ne	-	-	-	ne	ano/2
STAROVICE	ne	-	-	-	ano	ne
UHERČICE	ne	-	-	-	ano	ne
VELKÉ NĚMČICE	ano/1	ano	ano	ne	ano	ne

Zdroj: Autor

Z tabulky plyne, že tam kde je již odpočívadlo vybudováno, je poměrně dobře vybaveno. Výjimku tvoří zařízení na odstavení kol, kterými je třeba stávající odpočívadla dovybavit. Tyto odpočívadla jsou po technickém stavu v intervalu nejméně jednoho roku pravidelně udržována. Navíc, podle zástupců jednotlivých obcí ve kterých se nachází jen jedno odpočívadlo, se v budoucnosti počítá s budováním dalších. Naopak v obcích, kde se nenachází žádné, se s jejich vybudováním prozatím nepočítá. Výjimku tvoří spolupráce obcí Rakvice, Přítluky a Zaječí, které pracují na společném projektu s rozhlednou nad obcí Přítluky. Tento projekt bude znamenat malou změnu ve vedení trasy kolem obce Přítluky a v obci Zaječí. Z hlediska odpočinkových míst, tak přibude jedno v Přítlukách a tři v Zaječí. Tím se jednoznačně zlepší situace kolem jejich množství v této části trasy. Jediným delším úsekem, kde nejsou odpočívadla tak zůstane necelých 20 km dlouhý alternativní okruh od Nikolčic přes Velké Hostěrádky do Krumvíře. Právě Ve Velkých Hostěrádkách by bylo vhodné umístění alespoň jednoho odpočívadla. Bohužel obec o tom zatím neuvažuje.

2.1.4 Různé druhy povrchů.

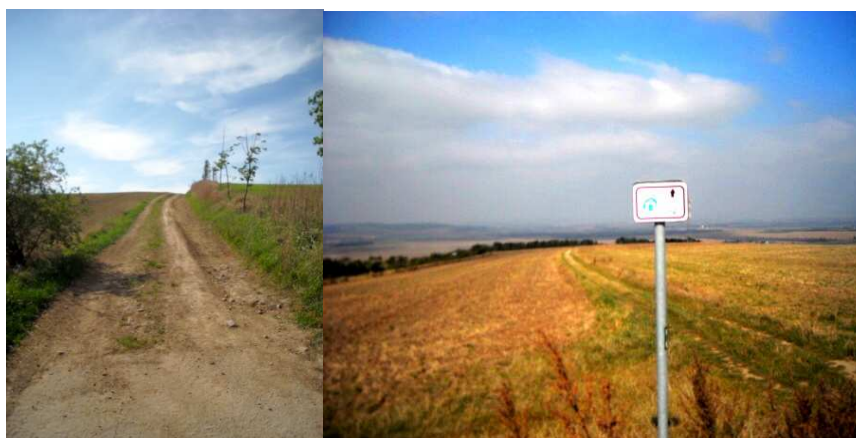
Z důvodu různých povrchů by bylo vhodné na určitých úsecích počítat s objízdou trasou v případech nepříznivého počasí nebo pro cyklisty na silničních kolech. V úvahu připadá zejména úsek za obcí Křepice. Viz. obrázek č. 17.



Obrázek 17. Úsek u obce Křepice s nesjízdným povrchem

Zdroj: (8) s úpravou autora

Trasa je vedena do velmi prudkého stoupání na jehož vrcholu je velmi nekvalitní nezpevněný povrch jak je vidět na obrázku č. 18.



Obrázek 18. Stoupání a nekvalitní povrch

Zdroj: Autor

Za nepříznivého počasí, pro cyklisty na silničních kolech a pro rodiny s dětmi je tedy vhodnější pokračovat z Křepic po silnici č. 381, na které je i značená cykloturistická trasa č. 5113 směrem do Nikolčic. Alternativní objízdou trasu by pak bylo vhodné vyznačit do map vinařských stezek.

Dalším celoročně nebezpečným místem na trase je úsek směrem z Vrbice do Velkých Bílovic. Viz. obrázek č. 19.



