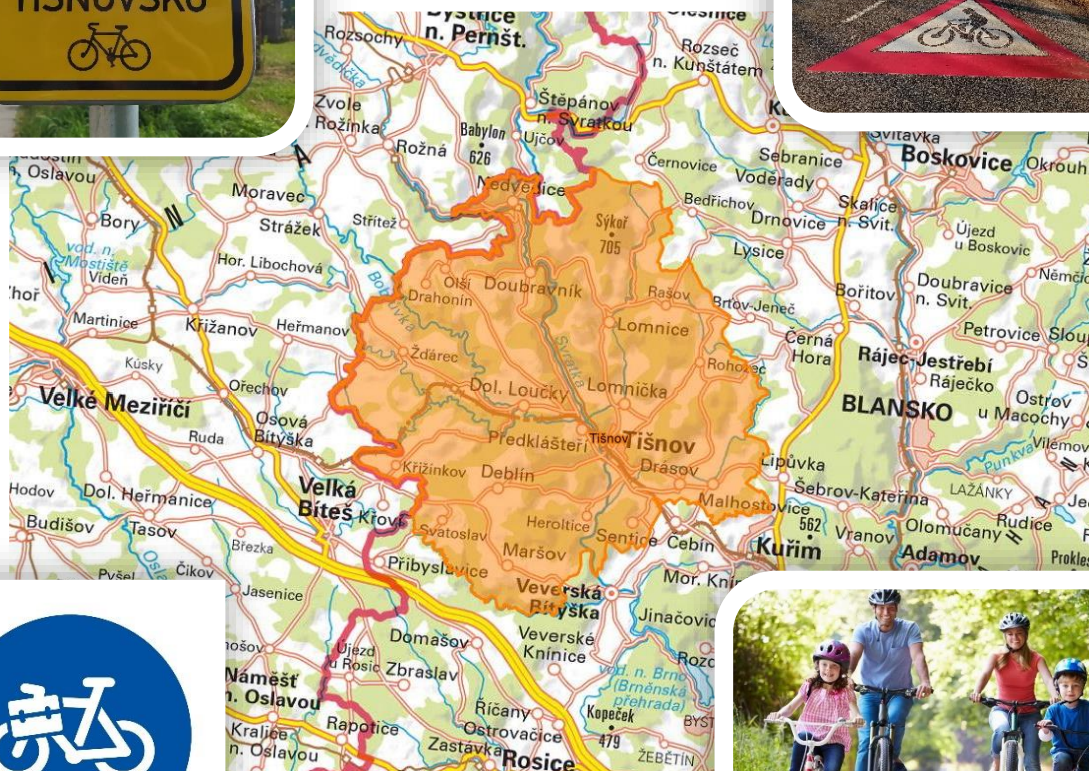


Strategie bezmotorové dopravy v regionu Tišnovsko



ÚVOD

A. KONCEPCE

1. Role cyklistiky
 - a. Otevřená krajina
 - b. Bezmotorová doprava
 - c. Cyklisté a pěší – zranitelní účastníci
 - d. Námitky proti potřebnosti cyklistické infrastruktury
 - e. Důvody pro potřebnost cyklistické infrastruktury
 - f. Cyklistika jako doprava a volnočasová aktivita
 - g. Cykloturistika
2. Koncepční návaznost
 - a. Koncepční dokumenty ORP Tišnov a města Tišnova
 - b. Koncepční dokumenty Jihomoravského kraje
 - c. Cyklovize 2030
3. Hlavní zjištění a úkoly
 - a. Bezpečnost pohybu
 - b. Spojitosti v síti
 - c. Problémová místa
 - d. Spojení mezi obcemi
 - e. Účelová spojení
 - f. Parkování kol
 - g. Zůstalo mimo pozornost
4. Cyklistická infrastruktura
 - a. Legislativní zázemí
 - b. Liniová infrastruktura
 - c. Bodová a doplňková infrastruktura
 - d. Údržba
 - e. Kritéria kvality
5. Cyklistické značení
 - a. Význam a použití
 - b. Cykloturistické trasy v ORP Tišnov
 - c. Revize stávajícího systému
 - d. Obnova systému v ORP Tišnov
6. Cesty pro pěší a turistika
 - a. První krůčky a způsoby realizace
 - b. Rekreační zázemí obcí
 - c. Turistické trasy jako propojení obcí
7. Sportovní cyklistika
 - a. Sportovní oddíl
 - b. Cyklistická sportoviště
 - c. Singletraily
 - d. Amatérské závody
8. Koordinace
 - a. Organizační záštita
 - b. Místní cyklokoordinátor
 - c. Koordinační tým

- d. Spolupráce s dalšími organizacemi
 - i. DMO
 - ii. MAS
 - iii. Mikroregiony
 - iv. KČT a jiné
- 9. Monitoring a evaluace
 - a. Monitoring pohybu na vybraných místech
 - b. Evaluace informací a Koncepce
 - c. Priorizace
 - d. Podpora
 - e. Zpracování klíčových
- 10. Marketing
 - a. Podpora a organizace aktivit
 - i. Na kole do práce
 - ii. Evropský týden mobility
 - iii. Zamykání a odemykání cyklistické sezóny
 - iv. Závody a festivaly
 - v. Tišnovská cyklovýzva
 - b. Vzdělávání
 - i. Dopravní výchova ZŠ „Průkaz cyklisty“
 - ii. Koncept školního kurzu „Se školou na kolo“
 - iii. Otevřené vzdělávání
 - c. Podpora
 - i. Print
 - ii. On-line
 - iii. Mobilní aplikace
 - iv. Merch

B. KRAJINA

- 1. Tišnovsko jako region
 - a. Obyvatelstvo a sídla
 - b. Spádovost
 - c. Silniční síť a dopravní zátěž
 - d. Geografie a turistika
 - e. Členění do oblastí
- 2. Oblasti
 - a. Tišnov a okolí
 - b. Mikroregion Čebínka
 - c. Dolní část údolí Svatky
 - d. Deblín a okolí
 - e. Bílý potok
 - f. Povodí Haldy
 - g. Povodí Bobrůvky a Libochovky
 - h. Hřeben
 - i. Horní část údolí Svatky
 - j. Lomnicko
 - k. Horní povodí Lubě

3. Koridorizace

a. Cyklokoridor

b. Krajské koridory v ORP Tišnov

- 1) EV4 – C8 (Brno – Kuřim –) Drásov – Tišnov – Předklášteří – Nedvědice (– Vír)
- 2) C85: Lomnice – Předklášteří
- 3) C85: Předklášteří – Dolní Loučky (– Křižínkov – Velká Bíteš)
- 4) C808: Předklášteří – Tišnov
- 5) C807: Tišnov – Železné
- 6) C805: Hradčany – Sentice
- 7) C806: Hradčany – Březina – Vohančice (– Pejškov – Deblín – Křižínkov – Velká Bíteš)
- 8) T7: Veverská Bítýška – Březina – Tišnov
- 9) C804: Malhostovice – Lažany
- 10) C814: Malhostovice (– Kuřim)
- 11) T72: Veverská Bítýška – Velká Bíteš

c. (Mikro)regionální cyklokoridory v ORP Tišnov

- 1) (Černá Hora – Žernovník / Lysice – Brťov-Jeneč) – Bukovice – Rohozec – Unín – Jamné – Lomnička/Železné – Předklášteří
- 2) Olší – Litava – Jilmoví/Husle – Kaly – Štěpánovice/Dolní Loučky
- 3) Vratislávka – Žďárec – Řikonín – Újezd u Tišnova – Dolní Loučky
- 4) Borovník – Níhov – Katov – Křižínkov – Velká Bíteš
- 5) Lažánky – Maršov – Braníškov – Deblín

d. Lokální cyklokoridory

4. Nadregionální projekty a překážky

- a. I/73
- b. Silniční stavby
- c. Železniční stavby
- d. Frekventované tahy
- e. Ochrana území

5. Návaznosti

a. Jihomoravský kraj

ORP Kuřim
ORP Blansko
ORP Boskovice
ORP Rosice

b. Kraj Vysočina

ORP Velké Meziříčí
ORP Bystřice nad Pernštejnem

C. OPATŘENÍ 2024–26

1. Okruh A – Organizace

A1 – Organizační záštita
A2 – Místní cyklokoordinátor
A3 – Pracovní tým
A4 – Spolupráce

2. Okruh B – Projekty

B1 – Priorizace

- B2 – Podpora
- 3. Okruh C – Sběr informací
 - C1 – Monitoring pohybu na vybraných místech
 - C2 – Monitoring vytíženosti/využívanosti doprovodné cyklistické infrastruktury
 - C3 – Evaluace informací a Koncepce
- 4. Okruh D – Značení
 - D1 – Zpracování výstupu pasportu
 - D2 – Řešení stávajícího stavu
 - D3 – Nová doprovodná infrastruktura
- 5. Okruh E – Marketing
 - E1 – Podpora a organizace aktivit
 - E2 – Vzdělávání
 - E3 – Informační a prodejní podpora

PŘÍLOHY

1. MAPA
2. SEZNAM ZÁMĚRŮ

ÚVOD

Koncepční materiál **Strategie bezmotorové dopravy v regionu Tišnovsko** byl zpracováván od července 2023 do srpna 2024 na objednávku **Tišovska, dobrovolného svazku obcí** jako zadavatele.

Cílem materiálu bylo pořízení a zpracování **souhrnu informací o správním území obce s rozšířenou působností (ORP) Tišov** v otázkách stavu, potenciálu, záměrů a možností rozvoje bezmotorové dopravy, především **cyklodopravy** a **cykloturistiky** v tomto regionu.

Materiál čerpá z aktuálních **zdrojů a informací**:

- Platná legislativa ČR
- Strategické dokumenty národní a krajské úrovně
- Metodické materiály Ministerstva dopravy ČR
- Místní strategické dokumenty a záměry obcí
- Jednání se zástupci
 - a. správy Jihomoravského kraje na úseku cyklodopravy
 - b. územních samospráv, především obcí a jejich svazků
 - c. dopravní Policie ČR
 - d. majitelů a správců lesních pozemků
 - e. zájmových spolků a sdružení
 - f. spolupracujících subjektů mimo rámec ORP Tišov

Podstatnou část sběru a zpracování informací tvořil osobní terénní průzkum a pasport stávajícího stavu cykloturistické infrastruktury, reálnosti záměrů a mapování stavu území především v ohledu potenciálu, překážek a možností využití stávající infrastruktury k rozvoji cyklodopravy a cykloturistiky, a uplatnění vlastních zkušeností a znalostí regionu.

Výstup zpracování koncepčního materiálu tvoří především:

- hlavní **témata** dotýkající se bezmotorové dopravy
- souhrn **informací** o stavu území z hlediska bezmotorové dopravy
- **přehled potřeb a záměrů** obcí v oblasti možností rozvoje bezmotorové dopravy
- souhrn **návrhů opatření** k řešení identifikovaných zjištění a dalšímu rozvoji
- **mapový podklad** aktuálního stavu a plánů rozvoje v území

Materiál nepředstavuje uzavřený dokument, ale je startovacím zdrojem informací pro aktivní práci s identifikovanými zjištěními a realizaci odpovídajících kroků doporučených v souboru navržených opatření. Předpokládá se každoroční **aktualizace** materiálu na základě fungování příslušných navržených mechanismů.

Koncepční materiál pro ORP Tišov vznikl paralelně s tvorbou **Koncepce rozvoje cyklistiky Jihomoravského kraje do roku 2030**, na jejímž zpracování a obsahu z hlediska dotčeného území ORP Tišov a vlivu krajských zájmů na toto území se zpracovatel této Koncepce pro ORP Tišov aktivně spolupodílel ve sdílení lokálních informací a prosazení místních specifik, a to v roli zastupujícího cyklokoordinátora za ORP Tišov nad rámec svých povinností při zpracování této Koncepce. Místní koncepcí je tedy ale zároveň v souladu s krajskou, a zohledňuje nejaktuálnější zájmy, které Jihomoravský kraj směřem k rozvoji cyklistiky a bezmotorové dopravy uplatňuje.

Vladimír Vecheta, Tišov, srpen 2024

ČÁST A.

KONCEPCE

01

ROLE CYKLISTIKY



01 ROLE CYKLISTIKY

Jízdní kolo. Starším označením bicykl, velociped nebo prostě jen kolo užívají lidé už více jak 200 let. Oproti civilizační znalosti kola jako technického vynálezu známého již tisíce let nám sice trvalo hodně dlouho jeho uplatnění do naší současné jednostopé varianty, o to zajímavější je její současná role. Narozeniny cyklistiky se slaví **12. července**, kdy v roce **1817** sedl baron Karl von Drais v Karlsruhe v Německu na svoje dřevěné odrážedlo a ujel na něm za hodinu 15 km. Vynález dostal jméno po svém tvůrci *Draisina* čili **drezína**. V roce 1861 Pierre Michaux změnil pohon z odrážení na šlapání přes pevné kliky na předním kole. Dopravní prostředek nazýval „**vélocipede**“ a byl již kovový. V roce 1870 přichází inovace v podobě vysokého kola, které zvyšuje efektivitu šlapání pevného převodu tím, že je zvětšeno přední kolo. Bohužel za cenu značné nestability jezdce. Za deset let se pak zrodil v anglických dílnách řetězový převod na zadní kolo. A první skutečně bezpečné jízdní kolo moderního typu vyrobil v roce **1885** anglický vynálezce a průmyslník John Kemp Starley. „**The Bicyclette**“ měl stejně velká kola, pohon zadního řetězem a říditelné přední kolo.

Moderní „kolo do terénu“, tedy horské kolo, **MTB** (z anglického *mountain bike*) se zrodilo v USA. Sice prototyp testovali vojáci už v roce 1896, ale první speciály „do hor“ s typickými znaky jako je robustní rám a široké pneumatiky pro lepší zvládání terénních nerovností přišly na svět až v 70. let. 20. st. v americkém a anglosaském prostředí. Populární *bike* a komunita jeho bikerských vyznavačů tedy slaví pouhé **půl století** existence, a to znamená, že v historii jde o **velmi mladý trend**.

To může být jedno z vysvětlení, proč je cyklistika, na jedné straně opěvovaný a **vynášený způsob ekologické, levné a zdraví prospěšné dopravy**, zároveň terčem kritiky a **zdrojem třecích ploch**. Proto je tato koncepce uvozena teoretickými tématy postihujícími oblast míst a role cyklisty, resp. uživatele bezmotorových dopravních prostředků v české krajině, dopravních procesech a společenském postavení zejména v problematice:

- vztahu k péči o přírodu a krajinu,
- postavení vzhledem k dalším účastníkům přepravních procesů, jako jsou motoristé a pěší,
- otázek potřeby zvláštní péče a pozornosti,

a s cílem deklarovaným i mezi prioritami Jihomoravského kraje do roku 2030 zakotvené v **Koncepci rozvoje cyklistiky Jihomoravského kraje do roku 2030**, jímž je **zlepšení postavení a společenské vnímání cyklistiky** a jejího významu pro každodenní přepravu občanů.

a. Otevřená krajina

Český právní systém se v rámci konstituování domácího zřízení při vzniku republiky inspiroval právem francouzským, potažmo evropským. Jeho filozofie je postavena na principu přednosti obecných zájmů před zájmy jednotlivce. Což jsou koneckonců ideály francouzské revoluce, které dodnes určují řadu rozhodnutí. Z těchto právních idejí vychází „zvykové“ právo **veřejné přístupnosti a prostupnosti krajiny**.

Moderní legislativa je kodifikovala v domácích podmínkách **Zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny**. Podle důvodové zprávy zákona je ustanovení zaměřeno na ochranu zejména nemotorizovaných turistů, cyklistů apod. Zdůvodněno bylo tím, že mnohdy neuvážená likvidace vytvořila až stav „neprůchodnosti“ krajiny. Zaručení obecného práva průchodu krajinou pro všechny důvodová zpráva označila za mimořádně důležité lidské právo „**svobody pohybu**“, které musí být zakotveno v platném právním řádu. Odkaz na svobodu pohybu ukazuje na

souvislost tohoto institutu s **Listinou základních práv a svobod**, která v Československu s uvozujícím ústavním zákonem nabyla účinnosti 8. února 1991.

Výslovně se k tomu vyjadřuje **paragraf 63**, odst. 2, zákon č. 114/1992 Sb. **Každý má právo na volný průchod přes pozemky ve vlastnictví či nájmu státu, obce nebo jiné právnické osoby, pokud tím nezpůsobí škodu na majetku či zdraví jiné osoby a nezasahuje-li do práv na ochranu osobnosti či sousedských práv.** Z práva jsou pak vyňaty (odst. 3) zastavěné či stavební pozemky, dvory, zahrady, sady, vinice, chmelnice a pozemky určené k faremním chovům zvířat.

Podle § 19 **Zákona č. 289/1995 Sb. o lesích** (Lesní zákon) **má každý právo vstupu do lesa bez ohledu na to, komu les patří, s výjimkou vojenských lesů, chráněných území, školet a plantáží** (viz § 3 odst. 2), obor, bažantnic atd., kde režim vstupu určuje vlastník. Obec s rozšířenou působností může na dobu nejvýše dvakrát tři měsíců ročně nařízením dočasně vstup do lesa zakázat. Zakázáno je rovněž vstupovat na místa, kde se provádí těžba dřeva nebo manipulace s vytěženým dřevem. Právo vstupu do lesa může být omezeno také na základě jiných zákonů, například v rámci režimu ochrany vodních zdrojů, zvláště chráněného území atd.

S právem vstupu do lesa je zákonem určena **regulace Mimo lesní cesty nebo značené cesty je však (§ 20 lesního zákona) zakázáno jezdit na kole, saních, lyžích a koních a obecně je zakázáno do lesa vjíždět motorovými vozidly.** K čemž právní vyklad doplňuje **Lesními cestami** se rozumí všechny lesní cesty, zpevněné i nezpevněné, ale i svážnice, zřetelné přibližovací linky apod., na kterých při jízdě na kole, na koni, na lyžích nebo na saních nemůže dojít k poškození lesního porostu ani půdního povrchu, nebo alespoň **ne způsobem, který by způsobil horší následek než např. přibližování dřeva. Vyznačenými trasami** se v této souvislosti rozumí např. stezky značené turistickými značkami nebo jiným způsobem (např. tyčemi značené lyžařské trasy) nebo **trasy vyznačené pro daný účel** (např. pro jízdu na horských kolech) **vlastníkem lesa nebo jiným subjektem se souhlasem vlastníka lesa.**

Zákon o ochraně přírody a krajiny ovšem respektuje potřeby uživatelům pozemků dál, když povoluje, že **Orná půda, louky a pastviny jsou z oprávnění vyloučeny v době, kdy může dojít k poškození porostů či půdy nebo při pastvě dobytka.** O tuto větu se opírají majitelé možností zaplotit si kus krajiny, přičemž je ovšem třeba zohlednění, že by mělo jít o opatření na jistou omezenou dobu, jak vyplývá ze smyslu zákona. Zároveň odst. 4 zákona praví: **Při oplocování či ohrazování pozemků, které nejsou vyloučeny z práva volného průchodu podle odstavce 3, musí vlastník či nájemce zajistit technickými nebo jinými opatřeními možnost jejich volného průchodu na vhodném místě pozemku.**

Nakonec zákon o ochraně přírody a krajiny v odst. 1 garantuje, že **Veřejně přístupné účelové komunikace, stezky a pěšiny mimo zastavěné území není dovoleno zřizovat nebo rušit bez souhlasu příslušného orgánu ochrany přírody.**

Ať už jsou argumenty pro ochranu soukromého vlastnictví podpořené problematickými judikatorní výroky soudů vkládajícími zodpovědnost za škodu vzniklou na majetku, zdraví nebo životě cizích osob na majitele pozemku, opakovaně citovaný zákon **o ochraně přírody a krajiny** uzavírá paragraf 63 o přístupu do krajiny odstavcem 5 srozumitelně: **Každý je povinen při pohybu na cizích pozemcích včetně pohybu na pozemních komunikacích, stezkách a pěšinách, vyznačených cyklostezkách, odpočinkových místech, tábořištích a v altáncích mimo zastavěná území obcí dbát své osobní bezpečnosti nebo bezpečnosti osob svěřených a přizpůsobit své jednání stavu přírodního prostředí na těchto pozemcích a nebezpečím v přírodě obvyklým. Vlastníci pozemků neodpovídají za škody na majetku, zdraví nebo životě, vzniklé jiným**

osobám působením přírodních sil nebo vlastním zaviněním těchto osob. Tento odstavec přebírá i paragraf 19, odstavec 2 Lesního zákona.

Důležitá a progresivní role bezmotorové dopravy, zejména cyklisticky a pěší, a potřebnost udržované sítě cest pro bezmotorový pohyb mimo silniční síť je nejvýznamnějším argumentem pro klíčový důraz na **zachování otevřené krajiny** a možností pohybu v ní, především z hlediska spojení mezi důležitými body a obcemi.

b. Bezmotorová doprava

Pohyb volnou krajinou i urbanizovaným územím je odedávna součástí lidského a společenského života. Pohybujeme za účelem obživy, vzdělání, sociálních kontaktů. S rozvojem dopravních prostředků se charakter a míra jejich využívání měnily, od prosté chůze, přes využití síly zvířat, až po stroje poháněné umělou silou. Trend spojovat výši hospodářského rozvoje a kvality života s množstvím a úrovní využití dopravních prostředků vedl nejen k rozvoji příslušné cestní sítě, ale i změnám ve společenském chování a myšlení. Převládajícím způsobem pohybu a přepravy se tedy v moderní době stal způsob využívání motorizovaných prostředků, a tomuto stylu dopravy byla i přizpůsobena cestní síť.

Kapacita urbanizovaných zón, často historického založení v dobách před rozvojem techniky, větší důrazy na témata **ochrany přírody a krajiny**, včetně globálního stavu klimatu a jednotlivých regionů, **ekonomické výkyvy** s palčivými dopady na životní úroveň jednotlivců i celých komunit a další společenské jevy vytvářejí tlak na rozvoj **alternativních způsobů lidské mobility** především s trendem opouštění tradičního motorismu a příklonu k rozvoji bezmotorové dopravy.

Toto téma je zpravidla nejmasivněji spojeno s **cyklistikou**, jejímž trendovým rozvojem od 80. let 20. st. v našich zemích dochází ruku v ruce s nutným zpracováváním témat, které masivní vstup bezmotorové dopravy do dosavadních dopravních zvyklostí přinesl.

Bezmotorová doprava však úzce souvisí i s tématem **pěší** přepravy a přepravy na alternativních prostředcích pohybu (kolečkové **brusle**, **koloběžky** a další drobná kolová vozidla poháněná vlastní nebo elektrickou silou jako **vozíky**, **segwaye a další**). Do oblasti bez-motorové dopravy jsou tedy počítána i elektřinou poháněné prostředky osobní přepravy jako jsou elektrokola a elektrokoloběžky.

Elektrokolo je dle **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 „šlapací jízdní kolo s pedály, které je vybaveno přídavným elektrickým motorem s maximálním trvalým výkonem nižším nebo rovným 250 W, jehož motor je vyřazen z činnosti, jestliže cyklista přestane šlapat, a jinak je jeho výkon postupně snižován až do vyřazení motoru z činnosti, dokud rychlost vozidla nedosáhne 25 km/h“**. Elektrokolo s těmito parametry akceptuje český **Zákon o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb.** jako **běžné kolo**. Jako takové tedy může všude, kam cyklista. Elektrokolo s výkonem a rychlostí vyšší (ať *Speed pedelec* nebo nelegálně upravené běžné) už není kolem s pomocným motorem, ale motocyklem, se všemi s tím souvisejícími náležitostmi.

Jízdním kolem se z hlediska stejného zákona o silničním provozu rozumí i **koloběžka** (ust. § 57 odst. 2), a to včetně elektrokoloběžek.

Téma tedy zahrnuje všechny styly dopravy bez využití motorizovaných dopravních prostředků (myšleno aut a motocyklů), a to včetně potřeb s rozvojem této bez-motorové dopravy souvisejících.

Jízda na kole, **cyklodoprava**, se dodnes stala druhým nejrozšířenějším způsobem dopravy u nás. Jako jednoduchý a přirozený způsob mobility přináší i pozitivní vliv na zdraví, bezemisním stylem snižuje dopady na životní prostředí lokalit, a úsporou jinak investovanou do pohonných hmot má sekundární ekonomický efekt pro využití financí k rozvoji jiných segmentů v regionech, které mají cyklopotenciál využitý.

Podpora rozvoje bezmotorové dopravy tak představuje v současnosti trend čisté mobility a zdravého životního stylu. Realizace podmínek pro její rozvoj by měla být důležitou součástí celkových plánů rozvoje regionů, měst a obcí. Klíčovou je přitom ovšem otázka infrastruktury. Tedy **kudy a kde se mohou další účastníci provozu bezpečně pohybovat** jiným způsobem než automobily, a to jak v intravilánech urbanizovaných zón, tak mezi obcemi ve volné krajině. Strategické záměry rozvoje se tedy aktuálně věnují problematice **bezpečnosti pohybu** nemotorizovaných účastníků v dopravním prostoru a vytváření podmínek pro ni.

c. Cyklisté a pěší – zranitelní účastníci

Ačkoliv z hlediska strategického přináší alternativy pro konvenční dopravu pozitivních důsledků pro oblast životního prostředí, snižování emisí, zvyšování kondice a zdravotního stavu obyvatel, a do jisté míry i o racionalizaci rozvoje dopravních staveb, není pozice cyklistů (a pěších) jako daleko více zranitelných účastníků dopravy, v pořádku.

Z průzkumu společnosti Continental v roce 2023 vyplývá, že „soužití“ řidičů a cyklistů na českých silnicích považují v současnosti za bezproblémové pouze necelá tři procenta dotázaných. Více než polovina (52 %) vnímá soužití s menšími problémy, třicet pět procent s většími problémy a necelých deset procent respondentů označilo vztah cyklistů a řidičů na českých silnicích za kritický.

Ze statistik Policie ČR vyplývá, že v roce 2023 došlo v České republice ke 39 dopravním nehodám, při kterých přišli o život cyklisté. To je pouze o tři méně než loni. V porovnání s rokem 2013, kdy zemřelo 50 cyklistů, to činí o 11 méně, což ukazuje na postupný, ačkoli pomalý pokles. V roce 2024 byl ovšem zaznamenán opět regres, kdy od ledna do dubna došlo na českých silnicích k více než 700 nehodám s účastí cyklisty, při kterých jich 18 zemřelo a 30 bylo těžce zraněno. To je z dlouhodobého pohledu za posledních 10 let opět negativní vývoj.

Cyklistů však v silničním provozu přibývá, ať už jde o sport či dopravu a klimatické trendy navíc činí z cyklistiky stále více celoroční aktivitou. Tento trend ale představuje i tlak na nutná řešení související s úpravou dopravních situací tak, aby byla maximálně eliminována rizika spojená se sdílením společného dopravního prostoru všemi skupinami uživatelů.

Jako řešení jsou prezentována měkká, snadněji zaváděná, opatření, i tvrdá infrastruktura. Mezi měkká určitě řadíme výzvy na **více ohleduplnosti, empatie a vzájemné tolerance** účastníků silničního provozu na straně pozitivního přístupu, jak odpovídá § 4 zákona č. 361/2000 Sb. (zákon o provozu na pozemních komunikacích). Na straně povinností pak tlak, **výchovný i restriktivní**, vyžadující od motoristů, cyklistů i pěších důsledné **dodržování pravidel silničního provozu**, dle ustanovení zmíněného zákona.

Za rub veškeré dobré vůle je pak problém v tvrdých opatřeních **nedostatečné infrastruktury** od její neexistence, až po nešvary, jakými je nespojitost nebo nedůsledné a nelogické uspořádání v dopravní síti primárně uzpůsobené motorové dopravě. Jednoznačně trvale udržitelným řešením pro předcházení nebezpečných situací v dopravě se na řadě míst jeví toto **oddělování motorové od bezmotorové dopravy**. Jako fungují pro bezpečné sdílení ulic chodců s auty chodníky, pro bezpečnost jednostopých vozidel je potřebnou zvláštní infrastruktura stezek. A jejich zřizování,

jako se to v minulosti dělo s budováním sítě silnic, je úkolem pro veřejný sektor – obec, město, kraj či stát.

d. Námitky proti potřebnosti cyklistické infrastruktury

Zájem a iniciativy ve směru vytváření potřebné infrastruktury pro pohyb v krajině a větší bezpečí zranitelných bezmotorových účastníků dopravy se střetávají s argumenty, poukazující na její sekundární potřebnost a důvody, proč se touto problematikou netřeba zabývat. Jde o aspekty finanční, environmentální i legislativní. I když se může jevit, že jde o nesouhlas vyznačující se obdobnými prvky jako byl dobový odpor vůči každé dopravní modernizaci, ať šlo o výstavbu železnic, rozvoj automobilové dopravy, nebo v moderní době námitky vůči elektromobilitě, je třeba brát v úvahu i tento rub, který ne bez důvodu opatření na podporu bezmotorové dopravy mohou mít.

Rovnoprávnost všech účastníků silničního provozu

Základním argumentem je, že dle znění zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích v aktuálním znění zákona č. 465/2006 Sb. jsou cyklisté, koloběžkáři stejně jako chodci a řidiči rovnoprávnými účastníky silničního provozu. To znamená, že **každý účastník má svá práva**. Ovšem každé právo ale zároveň stanoví i **povinnosti**. A zejména **povinnost chovat se ohleduplně a ukázněně k ostatním účastníkům** silničního provozu (§ 4 z.č. 361/2000 Sb.). Pro řešení pohybu bezmotorových účastníků v dopravním provozu tedy stačí dodržovat pravidla provozu všemi účastníky bez nutnosti dalšího vymezování speciálních komunikací nebo jejich částí pro různé typy dopravy.

Cyklisté jsou problém v dopravě a měli by z ní být vyloučeni a Kolo je stroj, do lesa a přírody nepatří

Názory, které nevnímají roli cyklistiky v potenciálu dopravy, ale přistupují k ní pouze jako k **volnočasové aktivitě, zábavě pro děti**, případně ke **sportovní disciplíně** mají za cíl její vymístění z veřejného prostoru. V případě dopravního prostoru je zájmem vyloučení všech jiných druhů přepravy (cyklistické, pěší) ze silniční sítě a její vyhrazení pouze pro automobilovou a veřejnou hromadnou dopravu. V případě mimosilniční (cestní) sítě v extravilánech vyloučení možnosti používat zde kolo jako prostředek ohrožující pěší osoby, překážející zemědělské a lesní technice, a poškozující přírodní prostředí. Cyklistika v tomto pojetí nepatří do dopravy, ale pouze na vyhrazená sportoviště. Zvláštní dopravní infrastruktura proto není potřeba.

Nákladnost výstavby

Nejvýmluvnější námitku proti potřebnosti zvláštní infrastruktury pro bezmotorovou dopravu je její vysoká pořizovací cena a zvýšené náklady provozovatele po její zbudování na její následnou údržbu. Námitka zastávaná orgány státní správy a územní samosprávy vychází i zde z pojetí cyklistiky (a pěší turistiky) jako zábavy a volnočasové aktivity, která v systému nutných investic veřejných prostředků představuje zbytné aktivity. V tomto kontextu pak nepatří k potřebným investicím, natož k prioritám.

Zabírání krajiny pro dopravní stavby

Výstavba infrastruktury paralelní k již existující silniční síti je hodnocena jako další zabírání krajiny liniovými stavbami, které představuje její narušování až poškozování. U zpevněných povrchů se navíc jedná o další prostor bránící vsaku vody, a tím podporující její odtok z krajiny včetně vlivu na mikroklima dotčených lokalit. Stavba je stejnou stavbou s vlivem na krajinu, i když je určena pro přírodně šetrnou dopravu. Ekologičnost kol je v tomto kontextu jen záminkou a dopady výstavby zvláštní cyklistické infrastruktury na lokality a krajinu nejsou vůbec hodnoceny.

Zpevněné cesty využívají motoristé

Infrastruktura zpevněných cest pro cyklisty, zejména s povrchem asfaltovým nebo betonovým, je často, byť v rozporu s jejich účelem, využívána automobilovou dopravou. Výstavbou takto zpevněných cest tak dochází k další motorizaci krajiny s odpovídajícími negativními dopady na takto zpřístupněné lokality. Pro zamezení příjezdu aut je lepší zpevněné cesty a infrastrukturu nebudovat, cyklista i pěší se spokojí se stávajícími cestami.

Nárůst turismu

Úpravy stávajících cest či výstavba nových stezek vhodných pro cyklisty vede k nárůstu jejich využívání a turistickému zatížení lokalit. Tento efekt je rezidenty nezdědka vnímán negativně, jako narušování jejich rezidenčního prostředí. Nadměrná turistická návštěvnost pak může vést až k objektivnímu znehodnocování lokalit, poškozování okolního přírodního prostředí nebo kulturních památek. Takto negativním jevům je možné předejít upuštěním od budování cyklistické infrastruktury.

e. Důvody pro potřebnost cyklistické infrastruktury

Ať už jsou důvody pro používání a jízdu na kole nebo pěší chůzi motivovány zdravotně, klimaticky, finančně či prakticky, vždy cyklistu zajímá přirozeně a pochopitelně především bezpečnost a možnost bezpečně a smysluplně takovou cestu realizovat. Aby se skutečně zvýšil počet lidí, kteří si občas vezmou na cestu do školy nebo do práce kolo, koloběžku, jdou pěšky – musí mít kde bezpečně jezdit, chodit, je tedy potřeba nabídnout jim výrazně bezpečnější a komfortnější infrastrukturu pro bezmotorovou dopravu. Důvody pro její výstavbu nebo určení však nejsou vyvrácením námitek vůči její potřebnosti, ale poukázáním na aspekty její potřebnosti.

Problematické právní postavení cyklistů v dopravním předpisech

Odkaz na dostatečnou regulaci provozu na pozemních komunikacích v legislativě nevystihuje tak úplně skutečnost. Jak potvrzuje právní analýza, dopravní legislativa se vyvíjí dle aktuálních společenských potřeb a provozních požadavků. Primární nastavení pro motorovou dopravu bylo postupně aktualizováno pro posílení práv nemotorizovaných účastníků dopravního provozu, ovšem nejprve chodců. Poslední aktuální změny zohlednily i cyklistickou složku dopravy. Přesto zde zůstává vůči cyklistům (výběrem) několik „diskriminačních“ úprav, které dosud zakládají nerovnoprávné postavení cyklistů vůči ostatním účastníkům silničního provozu:

- **Přejezd pro cyklisty nezakládá přednost** cyklisty vůči ostatním účastníkům silničního provozu. Tato právní úprava není známa a je velmi rozdílná vůči přednosti dané chodcům na přechodu pro chodce! Cyklisté tak mají v hierarchii přednosti nižší postavení než chodci. Přejezdy jsou pouze místem křížení stezky pro cyklisty s komunikací pro motorovou dopravu, ale cyklista na nich musí dát přednost všem ostatním.
- **Příkazová dopravní značka C14a „Cyklisto, sesedni z kola“** případně „Cyklisto, veď kolo“ jsou definovány jako opatření pro ochranu cyklistů na místech, kde by mohla být ohrožena jejich bezpečnost. Ve své fakticitě však jde o eliminaci pohybu cyklistů vůči motorizovaným nebo pěším účastníkům provozu na komunikacích v daném místě nebo úseku. To opět představuje posun cyklistů na nejnižší kategorie v hierarchii přednosti a znamená včetně ze zákona uplatnitelných sankcí za porušování tohoto dopravního ustanovení stejnou překážku na komunikaci pro cyklisty, jako kdy zde odpovídající úsek stezky zcela chyběl.

- **Povinnost jízdy za sebou** pro cyklisty na komunikacích se smíšeným provozem s motorizovanými účastníky představuje relikv ranných dopravních předpisů, přesto je trvale vyžadovaný, aniž by doznal revize. Předpis nezohledňuje zejména situace vznikající při jízdě i menší (natož větší) skupiny, které jsou v současném, oproti dřívějšímu provozu, častější, a které je pro rychlejší účastníky silničního provozu těžší předjíždět. Obdobně není reflektován relativně menší prostor, který zabírá dvojice cyklistů vedle sebe, což pro předjíždění vytváří ve skupině např. už 4 osob lepší podmínky, než pokud tito pojedou za sebou. Jde o pravidlo nahlížející na cyklisty optikou nežádoucího, leč **trpěného elementu** v dopravě.

Zranitelnost

Otázka bezpečnosti, resp. zranitelnosti nemotorových účastníků dopravy, je pro tyto klíčová a byla již výše rozebrána v bodě c. Postavení cyklistů a možnosti používání kola v silniční dopravě jsou pocitem i skutečně objektivním stavem eliminace nebezpečí klíčově limitovány. Jednoznačně trvale udržitelným řešením pro předcházení nebezpečných situací v dopravě a pro vytvoření relativně maximálního stavu bezpečí pro bezmotorovou dopravu se jeví **oddělování motorové od bezmotorové dopravy**, tedy budování samostatné bezmotorové infrastruktury, a to jak liniové, tak bodové.

Kvalita silnic se podepisuje na bezpečnosti jízdy cyklisty

Kvalita povrchu silnic je pro cyklistiku větším problémem než pro motoristickou část účastníků silničního provozu. Povrchy s vadami jako jsou různě hluboké výmoly, stržené krajince, propadlé kanály nebo infrastruktury křížící silnice (srážky pro odtok dešťové vody, žebrované kanalizační šachty, koleje tramvajové dopravy) jsou pro motoristu nepříjemné, ale pro cyklistu velmi závažnou až život ohrožující pastí. Stav a situace na vozovce se pak projevuje na možnosti nebo na praktické nemožnosti bezpečné jízdy, a nutnosti vybočovat z jinak k jízdě určenému pravému okraji vozovky, což vede až ke konfliktní nebo život ohrožující situaci pro zranitelné účastníky dopravy.

Kolo jako doprava rychlá, svižná, zdravá, ekologická

Cyklistika je hodnocena jako způsob **šetrné, rychlé a bezpečné dopravy na malé vzdálenosti**. Dle statistik a trendů používá jízdní kolo jako dopravní prostředek kolem 7 % obyvatel EU. Celkově tak ročně **ušetří** nejméně 205 miliard euro, to znamená více než 2 euro na každý ujetý kilometr. Více než polovinu z této částky přitom tvoří zdravotní přínosy. Kromě nich jsou započítány i úspory času v dopravních zácpách, paliva, zlepšení kvality ovzduší a hluku a také podpora místní ekonomiky a cestovního ruchu.

Jak vyplývá ze studie Koncepce JMK zprovoznění oddělené cyklostezky s upraveným povrchem vyvolává **indukci cyklodopravy**. Konkrétně zaznamenala významný nárůst cyklistů např. Brněnská metropolitní oblast, kdy jednosměrné cesty do/z Brna dnes běžně dosahují délky 20-30 kilometrů.

V cyklistice tak nejde jen o politické vize a ekologické proklamace, nebo o občany, kteří se chtějí někam dopravit či si ve volném čase zlepšit fyzickou kondici. Kouzlo cyklologistiky objevili kurýři, ať křížují města s dodávkami jídla nebo ve službách doručovacích společností. Pružnost a svižnost **pohybu jednostopých vozidel** v uliční síti potýkající se zahlceností automobilovou dopravou a setrvalým nedostatkem parkovacího prostoru je jedním z nejvýznamnějších faktorů hovořících pro jejich výhodnější užití.

Nepopíratelně **nižší náklady na provoz** ať už vlastními silami nebo elektřinou poháněných dopravních prostředků oproti spalovacím motorům aut pak začaly hrát významnou roli při volbě způsobu přepravy u jednotlivců i firem v okamžicích neúměrných růstů cen pohonných hmot.

A v neposlední řadě, snaha **pročistit prostředí měst** dušené zplodinami motorů už není součástí nějaké extrémní zelené politiky, ale požadavek moderní společnosti. Včetně návaznosti na požadavky **snižování** tzv. **uhlíkové stopy** jak u jednotlivců, tak firem a veřejných subjektů.

Faktor přínosu cyklistiky, vedle klimatických, finančních nebo ekologických někdy upozadovaný, přesto v populaci téměř nejvýznamnější, je **zdravotní**, a nejen z hlediska úspor v systému zdravotnictví, jak bylo zmíněno v prvním odstavci. Cyklistika jako „sport pro všechny“ má samozřejmě největší přínos, může-li se odehrávat mimo znečištěné prostředí silničního provozu, a proto **infrastruktura oddělená od silniční** má vedle kladných dopadů pohybu na zdraví jednotlivce i bonus přívětivějšího prostředí.

Bezpečné uložení kol

Jedním z významných faktorů limitujících užívání kol pro denní cesty, tedy kola jako dopravního prostředku je problematika jeho uložení na dobu mimo použití. Vedle bezpečnosti cyklisty při jízdě jde o nejvýznamnější faktor **obavy z krádeže nebo poškození** kola, pokud pro něj neexistuje adekvátní prostor pro zaparkování. Neoddělitelnou součástí pro budování infrastruktury je tedy zřizování k liniové i bodových lokalit pro bezpečné zaparkování.

Nepominutelným faktorem z hlediska lokalit je zase potřeba eliminace možného **poškození** jiné infrastruktury, budov, památek a veřejného prostoru vůbec **při nevhodném parkování** kol, které vzniká, pokud odpovídající parkovací prostor nebo místo pro uložení kol absentuje.

Adekvátním řešením pro eliminaci obou problematických aspektů parkování kol je zřizování kapacitně a technicky odpovídajících parkovacích míst jako nutná součást bezmotorové infrastruktury.

Navigace na bezpečné cesty a průjezdy

Navzdory masově rozšířenému používání mobilní navigace pro pohyb na kole tyto aplikace nezohledňují vedle sice aktuálních informací o dopravních situacích vhodnost té které trasy z hlediska bezpečnosti. Formátem **zvýšení bezpečnosti** pohybu jak v urbanizovaných zónách, tak v extravilánu je **kvalitní, aktuální a zodpovědné značení vhodných tras a cest**. V místech, kde cyklistická infrastruktura neexistuje nebo nepředstavuje samostatné jízdní pruhy, stezky a oddělené komunikace tak značení může **definovat bezpečnou a sjízdnu, tedy vhodnou cestu**. Toto opatření je zvláště důležité pro pohyb cyklistů v neznámém prostředí. Zároveň je formátem **eliminace pohybu a vjíždění cyklistů na místa, kde jejich pohyb žádoucí není**, ať už z hlediska bezpečnosti nebo ochrany jiných veřejných či soukromých zájmů.

Sport – eliminace sociálně-patologický jevů mladé generace

Cyklistika jako forma sportu nebo aktivního i atraktivního způsobu trávení volného času představuje i významný faktor práce s mladou generací. Populace zaměstnaných rodičů a volně obdařených nezařazených dětí a mladistvých se potýká s rozvojem řady sociálně-patologických jevů a stylů chování s negativním dopadem jak na společnost, komunity, veřejný prostor, i samotné děti a mládež. Kolo či další pohybové prostředky jako prvek pro neorganizované použití pro sportovní i sebezdokonalující aktivity, skupinovou dynamiku i způsob využití a vybití osobní energie představuje velký **prostor pro „zaměstnání“ a využití volného času**. Tento aspekt možného bezpečného využití kola pro děti a mladistvé však výrazně vyžaduje prostory liniové i bodové infrastruktury chránící před nebezpečím automobilového provozu.

f. Cyklistika jako doprava a volnočasová aktivita

Jelikož v podhorských podmínkách typických pro region ORP Tišnov není kolo všudypřítomným běžným každodenním dopravním prostředkem jak v rovinatých terénech jihu Moravy, přetrvává dosud na rovině části obyvatel mylné spojení cyklista = turista a cyklistika = volný čas. To s sebou nese negativní vnímání cyklistů v dopravě („kteří spěchajícím do práce akorát překáží“), a pramalé pochopení pro potřebu budování zvláštních cyklostezek a koridorů, zvláště, pokud jde o stezky smíšené s pěšími („cyklista na chodník nepatří“). Osvětě o zlepšení postavení cyklistiky v dopravních systémech a významu kola ve společenském vnímání je proto věnována řada odkazů i v této Konceptci.

Jak vyplývá ze studie doprovázející tvorbu Konceptce rozvoje cyklistiky Jihomoravského kraje do roku 2030 rozdíl mezi cyklistickou jako volnočasovou aktivitou a cyklistikou jako dopravou se postupně či často stírá.

Cyklodopravou je myšlena pravidelná dojíždka do zaměstnání, škol, za službami, každodenními volnočasovými aktivitami, rekreační využití sítě cyklostezek a cyklotras. Jedná se o cesty vykonané na vlastním kole nebo v kombinaci s dalšími dopravními módy – příměstská železnice, linková nebo městská hromadná doprava, chůze a prostředky sdílené mikromobility.

Cyklistická sezóna se však i s ohledem na klima prodlužuje o jarní a podzimní měsíce, část cyklistů jezdí na kole celoročně. Cyklisté také postupně mění své chování a je stále běžnější, že cyklista v ranních hodinách využije jízdní kolo pro cestu do práce (nejkratší nebo nejvhodnější trasou), aby po práci cestou zpět domů svou trasu prodloužil o desítky procent jako volnočasovou či sportovní aktivitu. Proto nelze jednoznačně určit, je-li intenzita provozu cyklistů tvořena cyklodopravou, volnočasovým vyžitím, sportovním tréninkem nebo cykloturistikou.

Rozhodně však neplatí výše zmíněný úzus o cyklistice výhradně jako sportovní a volnočasové aktivitě. Významným faktorem, který urychluje změnu pohledu a postavení cyklistiky je mohutný nástup **elektromobility**, který zasáhl v první řadě **bicykly**, doslova vrátil do sedel celou seniorskou generaci. Baterií poháněné vynálezy přivedly do našich ulic navíc novinky v podobě **elektrokoloběžek**, segwayů a jiných vozítek v míře dosud nevídané.

Strategické uvažování směrem k podpoře a rozvoji infrastruktury pro bezmotorovou dopravu, primárně pro cyklistiku, se tedy posunulo od řešení cyklistických potřeb jako aspektů turismu a cestovního ruchu k řešení cyklistiky jako denní dopravy, a to nezřídka v ohledu využití těchto možných opatření primárně pro tento účel. Přitom však zůstává zachována **synergie obou stylů užití** a ohledu na kolo, kdy tatáž infrastruktura a tentýž dopravní prostředek slouží jak dopravním, tak sportovně-volnočasovým aktivitám.

g. Cykloturistika

Volnočasová cyklistika a cykloturistika stály na počátku masivního rozvoje cyklistiky a dodnes představují **nejvýznamnější faktor užití bicyklů**. Do současnosti se cykloturistika stala nejmasovějším sportem a překonala i turistiku pěší.

Jako součást turismu je **příležitostí pro regionální rozvoj**, a řada úspěšných regionů, které s fenoménem cyklistiky dlouhodobě pracují dosahuje silných ekonomických i rozvojových přínosů. V rámci jižní Moravy je nejmarkantnějším projekt Moravských vinařských stezek spojující cyklistiku s lokální gastronomií, nebo cyklostezky okolo Baťova kanálu provazující různé formy sportovního a rekreačního vyžití. Dlouhodobá a systematická podpora ze strany obcí i využití podnikatelského potenciálu služeb pro přítomné návštěvníky včetně budování adekvátní

infrastruktury a odpovídajícího nasměrování cyklistů vhodnými cestami k příslušným cílům přináší regionu, obcím i soukromému sektoru rozvoj a možnosti prosperity.

Významným aspektem, který se podepisuje do rozvoje cykloturistiky v regionu je již zmíněný masový nástup **elektromobility**. Ten přivádí k aktivitě znovu širší škálu veřejnosti, především seniorského věku. Podpora jízdní funkcí elektrokol zároveň mění styl, množství a pohled na reliéf krajiny, kde dochází k daleko masivnějšímu pohybu cyklistů i v kopcích a na cestách, kde byl dříve reliéf překážkou. To znamená zahrnutí **daleko širšího území a cestní sítě do oblasti s potenciálem cykloturistiky**. Na druhé straně konstrukční váha elektrokol a osobní ohled na vyšší pořizovací náklady směřují trend elektromobility primárně na asfaltové nebo významně kvalitní zpevněné cesty. Tento směr významným způsobem vyvine tlak na potřebu cykloturistické infrastruktury s kvalitními povrchy a odpovídajícím zázemím i v lokalitách, kde je jinak dopravní využití kol, a tedy potřebná kvalitní infrastruktura, mimo oblast zájmu.

Odvrácenou tvář rozvoje cykloturistiky je **přílišné přetížení** oblastí nebo lokalit, které pak činí cyklistice přislovečnou „medvědí“ službu a před podporou nebo rozvojem infrastruktury pro cyklistiku jiné lokality dosud nezasažené **odrazuje** více než možnosti využití jejího potenciálu.

Důvodem rozpačitosti přístupu nebo oceňování výhod cykloturistiky je **absence moderních koncepcí** a přístupu k cykloturistice, což vedle chybějící nebo zastaralé infrastruktury a slabších služeb představuje nejvyšší riziko vzniku chaosu s negativními dopady na konkrétní lokalitu. Tato problematika se týká řady úrovní státní správy a samosprávy, od úrovně odborů Jihomoravského kraje a Centrály cestovního ruchu Jižní Moravy jako jeho příspěvkové organizace, přes lokální destinační managementy, až po řízení rozvoje cestovního ruchu na úrovni příslušných ORP nebo lokálních svazků obcí, mikroregionů nebo jiných zájmových či odborně-profesních sdružení.

Tato koncepce se otázek cykloturistiky dotýká částečně, a proto není její ambicí tuto koncepci turismu formulovat bez vazby na celkovou koncepci cestovního ruchu na Tišnovsku, a v rámci Destinací Brněnsko a Koruna Vysočiny, což bude představovat a vyžadovat návaznou kooperační studii se specifickým zaměřením na cykloturistiku jako součást potenciálu oblasti.

02

KONCEPČNÍ NÁVAZNOST

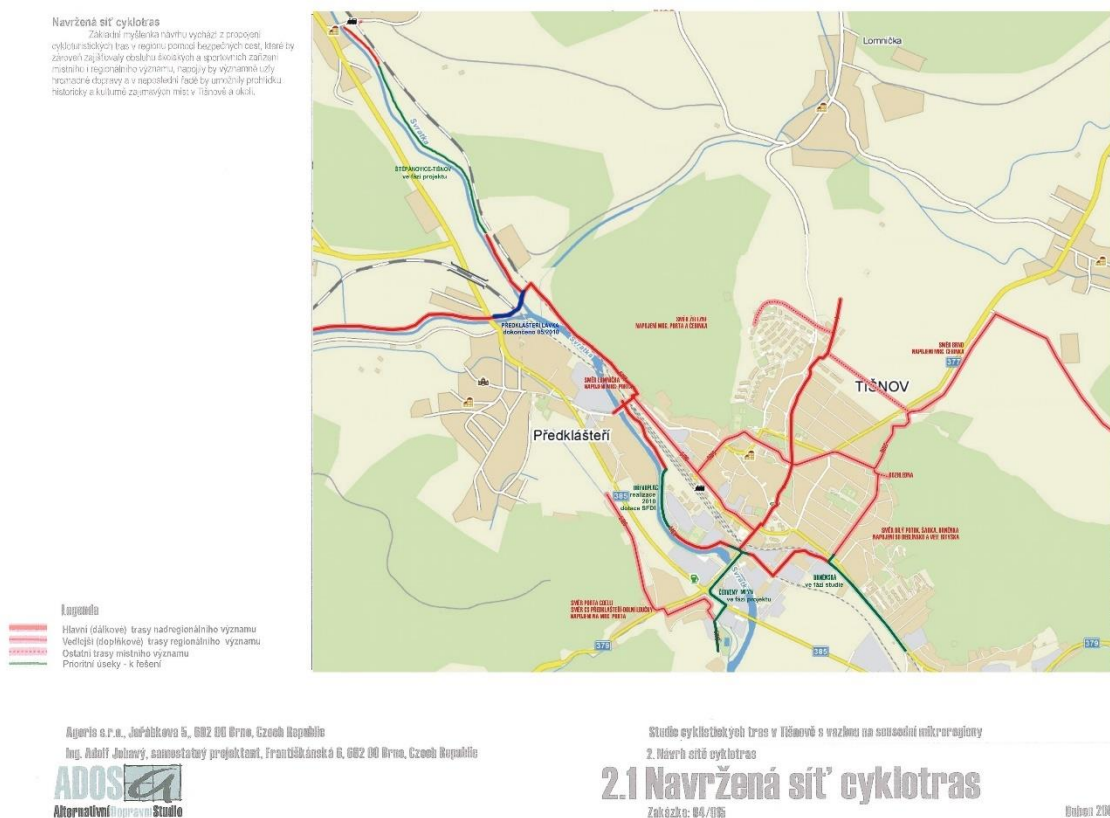


02 KONCEPČNÍ NÁVAZNOST

Aktuální návrh Koncepce rozvoje bezmotorové dopravy pro oblast obce s rozšířenou působností (ORP) Tišnov má organickou návaznost a souvislost jak s nadregionálními koncepčními dokumenty na úrovni EU, České republiky a Jihomoravského kraje, tak koresponduje s koncepčními dokumenty lokálními. Jelikož však dokumenty vyšších úrovní nemají pro účel této Koncepce ORP Tišnov tak zásadní dopad, dotkneme se zde návaznosti především těch, které mají bezprostřední spojitost s místním pojetím a lokálními souvislostmi.

a. Koncepční dokumenty ORP Tišnov a města Tišnova

Jako nejstarší koncepční dokument ORP Tišnov dotýkající se bezprostředně cyklistické problematiky je uváděna **Studie cyklistických tras v Tišnově s vazbou na sousední mikroregiony**. Uvedený koncepční materiál byl zpracován pracovníkem Městského úřadu v Tišnově Ivo Medkem k roku **2004**. V dostupné podobě je používána jeho vizuální příloha – mapa navržené sítě cyklotras v Tišnově, zpracovaná projekční kanceláří ADOSA Ing. Adolfa Jebavého.



Na uvedený koncepční materiál se odvolává i aktuální **Strategický plán pro město Tišnov pro období 2021-2025**, zpracovaný společností GaREP, spol. s r.o., společnost pro regionální ekonomické poradenství k roku 2019, kde je cyklistická a pěší doprava řešena v rámci kapitoly Doprava.

Jelikož dopravní situace ve městě je vnímána jako klíčová, nejdůležitějším dokumentem je **Generel dopravy města Tišnova** zpracovaný projekční kanceláří ADOSA Ing. Adolfa Jebavého v roce 2016.

Širšího území ORP se pak dotýká dokument **Strategie území správního obvodu ORP Tišnov v oblasti předškolní výchovy a základního školství, sociálních služeb, odpadového hospodářství a infrastruktury**, zpracovaný v rámci projektu posílení meziobecní spolupráce, a to na období 2015 až 2024. V části věnované infrastruktuře jsou definovány jako problémové dva okruhy, a to a) **Nevyhovující stav místních (účelových) komunikací** a b) **Nedostatečná meziobecní spolupráce v oblasti místních komunikací a cyklotras** jako oblasti dotýkající se slabin infrastruktury pro rozvoj cyklistiky v území. A dále je území ORP zahrnuto samozřejmě v dokumentu **Územně analytických podkladů správního obvodu ORP Tišnov v aktuálním znění k roku 2020**.

Slabinou uvedených místní koncepčních dokumentů je jistá setrvačnost v užším vnímání **cyklistiky jako volnočasové aktivity**, což vystihuje citace z aktuálního Strategického plánu pro město Tišnov pro období 2021-2025, kde je problematika definována tak, že „*Cyklistická doprava má v území spíše rekreační charakter, potenciál cyklistické dopravy je částečně limitován členitostí reliéfu území.*“ V tomto kontextu je pak na potřebnost navrhovaných a přijímaných řešení nahlíženo jako na řešení **infrastruktury pro rozvoj turismu**, a nikoliv jako na prvky lokální dopravy. Stejně tak jsou pak řešení vázaná na koridorové vnímání. Pojetí rozvoje cyklistické infrastruktury jako součásti dálkových tras a nadregionálních koridorů bude potřebovat revizi s ohledem na změnu ve zvýšení důrazu na lokální význam cyklistiky a řešení potřebná pro místní podmínky.

Proto je pozitivní, že město Tišnov vstoupilo v roce 2013 do **Asociace měst pro cyklisty**, čímž si klade za cíl realizovat opatření vedoucí ke zvýšení podílu cyklistické dopravy. Členství by mělo přispět k rozvoji bezpečné cyklodopravy a rozšíření a zkvalitnění infrastruktury pro cyklisty, myšleno pro denní užívání a dojíždění.

Místní samosprávy nebo **lokální svazky obcí** v území mají v rámci svých územních plánů nebo svazkových rozvojových dokumentů zpracovány místní záměry týkající se rozvoje infrastruktury a aktivit na území. Tyto jsou v rámci aktualizace zpravidla inkorporovány do obsahu této Koncepce. U řady svazkových dokumentů však s ohledem na stáří jejich pořízení již došlo k expiraci jejich významu i udržitelnosti projektů z nich vycházejících, což představuje v případě realizace v území jistou zátěž. Stímto dědictvím postrádajícím v řadě případů již původní podklady i samotné nositele se Koncepce vypořádává jejich **revizí** jak v části týkající se jednotlivých územních celků, tak v rámci opatření pro nadcházející období.

b. Koncepční dokumenty Jihomoravského kraje

Během července 2023 – února 2024 zpracovala společnost KPMG pro Jihomoravský kraj základní funkční a moderní strategický dokument **Koncepce rozvoje cyklistiky Jihomoravského kraje do roku 2030**. Tento koncept představuje základní strategický a metodický podklad pro práci kraje, v jehož přenesené působnosti péče o krajskou dopravní infrastrukturu a cestovní ruch v kraji spočívá. Rovněž představuje základní orientační materiál pro místní aktivity na úrovni ORP i na úrovni obcí a svazků obcí v kraji na poli rozvoje bezmotorové dopravy, primárně cyklistické.