Obrázek 19. Úsek nevyznačeného zhoršeného povrchu mezi Vrbicí a Velkými Bílovicemi
Zdroj: (8) s úpravou autora

V tomto úseku je prudký sjezd z kopce po místní komunikaci s kvalitním asfaltovým povrchem a v údolí mírná zatáčka vlevo, za kterou následuje znovu stoupání. Tato situace tedy navádí k projetí ve vysoké rychlosti. Bohužel, v nejnižším bodě, právě za zatáčkou je povrch komunikace ve velmi nekvalitním stavu, což je vidět na obrázku č. 20. Tento krátký úsek by měl být uveden v mapách jako nebezpečný. K s měrové tabulce vinařských tras by se pak měla dát dodatková tabulka s nápisem: „Pozor, změna povrchu“.



Obrázek 20. Úsek trasy po dlouhém klesání v údolí s nekvalitním povrchem.
Zdroj: Autor

2.2 Maximalizace příležitostí

V plánech Nadace partnerství je provést dlouhodobější průzkumy a měření, díky kterým bude jasné kolik turistů využívá cyklotrasy právě z důvodu vinařské cykloturistiky. V případě prokázání velké návštěvnosti za účelem seznámení se s moravskými víny, by zástupci Vinařského fondu v jednotlivých vinařských obcích projekt vinařských cyklotras pravděpodobně výrazněji podpořili.

Na celém území jihomoravského kraje je přeprava cestujících řešena systémem IDS JMK. Koordinátorem IDS JMK je společnost KORDIS JMK. Ta se mimo jiné zabývá zajištěním dopravní obslužnosti a výběrem smluvních dopravců. Dopravci jsou poté vázáni smlouvou, podle které nelze v příměstských spojích uskutečňovat přepravu jízdních kol. V případě navázání spolupráce s jihomoravským koordinátorem by bylo možné na smluvních dopravních požadovat určitý počet spojů, který by přepravu kol umožňoval.

Začlenění do projektu Eurovelo. Tento projekt je stále ve vývoji a jeho trasy vedoucí přes ČR nejsou pod názvem Eurovelo příliš známé. Ve spolupráci s Evropskou cyklistickou federací ECF (European Cyclists' Federation) by bylo možné na již naplánovaných trasách vedoucích přes Jižní Moravu na Moravské vinařské stezky viditelněji upozornit. K tomu lze dobře využít informační tabule podél celé trasy.

Komplexnější značení. Ne všechny důležité křižovatky jsou označeny tak, aby na trase nedošlo bez nahlédnutí do mapy k zajiždě. Jedná se o křižovatky v obcích Křepice, Velké Němčice a před Nikolčicemi, kde je nutné věnovat průjezdu větší pozornost. Možná řešení těchto situací jsou navrženy v oddíle 2.1.2.

3 ZHODNOCENÍ NÁVRHŮ

Opatření navrhnuté autorem, která odstraňují závady pro zvýšení bezpečnosti na trase, vedou k jejímu přehlednějšímu a pohodlnějšímu užití. V případě vybudování cyklostezky podél silnice mezi Terezínem a Kobylím je tento návrh pozitivní i z toho důvodu, že tato cesta je již v současné době cyklisty hojně využívána. Nevýhodou vybudování samostatného jízdního pásu, jsou jeho vysoké finanční náklady a složitější plánování s ohledem na katastr nemovitostí.

V případě přejezdu silnice za železničním přejezdem u Podivína, je díky návrhu na toto místo cyklistům umožněno pokračovat dál bez vedení kola, což se již stejně ve většině případech děje. Pomocí tohoto návrhu jsou však lépe upozorněni na nutnost dát přednost motorovým vozidlům v hlavním směru. Motoristé jsou zároveň na výskyt cyklistů předem upozorněni. Nevýhodou tohoto řešení může být v případě cyklistů neznalých právních předpisů, chybná domněnka, že je takovéto značení upřednostňuje v přejezdu, před motorovou dopravou.

Návrhy pro úseky a křižovatky, na kterých není podle umístěného značení zcela zřejmé, kterým směrem trasa pokračuje, dávají jednoznačné řešení. Tato řešení lépe uspokojují potřeby uživatelů, kteří díky nim získají jistotu, že pokračují správným směrem. Návrhy umožňují vyjetí na trasu bez předchozího detailního plánování, což zjednoduší přípravu a umožní její mnohem plynulejší projetí. Výhodou těchto návrhů je jejich snadná realizace.