Koncepce navazuje na **Strategii rozvoje Jihomoravského kraje 2021+**, která se v kapitole dopravní infrastruktury a dopravní obslužnosti území dotýká dobudování sítě cyklostezek a cyklotras jako potenciálu řešení plynulé a udržitelné dopravy na území kraje. Někdy až příliš ekologicky akcentovaná udržitelnost, je v pojetí regionálního dopravního systému uváděna v souvislosti potřeby podpory **zlepšení společenského vnímání** a prestiže bezmotorové dopravy, a primárně cyklodopravy, a jejího začlenění do dopravních systémů jako plnohodnotného prvku jak regionální dopravy, tak rozvoje cestovního ruchu. To ostatně

koresponduje v tematické oblasti cykloturistiky i s druhým významným dokumentem **Strategie rozvoje cestovního ruchu Jihomoravského kraje na roky 2021–2027**

S ohledem na formulaci Koncepce rozvoje cyklistiky JMK v přímé vazbě na místní informace, záměry a poměry v ORP, budou metodické a důležité nadregionální koncepty implementovány i do místní Koncepce ORP Tišnov s odkazem na úzkou vazbu mezi těmito dvěma strategickými dokumenty. Zatímco krajská koncepce se věnuje nadregionálním akcentům, místní koncepce tak představuje doplněk plánů, zájmů a projektů lokálního charakteru nebo s důrazem na místní potřeby. Komunikace mezi oběma koncepcemi však představuje důležitý prvek pro naplňování a realizaci z obou koncepcí vzešlých doporučení.

c. Cyklovize 2030

Projekt Cyklovize 2030 není tak koncepčním dokumentem, jako souborem aktivit na roky 2023–2024, zaštitěným spolkem Partnerství pro městskou mobilitu a prosazovaný českým národním cyklokoordinátorem Ing. Jaroslavem Martínkem.

Pro mnoho potenciálních cyklistů zůstávají skutečná nebo vnímaná bezpečnostní rizika na silnicích rozhodující překážkou v tom, aby využívali kolo jako bezpečný dopravní prostředek. Projekt Vize 2030 tedy cílí na zvýšení bezpečnosti cyklistů, pěších a motoristů díky vytvoření ucelené a bezpečné dopravní sítě pro pěší a cyklisty.

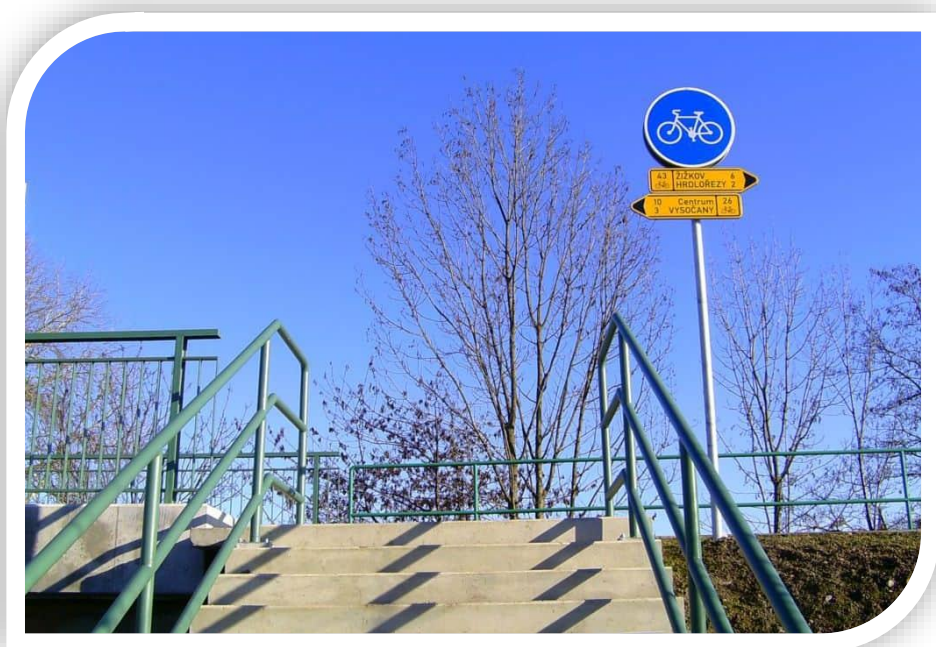
Snaha o dosažení bezpečnější cyklistické infrastruktury má motivovat obce, aby připravovaly projekty, které pomohou odstranit nehodové lokality, realizovat nové cyklistické koridory, a inspirovat k přeznačení, nebo úplnému zrušení nevhodných cyklotras, které zavádí cyklisty na rušné silnice.

Projekt přitom poukazuje na největší slabinu dosavadního budování cyklistických tras, kterou jsou nespojitosti a neřešená kritická místa. Tedy absence koncepce, díky které by se existující nebo postupně stavěné úseky propojovaly do větších celků.

Při zkušenost s jistým megalomanstvím národního cyklokoordinátora je ovšem třeba nenechat se odradit nelogičností některých závěrů, nebo nesplnitelností dlouhodobých vizí o celonárodní síti bezpečných cest pro cyklisty. Na místní úrovni se můžeme zaměřit na konkrétní lokální body, u kterých je v místních silách odstraňovat existující nespojitosti a kritická místa. Naším primárním cílem v kontextu Vize 2030 je spojitá lokální síť dle potřeb občanů. Nadregionální spojitosti mohou k takové síti tvořit nadstavbu tam, kde je to v souladu s logikou Vize a místními potřebami.

03

HLAVNÍ ZJIŠTĚNÍ A ÚKOLY



03 HLAVNÍ ZJIŠTĚNÍ A ÚKOLY

Zobecněný pohled na region optikou cyklistiky a bezmotorové dopravy vůbec vychází z jednání se zástupci jednotlivých obcí regionu a odráží jejich potřeby, očekávání i obavy spojené s životy občanů obcí i s návštěvníky regionu. Hlavní zjištění tedy **definují základní témata** a z nich **vycházející úkoly** pro hledání vhodných opatření pro řešení těchto zjištění nebo eliminaci negativ takto pojmenovaných.

a. Bezpečnost pohybu

Jak bylo i v teoretické části Konceptu uvedeno, základním a primárním tématem souvisejícím s cyklistikou, ať je o cyklo dopravu nebo cykloturistiku v regionu je **obava o bezpečnost** cyklistů při jízdě a základním úkolem je naplnění požadavku k jejímu **zajištění**. Jedná se přitom o otázku bezpečí

- z hlediska potenciálu ohrožení od ostatních účastníků silničního provozu,
- z hlediska sýzdnosti povrchu stezek a tras pro cyklisty (kvalita povrchu, spojitost sítě a prostupnost krajiny).

Pocit bezpečí, resp. ohrožení, ať z hlediska subjektivního nebo i objektivního je hlavní překážkou i hlavní motivací, která má na používání kola vliv.

Dle statistik je hlavní příčinou nehodovosti cyklistů s řidiči, chodci i mezi sebou:

- nepozornost/nevěnování se řízení,
- nezvládnuté řízení,
- nedání přednosti,
- nepřizpůsobení rychlosti podmínkám.

Zajištění bezpečnosti pěších, cyklistů a řidičů je tedy podmíněno třemi opatřeními:

- uspořádáním prostoru vhodným druhem a typem pozemních komunikací a zavedeným dopravním režimem – **adekvátní infrastruktura**,
- dodržováním pravidel silničního provozu, respektem k dopravnímu značení a odpovídajícími návyky a zvyklostmi – **dopravní výchova a zodpovědnost**,
- údržbou komunikací a prostupnosti krajiny, a zodpovědností provozovatelů za jejich zajištění – **péče, rozvoj a koordinace**.

b. Spojitosti v síti

Prvkem ohrožujícím bezpečnost pohybu bezmotorových účastníků provozu je mísení různých druhů uživatelů komunikací, které vzniká **nespojitostí infrastruktury** pro bezmotorovou dopravu a jejím napojováním nebo odpojováním na/ze silniční sítě nebo s komunikacemi pro pěší.

Dosavadní budování bezmotorové infrastruktury trpí

- izolovaností dílčích úseků, přerušování souvislých stezek nadřazenými komunikacemi,
- nedotaženými návaznostmi mezi různými typy komunikací,
- vyhýbání se adekvátnímu řešení problematických bodů a úseků.

K prioritám Jihomoravského kraje a k logice výstavy celé sítě proto patří **eliminace izolovaných akcí** a jejich propojování do **souvislé** sítě využitelné pro bezpečný a **nepřerušovaný** bezmotorový provoz.

Zajištění vytváření spojitě sítě je podmíněno opatřeními:

- přednostní řešení a podpora propojování existujících bezmotorových koridorů do navazujících celků s logickým začátkem a koncem – **návaznost**

- bezpečná řešení při zaústňování bezmotorové infrastruktury do komunikací jiných typů – **bezbariérovost**
- detailní logická řešení situací pro nepřerušovaný a plynulý provoz na bezmotorových úsecích (přejezdy/podjezdy, nadjezdy pro cyklisty, dopravní značení, zajištění bezpečné koordinace) – **plynulost**

c. Problémová místa

Jak bylo zmíněno v předchozím bodu největším narušením plynulosti, a tím i bezpečného pohybu bezmotorových účastníků v dopravě a provozu na pozemních komunikacích jsou **neřešená místa bez adekvátních opatření pro bezpečnost zranitelných účastníků**. Mezi taková patří především:

- zaústění/křížení bezmotorové komunikace s frekventovanou silniční, a to bez adekvátních opatření (přejezd/přechod/podjezd/nadjezd)
- neexistence bezpečné (paralelní) komunikace v úsecích, kde dochází k mísení různých druhů dopravy (auta – kola, auta – pěší, kola – pěší)
- dopravně nebezpečné bodové závady na komunikacích (schody, úzké/nízké průjezdy, mostky, kořeny, kameny a skály), a to i v extravilánu

Vedle bezprostředního ohrožení bezpečnosti zranitelných účastníků v takovém místě jde zpravidla o jakési „špunty“ neumožňující plynulou dopravu, vytvářející nebezpečné situace nebo zcela devalvující úseky jinak hotové a bezproblémové infrastruktury.

Řešení problémových míst přinášejících především plynulost a bezpečnost bezmotorové dopravy je podmíněno opatřeními:

- navrhování a realizace vhodných řešení pro koordinaci dopravní situace – bezkontaktní (podjezd/nadjezd), nebo alespoň s výstražnou strukturou ochrany zranitelných účastníků (značení) – **koordinace**
- budování paralelní struktury pro oddělení motorových a bezmotorových účastníků dopravy – **paralelizace**
- odstraňování bodových závad komunikací – **bezbariérovost**

d. Spojení mezi obcemi

Tématem specifickým pro venkovskou krajinu malých sídel představuje **bezpečné spojení mezi obcemi**. Precedentem snahy o šetření domácností i pro ochranu krajiny je omezení cest autem, především na krátké vzdálenosti. V krajině, kde je ovšem primárním spojením téměř výhradně silniční provoz a využití polních a lesních cest minimalizované na zemědělskou a lesní techniku, zanikla globálně síť možností bezpečné bezmotorové přepravy mezi obcemi.

Základní bariéry pro spojení mezi obcemi představují:

- frekventované, ale parametrově nedostatečně kapacitní silnice
- polní a lesní cesty často poničené zemědělskou a lesní technikou
- zaniklé cesty a přímá spojení mezi obcemi v důsledku staveb, privatizace pozemků, zemědělského využití nebo naopak zpustnutí

Řešení neexistujících nebo špatných možností spojení mezi obcemi je podmíněno opatřeními:

- možná obnova starých cest tam, kde je to technicky, materiálně i vlastnický možné – **revitalizace**
- budování paralelní struktury pro oddělení motorových a bezmotorových účastníků dopravy – **paralelizace**

- nalezení vhodné formy alespoň včasných dílčích bezpečnostní opatření a řešení, které eliminují nebezpečí konfliktu a ohrožení zranitelných účastníků, např. pěší stezka jako předběžné opatření před vznikem cyklostezky – **včasnost**

e. Účelová spojení

Rovněž tématem typickým pro venkovskou krajinu malých sídel představuje problematika zajištění **bezpečné dostupnosti**, a to konkrétně

- **návazných dopravních uzlů**
- **zaměstnání a školy**
- **služeb a úřadů**

V tomto ohledu hraje otázka bezpečnosti dopravy, tím spíše cyklodopravy, hlavní prim v otázce **denního a celoročního** využití. Silná ranní a odpolední dopravní špička na silnicích totiž komplikuje pohyb nemotorových účastníků o to více, že se přesouvají ke klíčovým bodům ve stejnou dobu.

Řešení neexistujících nebo špatných možností bezpečného bezmotorového dosahování a dostupnosti klíkových bodů je obdobně jako u spojení mezi obcemi podmíněno opatřeními:

- budování paralelní struktury pro oddělení motorových a bezmotorových účastníků dopravy – **paralelizace**
- nalezení vhodné formy alespoň včasných dílčích bezpečnostní opatření a řešení, které eliminují nebezpečí konfliktu a ohrožení zranitelných účastníků, např. pěší stezka jako předběžné opatření před vznikem cyklostezky – **včasnost**
- regionální spolupráce spádových center a obcí mezi sebou na harmonizaci a návaznostech s pozitivním dopadem na kvalitu spojení pro všechny zúčastněné – **koridorizace**.

f. Parkování kol

Jak bylo zmíněno jedním z významných faktorů limitujících užívání kol pro denní cesty, tedy kola jako dopravního prostředku, je problematika jeho uložení na dobu mimo použití. Faktory překážky používání kol nebo negativní dopady cyklistiky na veřejný prostor, pokud odpovídající parkovací prostor nebo místo pro uložení kol absentuje jsou tedy dvojí:

- **obava z krádeže nebo poškození** kola, pokud pro něj neexistuje adekvátní prostor pro zaparkování/uložení,
- **poškozování** jiné infrastruktury, budov, památek a veřejného prostoru vůbec **při nevhodném parkování** kol.

Řešením pro eliminaci obou problematických aspektů parkování kol je podmíněno opatřeními:

- zřizování kapacitně odpovídajících (bezpečných, střežených) parkovacích míst – pro **delší uložení**,
- zřizování technicky odpovídajících, kola nepoškozujících, parkovacích míst – pro **kratší zastavení**,
- umísťování na lokalitách očekávaných (nádraží, obchodní centra, školy, zaměstnavatelé, úřady, památky...) – **vhodné vytípení**

g. Zůstalo mimo pozornost

Elektromobilita

Jako neadekvátní byla vyhodnocena otázka pozornosti k potřebnosti infrastruktury pro nabíjení elektrokol, a proto se tomuto aspektu zatím koncepce věnuje jen okrajově. Trend podpory rozvoje drobné elektromobility, který vypadá prvoplánovitě logický, naráží na překvapivou skutečnost. Především je to otázka spojená s užíváním e-kol a e-koloběžek. Ty jsou používány zpravidla na kratší cesty, do školy, zaměstnání, ve volném čase na jednodenní výlet. Na krátkou vzdálenost urazí uživatel řádově do 10 km. V rámci volnočasového výletu do 50 km. Pokud ovšem zohledníme technologický trend, nejvýraznějším faktorem, který se projevuje v drobné e-mobilitě, je radikální zvýšení kapacity baterií. To ovšem znamená i výrazně pozitivní posun v dojezdnosti na jedno nabití. I když dojezdnost ovlivňují další různé faktory, současné standardní baterie elektrokol, jak uvádějí výrobci, vykazují **kapacitu pro dojezd min. 100 km!**

E-bicyklista tedy neuvažuje jako e-automobilista. Nemá před sebou jízdu na stovky km, a když ráno vyrazí, nabíjet bude zase až večer po návratu, nebo při pauze v cestě – v zaměstnání, v restauraci, kempu nebo ubytovacím zařízení). Ukazuje se tedy, že téměř jistě nebude potřebovat po cestě veřejnou nabíječku.

Debata o potřebách rozvoje infrastruktury v regionu Tišnovska pro e-cyklomobilitu tedy ukázala, že poptávka po e-nabíječkách kol je nulová.

Servis

K drobné bodové či doprovodné infrastruktuře podporující cyklistiku se během doby vedle parkovacích míst objevují i servisní stojany umožňující drobné opravy technických závad. Klíčovým problémem zejména víkendové cyklistiky je však potřeba řešení pro závažnější technické potíže vyžadující buď zásah odborný, nebo nutnost pořízení náhradního dílu, např. duše. S ohledem na víkendové uzavření obchodů nebo servisních míst to představuje jednu z vážných překážek cyklistického komfortu.

Inspirativní projekt „Místa technické a první pomoci“ hodný pozornosti a následování funguje od roku 2003 na Znojemsku, zejména v oblasti Národního parku Podyjí. Aktivita soukromého klubu (Cyklo klub Znojmo) vybudovala a zdarma poskytuje cca 30 servisních míst, kde je připraven **zdravotnický batoh a technický kufr**. Jejich použití je zcela bezplatné. Vybavení poskytne materiální podporu při řešení základní první pomoci u zraněných cyklistů nebo umožní jednodušší opravy či seřízení jízdních kol. Cílem je poskytnout technické a zdravotní vybavení, které ve většině případů cyklisté nemají s sebou v takovém množství a druhu. K síti servisních míst navádí žluté směrovky s nápisem „SELF-SERVICE“ a symbolem cyklisty s nářadím a červeným křížem. Každoročně vychází i aktualizovaná mapa. Od roku 2005 je dostupná také služba **Žlutý anděl pro cyklisty**. Služba umožňuje do terénu přivolat asistenční vozidlo vybavené na náročnější opravy jízdních kol. Od roku 2008 je provozována také **informační linka**.

V regionu Tišnovska jde o projekt, který lze doporučit, ovšem za předpokladu trvalého zajištění kvality poskytovaného vybavení a provozu míst.

04

CYKLISTICKÁ

INFRASTRUKTURA



04 CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA

Cyklistickou infrastrukturu představují stavební a dopravně-organizační prvky a opatření, které napomáhají bezpečnějšímu a komfortnějšímu používání jízdních kol v zastavěném i nezastavěném území. V zásadě ji lze rozlišit na **liniovou** a **bodovou**, a dále podle potřeby na **hlavní** a **doplňkovou**.

a. Legislativní zázemí a technické parametry

Z hlediska legislativy se pod cyklistickou infrastrukturou rozumí

- a) **stavební opatření** vylučující pohyb automobilů (chráněné stezky, parkoviště),
- b) **dopravní značení** jak ve svislém, tak ve vodorovném provedení (směrové tabule, návěstidla, vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty, cyklopiktogramy, přejezdy pro cyklisty atd.),
- c) **mobiiliář** (stojany, servisní místa pro cyklisty apod.).

Hlavní legislativní opora je zakotvena v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a zákonech a vyhláškách s ní souvisejících. Z hlediska praktické realizace jsou pak určujícím podrobným dokumentem **Technické podmínky TP 179 – Navrhování komunikací pro cyklisty** vydané Ministerstvem dopravy, a ČSN 73 6110. Tyto shrnují do detailu pravidla a principy pro navrhování pozemních komunikací a cyklistické infrastruktury tak, aby byly v souladu, bezpečné a komfortní pro všechny uživatele včetně cyklistů na jízdních kolech.

Z praktického hlediska zde rozlišíme pro přehled základní typy infrastruktury.

b. Liniová infrastruktura – stezky, pruhy, koridory

Základem pro bezpečný pohyb cyklistů je vymezení určeného prostoru. Zatímco v extravilánu pak hovoříme především o **(cyklo)stezkách a cyklotrasách**, v intravilánu urbanizovaných zón se setkáváme vedle stezek i s dalšími opatřeními typu **cyklopruhů a cyklokoridorů**

I. Cyklostezky

Stezka pro cyklisty (zkráceně cyklostezka) je zpravidla zpevněná a od ostatního provozu stavebně oddělená komunikace. Pro její označení se užívá příkazová dopravní značka (modrý kruh).

Rozlišujeme tři základní druhy cyklostezek:

1) **Stezka pro cyklisty** je vyhrazena primárně cyklistům, mohou se zde ale také legálně pohybovat bruslaři, jezdci na osobních přepravnících a podobní uživatelé. Stezku pro cyklisty nemusí cyklista použít, pokud by se tím ohrozila bezpečnost nebo plynulost provozu. Dopravní značka C8a.

2) **Oddělená stezka pro chodce a cyklisty** umožňuje společný provoz chodců a cyklistů. Chodci i cyklisté musí používat svou část stezky. Do druhé části mohou vstoupit jen při obcházení, objíždění nebo křížení a nesmí tím ohrozit ostatní. Dopravní značka C10a.

3) Po **smíšené stezce pro chodce a cyklisty** se pohybují všichni společně, chodec nesmí ohrozit projíždějící cyklisty a naopak. Dopravní značka C9a.

V nutných případech existuje i **chodník s povolenou jízdou kol**, kde cyklisté mohou jet nejvyšší rychlostí 20 km/h a nesmí omezit chodce. Pokud chodci zabírají celou šířku chodníku, musí ale umožnit průjezd. Dopravní značka C7a + E13.

Aktuálně existující Stezky pro cyklisty (označené výše uvedeným dopravním značením) v ORP Tišnov

Odkud (k.ú.)	Kam (k.ú.)	povrch	délka (km)
Lomnice, Obora	Šerkovice	asfalt	0,931
Tišnov, Černožorská	Tišnov/Železné, Vitar	asfalt	0,9
Tišnov, Brněnská	Tišnov, Olbrachtova	asfalt	1,1
Tišnov, Na Nové	Hradčanská zastávka	asfalt	0,3
Tišnov, Ostrovec	Tišnov, Nádražní	asfalt	0,275
Tišnov, Ostrovec	Tišnov, Ostrovec	asfalt	0,29
Tišnov, nádraží	Tišnov, Klášterská	asfalt	0,625
Předklášteří, Pod Dřínovou	Předklášteří, Štěpánovská	asfalt	0,316
Předklášteří, Pod Dřínovou	Štěpánovice	asfalt	0,722
Štěpánovice	Nové Štěpánovice	asfalt	0,5
Deblín	Deblínský rybník U Myslivny	štěrk	0,58
Tišnov, Cáhlovská	Tišnov, U Střelnice	asfalt	0,55
Drásov, Čedlosy	Pod Čebínkou	asfalt	1,4
Pod Čebínkou	Malhostovice	asfalt	0,8
Malhostovice	Nuzířov	asfalt	1

celkem v ORP Tišnov**10,289**

Jako „cyklostezka“ ale nelze označit **účelovou komunikaci s vyloučeným provozem motorových vozidel**, označenou zákazovou dopravní značkou B11, i když pro ni tento pojem některé obce v rámci projektů používají. Tuto komunikaci lze samozřejmě pro cyklistiku využívat, nejedná se ovšem o žádný z typů cyklostezek výše uvedených.

Zpevněné komunikace s vyloučením motorové dopravy (označené dopravním značením) v ORP Tišnov

Odkud (k.ú.)	Kam (k.ú.)	povrch	délka (km)	info
Tišnov, koupaliště	Březina	asfalt, štěrk	1,5	
Tišnov, Trmačov	Předklášteří, Pod Dřínovou	štěrk	0,62	
Předklášteří, Pod Dřínovou	mimo cyklostezku	štěrk	0,945	mimo úsek cyklostezky
Štěpánovice	mimo cyklostezku	asfalt	0,383	mimo úsek cyklostezky
Štěpánovice	Lomnička	asfalt	1,7	
Závist	Březina		3,4	
Hluboké Dvory	Skalička	štěrk	3	
Malhostovice	směr Skalička	štěrk	1,6	V luzích
Nuzířov	Skalička	asfalt	2	
Malhostovice	směr Kuřim	asfalt, lesní cesta	1,7	Cyklostezka Kuřim – Malhostovice
Malhostovice, družstvo	směr Zlobice	asfalt	1	
Malhostovice, Žalvíř	směr Zlobice	asfalt	1,6	
Malhostovice, směr Skalička	Malhostovice, směr Lažany	asfalt	0,685	
Šerkovice	Řepka	asfalt	0,982	
Šerkovice	mimo cyklostezku	asfalt	0,653	mimo úsek cyklostezky
Lomnice	mimo cyklostezku	asfalt	1,2	mimo úsek cyklostezky
Křepťov	Osiky	asfalt	4	
Synalov, Kopaniny	Sýkořský les	asfalt, štěrk	2,4	
Brumov	Sýkořský les	asfalt, štěrk	5,3	
Osiky, Bohatá	Chlébské údolí	asfalt, štěrk	3,3	
Žleby	Berřichov	asfalt, štěrk	2,7	
Olší, u Hadůvky	Střítežská háj.	asfalt	1,5	

Pernštejn	hrad	asfalt	0,8	
Borač, Podolí	Štěpánovice	štěrk	3,5	cyklostezka Krajem Josefa Uhra
Předklášteří	Mezihoří	štěrk	2,5	
TNV	Šafránkův mlýn	beton, štěrk	1,3	
Deblínské polesí		asfalt, štěrk	11,7	
Deblín	Úsuší, Žernůvka	asfalt, štěrk	5,6	
Žernůvka	Prosba lesa	asfalt	2,4	
Úsuší	Předklášteří, Závst	asfalt, štěrk	8,2	
Heroltice, Pod Dřínovou	Pejškovský žleb	asfalt	7,2	
Lažánecko-heroltický žleb		asfalt	3,6	
Údolí Bílého potoka		asfalt	3,9	
Braníškov	Údolí B. Potoka	asfalt, štěrk	3	
Sentice	K širokému proudu	asfalt	3,1	
Železné	Drásov	asfalt	2,9	
Čihadlo		asfalt?	3,9	
Hájek	Hajánky	asfalt	1,9	
Lomnička	Jamné	asfalt, štěrk	2,6	
Lomnička		asfalt	0,438	cyklostezka
Lomnička	Šerkovice	štěrk	1,6	
Šerkovické lesy		asfalt, štěrk	9,9	
Rohozecké lesy		asfalt, štěrk	5,3	
Jahodná		asfalt, štěrk	4,7	

Celkem v ORP Tišnov

132,206

Zpevněné účelové komunikace bez zákazu motorové dopravy v ORP Tišnov (vhodné pro cyklistiku)

Odkud (k.ú.)	Kam (k.ú.)	povrch	délka (km)
Malhostovice, družstvo	Drásov	asfalt, štěrk	1,5
Bukovice	Zhoř	polní cesta	0,6
Synalov	Osiky	asfalt	2,2
Maňová	Pern. Jestřabí	asfalt	1,3
Drahonín	Šafránkův mlýn	asfalt	2,6
Žďárec	Tišnovská Nová Ves	asfalt	2
Kaly	Střemchoví	asfalt	2,1
Kaly	Horní Loučky	asfalt	1,6
Rojetín	Borovník	asfalt	2,8
Rojetín	Níhov	asfalt	2,2
Lubné	Níhov	asfalt	1,1
KNV	Prosatín	asfalt	1,5

Celkem v ORP Tišnov

21,5

I když jsou ve výčtu pro cyklistiku použitelných komunikací možné absence, k aktuálně nízké vybudovanosti vyhrazených **stezek pro cyklisty** v délce pouze **10,3 km** v celém ORP Tišnov existuje v rámci regionu rozsáhlá síť **komunikací s vyloučeným nebo minimálním motorovým provozem**, které jsou aktuálně z hlediska povrchu vhodné, čímž potenciál cestní sítě prodlužují o dalších 153,7 km.

II. Cyklotrasy

Cyklistická trasa (cyklotrasa) je linie pro cyklisty s funkcí turistickou (rekreační) nebo dopravní. Nelze ji rovněž zaměňovat s cyklostezkou. Cyklotrasa by měla účelně spojovat místa, mezi nimiž lze předpokládat možnost cyklistické přepravy, a to komunikacemi, které jsou vhodné pro jízdu

na jízdním kole. Cyklistická trasa tak může být vedena po různých typech komunikací. Nejedná se tedy o stavební liniovou infrastrukturu, nýbrž pouze o značenou cestu/trasu, a to informativním dopravním značením IS 19 – 21 nebo pásovým cykloturistickým značením Klubu českých turistů. Pro cyklistické trasy s převažujícím turistickým účelem se používá i označení cykloturistická trasa.

Přehled vyznačených cyklotras v ORP Tišnov je uveden v kapitole 5. Cyklistické značení.

III. Cyklopruhy

Cyklopruh je typ **vyhrazeného jízdního pruhu** sloužící cyklistům, který je podélnou čarou a někdy také barevným odlišením povrchu a vodorovnou dopravní značkou vyznačen přímo na vozovce. Cyklistický vyhrazený jízdní pruh se obvykle zřizuje tam, kde není možné zřídit oddělenou stezku pro cyklisty, a zpravidla je značen při pravém okraji vozovky.

Existují dva základní druhy cyklopruhů:

1) **Vyhrazený cyklopruh** bývá podbarven červeně a zřizuje se tam, kde je dost místa – auta po vyhrazeném cyklopruhu nesmí jet.