Po dokončení společného projektu obcemi Rakvice, Přítluky, Zaječí bude počet odpočívadel na trase dostatečně vyvážený. Výjimku tvoří severní okruh z Křepic do Krumvíře. V tomto úseku je navrženo zbudovat ještě alespoň jedno odpočívadlo. Z hlediska vybavenosti odpočívadel, je poukázáno na nedostatek zařízení pro odstavení kol, s doporučením je na chybějících místech doplnit. V obcích, kde se nachází prodejny cyklistických potřeb s možností servisu, je navrženo na tuto skutečnost upozornit na informačních tabulích umístěných u odpočívadel. Záporným prvkem v budování odpočívadel je, že jejich vlastnictví přináší pro obce starosti v podobě úklidu a údržby. S tím souvisí i nevratné finanční náklady, které nejsou ochotné méně populární vinařské obce vynaložit.

Trasa obsahuje několik úseků, kde není kvalitní zpevněný povrch. Tyto úseky jsou však sjízdné i pro rodiny s dětmi nebo cyklisti se silničními koly. Výjimku tvoří úsek za obcí

Křepice. Pro tento úsek je navržena objízdna trasa a její vyznačení do map vinařských stezek. Díky tomuto návrhu se cyklisté vyhnou nepříjemnému vedení kola do strmého stoupání s nekvalitním povrchem. V úseku mezi Vrbicí a Velkými Bílovicemi je zase z hlediska nečekané změny povrchu možné nebezpečí úrazu a tak je pro něj navrženo na tuto změnu cyklisty pomocí dodatkové tabulky upozornit. Se současným vyznačením nezpevněného povrchu do map, tak lze lépe předejít případným rizikům.

ZÁVĚR

Jižní Morava je kraj s příznivým dlouhodobě nejteplejším klimatem v České Republice. Díky těmto podmínkám se zde dobře daří pěstování ovoce a především vinohradnictví. Profesionální schopnosti zdejších vinařů pak postupně vybudovaly jihomoravským vínům dobré jméno nejen v Evropě. Pro ještě větší podporu a propagaci vinařství Jižní Moravy, spolu s její lidovou tradicí a krásnou přírodou vznikl projekt Moravských vinařských stezek. Vytvořením těchto cyklotras se v regionu zrodila nová možnost jak aktivně trávit volný čas a poznávat krásy vinohradů.

Cyklodoprava stále patří k populárním činnostem jak trávit dovolenou a ve spojení se zajímavým tématem může být ještě lákavější. Toto spojení pro Moravské vinařské stezky zatím funguje velmi dobře. Vedle dobře zvoleného tématu, který cykloturisty přiláká, je poté stejně důležité i příjemné a profesionální zázemí. Jak se ale mění potřeby a nároky uživatelů, tak se musí i přizpůsobovat a vyvíjet poskytované služby. Kvalitu služeb je tak třeba neustále zlepšovat a inovovat. K udržení atraktivity potřebují Moravské vinařské stezky pokračovat ve své dobré úrovni. Tu je třeba na základě náročnějších potřeb uživatelů neustále zdokonalovat. Vysokou úroveň cykloturisté ocení především u bezpečnosti a pohodlí.

Budováním samostatných cyklostezek se daří nároky na pohodlí a bezpečnost uspokojovat nejlépe. Ne vždy je to ale možné, žádoucí a prospěšné. Pro trasu Velkopavlovické vinařské stezky, proto připadají v úvahu pouze úseky, na kterých je pozemní komunikace příliš úzká a zároveň je zde vysoká frekvence motorové dopravy. Bezpečnost lze také zvyšovat díky vyšší vybavenosti kolizních míst dopravním značením. Nároky na pohodlí pak kromě kvalitní infrastruktury podpoří dostatečný počet a vhodná vybavenost míst k relaxaci. V neposlední řadě je také důležité na vinařských trasách dodržovat jednoduchost a jednoznačnost v jejich vedení a značení.

Návrhy k Velkopavlovické vinařské stezce uvedené autorem v této práci, vedou k zvýšení bezpečnosti, k zdokonalení vybavenosti a k většímu pohodlí uživatelů při jejich cestách za krajem památek a vína.