2) **Ochranný cyklopruh** se zřizuje ve stísněných poměrech. Projíždět jím mohou jen velká vozidla, která se nevejdou vlevo od pruhu, přičemž nesmí ohrozit cyklistu. Ochranné cyklopruhy se narozdíl od vyhrazených malují tenčí čarou a neznačí se svislou dopravní značkou.

Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty mohou, podobně jako cyklostezku, užívat kromě cyklistů také osoby na lyžích, kolečkových bruslích nebo koloběžce. Dopravní značka V14.

IV. Cyklokoridory (Piktokoridor)

Piktogramový koridor pro cyklisty vyznačuje prostor a směr jízdy cyklistů a řidiče motorových vozidel upozorňuje, že se nachází na pozemní komunikaci se zvýšeným provozem cyklistů. Piktokoridory nezakládají nikomu žádná zvláštní práva nebo povinnosti. Dopravní značka V 20.

Aktuálně existují Cyklopruhy a piktokoridory (označené dopravním značením) pouze v Tišnově

Obec	Ulice	délka (km)	typ	doplňek
Tišnov	Brněnská	0,41	cyklopruh	obousměrka
Tišnov	Husova	0,275	piktogramy	obousměrka
Tišnov	Moukova	0,15	piktogramy	obousměrka
Tišnov	Ráboňova	0,066	piktogramy	obousměrka
Tišnov	Na Hrádku	0,16		obousměrka
Tišnov	Mahenova	0,091		obousměrka

celkem v ORP Tišnov

1,152

V. Prostor pro cyklisty

U světelných křižovatek, do kterých ústí zejména cyklokoridory, může být vyznačen vodorovným dopravním značením prostor určený pro cyklisty čekající na světelný signál „Volno“. Dopravní značka V19.

VI. Zóna pro cyklisty

Opakem všech omezujících opatření v běžné provozu je vymezení zón pro cyklisty. Označuje se tak oblast, kde kromě obecných pravidel provozu na pozemních komunikacích platí zvláštní pravidla pro provoz v cyklistické zóně jako je možnost cyklistů jezdit po 2 vedle sebe a rychlostí až

30 km/h. Ve spodní části použité dopravní značky jsou uvedeny nápisem nebo vhodným symbolem jiná vozidla, kterým je vjezd do cyklistické zóny povolen. Dopravní značka IZ9a.

c. Bodová a doplňková infrastruktura – mobiliář

Bodová a doplňková infrastruktura pod sebou zahrnuje řadu prvků sloužících pro zvýšení bezpečnosti a komfortu na cestách za použití kola.

I. Parkování

Možnost bezpečného zaparkování nebo i delší uložení kola je nezbytnou podmínkou pro jeho využívání. Pro budování parkovacích míst pro jízdní kola však neexistuje legislativa, a tudíž se na zřizování míst pro zaparkování nehledí jako na nutnou a organickou součást budování cyklistické infrastruktury, ale pouze jako na doplňkovou.

Technickým řešením a umisťováním se zabývají jak architektonické studie, tak zájmy obcí, škol, zaměstnavatelů nebo jiných subjektů. V zásadě existuje několik verzí technického řešení:

- stojany
- stojany s přístřešky
- uzamykatelné boxy
- kolárny a úschovny
- parkovací domy (cyklodomy, cyklověže)

Základní požadované vlastnosti parkovacího zařízení se sice liší dle očekávané délky zaparkování, ale každé z parkovacích míst by mělo splňovat tři kritéria:

1. možnost **uzamčení** kola
2. **velikost** zohledňující maximální velikost kola, sportovních potřeb a obvyklých osobních věcí (šířka: minimálně 80 cm, délka: 200 cm, plocha: 1,6 m²)
3. snadná **přístupnost** (bezbariérovost) a dobrá **viditelnost**

Další kritéria již představují nadstavbu dle kvality poskytované zázemí a délky doby uložení.

II. Servis

Drobnou bodovou či doprovodnou infrastrukturou podporující cyklistiku představují servisní místa, zejména samoobslužné stojany umožňující drobné opravy technických závad. Klíčovým problémem zejména víkendové cyklistiky je však potřeba řešení pro závažnější technické potíže vyžadující buď zásah odborný, nebo nutnost pořízení náhradního dílu, např. duše. S ohledem na víkendové uzavření obchodů nebo servisních míst to představuje jednu z vážných překážek cyklistického komfortu.

Inspirativní projekt „Místa technické a první pomoci“ hodný pozornosti a následování funguje od roku 2003 na Znojemsku, zejména v oblasti Národního parku Podyjí. Aktivita soukromého klubu (Cyklo klub Znojmo) vybudovala a zdarma poskytuje cca 30 servisních míst, kde je připraven **zdravotnický batoh a technický kufr**. Jejich použití je zcela bezplatné. Vybavení poskytne materiální podporu při řešení základní první pomoci u zraněných cyklistů nebo umožní jednodušší opravy či seřízení jízdních kol. Cílem je poskytnout technické a zdravotní vybavení, které ve většině případů cyklisté nemají s sebou v takovém množství a druhu. K síti servisních míst navádí žluté směrovky s nápisem „SELF-SERVICE“ a symbolem cyklisty s náradím a červeným křížem. Každoročně vychází i aktualizovaná mapa. Od roku 2005 je dostupná také služba **Žlutý anděl pro cyklisty**. Služba umožňuje do terénu přivolat asistenční vozidlo vybavené na náročnější opravy jízdních kol. Od roku 2008 je provozována také **informační linka**.

III. Rekreační a informační

Doplňkovým, leč vítaným mobiliářem zejména pro volnočasovou cyklistiku jsou místa osazená **odpočinkovou a informační** infrastrukturou. Řešení se liší dle lokalit umístění, vývoje technologií či použitých materiálů. V zásadě ale podporují jako záchytné body zastavení v krajině a možnosti pro lepší prožívání sportovních, turistických i návštěvnických pohnutek. V zásadě se jedná o

- Lavičky a kryté odpočívky
- Záchytné body pro odstavení kola
- Informační tabule
- Místa k uložení odpadu
- Samoobslužné občerstvovací boxy

Jejich zřizování a údržba může být v režii obcí, majitelů pozemků, veřejných i soukromých subjektů.

d. Údržba

Údržba cyklistické infrastruktury představuje následný krok po jejím vybudování, zřízení či osazení. Dle výroku NKÚ je **cyklistická infrastruktura majetkem kraje a obcí**. Péči o ni a její rozvoj zajišťují z vlastních prostředků s využitím podpory peněžních prostředků státu a Evropské unie. Kraj a obce spravují své záležitosti samostatně. Státní orgány a v případě obcí i orgány krajů mohou do jejich samostatné působnosti zasahovat jen tehdy, vyžaduje-li to ochrana zákona, a jen způsobem, který stanoví zákon.

V případě infrastruktury přímo související se silniční sítí jako je stav povrchu a vodorovné i svislé dopravní značení leží údržba na bedrech majitele komunikace. V případě krajských komunikací toto kraj deleguje na Správu a údržbu silnic JMK. V případě obecních komunikací je tato záležitost příslušné obce, stejně jako u samostatných cyklostezek v intravilánu i extravilánu obcí, kde je cyklostezka kategorizována jako komunikace IV. tř. ve správě obce.

V případě cyklotras vedených po různých typech komunikací přísluší údržba majiteli komunikace. Z toho důvodu by měl být při zřizování cyklotrasy vždy vysloven vědomý souhlas majitele s touto zodpovědností.

Zvláštní postavení má **značení**. Zatímco standardní dopravní značení spadá do údržby SÚS JMK, případně obcí, tedy majitelů komunikací, u nichž se nachází, údržba informativního dopravního značení IS 19 – 21 používaného pro cyklotrasy bylo v rámci Jihomoravského kraje svěřeno Klubu českých turistů. V případě, že se ale nejedná o cykloznačení KČT osazené (tedy kategorizované v rámci číselných řad cyklotras), má dle dohody s JMK pověření k údržbě Partnerství o.p.s. (tzv. logované stezky). V rámci regionu Tišnovska však existuje řada cyklotras zřízených v rámci projektů mikroregionů, které nemají číselnou kategorizaci, ale ani logo, a ty bohužel dlouhodobě nepožívají údržby žádného ze subjektů, a jejich stavu a další údržbě bude věnována jiná kapitola.

S ohledem na pořizování řady prvků infrastruktury v rámci dotačních výzev ovšem dochází po vypršení doby udržitelnosti k **zanedbávání** další údržby zejména z důvodu finančních nákladů nebo změn priorit původního zřizovatele. Neudržovaná či zchátralá infrastruktura se stává následně nebezpečnou pro uživatele i špatnou vizitkou po/zřizovatele. Expirace doby udržitelnosti však nijak nezbavuje původní nositele projektu zodpovědnosti za stav, nebo případné škody způsobené absencí údržby. Zřizovatel či nositel projektu by tedy měl o infrastrukturní prvky buď nadále pečovat, předat jejich údržbu jinému subjektu, nebo se zasadit o jejich odstranění.

Problematickou otázkou jsou však legislativní a **majetkové vztahy k řadě infrastrukturních prvků**. Absentuje např. řešení otázky majetkového vztahu k cykloturistickému značení, otázka zodpovědnosti za kvalitu, bezpečnost a prostupnost cest, po nichž jsou (zejména v extravilánu) vedeny cyklotrasy, zodpovědnost za stav a kvalitu starších a neudržovaných prvků doplňkové infrastruktury pořízené již neexistujícími subjekty (např. bývalé svazky obcí), nebo těmito subjekty již neudržovaných, nebo u kterých se nedochovala jakákoliv dokumentace.

Zodpovědnost za převzetí infrastruktury nejasného vlastnictví by tedy dle konstatování NKÚ měla být záležitostí Jihomoravského kraje nebo místně příslušné obce, příp. jiného subjektu jimi pověřeného.

e. Kritéria kvality

Posuzování kvality, resp. míra požadavků kladená na podobu cyklistické infrastruktury je otázkou nastaven kritérií uplatnitelných při její realizaci. Tento prvek není univerzálně stanoven, a je tedy možné jeho místní nebo regionální specifikování.

Při tvorbě, plánování a volbě vhodných realizačních postupů je vhodné pro budoucí rozvoj infrastruktury v rámci ORP Tišnov nastavit tato kritéria jako soubor požadavků, které má každý prvek infrastruktury splňovat. Toto lze pak uplatnit jak vůči infrastruktuře liniové, tak bodové.

Příklady takových kritérií, která je třeba nastavit při hodnocení záměru:

I. Klíčové akcenty, aby byla infrastruktura smysluplná a využitelná:

A) Atraktivita – zlepšování prostředí obcí a zkvalitňování dopravy pro občany i návštěvníky (eliminace znečištění),

B) Bezpečnost – pohybu a přepravy bezmotorových uživatelů dopravního prostoru (eliminace nebezpečí),

C) Komfort – vytváření paralelní sítě s výhradním určením pro bezmotorový provoz (eliminace konfliktů).

II. Hlavní priority, které bude řešit:

A) Bezpečnost

B) Prostupnost

C) Spojitost

III. Míra důležitosti a potřeby:

A) Urgentní z důvodu bezpečnosti

B) Nutná z důvodu prostupnosti

C) Potřebná z důvodu spojitosti

D) Vhodná z důvodu návaznosti

Otázky nastavení hodnotících kritérií jsou řešeny v kapitole 9. Monitoring a evaluace.

05

CYKLISTICKÉ ZNAČENÍ



05 CYKLISTICKÉ ZNAČENÍ

Cyklistické značení je jednou z částí cyklistické infrastruktury jako dopravně-organizační prvek.

a. Význam a použití

V zásadě existuje paralelní systém, a to dle účelu užití:

- a) **dopravní značení** jak ve svislém, tak ve vodorovném provedení představují směrodatné informace k organizaci provozu a typu komunikací pro cyklisty tak, aby účastníci silničního provozu věděli, jaký **práv a povinnosti se bezmotorové dopravě** v daném místě dostává.
- b) **cykloturistické** informativním dopravní **značení** ve svislém provedení **žlutými tabulkami** značek IS 19, 20 a 21 je sice také dopravním značením, ale s informativním účelem, co se **cyklotras** týče (označení, kategorie, směr, cíle, vedení křižovatkou, nebezpečná místa, křížení s jinými cyklotrasami, začátek a konec...). Jedno a dvoumístnými čísly jsou vyznačeny dálkové národní trasy. Třímístnými čísly jsou vyznačeny regionální trasy a čtyřmístnými čísly pak trasy místního významu.
- c) **cyklistické pásové značení** jsou značky vycházející z pěšího značení Klubu českých turistů s tím rozdílem, že značky jsou na žlutém podkladu. Používají se ve 4 barvách (červená, modrá, zelená a bílá) v oblastech **terénních**, kde se nehodí používat a umisťovat plechové tabulky cykloturistického značení.

b. Cykloturistické trasy v ORP Tišnov

Cykloturistické trasy KČT

V rámci území ORP Tišnov byly do roku 2024 vyznačeny tyto cykloturistické trasy:

číslo trasy KČT	k.ú. začátku	k. ú. konce	délka km v ORP	informace
1	Nedvědice	Sentice	32,70	Pražská trasa
4025	Nedvědice (Pernštejn)	Nedvědice	3,20	
5086	Nedvědice (Pernštejn)	Nedvědice	3,50	
5130	Nedvědice (Pernštejn)	Nedvědice (Pernštejn)	2,60	
5143	Brumov	Brumov	3,10	
5197	Malhostovice	Skalička	9,80	
5241	Vratislávka	Níhov	10,70	
5268	Skalička	Hluboké Dvory	4,90	
5278	Tišnov	Lažánky (Holasice)	8,60	
5279	Malhostovice (Nuzířov)	Malhostovice (Nuzířov)	0,70	

Celkem v ORP Tišnov

79,80

Další z plánovaných cykloturistických tras nebyly, obdobně jako na většině okresu Brno-venkov, realizovány. Jedním z důvodů byl zřejmě správní přechod částí ORP z okresu Blansko a z okresu Žďár n. Sázavou, čím došlo na 2/3 území ke změně kompetencí v oblastech dopravy i příslušnosti ke správě území příslušného okresního a krajského odboru KČT.

Správu a údržbu provádí jihomoravská krajská sekce značení KČT.

Mikroregionální cykloturistické trasy

V roce 2006 v rámci projektů financovaných z dotační podpory MMR ČR na rozvoj turistické infrastruktury v regionech byla v tehdy funkčních mikroregionech Bílý potok, DSO Deblín, Porta a Čebínka realizována místní opatření na podporu rozvoje cykloturistiky v podobě značení okruhů a tras, informačních prvků a odpočívek.

Mikroregion Čebínka

Vyznačeny tři okruhy Čebínka A,B,C zahrnující obce Sentice, Hradčany, Drásov, Vsechovice, Skalička a Malhostovice (+ Čebín mimo ORP), v trasách vedených po stávajících silnicích a polních a lesních cestách. Včetně spojovacích úseků Nuzířov – Zlobice, Vsechovice – Stanoviska, Malhostovice – Zlobice, Skalička – Partyzánský památník, Cesta V Luzích apod.

Mikroregion Bílý potok

Vyznačena cykloturistická trasa Maršov – Hálův mlýn a Maršov – Šmelcovna (návaznost na mikroregionální okruhy Domašovska).

DSO Deblín

Cykloturistickým značením včetně informačních tabulí v obcích byla vyznačena síť cest a silnic vhodných pro cykloturistiku od tišnovského koupaliště přes Březinu, Heroltice, Vohančice, Pejškov, Deblín, Úsuší a Nelepeč-Žernůvku. Návazné úseky pro propojení na Lažánky a Braníškov. Problematickým bylo ukončování tras vyústěním na frekventovanou silnici II/379.

Mikroregion Porta

Vyznačen Velký a Malý okruh Porty včetně návazných tras směrem na DSO Deblín, Lomnici, Mikroregion Čebínka (Železné – Drásov, Železné – Stanoviska). Vyznačené trasy byly v některých úsecích obtížně sjízdné (Kaly – Štěpánovice, Kaly – Borač). Mikroregion použil pro vyznačení bílé tabulky (na rozdíl od žlutých).

Mikroregion Lomnicko připravený projekt v terénu nerealizoval, **Mikroregion Pernštejsko** realizoval jen informační prvky.

Značení mikroregionálních okruhů nebylo realizováno ve spolupráci s KČT, a proto je tato organizace nepřevzala do správy, trasy neobdržely číselná označení, a nebyla na nich prováděna ze strany KČT (za financování JMK) údržba.

Celkově tyto projekty vytvořily souvislou síť o cykloturistických tras o délce cca **100 km**. Na serveru Mapy.cz byly tyto označeny sekundárně „Tišnovsko“, zřejmě dle cyklistické tabulky v obci Březina, kde je tento pojem použit.

c. Revize stávajícího systému

Potřeba posouzení dopravního značení není v kompetenci této Koncepce spolu s legislativními otázkami dopravních předpisů pro cyklistiku a bezmotorovou dopravu. Zaměřujeme se tedy na ovlivnitelnou položku, kterou je styl, aktuální stav a možnosti **revize dosavadního cykloturistického značení** v regionu ORP Tišnov, a to v návaznosti na metodiku a opatření přijímaná v rámci Jihomoravského kraje při implementaci závěrů Koncepce rozvoje cyklistiky v JMK do roku 2030.

Potřeba a význam, vhodnost použití a podoba cykloturistického značení je předmětem širší diskuse cykloturistické veřejnosti, představitelů místních samospráv a odborných spolků Partnerství o.p.s. a Klubu českých turistů, kteří jsou realizátory a garanty cykloturistického značení v rámci kraje, a to číslované trasy (KČT) a tematické trasy s logy (Partnerství o.p.s.).

Výtky

Zjištěné významné nedostatky vůči stávajícím systému cykloturistického značení lze shrnout do několika bodů:

- a) Systém značení, zejména číselné kódy bez uvedení směrových cílů **není příliš přehledné**.
- b) Značení **nezohledňuje povrch trasy** a neinformuje tak předem o typu a náročnosti trasy.
- c) Značení není rovnoměrné ani **aktualizované**. Cyklotrasy vedou stále po lesních, polních cestách a silnicích, mimo nově budované úseky cyklostezek a asfaltových účelových komunikací.
- d) Trasy jsou stále značeny i po silnicích s vyšší intenzitou provozu, jindy zase po nesjízdných terénních cestách nebo úseky v souběhu s pěšími trasami s vyšší intenzitou pěších turistů. **Nereflektují změny** v dopravních chování a zatížení lokalit.
- e) Značení je určeno pro **cykloturistiku a sleduje její potřeby**, potřeby cyklodopravy jako je přímé vedení po kvalitním povrchu nezohledňuje.
- f) Komplex značení vychází z koncepce 90. let 20. st. a nereflektuje ani změny v rekreačním chování cykloturistů. Trasy jsou dálkové a liniové, moderní požadavek je tvořit **okruhy**.
- g) Řada cykloturistů užívá pro orientaci spíše **mobilní navigace**. Značení, které už tak znehledňuje pohyb na silnici, je tudíž nadbytečné. V terénu rovněž navigace postačí.

Smysl značení

Přes výtku překonanosti značení mobilní navigací, vyžaduje Koncepce rozvoje cyklistiky JMK pro cyklodopravu i cykloturistiku **zajištění místní navigace** cyklisty v intravilánu měst a obcí se směrovým značením k místním a komunálním cílům spolu s přehledným naváděním přes křižovatky a jízdní pruhy.

Celková revize značení a jeho pravidelná aktualizace se zohledněním nových úseků bezpečných cyklostezek, převedením cyklistů mimo frekventované silnice a nesjízdné úseky, a tvorba nových optimalizovaných cykloturistických tras by tedy prospěla větší přehlednosti, bezpečnosti provozu i cykloturistické atraktivitě území. Proto je prioritou pro JMK i region

Cíle revize

I. Zvýšení kreditu

Významné nedostatky ve značení a zaostávání za očekáváním a potřebami veřejnosti oslabili důvěryhodnost systému značení. Její obnovení ve spolehlivost jasného, přehledného a srozumitelného navigačního systému a jeho vyznačení v terénu je i prioritou v rámci JMK.

II. Zajištění spolehlivosti

Metodicky je třeba zajistit takovou podobu značení, aby cyklisté bezpečně projížděli křižovatkami a odbočkami bez zaváhání a bloudění, protože takový systém značení bude včas upozorňovat na vedení cyklotrasy a přehledně povede cyklistu ve správném směru.

III. Podřízení metodiky značení kritériím kvality

Při navrhování cyklotras k vyznačení je třeba aby vždy dle účelu plnila kritéria kvality:

A = Atraktivita – cyklotrasa musí být pro uživatele atraktivní, tedy pro cyklodopravu kvalitní, jasná a přímá, pro cykloturistiku zajímavá, okružní...,

B = Bezpečnost – cyklotrasa musí být pro uživatele bezpečná, tedy z hlediska bezmotorových

uživatelů dopravního prostoru s eliminací nebezpečí, nejlépe s minimálním dotykem s motorovou dopravou,

C = Komfort – cyklotrasa musí být pro uživatele komfortní, tedy pro cyklodopravu celoročně sjízdná, pohodlná s nízkým převýšením, pro cykloturistiku doplněná příslušnou infrastrukturou.

d. Obnova systému v ORP Tišnov

Jak bylo výše konstatováno, cykloturistické trasy KČT, a to i v rámci ORP Tišnov, v řadě ohledů **nesplňují aktuální očekávání potřeb značení tras pro bezmotorovou dopravu, neflektují aktuální stav a vývoj cyklistické infrastruktury ani turistické chování návštěvníků**. Jsou sice udržovány ve stávajícím stavu trasování, a během posledních let došlo i k vyznačení nových, ovšem často se tak děje dle neaktuálních plánů, podle již nevhodné metodiky, a bez jakékoliv koordinace s aktuálními zájmy obcí.

Obdobně **mikroregionální cykloturistické trasy** jako projekty již před řadou let expirovaly ve své udržitelnosti a na území řady obcí instalované prvky **pozbyly významu**, nebo jsou v různé fázi **poškození**. Situace s umístěním a stav reflektuje pasport, který byl v rámci přípravy Koncepce pro ORP Tišnov namapován od léta 2023 do jara 2024, a aktualizován v létě 2024. Přehled jako příloha je součástí této Koncepce.

V rámci potřeb revize a obnovy systému cyklistického a cykloturistického značení na území ORP Tišnov vyvstává několik doporučených opatření

1. Projednat s kompetentními **osobami JMK** záměry ohledně revize a změn značení a **postupovat ve shodě** s jejich metodickými doporučeními a záměry
2. Ve spolupráci s **KČT JMK** jako garantem péče o značení cykloturistických tras zhodnotit stávající jimi spravované (číslované) cykloturistické značení tras a jejich vedení. A na základě aktuálního stavu infrastruktury a rizik v regionu dospět k dohodě o revizi, změnách příp. doplnění cykloturistických tras v regionu
3. Ve spolupráci s **představiteli mikroregionů** vyhodnotit pasportem zjištěný stav projektů cykloturistických tras z roku 2006 a dospět k dohodě o **budoucím nakládáním** s dosud existujícím mobiliářem a značením.
4. V rámci bezpečnostních statistik a dle návrhů představitelů místních samospráv iniciovat **vyhrazení vybraných rizikových silničních úseků** v regionu pro vyloučení bezmotorové dopravy, byť i jen na dobrovolné a výstražně-informativní úrovni.
5. V rámci koordinačního týmu, v souladu s aktuálním a plánovaným stavem liniové cykloturistické infrastruktury, a se souhlasem dotčených představitelů samospráv navrhnout **novou verzi doporučených a vyznačitelných cykloturistických tras** i cyklodopravních koridorů ORP Tišnov, včetně návaznosti na sousední regiony.

Plnění doporučených opatření přísluší místnímu cyklokoordinátorovi a koordinačnímu týmu.

06

CESTY PRO PĚŠÍ A TURISTIKA



06 CESTY PRO PĚŠÍ A TURISTIKA

Budování infrastruktury pro bezmotorovou dopravu představuje překonávání překážek finančních, environmentálních i legislativních, a proces takto vznikajícího prostoru tak nezdědka trvá nepřiměřeně dlouho dobu. V praxi se ukazuje jako **efektivní metoda postupných kroků**, kdy je hledáno a realizováno **řešení z hlediska překážek nejméně náročné**, nicméně v rámci minimalizace nároků funkční, a teprve po vyřešení závažnějších otázek je dokončena infrastruktura v příslušných parametrech.

a. První krůčky a způsoby realizace

Jelikož k nejzávažnějším zjištěným úkolům, které stojí v prioritách budování efektivní sítě pro bezmotorovou dopravu vysoko, je překonávání nespojitostí, řešení problémových míst, tedy bariér pro bezpečný pohyb a bezpečné spojení mezi obcemi, je na místě hledat způsoby odstraňování těchto bodových i liniových závad na úrovni „prošlapávání cest“.

Jako efektivní řešení a první modul realizace spojování nespojitostí a spojení mezi obcemi se jeví vytváření **komunikací pro pěší**. V intravilánu obcí vzniká již řadu let systém chodníků jako efektivní řešení bezpečného pohybu zejména podél komunikací se zvýšeným motoristickým provozem. Je efektivní uplatnit tento způsob i pro spojení obce směrem do extravilánu, ať už se bude jednat o externí autobusovou nebo vlakovou **zastávku** (blízké rozcestí), nebo přímo sousední **obec**. Takováto komunikace pro pěší přitom může mít parametry od lehké pěšiny, po zpevněný pochozí chodník.

Pro řešení je možné

- úprava a údržba stávající polní, lesní cesty
- vytyčení a úprava nové stezky v řešení blízkém přírodě (nezpevněný povrch)
- stavební řešení (chodník) v parametrech dostačujících pro pohyb pěších

V ORP Tišnov je příkladem dobré praxe řešení spojení obce Olší s místními částmi Klokočí a Litava vybudováním se silnicí paralelní **štěrkové pěšiny** na hraně mezi příkopem silnice a obdělávanou plochou pole v místech, kde žádná předchozí cesta nebyla. A navázání této pěšiny na **polní cesty**, které tak ve společné kombinaci umožňují spojení mezi osadami s minimálním kontaktem uživatelů s frekventovanou silniční komunikací.

Přehled obcí ORP Tišnov, které identifikovaly obdobný problém, a jejichž situace vyžaduje hledání efektivního řešení obdobného charakteru, je uveden v *části B, kapitola 02. Oblasti*.

Řešení spojení komunikací pro pěší je základem pro pozdější možný projekt plně funkční stezky i pro další bezmotorovou dopravu, především cyklistickou, pokud to situace a rozvoj občanské vybavenosti a mobility bude vyžadovat.

b. Rekreační zázemí obcí

Důležitým obcemi identifikovaným problémem je absence rekreačního zázemí, resp. v souvislosti s vývojem výstavby, podnikání a soukromozemědělského obhospodařování krajiny **zánik nebo devalvace kvality cestní sítě**.

S ohledem na socioekonomický vývoj se i malých venkovských osad dotýká problematika možností využití volného času, a to primárně seniorské (nejstarší) a juniorské (nejmladší)

generace. Nezbytnou součástí efektivního trávení volného času a udržování tělesné kondice a zdravého životního stylu je **pohyb v exteriéru, přírodě a krajině**.

S ohledem na pohybové limity jak starších občanů (stabilita nohou) tak nejmenších dětí (kočárky, stabilita), je absence rovných povrchů cest silně omezující, a vlnění je na krajnice silnic, což je z hlediska bezpečnosti, komfortu i zdraví zcela nežádoucí jev.

Vytváření **vhodných cest a stezek v krajině blízkého extravilánu obcí**, které vedle bodových řešení (dětská hřiště, vyletiště, chodníky v obci) poskytne prostor pro krátké vycházky a pobyt v prostředí přírody neb přírodě blízkém je aktuálním požadavkem občanské vybavenosti v přímé souvislosti s tvorbou plán a sítě pro bezmotorovou dopravu.

Ačkoliv se hlediska jiných řešených otázek jeví tento segment na okraji zájmu, některé obce ORP Tišnov se této problematice efektivně dotkly, nebo se jí přímo zabírají. Zakomponování těchto plánů jako třetí skupiny – **rekreační cesty** – v rámci priorit a projektů území je zcela namístě pro klíčovou roli podpory kvality života občanů. V rámci ORP Tišnov tak navrhuji rekreační okruhy v okolí obcí vhodné pro pěší (i cyklistiku) obce **Štěpánovice, Lubné, Lomnice, Újezd u Tišnova, Vratislávka, Žďárec, Tišnovská Nová Ves, Bukovice** ... a další, jejichž návrhy jsou zahrnuty do celkového zásobníku projektů rozvoje území.

c. Turistické trasy jako propojení obcí

V rámci projednání potřeb bezmotorové infrastruktury obcí a zejména v otázce propojení obcí, příp. jejich rekreačního zázemí viz předchozí bod b. byla nadnesena k projednání i otázka dostatečnosti pěší turistické infrastruktury, resp. možností doznačení či proznačení vhodných spojnic cestní sítě tak, aby byly do sítě značených turistických tras v regionu zahrnuty i dosud opomíjené oblasti a obce.