SEZNAM INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) *Internetové stránky Evropské Cyklistické Federace* [online] [cit. 2012-05-11] Anglicky. Dostupné z:
<[http:// http://www.eurovelo.org/routes/](http://www.eurovelo.org/routes/)>.
- (2) *Internetové stránky Nadace Partnerství. Greenways* [online] [cit. 2012-05-09] Dostupné z:
<<http://www.nadacepartnerstvi.cz/greenways>>
- (3) *Internetový portál jihomoravského kraje. Základní údaje o Jihomoravském kraji* [online] [cit. 2012-05-09] Dostupné z:
<<http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=27204&TypeID=2>>
- (4) *Internetové stránky Vína z Moravy, vína z Čech. Vinařská oblast Morava* [online] [cit. 2012-05-09] Dostupné z:
<<http://www.wineofczechrepublic.cz/2-1-vinarska-oblast-morava-cz.html>>
- (5) TP 179. *Navrhování komunikací pro cyklisty*. EDIP s.r.o., 2006. 112 s.
- (6) *Dopravní značení* [online]. [cit 2012-4-10]. Česky. Dostupné z:
<<http://www.dopravni-znaceni.eu/>>.
- (7) *Internetové stránky Moravských vinařských stezek* [online] [cit. 2012-05-09] Dostupné z:
<<http://www.stezky.cz>>
- (8) *Internetové stránky Mapy cz* [online] [cit. 2012-05-15] Dostupné z:
<[http:// http://www.mapy.cz/](http://www.mapy.cz/)>
- (9) *Turistické značení mikroregionu Hustopečsko*. J. Pavlíček, 22.9.2009. Materiál pro interní potřeby společnosti GRAWEB s.r.o.

SEZNAM OBRÁZKŮ

<i>Obrázek 1. Mapa tras Eurovelo procházející ČR</i>	<i>8</i>
<i>Obrázek 2. Zákazová značka B08.....</i>	<i>11</i>
<i>Obrázek 3. Příkazové značky.....</i>	<i>12</i>
<i>Obrázek 4. Směrová tabule, směrové tabulky a návěst před křižovatkou pro cyklisty.....</i>	<i>12</i>
<i>Obrázek 5. Vodorovné značení V19, V04, V08, V14</i>	<i>13</i>
<i>Obrázek 6. Směrová tabulka Velkopavlovické vinařské stezky</i>	<i>16</i>
<i>Obrázek 7. Informační tabule Velkopavlovické vinařské stezky.....</i>	<i>21</i>
<i>Obrázek 8. Směrová tabulka na pozemních komunikacích v mikroregionu Hustopečsko</i>	<i>21</i>
<i>Obrázek 9. Návrh vedení cyklostezky mezi obcemi Terezín a Kobylí.....</i>	<i>27</i>
<i>Obrázek 10. Vyznačení místa přejezdu s chybějícím vodorovným značením pro cyklisty</i>	<i>28</i>
<i>Obrázek 11. Přejezd silnice č. 425 u obce Podivín</i>	<i>28</i>
<i>Obrázek 12. Výstražná dopravní značka A19.....</i>	<i>29</i>
<i>Obrázek 13. Křižovatka v Křepicích.....</i>	<i>29</i>
<i>Obrázek 14. Křižovatka před obcí Nikolčice.....</i>	<i>30</i>
<i>Obrázek 15. Křižovatka ve Velkých Němčicích.....</i>	<i>30</i>
<i>Obrázek 16. Odpočívadla na trase Velkopavlovické vinařské stezky.....</i>	<i>31</i>
<i>Obrázek 17. Úsek u obce Křepice s nesjízdným povrchem</i>	<i>33</i>
<i>Obrázek 18. Stoupání a nekvalitní povrch.....</i>	<i>33</i>
<i>Obrázek 19. Úsek nevyznačeného zhoršeného povrchu mezi Vrbicí a Velkými Bílovicemi.....</i>	<i>34</i>
<i>Obrázek 20. Úsek trasy po dlouhém klesání v údolí s nekvalitním povrchem.</i>	<i>34</i>

SEZNAM TABULEK

<i>Tabulka 1. SWOT analýza</i>	<i>18</i>
<i>Tabulka 2. Seznam a vybavenost odpočívadel na trase Velkopavlovické vinařské stezky</i>	<i>32</i>

SEZNAM ZKRATEK

ČR	Česká republika
EU	Evropská Unie.
ČD	České dráhy
IDS JMK	Integrovaný dopravní systém jihomoravského kraje
ECF	Evropská cyklistická federace

SEZNAM PŘÍLOH

- Příloha A: Mapa tras Eurovelo
- Příloha B: Schéma Moravských vinařských stezek
- Příloha C: Seznam obcí na trase Velkopavlovické stezky
- Příloha D: Mapa cyklistického značení mikroregionu Hustopečsko

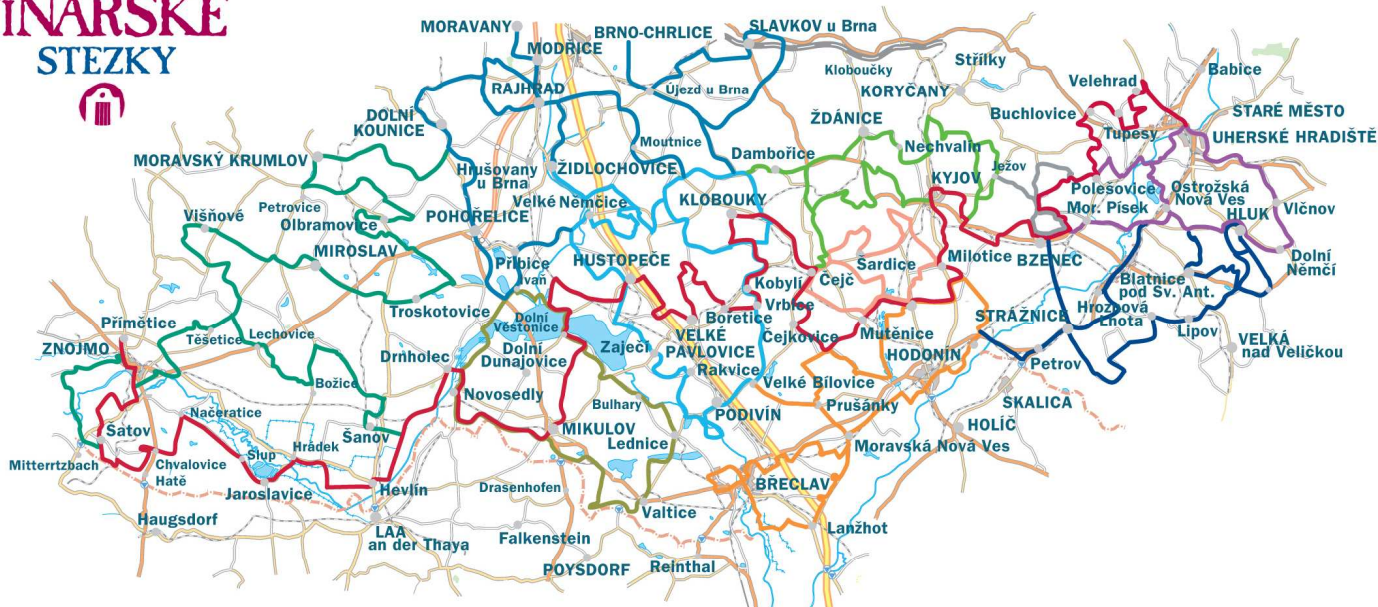
PŘÍLOHY



Obrázek A. Mapa tras Eurovelo

Zdroj: (1)

MORAVSKÉ VINAŘSKÉ STEZKY



Moravská vinařská stezka
295 km
(Uherské Hradiště–Znojmo)