Turistické značení se v českých zemích užívá od roku 1884, na počátku jej prováděly paralelně různé turistické spolky, značení mělo více podob. Později měl hlavní iniciativu Klub československých turistů, během období komunismu ČSTV, po roce 1990/1993 opět Klub českých turistů. Jakožto spolek s celostátní působností prosazuje jednotnou metodiku i řízení vývoje a údržby sítě. Zavedený systém pásového turistického značení je chráněn patentem ochrany průmyslového vlastnictví. Jelikož jde o nestátní neziskovou organizaci, nemá její činnost charakter státního orgánu, a nemá ani legislativně podložené vyhrazené monopolní postavení na možnost turistické trasy značit (i když o to bylo usilováno).

Sít turistických značených pěších tras nedoznala v regionu ORP Tišnov podstatných změn již více jak 70 let, kdy byla v II. polovině 20. st. v rámci poválečné obnovy obnovena síť turistických tras, vyznačená již za první republiky, nově přizpůsobena rozvoji a novým stavbám silniční dopravy. Již od 50. let 20. st. tak zůstaly některé oblasti regionu zcela bez turistických značených tras, a v některých případech naopak existuje potřeba změny vedení stávajících tras z důvodu změn cestních podmínek.

V rámci zatím okrajového projednání byly vysloveny návrhy na možné nové turistické propojení značenými pěšími trasami v těchto oblastech:

a. *Zhoř, Bukovice, Rohozec a Unín ve vazbě na Hluboké Dvory a Lubě*

b. *Rašov – Strhaře – Žleby – Osiky – Brumov ve vazbě na Sýkořské lesy a Údolí Chlébského potoka*

c. *Křížovice – Běleč – Sýkoř – Osiky*

- d. *Doubravník – Maňová – Klokočí – Olší – Drahonín/Litava ve vazbě na Trenckovu rokli a údolí Bobrůvky a Skryje*
- e. *Vratislávka – Žďárec – Tišnovská Nové Ves – Skryje/Újezd u Tišnova*
- f. *Kuřimské Jestřabí/Kuřimská Nové Ves – Lubné – Níhov přes údolí Haldy*
- g. *Výrovka – Vohančice – Heroltice*

Cílem takovýchto opatření je vedle **zapojení obcí a podpory jejich známosti** příp. návštěvnosti u turistické veřejnosti i **eliminace nežádoucí turistiky** po pozemcích a cestách s konfliktním potenciálem. Jde především o soukromé či jinak vyhrazené pozemky, cesty vedoucí k těmto soukromým držbám, místa, kde není přítomnost turistů žádoucí, ale ti se o těchto omezeních nemohou dozvědět ani na místě, ani z mapových aplikací.

Značení nových, jakožto doporučených tras samozřejmě musí jít ruku v ruce s **posílením důvěry turistů** ve smysl a účelnost sledování značených cest, což je stejným úkolem, jako v případě značení cyklistického.

Kompetence provádění úprav ve stávající síti značených turistických tras má Klub českých turistů. Tato organizace však postupuje autonomně dle vlastních metodik a pravidel, a navržené úpravy, ať pochází od kteréhokoliv subjektu, není vázána reflektovat.

Vyznačení pěší turistické trasy tak v případě neshody s místně příslušnými organizacemi KČT může projednat a realizovat za splnění legislativních podmínek kterýkoliv subjekt. Nelze k tomu však využít užívané značení KČT, ale jinou formu.

07

SPORTOVNÍ CYKLISTIKA



07 SPORTOVNÍ CYKLISTIKA

Ve druhé polovině 20. st. byla na Tišovsku cyklistika velmi populárním sportem, a to v podobě závodní silniční cyklistiky a cyklokrosu. Pod patronací a sponzoringem různých partnerů byli mladí cyklisté organizováni ve sportovním oddíle sídlícím střídavě v Tišnově, Malhostovicích a Drásově od roku 1957 do roku 2002. Historií špičkové mládežnické cyklistiky za tu dobu prošlo přibližně 150 závodníků, z nichž řada našla uplatnění ve vrcholovém sportu jiných oddílů.

a. Sportovní oddíl

V současnosti v Tišnově nebo v rámci ORP Tišnov aktivní cyklistický oddíl nebo obdobný sportovní klub **nefunguje**. Existující aktivní sportovci, kteří se věnují výkonnostní cyklistice, jsou registrováni v jiných městech, zpravidla v Brně. Sportovní aktivity mají nyní v Tišnově a okolí pouze charakter **rekreační a amatérský**.

b. Cyklistická sportoviště

V rámci ORP Tišnov byly vybudovány dosud dva **pumptracky**. Starší známý pod názvem **Bikepark Tišnov** u parkoviště pod Klucaninou na začátku cyklostezky Tišnov – Železně. Otevřený a plně přístupný areál je oblíbeným místem pro rekreační i amatérské závodní účely. Menší verzi je pumptrack v **Drásově** v ulici U Parku.

c. Singletraily

Ačkoliv je oblíbenost sigletrailových tratí u náročnější cyklistické veřejnosti značná, idea vybudování trialového areálu nebyla dosud v regionu Tišovska dotažena nikde do fáze realizace.

V současnosti je v zájmu města Tišnova i z iniciativy soukromých osob projednávána **možnost zřízení sigletrailových tratí** v podobě areálu spojujícího lyžařský areál Klínek v Předklášteří a koupaliště v Tišnově. Vedle zpracovávaných studií a návrhů, ale není dosud projektová dokumentace dokončena.

Plán na zřízení singletrailových tratí je zpracován ve **Vohančicích** v lokalitě Bačkovec.

Idea využití sítě lesnických stezek v okolí **Lomnice** pro účely možných sigletrailových tratí zůstala pouze v teoretické rovině.

Negativním nešvarem je ovšem při neexistenci jiných možností budování **nelegálních singletrailových úseků** a tratí, které se děje zpravidla z iniciativy jednotlivců, bez vědomí a povolení majitelů pozemků, příp. proti zákazům daným ochranou přírody. V minulosti takto byly likvidovány pokusy o zřizování sigletrailů v masivu tišovské hory Klucanina. S obdobnými pokusy je možné se setkat i v oblasti Obory Lomnice.

Řešení těchto negativních jevů, které činí pro dobro sportovní cyklistiky medvědí službu, je **včasné a jasné vymezení vhodných lokalit** pro sportovní aktivity, kde bude jejich provozování bez vedlejších negativních dopadů.

d. Amatérské závody

Na amatérské úrovni probíhají v rámci ORP Tišnov cyklistické **závody pro veřejnost a cyklistické varianty hromadných turistických akcí**. Jedná se o formát zpravidla MTB, organizovaný místními spolky nebo za podpory samospráv. Žádný ze závodů není součástí širšího seriálu jako jsou

celorepublikové aktivity Kolo pro život apod. Některé dříve provozované aktivity a závody včetně duo- a triatlonů však jsou v současnosti v útlumu a nekonají se.

K pravidelným a oblíbeným závodům patří:

- **Memoriál Ivo Medka**, závod pro všechny kategorie veřejnosti organizovaný Městem Tišnovem, termín: květen
- **HaPe Skalička MTB tour**, amatérský MTB závod pro veřejnost organizovaný týmem HaPe sport Brno ve spolupráci s místními, termín: červen
- **Svatoslavská šlapka**, cyklistický závod v turistickém duchu pořádá SDH Svatoslav a Ženy Svatoslav, termín: červen
- **Bělečský hrbokol**, MTB cyklistický závod, termín: konec srpna
- **Bludný kruh**, orientační cyklistický závod pro veřejnost organizovaný Janem Brdíčkem, termín: září

Speciálně dětské kategorii se věnuje SVČ Inspiro Tišnov v seriálu cyklistických závodů **Inspiro MTB cup**, které zahrnují:

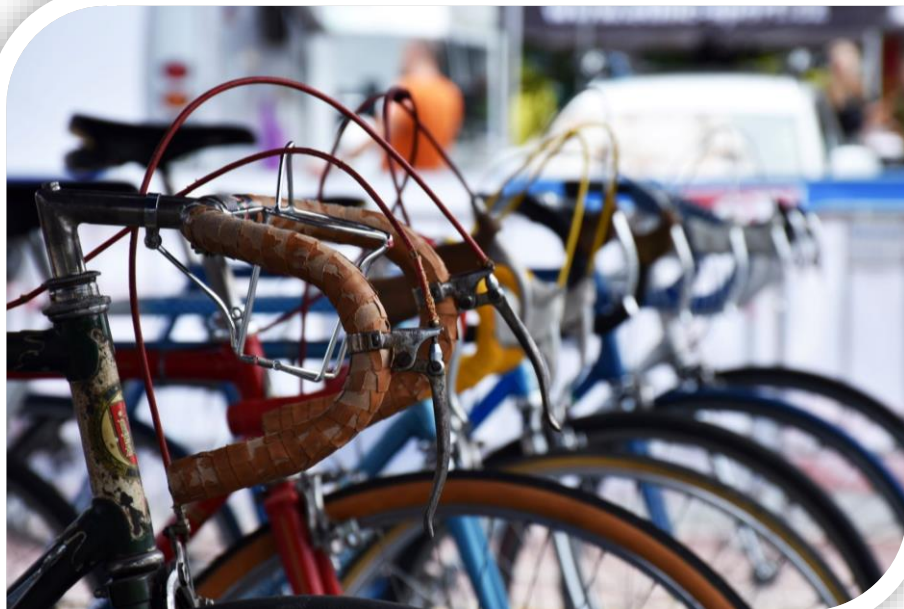
- Dětskou kategorii **Memoriálu Ivo Medka**, termín: květen
- **Prázdninový cyklofičák**, termín: srpen
- **Tišnovské kolečko**, termín: září

Nezanedbatelnou účast mají i pravidelné akce původně pěší, nyní i s cyklistickými variantami. Nejoblíbenějšími jsou

- **Pochod a cyklojízda župou Pernštejnskou**, pořádaný Sokolem Tišnov, termín: květen
- **Kolem Doubravníku pěšky i s kolem**, pořádaný KČT Doubravník a Městyssem Doubravník, termín: červen
- **Drásovská stopa**, pořádaná SK Drásov a místními spolky, termín: květen
- **Tišnovská padesátka**, pořádaná KČT Tišnov, termín: říjen

08

KOORDINACE



08 KOORDINACE

Plánování, projektování a výstavba cyklistické infrastruktury vyžaduje zapojení mnoha aktérů a institucí. Města a obce, které investují do infrastruktury, své záměry ale často připravují samy bez dostatečné komunikace a koordinace. Organizace výstavby bez pomoci metodického vedení vede k nekoordinovanosti, nekonceptnosti izolovaných projektů i k neefektivnímu vynakládání finančních prostředků.

Základním kamenem úspěšného a progresivního naplňování výsledků a doporučení Koncepce je nastavení **zodpovědnosti za jejich realizaci a monitoring plnění** Koncepce. Aby tedy rozvoj cyklodopravy a cykloturistiky probíhal **řízeně a koordinovaně** ve vzájemném souladu všech subjektů a v kooperaci celého území kraje, je potřeba role zavedení **cyklokoordinace**.

a. Organizační záštita

Dosavadní organizační záštitu pro zpracování této koncepce poskytoval **Dobrovolný svazek obcí** (dále DSO) **Tišnovsko**. Jelikož tato organizace tvoří v rámci ORP Tišnov dominantní svazek sdružující 47 ze 59 obcí ORP, představuje nejsilnějšího a nejorganičtějšího zástupce zájmů obcí v regionu. Její záštita i pro další práce na rozvoji tématu bezmotorové dopravy v regionu, a tedy i nad naplňováním Koncepce ORP Tišnov je žádoucí i z hlediska možného zázemí, kterým v rámci kanceláře DSO a jejích pracovníků disponuje.

Obce ORP Tišnov v DSO Tišnovsko nezapojené, tedy jmenovitě městys Drásov, městys Deblín, obec Skryje, obec Brumov, obec Ochoz u Tišnova, obec Zhoř, obec Drahonín, obec Úsuší, obec Pernštejnské Jestřabí, obec Říkonín, obec Strhaře a obec Černvír, jsou zpravidla součástí lokálních svazků obcí. Je žádoucí, aby z hlediska integrity území celého ORP Tišnov existovala efektivní **informační a koordinační vazba** mezi záštitou Koncepce, tedy DSO Tišnovsko, a obcemi v tomto svazku **nezúčastněnými** přímo, nebo prostřednictvím jejich lokálních svazků.

b. Místní cyklokoordinátor

Z hlediska doporučení Koncepce JMK za účelem zastupování území ORP vůči kraji, a zajišťování komunikace s obcemi, místními podnikateli, zájmovými sdruženími, oblastní organizací DMO, monitoringu potřeb a lokálních trendů, podnětů a dat ze spádového území je na místě **ustavit a zabezpečit výkon** role místního cyklokoordinátora.

Cyklokoordinátor pro účely této koncepce je především **manažer – organizátor** se zodpovědností za naplňování opatření krajské i místní Koncepce rozvoje cyklistiky. Nečekává se od něj kvalifikace dopravního nebo stavebního inženýra, nebo projektanta, nýbrž plní roli **kommunikátora, metodika a marketéra** rozvoje cyklodopravy a turistiky ORP.

Cyklokoordinátor zabezpečuje komunikaci vůči JMK, účastní se jednání krajského týmu cyklokoordinátorů (2 x do roka), moderuje místní pracovní cyklokoordinační tým a svolává k informační schůzce obce a organizace v regionu (nejméně 2 x do roka).

Pro účely podpory zabezpečení výkonu role cyklokoordinátora poskytne Jihomoravský kraj od roku 2025 dotační titul čerpateľný pro 1 osobu v rámci ORP.

c. Koordinační tým

S ohledem na specifika území regionu a množství zahrnutých obcí se doporučuje k osobě cyklokoordinátora ustavit **pracovní** (neformální) **tým**. Tým je složen ze zájmových zástupců obcí,

pro které je téma cyklistiky osobní nebo profesní, případně zástupců dalších zájmových organizací. Počet osob v týmu je adekvátním pro efektivní práci, tj. max. 7 osob. Zároveň je žádoucí, aby takto složený tým reprezentoval i geografii regionu a byl složen ze zástupců původem z různých oblastí ORP.

Rolí pracovního tým je **odborné poradenství** pro místního cyklokoordinátora a **podpora naplňování opatření** a doporučení Koncepce ORP jako je posuzování a prioritizace projektů, nebo evaluace naplňování Koncepce a doporučení její aktualizace.

Pracovní tým se schází nejméně 2 x do roka.

d. Spolupráce s dalšími organizacemi

DMO

Koncepce JMK předpokládá navázání na místní úrovni spolupráce s **oblastním destinačním managementem** (DMO). Cílem má být koordinace a vzájemná podpora projektů rozvoje cestovního ruchu na poli cyklistiky a cykloturistiky, aby nedocházelo ke křížení nebo zdvojování aktivit, ale k synergickému efektu.

V případě ORP Tišnov se jedná o organizaci DMO **Brněnsko** zahrnující svou působností území okresu Brno-venkov. V oblasti obcí Mikroregionu Pernštejn je ale aktivní i DMO **Koruna Vysočiny**, jejíž je mikroregion členem, a kde je vazba aktivit na regiony okresu Žďár.

MAS

V regionu ORP Tišnov se setkává oblastní působnost 5 Místních akčních skupin (MAS), a to **Brána Brněnska, Brána Vysočiny, Boskovicko PLUS, Zubří země a MOST Vysočiny** dle příslušnosti jednotlivých obcí. Ačkoliv jsou programové cíle MAS definovány často úzce a přímo (finanční) spolupráci jim interní mechanismy neumožňují, lze spolupracovat na bázi konkrétních projektů, ať už charakteru měkkých nebo investičních.

Mikroregiony

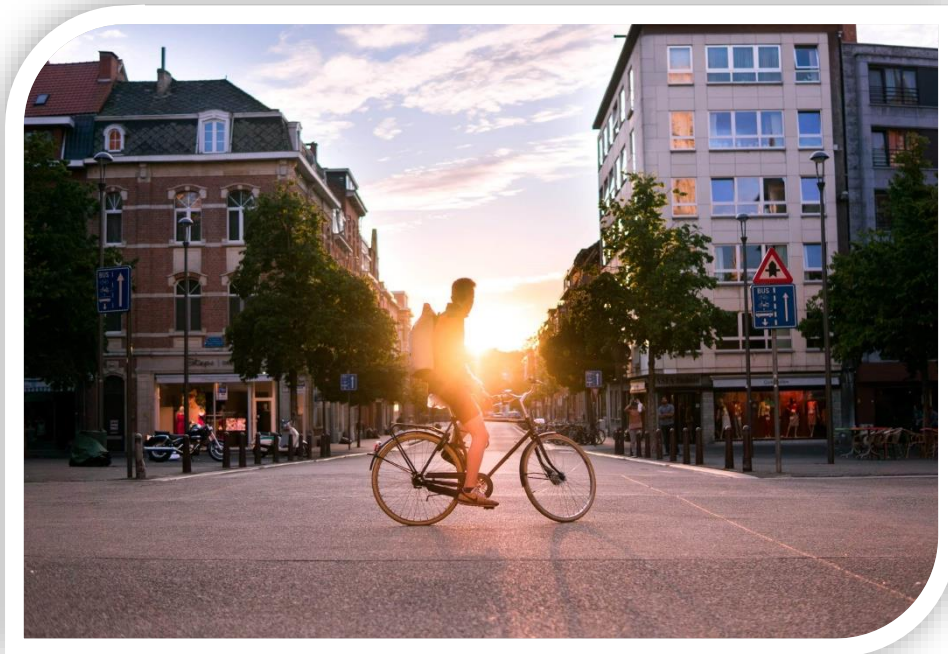
Jak bylo v části o koncepční návaznosti zmíněno, obce nezapojené do DSO Tišnovsko jsou zpravidla součástí lokálních **svazků obcí**. V mikroregionech Bílý potok, DSO Deblín, Porta a Čebínka byly na základě dotační podpory MMR ČR v roce 2006 realizovány místní opatření na podporu rozvoje cykloturistiky jako značení okruhů a tras, informačních prvků a odpočívky. Mikroregion Lomnicko připravený projekt v terénu nerealizoval, Mikroregion Pernštejn realizoval jen informační prvky. Tyto projekty již expirovaly ve své udržitelnosti a na území řady obcí instalované prvky již pozbyly významu, nebo jsou v různé fázi poškození. **Revize a revitalizace** těchto projektů bude klíčovým projektem spolupráce s mikroregiony.

KČT a zájmové organizace

Klub českých turistů plní vzhledem k JMK roli správce a udržovatele sítě značených cykloturistických tras. Vedle své role správce značení pěších tras a organizátora aktivit místního cestovního ruchu. Spolupráce s tímto subjektem bude důležitá v aspektu **podpory cykloturistiky a značení cyklistických tras** v regionu ORP.

09

MONITORING A EVALUACE



09 MONITORING A EVALUACE

Dosavadní souhrn informací vznikl z podnětů jednotlivých obcí a zjištění vycházející z plánů a znalostí. V území ale postrádáme jakýkoliv formát datového sběru, ať už jde o šetření nebo monitoring. Absence empirického prvku datových souhrnů, o které se lze z hlediska potřeb a projektů opřít, vyžaduje nastavení tohoto procesu, a to v měřitelných výstupech a hodnotách. V zásadě je žádoucí, aby tento sběr dat byl dlouhodobý, systémově podchycený a analyzovatelný. To předpokládá volbu vhodného mechanismu na 3 úrovních:

a. Monitoring pohybu na vybraných místech

Sběr dat a informací o pohybu osob (pěší, cyklisté, jiní) ve vybraných lokalitách a vybraných úsecích poskytuje základní informaci o množství, časech a směrech pohybu, a tedy o využívání zvolených úseků. Je podkladem pro informace vytíženosti dané monitorované lokality, užitečnosti nebo potřebnosti adekvátních řešení pro komfort návštěvnosti v dané lokalitě, pro její ochranu před negativními vlivy návštěvnosti apod.

Monitoring pohybu je možné provádět technicky pomocí tzv. sčítačů, kde dochází k automatické detekci dle nastavených parametrů, nebo formou osobního monitoringu. V praxi se užívá kombinace obojího především pro verifikaci dat získaných automaticky. Uvedené sledování je zpravidla nastaveno na určenou dobu (v řádech týdnů, měsíců, roků), a poskytuje tak informace o sezónní vytíženosti a jejím vývoji. Takto sesbíraná data je třeba adekvátně analyzovat a interpretovat.

Řešení je možné objednáním u externí společnosti poskytující tyto služby, nebo pořízením/pronájmem technického zařízení pro provoz ve vlastní režii. Limitem pro vhodnost daného způsobu je otázka nákladů takové zakázky nebo pořízení a provozu. To určí i možnosti rozsahu monitoringu, tj. množství paralelně monitorovaných míst a délka doby pro sběr dat.

Pro potřeby ORP Tišnov je žádoucí nastavení monitorovacího rámce pro sběr dat nejprve na **využívaných a vytížených úsecích a lokalitách**, aby vznikl základní datový balíček monitoringu pohybu a návštěvnosti, a to nejméně po dobu 1 roku. A následně zaměření monitoringu na lokality a úseky, které jsou součástí **projektů a projektových záměrů** určených pro zkvalitnění dotčených úseků a míst.

Potenciálně vhodné lokality pro monitoring I. fáze:

- Stezka Předklášteří – Štěpánovice
- Stezka Předklášteří – Dolní Loučky (Mezihoří)
- Stezka Šerkovice – Lomnice
- Stezka Tišnov, Klucanina – Železné, Vitar
- Stezka Tišnov – Březina

Potenciálně vhodné lokality pro monitoring II. fáze:

- Dolní Loučky – Újezd u Tišnova (záměr cyklostezky)
- Doubravník, Prudká – Nedvědice (mimosilniční úseky)
- Heroltice, u Svatky (úsek Brněnka – Šárka)
- Bílý potok
- Pejšovský/Maršovský žleb

Druhým okruhem klíčový pro sběr dat je monitoring **vytíženosti/využívanosti doprovodné cyklistické infrastruktury** a lokalit, pro její umístění. Dle zacílení účelu průzkumy má jít o monitoring

1. Využívání služeb pro zaparkování kol
2. Lokalit s vysokou koncentrací kol, kdy by byly služby očekávány

b. Evaluace informací a Koncepce

Pravidelným setkáním nejméně 2 x do roka je žádoucí, aby probíhala výměna informací a **aktualizace potřeb obcí a postupu řešení jejich projektů** a projektových záměrů. Tím bude docházet ke zpřesňování informací, doplňování dat a vyhodnocování s možným vlivem na prioritizaci projektů sloužící k pravidelné **roční revizi místní Koncepce**. Tím se tvoří aktuální soubory opatření pro blízký (roční) i středně až dlouhodobě (3-10 let) pojímaný horizont rozvoje.

Směrem ke krajské úrovni budou tyto aktualizace poskytovány prostřednictvím místního cyklokoordinátora a mapového serveru. Tím bude docházet k jejich zařazování mezi krajské a krajem podpořitelné záměry a projekty, příp. aktualizace jejich stavu, aby pro další podporu rozvoje bezmotorové dopravy v kraji mohly být adekvátně plánovány budoucí finanční alokace.

Zpracování dat a implementace z nich vycházejících závěrů je věcí místního cyklokoordinátora a pracovního týmu cyklokoordinace, které své výsledky a návrhy aktualizací předkládají jednou ročně nositeli Koncepce DSO Tišnovsko.

c. Priorizace

Souhrn informací a dat z průběhu realizačních i monitorovacích aktivit v území ORP Tišnov, a tím vytvořený zásobník projektů, záměrů a potřeb obcí regionu vyžaduje **třídění** a pravidelnou **aktualizaci**.

Projekty jsou tříděny dle **kategorizace a kritérií** stanovených Koncepcí v bodovém hodnocení dle interního pracovního postupu. Třídění a bodování projektů má za účel jejich **priorizaci** v žebříčku významu pro naplňování potřeb obcí v kontextu celého ORP. Priorizace projektů má mít vliv na jejich podporu ze strany DSO Tišnovsko jako záštity naplňování Koncepce ORP.

Příklad kategorií a kritérií pro bodování projektů a lokalit podle potřebnosti

- a. Účel
 - a. Liniová infrastruktura
 - b. Doprovodná infrastruktura
 - c. Údržba
- b. Význam realizace
 - a. Urgentní
 - b. Nutná nebo potřebná
 - c. Vhodná
- c. Dopad
 - a. Nadregionální
 - b. Regionální
 - c. Lokální
- d. Připravenost
 - a. Studie
 - b. Projekt
 - c. Realizace

K aktualizaci informací o projektech a jejich třídění bude docházet nejméně **2 x roka**. Na základě informací o aktuálním stavu a prioritizaci projektů budou tyto zařazovány do žebříčku k vyhodnocování možností a kapacit podpory ze strany DSO Tišnovsko.

A. Podpora

DSO Tišnovsko jakožto záštita naplňování Koncepce ORP na základě prioritizace projektů poskytuje konkrétním záměrům a projektům podporu formou

- a. **Přímá angažovanost** v projektu (projekční, administrativní, dozorové práce).
- b. **Podpora nositeli** projektu (poradenství, administrativa, dotace).
- c. **Zahrnutí** do kontextu.

B. Zpracování klíčových

Dle kritérií vyhodnocování projektů bude DSO Tišnovsko věnovat pozornost primárně projektům řešícím situace

- a. z hlediska **bezpečnosti urgentní**
- b. z hlediska **prostupnosti nutné**
- c. z hlediska **spojitosti potřebné**
- d. z hlediska **návaznosti vhodné**

10 MARKETING



10 MARKETING

Aktivizační, mediální, informační, vzdělávací i prodejní podpora cyklistiky a bezmotorové dopravy jako trendu a životního stylu je neodmyslitelnou součástí snahy o rozvoj a podporu udržitelných způsobů chování v dopravě i při rekreaci. Marketingové návrhy a opatření tedy představují aktivní základnu propagace myšlenek a výchovy k pozitivnímu nahlížení a stylu využívání bezmotorové dopravy.

a. Aktivity

Do práce (do školy) na kole

Známou a stále více populární akcí je výzva Do práce na kole (a alternativní Do školy na kole). Nositelem tohoto dlouholetého projektu je spolek AutoMat na podporu městské cyklistiky a dalších druhů aktivní a udržitelné dopravy (chůze, běh). Cílem výzvy je popularizovat téma osobní udržitelné dopravy, upozorňovat na její výhody ekologické, zdravotní i ekonomické a usnadňovat lidem zapojení bezmotorové dopravy do běžného způsobu života.

Výzva buduje a rozvíjí komunitu lidí, jimž není dění okolo nich lhostejné. Ve výzvě nejde o počet kilometrů, ale o změny dopravních návyků – hlavní kategorií je týmovost.

Evropský týden mobility

Vlajková kampaň Evropské komise, která se každoročně koná v termínu 16. – 22. září. Cílem je zvýšit povědomí občanů o udržitelné mobilitě, upozornit na problémy v dopravě a hledat řešení šetrná ke klimatu a životnímu prostředí. ETM je ideální příležitostí pro obyvatele cíleně vyzkoušet alternativní způsoby dopravy a užít si výsady městského prostředí bez automobilů.

Do ETM se tradičně zapojují obce, v posledních letech se mohou se svými projekty přihlásit také iniciativy a neziskové organizace. Vítané jsou všechny aktivity na podporu veřejné dopravy, chůze, cyklistiky i dalších forem aktivní a udržitelné městské mobility. Může jít o organizované **pěší procházky** nebo **cyklojízdy městem**, akce a hry uspořádané v ulicích či **vzdělávací workshopy**.

V Česku se se svými akcemi na podporu udržitelné a aktivní mobility zapojuje také celá řada organizací, například **Pěšky do školy**, zářijová výzva **Do práce na kole**, **Výzva 10 000 kroků** nebo sousedské slavnosti **Zažít město jinak**.

Tradičním vyvrcholením ETM je 22. září **Mezinárodní den bez aut**. Při této příležitosti obce otevírají ulice lidem, a naopak omezí vjezd motorovým vozidlům. Událost bývá často spojena s kulturním či sportovním doprovodným programem. Díky tomuto opatření vzniká uvnitř měst prostor pro lepší soužití a vzájemné sdílení. Obyvatelé tak dostanou šanci znovu objevit své město a možná i přehodnotit své dopravní návyky.

Zamykání a odemykání cyklistické sezóny

Osvědčenými aktivitami řady regionů jsou akce pro veřejnost na podporu lokální cykloturistiky. Nejatraktivnějšími bývají tzv. odemykání a zamykání stezek, tedy zpravidla cykloturistické vyjížďky spojené s kulturní, programem a místní gastronomií. Zatímco odemykání bývá dle místních poměrů vztaženo zpravidla k začátku **května**, zamykání je spojeno s koncem **října**.

V ORP Tišnov dosud k obdobným aktivitám nedochází z důvodu absence nositele. Za realizaci se může postavit DSO, koordinační tým nebo je možností organizace ve spolupráci s místní DMO

Závody, festivaly aspol.

Významnou podporu a propagaci cyklistiky jako sportu v přírodě a pro všechny představují lokální závody a akce pro širokou amatérskou veřejnost. Aktuální výčet pravidelně probíhajících je zmíněn v kapitole A07 Sportovní cyklistika. Tyto i obdobné aktivity je na místě podporovat a s jejich pomocí pracovat pro propagaci popularity cyklistiky, nejen pro sportovní a rekreační účely.

Tišnovská cyklovýzva

Letní soutěž pro malé i velké cyklisty organizovaná po tři roky (2020 – 22) tišnovským cyklokoordinátorem. Po ukončení jeho činnosti už nepokračuje. Šlo o osm okruhů rozdílné délky a obtížnosti, aby si na své přišli opravdu všichni účastníci a okruhy bavily celou rodinu, a to ve formě lovu kódů a slosování o zajímavé ceny. Její obnovení je otázkou možného personálního organizačního zaštitění.

b. Vzdělávání

Dopravní výchova ZŠ „Průkaz cyklisty“

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, stanoví cyklistům minimální věk pro samostatnou jízdu na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné komunikaci na 10 let (mladší 10 let smí na těchto komunikacích jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let). Tohoto věku většina žáků dosahuje ve 4. třídě základní školy.

Standardy Rámcového vzdělávacího programu MŠMT pro základního vzdělávání stanovují zařadit výuku dopravní výchovy do jednotlivých předmětů (např. prvouka, výchova ke zdraví, rodinná výchova, tělesná výchova) v různých ročnících ZŠ tak, aby žáci zvládli základní pravidla pro chodce nejpozději do třetího ročníku ZŠ a následně, od čtvrtého ročníku, si osvojovali a prohlubovali základní pravidla pro cyklisty.

Důležitým předpokladem úspěšnosti při vzdělávání žáků je sladění teoretického vyučování a praktického výcviku. V průběhu 4. ročníku základní školy mohou žáci, v případě úspěšného složení zkoušky, získat „Průkaz cyklisty“, který je velkou motivací k získání co nejlepších znalostí a dovedností.

Vzhledem k tomu, že způsoby realizace teoretické výuky a praktického výcviku jsou někdy rozdílné, metodický materiál **Ministerstva dopravy** v rámci projektu **BESIP Tematický plán dopravní výchovy pro žáky 4. tříd základních škol** stanovuje minimální rozsah teoretické výuky a praktického výcviku, včetně přezkoušení znalostí pro získání „Průkazu cyklisty“.

Koncept školního kurzu „Se školou na kolo“

Zatímco se školy každoročně pro žáky konkrétních tříd základních a středních škol snaží realizovat lyžařský výcvikový kurz, aniž by přitom byl reflektován skutečný význam, role a oblíbenost zimních sportů v populaci, cyklistice jako nejrozšířenějšímu rekreačně provozovanému sportu v ČR taková pozornost věnována vůbec není.

V podmínkách klimaticky příznivějších sportům bez nutné sněhové pokrývky, a s ohledem na oblíbenost i potřebu zvládnutí potenciálu „umění kola“ je na místě nabídnout a zařadit do školních sportovních programů žáků základních a středních škol obdobný **kurz cyklistiky**.

Náplň cyklistických výcvikových pobytů

- Výuka techniky jízdy na jízdním kole
- Výuka bezpečnosti při jízdě na horském kole
- Výuka pravidel silničního provozu
- Výuka technických dovedností pro opravu a údržbu jízdního kola
- Vyjíždky na kolech za účelem zvýšení fyzické kondice žáků
- Vyjíždky na kolech za účelem poznávání krajiny
- Cyklistický závod na rychlostní i vytrvalostní zdatnost, šikovnost a obratnost na kole
- Výuka přírodovědy zaměřená na lokalitu, v níž je pobyt realizován

Lokality cyklistického výcviku

Kurzy mohou být vzhledem ke své povaze realizovatelné prakticky kdekoli v ČR a nejsou závislé na žádném speciálním prostoru. Je možné prakticky takovýto výcvik uspořádat v jakémkoliv rekreačním objektu, který má prostor na úschovu kol a je v blízkosti lesů s lesní infrastrukturou. Nicméně jako vhodné se jeví zařazení **bikových (sigletailových) destinací**, které jsou ideální pro takovéto výcvikové pobyty. Umožňují zjistit a pochopit, že cyklistika je zábavným a hravým sportem, a zároveň umožňují trénovat techniku ovládání bicyklu a pohybu i mimo zpevněné cesty tak, aby nedocházelo k poškozování přírodního prostředí.

Formát školního kurzu je možné použít i pro organizaci příměstského nebo pobytového **tábora**.

Otevřené vzdělávání

Nejen v silničním provozu u řidičů aut a motorizovaných dopravních prostředků je nešvarem **neznalost aktualizace pravidel silničního provozu**. Jelikož právě cyklistům bývá vytýkána neznalost a pohyb v přepravním ruchu dle zásady, že kolo se všude vejde, je na místě organizace pravidelného otevřeného vzdělávání pro veřejnost, a to všech věkových kategorií.

Druhou oblastí je **technologický vývoj** v cyklistice a možnost seznámit se s trendy vývoje mobility i e-mobility, vyzkoušet si nové modely, ale i různé styly jízdy, a rozdíly v možnostech a ovládání, které ty které modely poskytují, zejména u klasických a bateriových modelů.

Třetí oblastí vhodnou pro praktické využití je znalost základního **servisu bicyklu** a první pomoci na cestách.

Významnou součástí otevřeného vzdělávání je i oblast dopravní psychologie, chování a výchova k respektu a ohleduplnosti v dopravě a na cestách, ochraně přírody a respektu k místním tradicím, tolerance rezidentů vůči turistům a řešení třecích ploch a kritických situací. Vzdělávání je možné rozvíjet i do oblasti péče o zdraví, výživy, rozvoje kondice, plánování cest a dalších. Témat je celá řada.

c. Podpora

Print

Tiskové materiály pro cykloturistiku i praktické užití je vhodné připravit v rámci prezentace existujících a propagace využitelných stezek, cyklotras a doprovodné i podpůrné infrastruktury. Může jít o mapy, průvodce, učební materiály, testy a kvízy apod.

On-line

Stávající prezentace na webech různých subjektů jsou jednak roztržité a nejednotné, jednak úzce zaměřené na tipy na výlety, a nikoliv na celou oblast týkající se problematiky bezmotorové dopravy, příležitostí, praktických informací nebo i vzdělávacích materiálů. Celková dostupnost velkého množství podkladů je špatná.

Zkušenosti ze snah o vytváření komplexních cykloportálů většinou na krajské úrovni nejsou dobré. Pro potřeby území ORP by mělo existovat spíše několik různých informačních kanálů dle cílového uživatele:

- Portál pro odbornou veřejnost a samosprávu

Informace týkající se metodik realizace bezmotorové infrastruktury, dotační příležitosti, mapový portál o existujících a plánovaných stavbách, legislativní a jiné informace. Uvedenou oblast v současnosti pokrývá několik národních portálů jako www.dobramesta.cz Partnerství pro městskou mobilitu, www.cyklovize.cz nebo jihomoravská krajská mutace mapového portálu <https://jmkr.stavbycyklo.cz>. Starší materiály tzv. Cyklistické akademie jsou hůře dostupné. Metodické a legislativní materiály např. Ministerstva dopravy rovněž. Ujednacení odborných informací na jeden kanál je na místě.

- Portál pro turistickou a zájmovou veřejnost

Informace o příležitostech, tipy na výlety, servisní informace, zdravotní. Uvedenou oblast pokrýval národní portál www.ceskojede.cz, který byl pohlcen portálem Czechturismu www.kudyznudy.cz. Jako každý turistický portál však trpí přehlceností a slabými ve filtrování informací. Na regionální úrovni existují jako tipy na výlety dílčí podstránky portálů www.dsotisnovsko.cz, www.tictisnov.cz nebo stránky mikroregionů, často s obsahem zastaralým. Aktuální podstránka pod patronací DSO Tišnovsko nebo samostatný portál pro téma cyklistiky a cykloturistiky by mohl být aktualizacím řešením.

- Sociální sítě

Obvyklé kanály na podporu šíření aktuálních informací představují nejen způsob rychlého přenosu, ale vytvářejí i prostor sdílení zkušeností a tvorby komunity na podporu dalších potřebných opatření.

Mobilní aplikace

Generování informací pro mobilní aplikaci by mělo smysl při vytvoření praktického nástroje pro navigaci návštěvníka v území, plánování cest, ale i systém záchranných bodů, servisu nebo základního rádce v kritických situacích. Nemělo by jít o mobilní verzi webu, ale praktického průvodce krajinou obohacenou o praktické informace pro běžný život cyklistiky z oblasti první pomoci, servisu, kontaktů, informací atd.

Merch

Podpora propagaci cyklistiky a regionu může mít podobu i praktických a běžně využitelných reklamních ale funkčních předmětů a oblečení. Jde o účelový marketing podporující myšlenku aktivně tráveného času a bezmotorové dopravy, jehož možnosti jsou nepřeberné – oděvních prvků (tričko, dres, šátek, rukavice, helma), praktických brašen, servisního vybavení (klíče, lékárničky...) až po svět suvenýrů.

ČÁST B.

KRAJINA

01

TIŠNOVSKO

JAKO REGION



01 TIŠNOVSKO JAKO REGION

Správní obvod obce s rozšířenou působností Tišnov (ORP) je od 1. ledna 2003 jedním ze sedmi správních obvodů rozšířené působnosti obcí v okrese Brno-venkov v Jihomoravském kraji. Čítá 109 základních sídelních jednotek tvořících 84 sídel (katastrálních území), sdružených do 59 samosprávných obcí, z toho je jen 1 město a 5 městysů.

Rozloha regionu: 342,36 km²

Počet obyvatel: 32 832 (2024)

Hustota zalidnění: 95,9 obyv./km²

Ze správního hlediska se ORP Tišnov nachází v severozápadní části Jihomoravského kraje. Z hlediska počtu obyvatel (32 834 z roku 2024) zaujímá ORP Tišnov 13. místo a z hlediska rozlohy (34 253 ha) 12. místo mezi 21 ORP nacházejícími se na území Jihomoravského kraje. Ze severovýchodu správní obvod ORP Tišnov sousedí s ORP Boskovice, z východu s ORP Blansko, z jihovýchodu sousedí s ORP Kuřim a z jihu s ORP Rosice. Jedná se o ORP spadající do Jihomoravského kraje. Ze západní strany sousedí ORP Tišnov s Krajem Vysočina, resp. z jihozápadní strany s ORP Velké Meziříčí a ze severozápadní strany s ORP Bystřice nad Pernštejnem.

a. Obyvatelstvo a sídla

Vývoj počtu obyvatel v ORP Tišnov je odlišný než vývoj ostatních ORP v České republice. Ve správním obvodu nedošlo k markantnímu snížení počtu obyvatel v době obou světových válek a minimálně se projevil odsun německého obyvatelstva. Území ORP bylo ustaveno v roce 2003 ve výrazně menším rozsahu a zahrnovalo pouze 22 obcí. V roce 2005 k němu bylo přičleněno dalších 25 obcí z okresu Žďár, a konečně v roce 2007 ještě 14 obcí z okresu Blansko. Region si proto dodnes nese stopy po tomto slepení ze tří okresů, i když historicky (do roku 1960) tvořil jeden okresní celek.

Nyní má počet obyvatelstva regionu stoupající tendenci, markantně se na něm ovšem podílí množství přistěhovaných. Naopak přirozený přírůstek má poslední čtyři roky dle údajů ČSÚ zápornou hodnotu. Průměrný věk obyvatel regionu se pohybuje mezi 40–42 roky.

Region má přirozené funkční regionální středisko – město Tišnov, které je jak svojí populační velikostí, tak koncentrací nabídky služeb a práce, významným střediskem osídlení v rámci celého Jihomoravského kraje (12. největší město v kraji). Ve vztahu k okolním obcím správního území má však mírně excentrickou polohu. Tuto disproporci částečně vyvažuje několik městysů, které vytvářejí vlastní sociokulturní gravitaci menší územní celky. Ty také patří mezi několik sídel, které jsou perspektivní pro budoucí rozvoj a posílení sídelní struktury území (Nedvědice, Lomnice, Doubravník, Deblín, Drásov).

Sídla území patří velikostí k menším, mají venkovský charakter, který je dán jejich polohou v krajině. Charakteristickým znakem je vysoká hustota málo lidnatých obcí. Vzhledem ke kvalitě životního prostředí a malebnosti krajiny roste zájem o rekreační bydlení, rekreační a sportovní aktivity.

Seznam obcí:

Běleč	Kuřimská Nová Ves	Sentice
Borač	Kuřimské Jestřabí	Skalička
Borovník	Lažánky	Skryje
Braníškov	Lomnice	Strhaře
Brumov	Lomnička	Svatoslav
Březina	Lubné	Synalov
Bukovice	Malhostovice	Šerkovice
Černvín	Maršov	Štěpánovice
Deblín	Nedvědice	Tišnov
Dolní Loučky	Nelepeč-Žernůvka	Tišnovská Nová Ves
Doubravník	Níhov	Újezd u Tišnova
Drahonín	Ochoz u Tišnova	Unín
Drásov	Olší	Úsuší
Heroltice	Osiky	Vohančice
Hluboké Dvory	Pernštejské Jestřabí	Vratislávka
Horní Loučky	Předklášteří	Všechovice
Hradčany	Rašov	Zhoř
Kaly	Rohozec	Žďárec
Katov	Rojetín	Železné
Křižínkov	Říkonín	

Zemědělsky využívané plochy orné půdy jsou zastoupeny především na rovinatějších plochách, navazujících na zastavěná území města a obcí regionu a tvoří 47 % celkové plochy ORP Tišnov. Lesní plochy tvoří 43 % z celkové plochy ORP.

b. Spádovost

Území ORP Tišnov je ovlivněné rozvojovou dynamikou krajského města Brna. V rámci „Politiky územního rozvoje České republiky“ tedy spadá do OB3 Rozvojové oblasti Brno. Jedná se o území s velmi silnou koncentrací obyvatelstva a ekonomických činností, které mají z velké části i mezinárodní význam. Rozvojově podporujícím faktorem je dobrá dostupnost jak dálnicemi a rychlostními komunikacemi, tak i tranzitním železničním koridorem. Sílcí mezinárodní kooperační svazky napojují oblast zejména na prostor Vídně a Bratislavy.

ORP Tišnov je tím pádem spádově zaměřeno na Brno jako centrum Jihomoravského kraje. Dojížďková vzdálenost z Tišnova do krajského města Brna je cca 25 km. Vzhledem k této malé vzdálenosti je vazba na krajské město Brno velmi intenzivní a projevuje se vysokou vyjížďkou za pracovními příležitostmi a vyšší občanskou vybaveností. Některé části území vzhledem ke své dřívější správní příslušnosti k okresu Blansko a Žďár si zachovaly spádové tendence nebo využívání služeb ve svých bývalých okresních centrech, resp. blízkých městech, což je případ Bystřice nad Pernštejnem a Velké Bíteše. Lokální spádovost je určena účelovostí a nabídkou služeb. Tu představují školy, zdravotní služby, občanská vybavenost a správní úřady.

Mateřské školy nacházíme ve 23 obcích obvodu, jedna je ve výstavbě. Prvním stupněm základní školy disponuje 7 obcí (Brumov, Doubravník, Katov, Lažánky, Olší, Předklášteří a Sentice), základní školu s oběma stupni má 8 obcí (Deblín, Dolní Loučky, Drásov, Lomnice, Nedvědice, Předklášteří, Tišnov a Žďárec. Střední vzdělávací stupeň má pouze Tišnov a Lomnice. V regionu

se rovněž rozvíjí soukromé školství s několika stanovišti mimo běžná školní centra jako je Lomnička, Křížovice nebo Předklášteří.

Zdravotnická péče je v území koncentrována ve vyšší míře do centra v Tišnově, především ve vazbě na místní nemocnici, polikliniku a soukromá ambulantní zařízení. Pohotovost již v Tišnově nesídlí. Za to se zde nachází krajská stanice Zdravotnické záchranné služby integrovaného záchranného systému JMK. Lékařské služby jsou poskytovány i v některých dalších obcích ORP (Drásov, Lomnice, Deblín, Předklášteří, Dolní Loučky, Nedvědice, Doubravník, Žernůvka apod.). Jedná se o stomatologická zařízení a praktické lékaře pro děti i pro dospělé. Tato zařízení jsou využívána především obyvateli obcí a přilehlého okolí z důvodu dostupnosti. Celkově jsou však v rámci organizace zdravotnických služeb veškerá specializovaná pracoviště pro ORP Tišnov koncentrována do Brna.

Občanská vybavenost a správní úřady jsou koncentrovány vedle Tišnova převážně do městysů.

c. Silniční síť a dopravní zátěž

Z hlediska dopravní vytíženosti leží region ORP Tišnov mimo hlavní tahy. Historická spojnice mezi Brnem a Novým Městem na Moravě jako správním centrem Vysočiny, která protínala Tišnov, s poklesem významu vedla k přesunu hlavních dopravních tahů mimo samotné území ORP Tišnov. Nejvytíženější současné tahy reprezentované dálnicí D1 a silnicí I/43 tedy území zcela míjejí.

Stávající silniční síť podmíněná geografií regionu je uspořádána dominantně paprskovitě zejména podél vodních toků a po hřebenech mezi hlubšími údolími tak, že se většina sbíhá v přirozeném spádovém uzlu Tišnova a odtud je směřována jediným hlavním tahem do brněnské metropolitní oblasti.

V rámci území ORP se nenachází žádná silnice kategorie I. Třídy, 8 krajských silnic kategorie II. třídy v délce cca 88 km, a 52 krajských silnic kategorie III. třídy v délce cca 142 km. Další síť zpevněných cest tvoří uliční síť měst a obcí, a účelové komunikace v celkové délce další cca 200 km.

Dopravní zátěž stávající silniční sítě ORP Tišnov má méně tranzitní charakter, a je dominantně představována dojezdovou dopravou do přestupních uzlů, škol a zaměstnání s nejvyšší zátěží v ranní a odpolední dopravní špičce pracovních dnů, a rekreační dopravou mezi Brněnskou aglomerací a rekreačním celkem Českomoravské vrchoviny během začátku a konce volných dní a víkendů.

Dle vyhodnocení výsledků celostátního sčítání dopravy z let 2020-21 má Tišnovsko jedinou silnici ve výši zátěže 15 000 – 25 000 vozů za 24 h, a to II/385 na úseku Hradčany – Tišnov. Dále ve směru od brněnského centra i Tišnova intenzita zátěže klesá na hodnoty do 3–5000 vozidel za 24 hodin, a to ve všech hlavních směrech. Pocitově vysoká intenzita frekvence dopravy na hlavních tazích v regionu tak empiricky podpořena není, ale je spíše dána situováním silnice v reliéfu, její členitostí a také stylem jízdy projíždějících řidičů.

d. Geografie a turistika

Tišnovský region má osobitý ráz, který je charakterizován jak širokou škálou přírodních krás s lesnatou krajinou, tak i množstvím historických památek. Značná členitost krajiny se vyznačuje výraznějšími kopcovitostmi s velkými rozdíly nadmořských výšek oproti hlubokým údolím řek a potoků, která ji rozčleňují na izolované celky.

V regionu se setkávají 3 geografické celky značně odlišného typu krajiny. Okolí Tišnova a jižní a východní část regionu zaujímá **Boskovická brázda**. Zatímco v jižní a střední části má charakter plošší zemědělské krajiny reprezentované Tišovskou kotlinou, ze které vystupují izolované celky ostrovních hor, v severovýchodním pokračování je tento typ krajiny přerušen mohutnou hradbou Žernovnické hrástě. Jde o kopcovitý útvar, jakýsi „špunt“ v krajině, který při vzniku brázdy a poklesu krajiny zůstal zaklíněný mezi Brněnskou a Hornosvrateckou vrchovinou, a tvoří most mezi oběma celky.

Severní a západní část regionu zaujímá Českomoravská vrchovina, tvořená ovšem dvěma velmi odlišnými celky. Západní **Křižanovská vrchovina** reprezentuje typický vnitrozemský reliéf „Vysočiny“ ploché náhorní roviny spíše zemědělského charakteru situované ovšem do vyšší nadmořské výše, se sušším klimatem a písčitými půdami. Severní **Hornosvratecká vrchovina** je naopak rozbrázděným horským masívem rozpukaným tektonickými spárami hlubokých údolí. Značná členitost krajiny jí zachovala i vysoké procento zalesnění a přírodě blízký charakter. Typickým rysem je vyšší míra pastvin, chudost polí a značné množství velmi malých osad situovaných zpravidla vysoko v hůře přístupné krajině.

Území tak většinou představuje atraktivní rekreační oblast jak z hlediska přírodně turistického, tak i kulturně historického. Nejvýznamnější atraktivitou je vedle jedinečné morfologie terénu i jeho málo narušená zákoutí v krajině zahrnující množství významných chráněných lokalit. Kulturně historická atraktivita pak spočívá v množství nemovitých kulturních památek soustředěných hlavně v městské památkové zóně v Lomnici a Doubravníku, národní kulturní památky hrad Pernštejn a klášter Porta coeli v Předklášteří, a řada drobnějších sakrálních staveb v obcích a ruin hradů a tvrzí ve volné krajině.

e. Členění do oblastí

Pro účely podrobnějšího popisu regionu a potřeb obcí z hlediska rozvoje bezmotorové dopravy je v další kapitole území členěno do oblastí. Tyto jsou vymezeny na základě společných geografických nebo sociologických spojitostí, ať je o spádovost, správní nebo mikroregionální sounáležitost či společné zájmy. Rozdělení není fixní, ale pro aktuální praktické účely této koncepce, a lze jej libovolně měnit.

Území ORP Tišov je tedy v dalším rozděleno do 11 oblastí

- a. Tišov a okolí
- b. Mikroregion Čebínka
- c. Dolní část údolí Svatky
- d. Deblín a okolí
- e. Bílý potok
- f. Povodí Haldy
- g. Povodí Bobrůvky a Libochovky
- h. Hřeben
- i. Horní část údolí Svatky
- j. Lomnicko
- k. Horní povodí Lubě

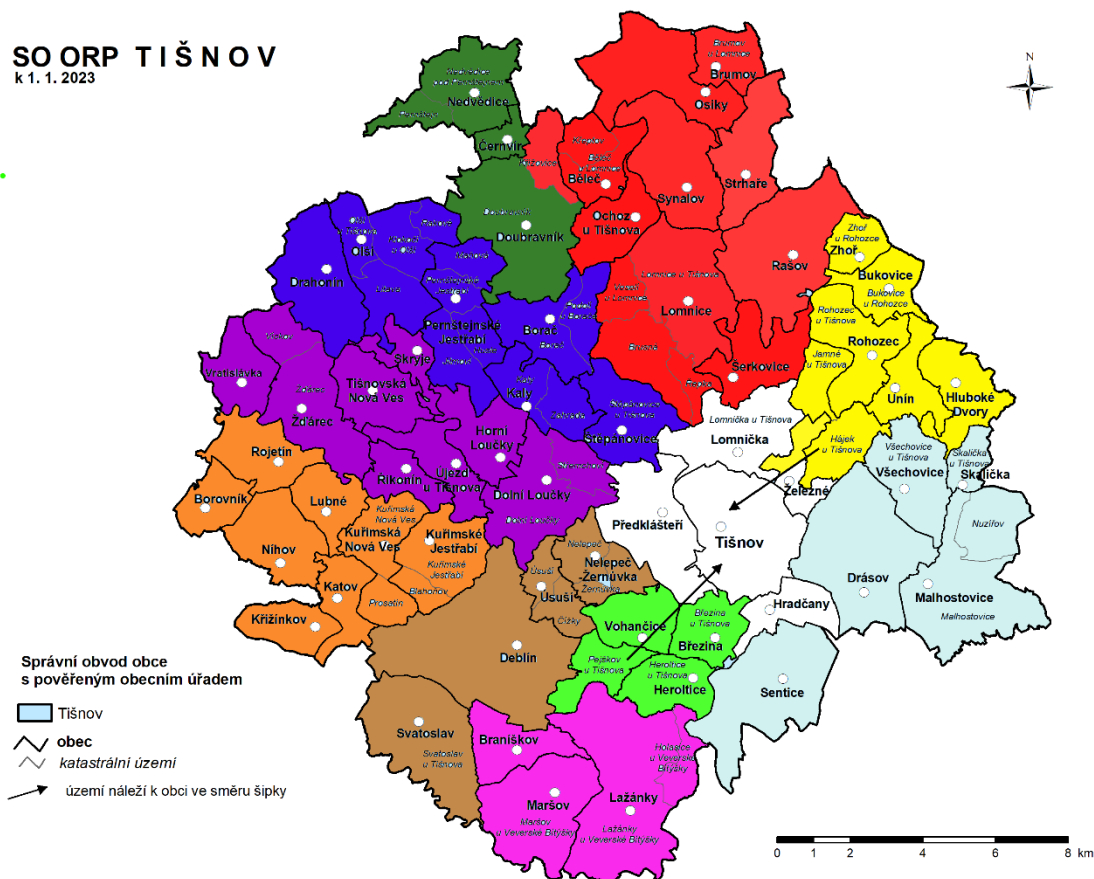
02

OBLASTI



02 OBLASTI

Pestrá geografie regionu ORP Tišnov a tím různé podmínky pro spojení obcí a možnosti rozvoje jakékoliv dopravy, tím spíše bezmotorové. Pro potřeby vhodného roztržení regionu tedy rozčleníme popis území do oblastí určených georeliéfem a geosociální sounáležitostí takto geograficky položených obcí.



Barevné označení rozdělení území ORP Tišnov na 11 pracovních celků – oblastí:

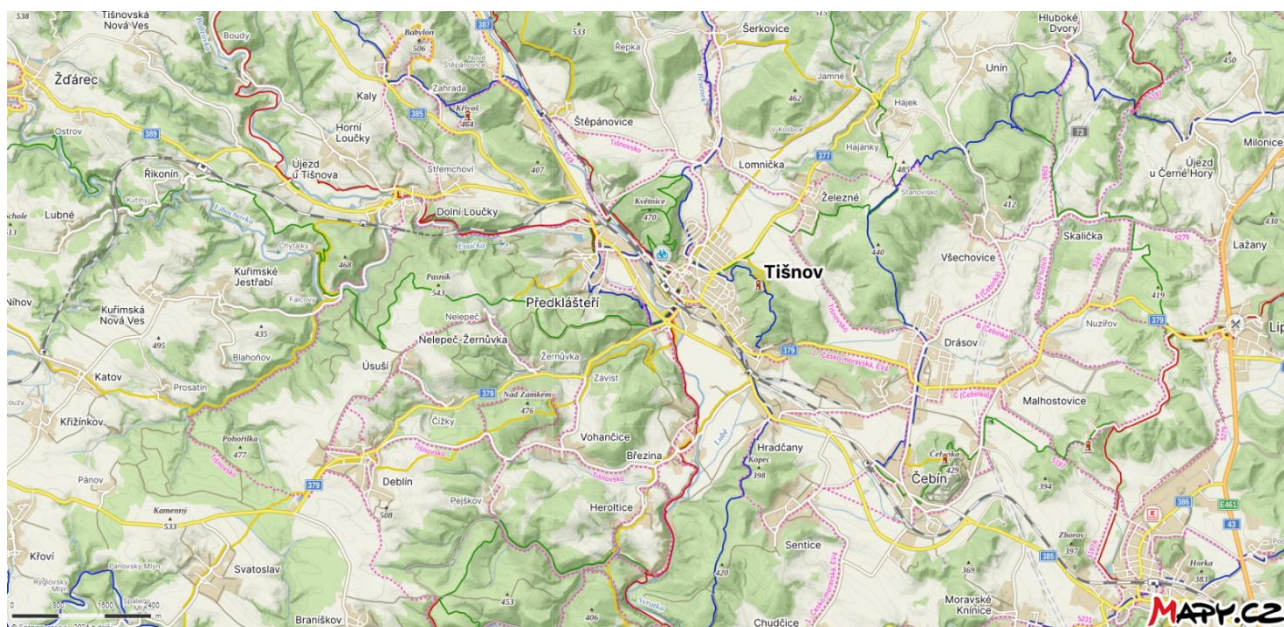
- Tišnov a okolí
- Mikroregion Čebínka
- Dolní část údolí Svratky
- Deblín a okolí
- Bílý potok
- Povodí Haldy
- Povodí Bobruvky a Libochovky
- Hřeben
- Horní část údolí Svratky
- Lomnicko
- Horní povodí Lubě

a. Tišnov a okolí

Oblast tišnovské sídelní aglomerace zahrnuje vedle vlastního **Tišnova** i sousední **Předklášteří** a **Hradčany**, které tvoří urbanisticky a zástavbou zcela navazující celek. A obce **Lomnička** a **Železné**, které jsou geograficky velmi blízce položené a úzce provázány s městem. Jako centrum regionu je důležitým uzlem dopravním v návaznosti na brněnskou metropolitní oblast. Je také cílem spádovosti školské, zaměstnanecké i služeb, místo s koncentrací zdravotnických, sociálních, správních služeb. Turistickým přestupním uzlem mezi Brnem a Vysočinou.