Brněnská vinařská stezka
166 km



Znojemská vinařská stezka
192 km



Mikulovská vinařská stezka
82 km



Velkopavlovická vinařská stezka
149 km



Mutěnická vinařská stezka
61 km



Vinařská stezka Podluží
127 km



Kyjovská vinařská stezka
94 km



Bzenecká vinařská stezka
22 km



Strážnická vinařská stezka
101 km



Uherskohradištská vinařská stezka
73 km

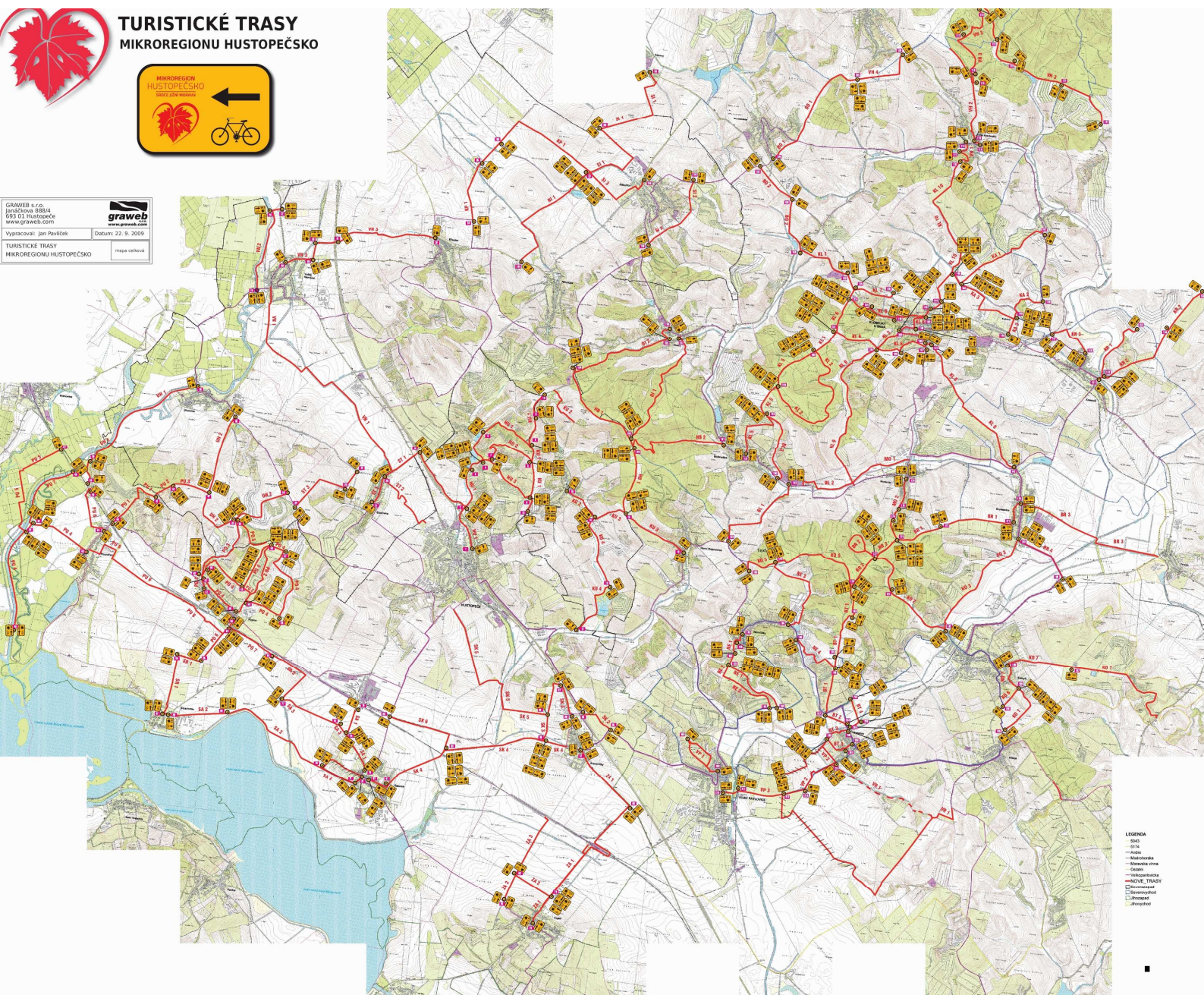
Obrázek B. Schéma Moravských vinařských stezek

Zdroj: (7)

Abecední seznam obcí na trase Velkopavlovické vinařské stezky:

- Boleradice,
- Borkovany,
- Brumovice,
- Diváky,
- Hustopeče,
- Kobylí,
- Křepice,
- Krumvíř,
- Morkůvky,
- Nikolčice,
- Nosislav,
- Podivín,
- Přebuz,
- Přebuz,
- Rakvice,
- Starovice,
- Šakvice,
- Šitbořice,
- Uherčice,
- Velké Bílovice,
- Velké Hostěrádky,
- Velké Němčice,
- Vrbice,
- Zaječí,
- Židlochovice.

Zdroj: Autor



Obrázek D. Mapa cyklistického značení mikroregionu Hustopečsko

Zdroj: (9)