Geografie

Území představuje střed Tišnovské kotliny geografického celku geografického celku sníženiny Boskovické brázdy, v rámci které je kotlina samostatným výběžkem obklopeným solitérními masívy kopců Květnice, Klucaniny a Stráže. V širším okruhu pak kotlinu uzavírají masívy kopců Hornosvratecké vrchoviny ze severu, Žernovnické hrástě na severovýchodě, Křižanovské vrchoviny ze západu a jihu. Na východ je kotlina otevřena bývalým údolím řeky do Kuřimské kotliny. Středem území prochází řeka Svratka z údolí na SZ do údolí na jihu.



Obce

Tišnov (www.tisnov.cz) s k.ú. rozlohou 17,12 km² má 9 275 obyvatel. Centrum státní správy ORP, samosprávy, zdravotnických i sociálních služeb. V Tišnově jsou 4 MŠ a 2 ZŠ zřizované městem, ZUŠ, Gymnázium a SŠ zřizované Jihomoravským krajem a další soukromá školská zařízení. Ve městě působí řada podnikatelských subjektů včetně oblasti obchodu a služeb. Tišnov je centrem kulturních a sportovních aktivit i tradiční východisko turistiky pro blízké okolí a do údolí řeky Svratky, přestupní uzel pro turistické cesty dále směrem na Vysočinu, a dopravu směrem do Brněnské metropolitní oblasti.

Předklášteří (www.predklasteri.cz) s k.ú. rozlohou 7,26 km² má 1 461 obyvatel. Samostatná obec historicky propojena se sousedním městem Tišnovem. V obci je dostupná část služeb, většinou jsou ale obyvatelé vázáni na Tišnov, i když obcí projíždí 2 železniční trati, není zde vlaková zastávka. Je zde MŠ a I. st. ZŠ a další soukromá školská zařízení, v plánu je zřízení velké svazkové ZŠ. Je zde katolický kostel a hřbitov s farní správou z Tišnova. Předklášteří je turisticky vyhledávaným místem díky klášteru Porta coeli a je východiskem do údolí Loučky a Svratky.

Hradčany (www.hradcany.cz) s k.ú. rozlohou 3,06 km² má 680 obyvatel. V obci je MŠ, několik drobných podnikatelů a služeb včetně restaurace. Ve většině služeb jsou obyvatelé vázáni na Tišnov. Hradčany jsou východiskem do polesí Sokolí a na tišnovskou Klucaninu. Zdejší vlaková zastávka je spádovým bodem pro okolní obce v cestě do Brněnské metropolitní oblasti.

Lomnička (www.lomnicka.cz) s k.ú. rozlohou 6,33 km² má 603 obyvatel. V obci je MŠ, několik drobných podnikatelů. Ve většině služeb jsou obyvatelé vázáni na Tišnov. Lomnička je průjezdným bodem mezi Tišnovem a Lomnicí.

Železné (www.zelezne.cz) s k.ú. rozlohou 2,36 km² má 620 obyvatel. Má charakter sídelní aglomerace vně Tišnova. V obci je svazková MŠ, několik drobných podnikatelů včetně obchodu a restaurací, a významný zaměstnavatel Vitar. Ve většině služeb jsou obyvatelé vázáni na Tišnov. Železné je východiskem k oblíbené osadě Stanoviska.

Obce Předklášteří, Lomnička a Železné jsou spolu s obcemi Borač, Dolní Loučky, Kaly, Šerkovice a Štěpánovice sdruženy do **Mikroregionu Porta**. Svazek byl založen v roce 2003 a je dodnes funkční. Obec Hradčany je spolu s obcemi Drásov, Sentice, Malhostovice, Všechnovice, Skalička a Čebín členem **Mikroregionu Čebínka**. Svazek byl založen v roce 2002 a je dodnes funkční. Všechny obce jsou členy Dobrovolného svazku obcí Tišnovsko.

Spádovost

Oblast je vázána spádovostí do školských a zdravotnických zařízení a nabídky služeb koncentrovaných v Tišnově. V oblasti veřejné dopravy je železniční stanice Tišnov přestupním uzlem s vazbou na brněnskou metropolitní oblast a na směr Vysočina a Praha. Oblast protíná hlavní silniční tah II/385 Brno – Tišnov – Nově Město n. Mor. Dle dopravního zatížení se podle údajů ze sčítání dopravy v roce 2020 jedná v úseku Předklášteří – Tišnov – Hradčany (– Brno) o průjezd s intenzitou 15 000 – 25 000 vozidel za 24 h, v ostatních úsecích o intenzitu 5 000 – 15 000 vozidel za 24 h. Vysoká intenzita dopravy směrem na Brno je způsobena souběhem lokálních krajských silnic III/379, 377, 3773, 387, 379 a 389 s průměrnou intenzitou zatížení 3 000 – 5 000 vozidel za 24 h. Zatížení oblasti je vnímáno jako silné a bezpečnostně problematické.

Existující infrastruktura

V oblasti je vybudována síť **asfaltových účelových komunikací s vyloučením motorového provozu**, i plnohodnotných **cyklostezek**. Území je tedy ve velmi dobré rozvojové fázi, chybí mu však propojení a plynulost jízdy limitují bodové a spojovací překážky. Komunikace slouží dobře jako cyklistické trasy pro účely bezpečné dopravy i účely turistické.

V oblasti byly vybudovány **cyklistická infrastruktura**:

- **Cyklostezka** Tišnov, Pod Klucaninou – Vitar, rozc. v délce **900 m** v provedení asfaltového povrchu paralelně se silnicí II/377.
- **Cyklostezka** Tišnov, Brněnská – Olbrachtova v délce **1 100 m** v provedení asfaltového povrchu paralelně s ulicí Brněnskou. Součást koridoru Tišnov – Brno (EV4).
- **Cyklostezka** Tišnov, na Nové – vlaková zastávka Hradčany v délce **300 m** v provedení asfaltového povrchu.
- **Cyklostezka** Tišnov, Ostrovec v délce **290 m** v provedení asfaltového povrchu podél řeky Svratky.
- **Cyklostezka** Tišnov, Ostrovec – Nádražní v délce **275 m** v provedení asfaltového povrchu podél fotbalového hřiště.

- **Cyklostezka** Tišnov, vlak. nádraží – Klášterská v délce **625 m** v provedení asfaltového povrchu podél ulice Na Loukách a Klášterská.
- **Cyklostezka** Tišnov, Cáhlovská – U Střelnice (koupaliště) v délce **550 m** v provedení asfaltového povrchu pod silnicí II/385.
- **Cyklostezka** Předklášteří, Pod Dřínovou – Štěpánovská v délce **316 m** v provedení asfaltového povrchu včetně mostu přes řeku a odpočívek.
- **Cyklostezka** Předklášteří, Pod Dřínovou – Štěpánovice v délce **722 m** v provedení asfaltového povrchu. Součást koridoru Nedvědice – Tišnov (EV4).
- Některé úseky realizovány pod projektovým názvem „cyklostezka“, nejsou ovšem takto označeny dopravním značením, ale pouze jako **účelové komunikace s vyloučením motorového provozu**.
 - o v provedení **štěrkové cesty** realizována účelová komunikace Trmačov – Pod Dřínovou
 - o v provedení asfaltové komunikace slouží spojení Železné – Drásov
 - o dílčí úseky cyklostezek ústí do komunikací, které toto označení nenesou (Štěpánovice apod.)
- V intravilánu Tišnova byl vyznačen **cyklopruh** na ulici Brněnská.
- V intravilánu Tišnova byly vyznačen **piktogramy** ulice Brněnská, Husova, Moukova, Na Hrádku, Ráboňova, Mahenova.
- V intravilánu Tišnova byly **protisměrně pro cyklisty** zpřístupněny jednosměrné ulice Brněnská, Moukova, Ráboňova, Na Hrádku, Mahenova, Husova.

V Tišnově pod Klucaninou je vystavěn **pumptrack**.

V oblasti byly vyznačeny **cykloturistické trasy**:

- v úseku (**Lomnice –**) **Lomnička – Tišnov (– Drásov)** trasa KČT č. 1 (**Pražská stezka**)
- v úseku **Tišnov (– Březina)** trasa KČT č. 5278
- z iniciativy Mikroregionu Porta v roce 2006 **síť tras po místních silnicích a polních cestách** spojujících všechny obce Předklášteří, Lomničku, železné s okolím (Dolní Loučky, Březina, Drásov). Značení je nyní kusé, neudržované, vyžaduje revizi.

Potřeby, plány, projekty

1. okruh – Odstraňování nespojitostí – Bezpečný průjezd intravilánem

Protože území je výjimečné souvislou urbánní aglomerací, spojitý průjezd intravilánem představuje specifický požadavek bezpečného pohybu a tím pádem i využívání bezmotorové dopravy k dosahování denního cílů. Řešením je odstranění bodových závad a překážek tak, aby došlo k souvislému propojení dílčích částí infrastruktury do jednoho spojitého celku.

a. V-Z průjezd Tišnovem

Situace: urgentní z důvodu bezpečnosti

Stav: nespojitosti průjezdu Tišnovem

- Chybí spojení cyklostezek Na Nové a Olbrachtova/Brněnská
- Brněnská, přejezd U Humpolky

- Zaústění cyklopruhu Brněnské do Komenského nám. bez návaznosti
- Chybí propojení U Humpolky – vlakové nádraží
- Vyústění cyklostezky Klášterská u přejezdu, chybí logická návaznost na Trmačov a stezku u kolem řeky

b. S-J průjezd Tišnovem

Situace: urgentní z důvodu bezpečnosti

Stav: nespojitosti průjezdu Tišnovem

- Cyklostezka kolem Nemocnice od parkoviště pod Klucaninou do ulice Na Rybníčku (v projektu)
- Cyklopruh ulicí Na Rybníčku
- Bezpečný přejezd ulice Brněnská a zaústění do Wagnerovy

c. průjezd centrem Tišnovem

Situace: urgentní z důvodu bezpečnosti

Stav: neexistuje bezpečný příjezd k ZŠ nám. 28. října

d. průjezd Hradčanami

Situace: urgentní z důvodu bezpečnosti

Stav: řešení pro bezpečný bezmotorový průjezd intravilánem Hradčan od plánované cyklostezky ze Sentic k vlakové zastávce

e. překonání sinice II/385 u Hradčan

Situace: urgentní z důvodu bezpečnosti

Stav: řešení pro bezpečný bezmotorový přejezd/podjezd od plánované cyklostezky z Březiny k vlakové zastávce

f. překonání sinice II/385 v Předklášteří

Situace: urgentní z důvodu bezpečnosti

Stav: řešení pro bezpečný bezmotorový podjezd od cyklostezky Pod Dřínovou k Porta coeli směrem na Dolní Loučky (projekt ve stavebním řízení)

g. překonání sinice III/3773 u Lomničky

Situace: urgentní z důvodu bezpečnosti

Stav: řešení pro bezpečný bezmotorový přejezd od cyklostezky v Lomničce směrem na Předklášteří Pod Dřínovou, a k cyklostezce směrem na Štěpánovice

2. okruh – Spojení mezi obcemi

Problematika spádového **bezpečného spojení mezi obcemi** pro návštěvu školy, služeb nebo úřadu, a to mimo zejména v ranní a odpolední špičce frekventovaný silniční tah. Řešením je využití nejkratší spojnice polních cest a její přetvoření do podoby užitečných místních komunikací.

a. Lomnička – Tišnov

Situace: urgentní z důvodu bezpečnosti

Stav: vize výstavby cyklostezky s vazbou na průjezd Tišnovem k ZŠ a do centra

b. Železné – Tišnov, II. polovina

Situace: urgentní z důvodu bezpečnosti

Stav: projekt na výstavbu druhé poloviny cyklostezky

c. Tišnov – Předklášteří

Situace: urgentní z důvodu bezpečnosti

Stav: chybí bezpečná spojení od železničního přejezdu ulicí Komenského do centra Předklášteří, třeba projektovat v souvislosti s výstavbou svazkové ZŠ a kruhového objezdu na silnici II/385

3. okruh – Koridor

Aglomerace ležící na páteřních krajských koridorech potřebuje vedle maximální spojitosti uvnitř své oblasti i o propojení v linkách koridorů Nedvědice – Tišnov – Kuřim – Brno.

a. Hradčany – Drásov

Situace: potřebné z důvodu spojitosti a vhodné z důvodu návaznosti

Stav: projekt cyklostezky od vlakové zastávky směrem na Drásov

b. Předklášteří – Dlouhá Mez – Zamlýn

Situace: potřebné z důvodu spojitosti a vhodné z důvodu návaznosti

Stav: záměr cyklostezky podél nové výstavby od centra Předklášteří k Červenému mlýnu v Tišnově

4. okruh – Rekreační potenciál

Rekreační zázemí občanů obcí a turistický potenciál oblasti vyžadují dílem údržbu stávajících spojení, dílem jejich revizi nebo nalezení úplně nových a použitelných tras za využití stávajících polních a lesních cest a užitkových komunikací.

a. Předklášteří (– Dolní Loučky)

Situace: potřebné z důvodu spojitosti a vhodné z důvodu návaznosti

Stav: najít možné řešení pro obtížný úsek na k.ú. D. Loučky v Meziboří (zúžený profil, úzký železný most)

b. Předklášteří (– Štěpánovice)

Situace: potřebné z důvodu spojitosti a vhodné z důvodu návaznosti

Stav: možné zpevnění dosud šterkových úseků cyklostezky do asfaltového provedení

c. Lomnička – Železné/Jamné

Situace: potřebné z důvodu spojitosti a vhodné z důvodu návaznosti

Stav: úprava povrchu stávající cesty jako spojovacího rekreačního i dopravního koridoru mimo silnice

d. Železné – Stanoviska

Situace: vhodné z důvodu návaznosti

Stav: obnova povrchu stávající cesty pro rekreační okruh na populární výletní místo

5. okruh – Singletraily

Příprava realizace projektu singletrailů

6. okruh – Doprovodná infrastruktura parkování

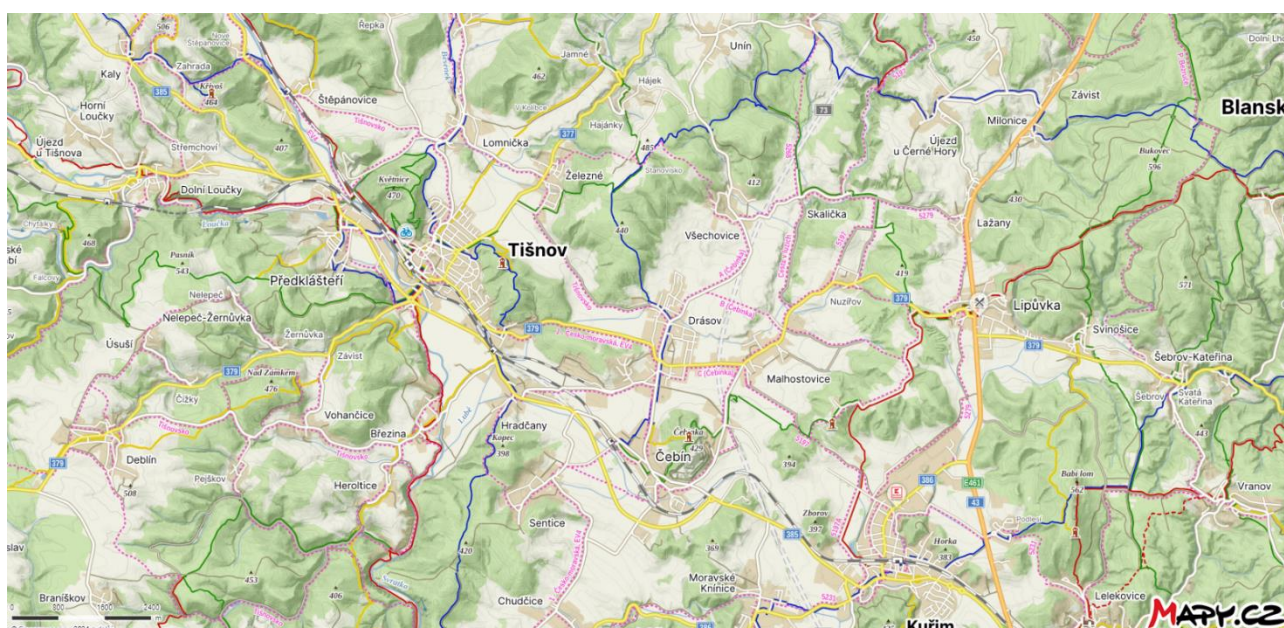
Tišnov jako spádové centrum i přestupní uzel na hromadnou dopravu potřebuje adekvátní parkovací hlídání (uzamykatelný) prostor pro parkování kol, a to jak krátkodobé, tak dlouhodobé.

b. Mikroregion Čebínka

Oblast zahrnuje jihovýchodní část regionu ORP Tišnov navazující na oblasti ORP Kuřim. Jde o dopravně komunikační prostor směrem na Brněnskou metropolitní oblast a sídelní lokality, kde je vazba více než na centrum v Tišnově orientována silněji ve směru na Kuřim a Brno. Důležitými obcemi oblasti jsou **Čebín** (v ORP Kuřim) a **Drásov**, s navazujícími **Malhostovicemi**, **Skalička**, **Všehovicemi** a **Senticemi**.

Geografie

Území představuje část Tišnovské kotliny geografického celku sníženiny Boskovické brázdy, která je víceméně rovinatá s polním typem krajiny a několika solitérními vrcholy. Území ohraničují kopcovité masívy – na jihozápadě Sokolí, na severu Žernovnická hrášt, na východě pásma Brněnské vrchoviny. Na tyto oblasti je vázán turistický potenciál území, jinak je mikroregion důležitou dopravní spojnici mezi Brněnskem, Kuřimskem a Tišnovskem.



Obce

Drásov (www.drasov.cz) s k.ú. rozlohou 10,70 km² má 2 099 obyvatel. V obci je MŠ a I. i II. stupeň ZŠ, katolický kostel a hřbitov s farní správou z Čebína, zdravotní služby, obchody a několik drobných podnikatelů a služeb včetně restaurací, sportovní areál, pumptrack. Sídlí zde nejvýznamnější zaměstnavatel v regionu Tišnovska – Innomotics (dříve Siemens elektromotory), zaměstnávající 800 pracovníků. Turistickou atrakcí je zahradní železnice.

Senticemi (www.senticemi.cz) s k.ú. rozlohou 9,28 km² má 667 obyvatel. V obci je MŠ a I. stupeň ZŠ, obchod a několik drobných podnikatelů a služeb včetně občerstvení. Atraktivitou je minipivo Kvasar a koňský ranč. Senticemi jsou východiskem do lesnaté oblasti Sokolí až k levému břehu Svatky.

Malhostovice (www.malhostovice.cz) s k.ú. rozlohou 11,51 km² má 1030 obyvatel. Obec zahrnuje i sousední ves Nuzířov. V obci je MŠ, katolický kostel a hřbitov s farní správou z Čebína, obchod a několik drobných podnikatelů a služeb včetně občerstvení. Obec je východiskem do lesnaté oblasti Zlobice a Paní hory, a do údolí potoka Lubě. Atraktivitou je místní naučná stezka mezi V luzích, rozhledna na Zlobici s ovčí farmou, ruin kostela sv. Klimenta na hřebenu Zlobice již mimo k.ú. a přírodní památky Malhostovická skála a Malá skalka.

Skalička (www.obec-skalicka.cz) s k.ú. rozlohou 1,61 km² má 166 obyvatel. V obci je několik drobných podnikatelů včetně občerstvení, a sportovní areál. Služby nachází v sousedním Drásově. Obec je východiskem do lesnaté oblasti Paní hory, a do údolí potoka Lubě. Atraktivitou je místní naučná stezka mezi V luzích, příležitostně otevřený Žandovských mlýn.

Všechovice (www.obec-skalicka.cz) s k.ú. rozlohou 5,09 km² má 264 obyvatel. V obci je svazková MŠ a několik drobných podnikatelů. Služby nachází v sousedním Drásově. Obec je východiskem do lesnaté oblasti Stanoviska.

Obce Drásov, Malhostovice, Sentice, Skalička a Všechovice (včetně obce Hradčany) jsou sdruženy do **Mikroregionu Čebínka**. Svazek byl založen v roce 2002 a je dodnes funkční. Vyjma Městyse Drásov jsou všechny obce členy Dobrovolného svazku obcí Tišnovsko.

Spádovost

Oblast je vázána spádovostí do školských zařízení dílem do Drásova, event. Čebína, dílem do Tišnova. V ohledu zdravotnických zařízení a nabídky služeb rovněž. Spojení zajišťují místní silnice III. tř. a důležité silnice II/379 a II/385. Dle dopravního zatížení se podle údajů ze sčítání dopravy v roce 2020 jedná i II/379 o úsek s průjezdem 3000–5000 vozidel za 24 h, u II/385 o úsek s průjezdem 15000–25000 vozidel za 24 h. Oba tyto tahy představuje zejména při zatížení během pracovních dní významné překážky jako velmi silně zatížené komunikace s vysokým potenciálem nebezpečí. Vybudováním obchvatu Čebína došlo k narušení některých spojovacích cest a zvýšená frekvence dopravy významně odřízla Sentice od ostatních obcí.

Existující infrastruktura

V oblasti je vybudována síť **asfaltových účelových komunikací s vyloučením motorového provozu**, i plnohodnotných cyklostezek. Území je tedy ve velmi dobré rozvojové fázi, kde jsou řešeny pouze dílčí bodové a spojovací překážky. Komunikace slouží dobře jako cyklistické trasy pro účely bezpečné dopravy i účely turistické.

V oblasti byly vybudovány **cyklistická infrastruktura**:

- **Cyklostezka** Drásov, Čedlosy – Pod Čebínkou v délce **1400 m** v provedení asfaltového povrchu na tělese bývalého železničního náspu Staré Tišnovky, včetně odpočívky pod Čebínkou. Cyklostezka je součástí koridoru Tišnov – Brno (EV4) jako spojovací prvek na cestě Tišnov – Kuřim.
- **Cyklostezka** Pod Čebínkou – Malhostovice v délce **800 m** v provedení asfaltového povrchu paralelně se silnicí III/38529. Jde o propojení na další síť v okolí Čebínky. Čeká na dokončení u obce.
- **Cyklostezka** Malhostovice – Nuzířov v délce **1000 m** v provedení asfaltového povrchu paralelně se silnicí II/379, včetně odpočívky. Jde o bezpečné propojení obcí Nuzířov a Malhostovice a spojení na další síť v okolí.
- **účelové komunikace s vyloučením motorového provozu** v provedení asfaltového povrchu spojují Malhostovice a Nuzířov s řadou okolních obcí a objektů, především Zlobicí, Skaličkou a Lažany. Některé trasy vedeny pod projektovými názvy „cyklostezka“ (Cyklostezka Kuřim – Malhostovice), nejsou ovšem takto označeny dopravním značením.
- V provedení **šterkové cesty** realizovány účelové komunikace V luzích (Malhostovice – Skalička), spojení Malhostovice, družstvo – Drásov, sever obce

V Drásově je vystavěn **pumptrack**.

V oblasti byly vyznačeny **cykloturistické trasy**:

- **cykloturistická trasa KČT č. 1** v úseku (**Tišnov – Drásov – Čebín – Sentice – Chudčice**) v provizorní trase před realizací bezpečnějších stezek.
- **cykloturistická trasa KČT č. 5197** v úseku (**Kuřim – Malhostovice – Skalička – Žernovník**).
- **cykloturistická trasa KČT č. 5268** v úseku **Skalička – Hluboké Dvory**.
- **cykloturistická trasa KČT č. 5279** v úseku **Skalička – Lažany**.
- z iniciativy Mikroregionu Čebínka v roce 2006 vyznačeny 3 místní okruhy **A, B, C**.
 - **Čebínka A** propojuje všechny obce v trase Čebín – Malhostovice – Nuzířov – Skalička – Všechnovice – Drásov – Hradčany – Sentice – Čebín.
 - **Čebínka B a C** propojuje obce v trase Čebín – Malhostovice – Drásov – Hradčany – Sentice – Čebín ve dvou variantách délky.

Značení je místy udržované, místy kusé, vyžaduje revizi. Významně se na trase podepsalo zbudování obchvatu Čebína, který trasu přerušilo.

Potřeby, plány, projekty

1. okruh – Bezpečné spojení mezi obcemi

Problematika spádového **bezpečného spojení mezi obcemi** mimo frekventovaný silniční tah. Řešením je využití nejkratší spojnice polních cest a její přetvoření do podoby užitkových místních komunikací.

a. Sentice – Hradčany

Situace: urgentní z důvodu bezpečnosti

Stav: projekt cyklostezky, řeší obec za podpory JMK a DSO Tišnovsko, realizace napojení obce na centrum v Tišnově a vlakovou zastávku v Hradčanech.

b. Drásov – Hradčany

Situace: potřebné z důvodu spojitosti

Stav: spojení pouze silnicí III/38525, projekt cyklostezky na k.ú. Hradčany, záměr pokračování směr k.ú. Drásov není zatím dotaženo, realizace cyklokoridoru Tišnov – Hradčany – Kuřim.

c. Všechnovice – Drásov

Situace: urgentní z důvodu bezpečnosti, potřebné z důvodu spojitosti

Stav: záměr občanů Všechnovic k využitím zpevnění polní cesty pro spádové dojíždění a spojení do Drásova (školy, obchody, služby) mimo silnici III/37913.

d. Malhostovice – Pod Čebínkou

Situace: urgentní z důvodu bezpečnosti, potřebné z důvodu spojitosti

Stav: záměr dokončení cyklostezky z obce k síti dalších mimo silnici III/38529, dosud postavena větší část, chybí dokončení.

2. okruh – Rekreační potenciál

Rekreační zázemí občanů obcí a turistický potenciál oblasti vyžadují dílem údržbu stávajících spojení, dílem jejich revizi nebo nalezení úplně nových a použitelných tras za využití stávajících polních a lesních cest a užitkových komunikací.

a. Malhostovice – Zlobice – Kuřim

Situace: vhodné z důvodu návaznosti

Stav: stávající komunikace s vyloučením motorového provozu „cyklostezka Kuřim – Malhostovice“ na k.ú. Malhostovice v provedení asfaltu má v oblasti Zlobice cca 300 m úsek vymleté lesní cesty

b. Nuzířov – Zlobice (– Lipůvka)

Situace: vhodné z důvodu návaznosti

Stav: lesní cesta k úpravě pro lepší sjízdnost pro vznik návaznosti na hotovou cyklostezku Lipůvka – Zlobice; rekreační trasa pro zokruhování cyklostezek ke Kuřimi

c. Malhostovice – Skalička (V luzích)

Situace: nutné z důvodu prostupnosti

Stav: nutná oprava obtížně sjízdného úseku 330 m jinak rekreační trasy V Luzích, zobtíží průjezd a hodnotu cyklotrasy; dosud nerealizováno z důvodu zamezení používání spojnice motoristy

d. Sentice – Heroltice (Šárka)/Březina (Brněnka)

Situace: vhodné a potřebné z důvodu spojitosti

Stav: najít řešení (přemostění) pro spojení polesí Sokolí s pravým břehem Svratky tak, aby Sentice mohly být propojeny s rekreačními trasami podél řeky a v polesí Slunná

e. Sentice (– Moravské Knínice)

Situace: vhodné a potřebné z důvodu spojitosti

Stav: požadavek krajské strategie najít řešení pro spojení Sentic s cyklostezkou Kuřim – Mor. Knínice – Veverská Bítýška mimo frekventovanou silnici III/38526.

f. místní cyklistické značení

Situace: vhodné z důvodu návaznosti

Stav: kusé značení vyžadující revizi a přepracování

g. zamezení využívání komunikací s vyloučením motorového provozu motoristy

Situace: nutné z důvodu bezpečnosti

Stav: komunikace, zejména v provedení asfaltového povrchu jsou i přes instalaci zákazových značek zneužívány motoristy ke zkrácení spojení mezi obcemi

3. okruh – Nadregionální překážky

Oblasti se dotýká plán **stavby rychlostní silnice I/73**. Do jejího projektu je nutno nechat zapracovat udržení spojení mezi obcemi a v rámci bezmotorových koridorů.

a. Malhostovice/Čebín – Kuřim

Situace: nutné z důvodu návaznosti

Stav: nechat zapracovat do projektu I/73 zachování cyklistického koridoru C8 Tišnov – Kuřim v trase Staré Tišnovky

b. Všechnovice – Skalička

Situace: nutné z důvodu návaznosti

Stav: nechat zapracovat do projektu I/73 k přeložce silnice III/37914 i pruh/stezku pro cyklisty

c. Malhostovice – Drásov

Situace: nutné z důvodu návaznosti

Stav: nechat zapracovat do projektu I/73 zachování bezmotorové trasy (podjezd)

d. Skalička – Unín/Hluboké Dvory

Situace: nutné z důvodu návaznosti

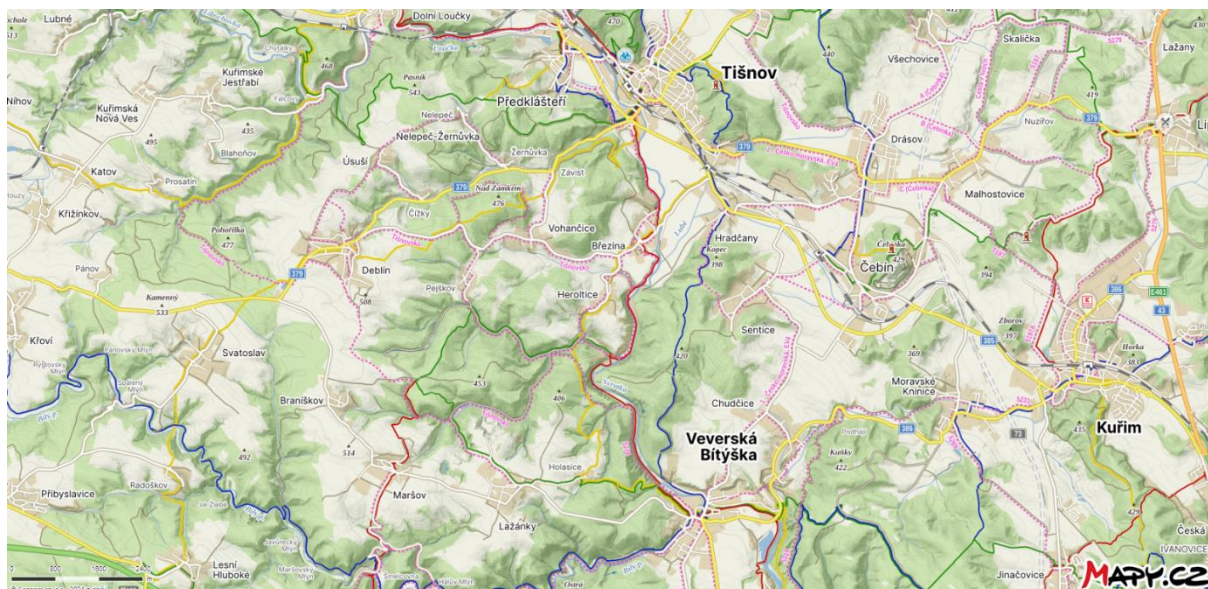
Stav: nechat zapracovat do projektu I/73 zachování bezmotorové trasy (podjezd)

c. Dolní část údolí Svratky

Oblast na jih od Tišnova při pravém břehu řeky Svratky představuje oblíbené rekreační zázemí a je zároveň turistickou spojnici k oblastí Brněnské přehrady a směru na Brno.

Geografie

Území představuje jižní část Tišnovské kotliny geografického celku sníženiny Boskovické brázdy, která přechází do úzkého prolomového údolí řeky Svratky. Tudy řeka propojila dvě části Boskovické brázdy napříč masívem Křižanovské vrchoviny a vytvořila oblíbené turistické a rekreační údolí sevřené mezi horami Sokolí na levém a Petrov na pravém břehu. Husté rekreační osídlení podél řeky navazuje na vsi Březinu a Heroltice. O něco dále od řeky leží Vohančice a Pejškov. Oblast protíná pruh vápenců Lažánecko-heroltického krasu s vlivem na krajinu. Oblast vymazuje na východě řeka Svratka, na jihu polesí Slunná se žleby zvedajícími se k jihu, na severu a západě hluboké údolí potoka Závistka.



Obce

Březina (www.brezina-tisnovsko.cz) s k.ú. rozlohou 3,19 km² má 367 obyvatel. V obci nejsou školská zařízení, několik drobných podnikatelů a služeb včetně restaurace. Obyvatelé jsou v tomto ohledu vázáni na Tišnov. Březina má rozsáhlou chatovou oblast, oblíbeným rekreačním místem je místní splav. Březina je spojena účelovou komunikací s tišnovským koupalištěm a centrem, a je východiskem na cestu okolo řeky Svratky.

Heroltice (www.heroltice.cz) s k.ú. rozlohou 3,42 km² má 238 obyvatel. V obci nejsou školská zařízení, několik drobných podnikatelů a služeb včetně restaurace. Obyvatelé jsou v tomto ohledu vázáni na Tišnov. Heroltice mají rozsáhlou chatovou oblast, oblíbeným rekreačním místem jsou Brněnka a Šárka. Heroltice jsou spojeny účelovými komunikacemi s Lažánkami, Maršovem a Pejškovem skrz polesí Slunná, a jsou východiskem na cestu okolo řeky Svratky a do lesů Lažánecko-heroltického krasu.

Vohančice (www.vohancice.cz) s k.ú. rozlohou 3,39 km² má 199 obyvatel. V obci nejsou školská zařízení, ve výstavbě je svazková MŠ pro obec a sousední Březinu a Heroltice. Obyvatelé jsou

v oblasti služeb vázáni na Tišnov. Obec má vlastní komunitní centrum a sportovní areál. Intenzivně podporuje spolupráci s okolními obcemi i práci na jejich propojení bezmotorovými trasami. Turistické zázemí má v oblasti polesí u Vohančického křížku a kopci Bačkovec.

Pejškov (www.pejskov.eu), místní část Tišnova s k.ú. rozlohou 2,83 km² má 63 obyvatel. V obci nejsou školská zařízení ani podniky služeb. Obyvatelé jsou vázáni na Tišnov. Osada je východiskem do polesí Slunná a Pejškovského žlebu.

Obce Březina, Heroltice a Vohančice byly spolu se sousedními Deblínem, Úsuším a Nelepčí-Žernůvkou sdruženy do **DSO Deblín**. Svazek byl založen v roce 1995 a zanikl v roce 2018. Obce jsou členy Dobrovolného svazku obcí Tišnovsko.

Spádovost

Oblast je vázána spádovostí do školských a zdravotnických zařízení a nabídky služeb zcela na Tišnov, v oblasti veřejné dopravy na železniční zastávku Hradčany s vazbou na brněnskou metropolitní oblast. Spojení s centrem zajišťuje silnice III/38522 Deblín – Hradčany s připojeními silnicemi, příp. III/37912 Vohančice – Závist. Dle dopravního zatížení zde sčítání dopravy neprobíhalo a jedná se tudíž o úseky s nízkým průjezdem vozidel. S hledem na silnou výstavbu v obcích a vzrůst počtu obyvatel lze předpokládat navýšení objemu dopravy, která je již nyní pocítována jako nebezpečná.

Existující infrastruktura

Na jihu oblasti v polesí Slunná jsou **asfaltové účelové komunikace s vyloučením motorového provozu**. Jedná se o lesní obslužné komunikace Lesů města Brna v Maršovském a Pejškovském žlebě, které slouží dobře jako cyklistické trasy pro účely turistické.

Vohančice, Heroltice a Březina pracují na společném projektu cyklostezky propojující obce mezi sebou a s vlakovou zastávkou v Hradčanech. Z Březiny vede polní cesta užívaná jako cyklostezka do Tišnova do části Zamlýn (koupaliště). Oblíbenými trasami jsou polní cesty okolo řeky, které jsou dílem sjízdné (asfaltové), dílem ve velmi špatném stavu nesjízdnosti (pěšiny, kameny) nutném k opravě.

V oblasti byly vyznačeny **cykloturistické trasy**:

- v úseku **(Tišnov –) Březina – Heroltice (– Veverská Bítýška) trasa KČT č. 5278**, částečně sjízdná jen pro MTB
- z iniciativy DSO Deblín v roce 2006 **síť tras po místních silnicích a polních cestách** spojujících všechny obce + rekreační kruh Vohančický křížek. Značení je kusé, neudržované, vyžaduje revizi.

Ve Vohančicích je v plánu výstavba pumptracku a singletrailů.

Potřeby, plány, projekty

1. okruh – Bezpečné spojení mezi obcemi

Problematika spádového **bezpečného spojení mezi obcemi** mimo frekventovaný silniční tah. Řešením je využití nejkratší spojnice polních cest a její přetvoření do podoby užitkových místních komunikací.

a. Březina – Hradčany

Situace: urgentní z důvodu bezpečnosti

Stav: projekt cyklostezky, řeší obec za podpory DSO Tišnovsko, realizace cyklokoridoru Hradčany – V. Bíteš

b. Vohančice – Heroltice – Březina

Situace: nutné z důvodu prostupnosti, potřebné z důvodu spojitosti

Stav: na vohančické straně výstavba, na další vyhledávání trasy v terénu a plán, realizace cyklokoridoru Hradčany – V. Bíteš

c. Vohančice – Pejškov

Situace: potřebné z důvodu spojitosti, vhodné z důvodu návaznosti

Stav: záměr zamrzl na odmítnutí pejškovských obyvatel, realizace cyklokoridoru Hradčany – V. Bíteš

2. okruh – Rekreační potenciál

Rekreační zázemí občanů obcí a turistický potenciál oblasti vyžadují dílem údržbu stávajících spojení, dílem jejich revizi nebo nalezení úplně nových a použitelných tras za využití stávajících polních a lesních cest a užitkových komunikací.

a. Březina – Tišnov

Situace: vhodné z důvodu návaznosti

Stav: polní a lesní cesta k úpravě pro lepší sjízdnost; rekreační trasa pro Tišnov

b. Březina (Brněnka) – Heroltice (Šárka)

Situace: nutné z důvodu prostupnosti, potřebné z důvodu spojitosti

Stav: nutná oprava 400 m obtížně sjízdného úseku pro sjízdnost, realizace cyklokoridoru Tišnov – Vev. Bítýška

c. Heroltice (Šárka) – Veverská Bítýška

Situace: nutné z důvodu prostupnosti, potřebné z důvodu spojitosti

Stav: najít řešení pro nesjízdný úsek, existuje studie, realizace cyklokoridoru Tišnov – Vev. Bítýška

d. místní cyklistické značení

Situace: vhodné z důvodu návaznosti

Stav: kusé značení vyžadující revizi a přepracování

d. Deblín a okolí

Oblast okolí historického Deblína představuje svébytnou jednotku situovanou vysoko v krajině mezi údolím Bílého potoka a Bobrůvky na hlavní spojnici mezi Tišnovem a Velkou Bíteší.

Geografie

Území představuje náhorní plošinu jako poslední část východního konce Křižanovské vrchoviny, která zde spadá do Tišnovské kotliny geografického celku sníženiny Boskovické brázdy. Centrem je městys Deblín s okolními drobnými osadami Úsuší, Čížky, Nelepeč a Žernůvka v a nad hlubokým údolím potoka Závistka, které směřuje k severovýchodu. A obec Svatoslav ve směru k jihozápadu. Východní a severovýchodní část oblasti tvoří rozsáhlé Deblínské polesí nad údolím potoka Blahoňůvka, kterým směřuje tzv. Žleb do údolí Bobrůvky.



Obce

Deblín (www.deblin.cz) s k.ú. rozlohou 14,88 km² tvoří kompaktní sídelní celek s 1 133 obyvateli. V obci je MŠ a I. i II. stupeň ZŠ, katolický kostel a hřbitov s vlastní farní správou, zdravotní středisko, obchody a několik drobných podnikatelů a služeb včetně restaurace. Deblín je historicky významný, turisticky ale méně známý, je východiskem do oblasti Deblínského polesí, polesí Slunná a lesů nad Vohančicemi.

Svatoslav (www.svatoslav.cz) s k.ú. rozlohou 8,48 km² tvoří kompaktní sídelní celek s 461 obyvateli. V obci je MŠ, katolický kostel a hřbitov s farní správou z Deblína, obchod a restaurace. Svatoslav je turistické východisko do oblasti horní části údolí Bílého potoka a do Deblínského polesí.

Úsuší (www.ususi.cz) s k.ú. rozlohou 2,85 km² a celkem 126 obyvateli zahrnuje vedle vlastní osady na hřebeni i osadu Čížky v údolí Závistky. V obci nejsou školská zařízení ani podniky služeb. Obyvatelé jsou v tomto ohledu vázáni na Deblín. Úsuší je spojeno polními a lesními cestami s Deblínem a Nelepečí, a s osadou Chytálky v údolí Libochovky.

Nelepeč-Žernůvka (www.nelepec-zernuvka.cz) s k.ú. rozlohou 3,93 km² a celkem 74 obyvateli zahrnuje dvě osady – Nelepeč na hřebeni a Žernůvku v údolí Závistky. V obci nejsou školská

zařízení ani podniky služeb. Obyvatelé jsou v tomto ohledu vázáni na Tišnov nebo Deblín. Osady jsou východisky do klášterních lesů nad Předklášteřím, které protínají asfaltové účelové komunikace.

Obce Deblín, Úsuší a Nelepeč-Žernůvka byly spolu se sousedními Březinou, Herolticemi a Vohančicemi sdruženy do **DSO Deblín**. Svazek byl založen v roce 1995 a zanikl v roce 2018. Obce Svatoslav a Nelepeč-Žernůvka jsou členy Dobrovolného svazku obcí Tišnovsko.

Spádovost

Oblast je vázána spádovostí do školských zařízení dílem do Deblína, dílem do Tišnova. V ohledu zdravotnických zařízení a nabídky služeb rovněž. Spojení s oběma centry zajišťuje silnice II/379. Dle dopravního zatížení se podle údajů ze sčítání dopravy v roce 2020 jedná o úsek s průjezdem 3000–5000 vozidel za 24 h. S ohledem na to, že se jedná hlavní tah spojující Tišnovskou aglomeraci s dálnicí D1 je zde provoz nárazově v pracovní dny i výrazně vyšší. S ohledem na úzký reliéf údolí, kterým je vedena se i pocitově rovněž jedná o velmi silně zatíženou komunikaci s vysokým potenciálem nebezpečí.

Existující infrastruktura

V oblasti je řada **asfaltových účelových komunikací s vyloučením motorového provozu**. Jedná se o lesní obslužné komunikace Lesů města Brna v Deblínském polesí, a dále o lesní obslužné komunikace na pozemcích kláštera Porta coeli v oblasti nad Předklášteřím. Komunikace slouží dobře jako cyklistické trasy pro účely turistické, jejich potenciál není zcela doceněn.

Deblín zřídil v délce **580 m cyklostezku** v provedení šterkového povrchu spojující podél silnici II/379 okraj zástavby s rybníkem U Myslivny. Cyklostezka je spojovacím prvkem pro cestu do Deblínského polesí.

V oblasti byly vyznačeny **cykloturistické trasy**:

- v **intravilánu Deblína**, a v úsecích **Deblín – Úsuší/Čížky – Nelepeč – Žernůvka** z iniciativy DSO Deblín v roce 2006. Značení je kusé, neudržované, vyžaduje revizi.
- v oblasti **Deblínského polesí a Žlebu** z iniciativy DSO Deblín v roce 2006. Značení je kusé, neudržované, vyžaduje revizi.
- v úseku **Deblín – polesí Slunná/Pravková** z iniciativy DSO Deblín v roce 2006. Značení je kusé, neudržované, vyžaduje revizi.

Potřeby, plány, projekty

1. okruh – Vyloučení cyklistů z provozu silnice II/379

S ohledem na bezpečnostně problematickou podobu provozu a silnici II/379 je vysloveno přání usilovat o vyloučení cyklistů z provozu na této silnici. Předpokládá ovšem vytyčení jiného vhodného spojení mezi Deblínem a Tišnovem.

a. hr. kraje – Deblín – Tišnov

Situace: urgentní z důvodu bezpečnosti

Stav: vize

2. okruh – Spojení mezi obcemi

Problematika spádového **bezpečného spojení mezi obcemi** mimo frekventované silniční tahy. Řešením je využití nejkratší spojnice polních cest a její přetvoření do podoby užitkových místních komunikací.

a. Braníškov – Deblín

Situace: potřebné z důvodu spojitosti

Stav: vize využití polní cesty po úpravě

b. Svatoslav – Deblín

Situace: potřebné z důvodu spojitosti

Stav: vize využití polní a lesní cesty po úpravě k návaznosti na cyklostezku

3. okruh – Rekreační potenciál

Turistický potenciál a rekreační spádovost potřebují jednak dílem údržbu stávajících spojení, dílem jejich revizi nebo nalezení úplně nových a použitelných tras za využití stávajících polních a lesních cest a užitkových komunikací.

a. Svatoslav – Pánov

Situace: vhodné z důvodu návaznosti

Stav: polní a lesní cesta k úpravě pro sjízdnost; návaznost na Deblínské polesí

b. Deblín – Pejškov

Situace: potřebné z důvodu spojitosti a vhodné z důvodu návaznosti

Stav: najít a využít polní cesty k úpravě pro sjízdnost, realizace cyklokoridoru Hradčany – V. Bíteš

c. Deblín – Úsuší – Nelepeč/Žernůvka – Předklášteří/Tišnov

Situace: potřebné z důvodu spojitosti a vhodné z důvodu návaznosti

Stav: najít a využít polní cesty k úpravě pro sjízdnost, na nesjízdných místech využít alternativy, nové asfaltové obslužné lesní komunikace

d. Deblínské polesí

Situace: potřebné z důvodu spojitosti a vhodné z důvodu návaznosti

Stav: různě poškozené povrchy zpevněné účelové komunikace a polní cesty, opravy pro sjízdnost v kompetenci Lesů města Brna

e. místní cyklistické značení

Situace: vhodné z důvodu návaznosti

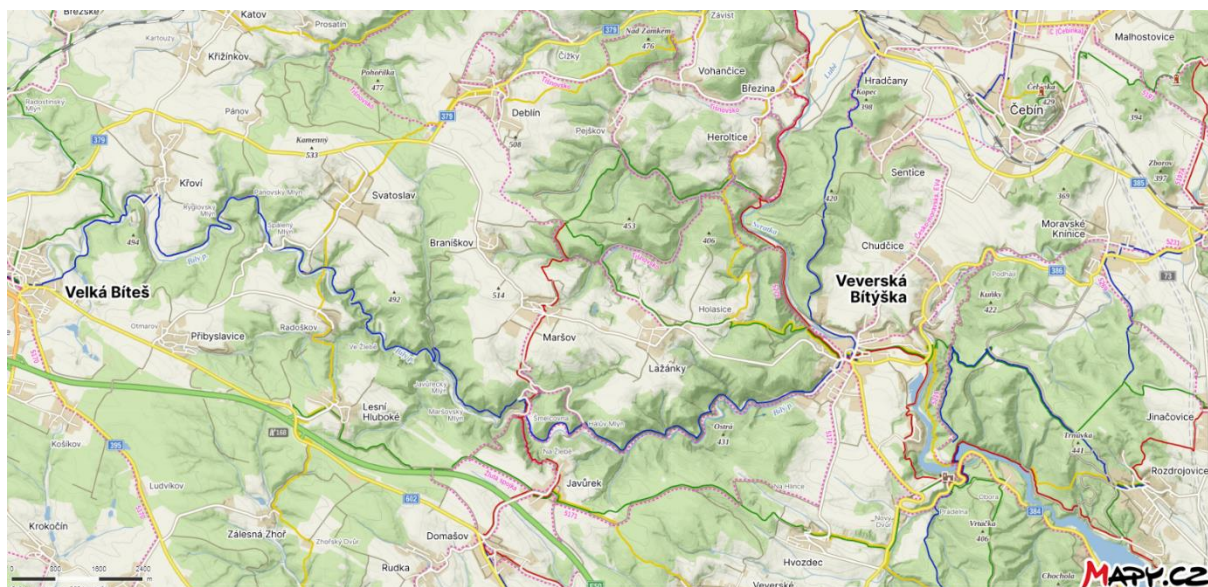
Stav: kusé značení vyžadující revizi a přepracování

e. Bílý potok

Oblast povodí Bílého potoka představuje nejjižnější část regionu ORP Tišnov. S ohledem na skutečnost, že tok tvoří hranici se sousedním ORP Rosice, týká se popisovaná oblast pouze levého břehu.

Geografie

Území vystihuje neosídlené hluboké zalesněné potoční údolí průjezdné pouze užitkovými komunikacemi, s několika málo mlýny a osadou Šmelcovna již na druhém břehu potoka. A na horní hraně údolí nad levým břehem vysoký krajinný hřeben, kde jsou posazeny jednotlivé obce Lažánky, Maršov a Braniškov. Hřeben tvoří výspu Křižanovské vrchoviny vybíhající ze západu z náhorních plošin typických pro Křižanovskou vrchovinu a okolí Deblína. Směrem na východ pak mezi Lažánkami a Veverskou Bítýškou spadá strmě do údolí Svratky a geografického celku sníženiny Boskovické brázdy. Směrem k severu se region uklání mírnějším klesáním do Tišnovské kotliny skrze většinově zalesněnou oblastí polesí Slunná a Lažánecko-heroltického krasu, kterou protínají zahlubující se údolí tzv. žleby – Pejškovský, Maršovský a Lažánecko-heroltický.



Obce

Lažánky (www.lazanky.cz) s k.ú. rozlohou 13,93 km² zahrnují vedle vlastní obce i osadu Holasice s celkem 878 obyvateli. V obci je MŠ a I. stupeň ZŠ, katolický kostel a hřbitov spravované z Veverské Bítýšky, obchod a několik drobných podnikatelů a služeb včetně restaurace. Lažánky jsou turisticky východiskem především do oblasti polesí Slunná. Katastr zahrnuje i partie pravého břehu údolí řeky Svratky.

Maršov (www.marsov.cz) s k.ú. rozlohou 7,49 km² má celkem 532 obyvatel. V obci je MŠ, obchod a několik drobných podnikatelů a služeb včetně restaurace. Maršov má spojení místní komunikací s údolím Bílého potoka – rek. středisko Hálův mlýn a Šmelcovna. Je východiskem i do oblasti polesí Slunná a populární je zdejší kaolínové jezírko.

Braníškov (www.braniskov.cz) s k.ú. rozlohou 3,66 km² má celkem 213 obyvatel. V obci nejsou školská zařízení ani podniky služeb. Obyvatelé jsou v tomto ohledu vázáni na Deblín. Braníškov je spojen účelovou komunikací s údolím Bílého potoka a polními cestami s oblastí polesí Slunná.

Obce byly spolu se sousední Svatoslaví sdruženy do **Mikroregionu Bílý potok**, a to za účelem koordinování celkového rozvoje území a společný přístup při prosazování ekologické stability území. Svazek byl založen v roce 2000 a zanikl v roce 2024. Všechny tři obce jsou členy Dobrovolného svazku obcí Tišnovsko.

Spádovost

Oblast je vázána spádovostí do školských zařízení dílem mezi sebou (I. st. ZŠ v Lažánkách, MŠ v Lažánkách a Maršově), dílem na dvě sousední centra – Veverskou Bítýšku a Deblín. V ohledu zdravotnických zařízení a nabídky služeb rovněž. Spojení s oběma centry zajišťuje silnice III/3865. Dle dopravního zatížení se podle údajů ze sčítání dopravy v roce 2020 jedná o úsek s průjezdem 1000–3000 vozidel za 24 h.

Existující infrastruktura

V oblasti je řada **asfaltových účelových komunikací s vyloučením motorového provozu** (zpravidla lesní obslužné komunikace Lesů města Brna), které slouží dobře jako cyklistické trasy pro účely turistické.

V oblasti byly vyznačeny **cykloturistické trasy**:

- v úseku **Maršov – Hálův Mlýn a Šmelcovna** z iniciativy Mikroregionu Bílý potok v roce 2006. Značení je v dobrém a udržovaném stavu.
- v oblasti **polesí Slunná a lažáneckých lomů a žlebů** je značení dílčí, kusé, směrovky na návsi v Maršově bez dalšího pokračování, vyžaduje revizi
- v oblasti pravého břehu Svratky vyznačil KČT v roce 2023 **trasu č. 5278**, vhodnou pouze pro MTB

Potřeby, plány, projekty

1. okruh – Bezpečné spojení obcí

Hlavní problematika se týká **bezpečného spojení mezi obcemi**, případně mezi osadami odloučenými od hlavních urbanistických celků obcí a centry obcí s absencí alternativní cesty. Jako určující se jeví řešení pro bezmotorovou bezpečnou variantní cestu/stezku to podél stávající silniční komunikace jako nejbližší a nejkratší spojnice. Absence tohoto spojení limituje možnosti přepravy mezi obcemi pouze na motorovou dopravu.

a. Braníškov – Maršov

Situace: nutné z důvodu prostupnosti

Stav: vize, vyhrazeny pozemky podél silnice

b. Maršov – Lažánky

Situace: nutné z důvodu prostupnosti

Stav: vize, vyhrazeny pozemky podél silnice

2. okruh – Školní spojení

Problematika spádového **bezpečného spojení mezi Braníškovem a Deblínem pro účely školní docházky**. Řešením je využití nejkratší spojnice polní cesty a její přetvoření do podoby užitkové místní komunikace.

a. Braníškov – Deblín

Situace: potřebné z důvodu spojitosti

Stav: vize využití polní cesty po úpravě

3. okruh – Rekreační potenciál

Silný **turistický potenciál a rekreační spádovost** potřebují jednak dílem údržbu stávajících spojení, dílem jejich revizi nebo nalezení úplně nových a použitelných tras za využití stávajících polních a lesních cest a užitkových komunikací.

a. Lažánky – Veverská Bítýška

Situace: potřebné z důvodu spojitosti a vhodné z důvodu návaznosti

Stav: najít možné realizovatelné spojení

b. Maršov – kaolínové jezírko – Maršovský žleb

Situace: vhodné z důvodu návaznosti

Stav: polní cesta k úpravě pro sjízdnost

c. Braníškov – Maršovský mlýn – Šmelcovna

Situace: vhodné z důvodu návaznosti

Stav: zpevněná polní a lesní cesta, úsekově k úpravě pro sjízdnost

d. polesí Slunná a Pravková

Situace: vhodné z důvodu návaznosti

Stav: kusé značení vyžadující revizi a přepracování

e. údolí Bílého potoka – Vev. Bítýška – Hálův Mlýn – Šmelcovna

Situace: potřebné z důvodu spojitosti a vhodné z důvodu návaznosti

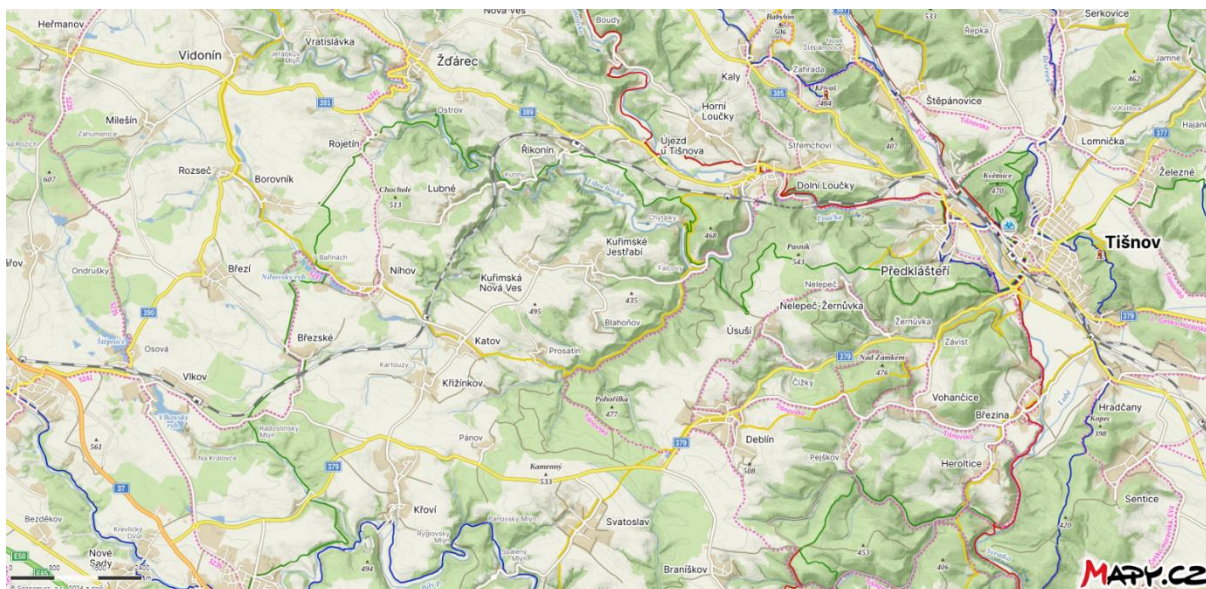
Stav: různě poškozené povrchy zpevněné účelové komunikace a polní cesty, opravy pro sjízdnost v kompetenci Lesů města Brna

f. Povodí Haldy

Oblast západní části ORP Tišnov s historickou příslušností obcí a tím pádem i dílčí spádovostí dílem k Velké Bíteši představuje menší sídla situovaná na náhorní plošině mezi údolími Libochovky a Blahoňůvky. Území protíná hlavní železniční trať mezi Tišnovem a Křižanovem.

Geografie

Území představuje náhorní plošinu východního konce Křižanovské vrchoviny, která je rozřezaná hlubokými údolími potoků Libochovky, Haldy a Blahoňůvky klesající prudce do povodí Bobrovky směrem k Tišnovské kotlině geografického celku sníženiny Boskovické brázdy. Oblast má teplejší klima než sousední údolí Bobrovky a severněji položená Hornosvratecká vrchovina, proto se charakteristicky odlišuje jako krajina borových lesů a písčitých cest. Nachází se zde vsi **Kuřimské Jestřabí** s osadou **Blahoňov**, **Kuřimská Nová Ves** s osadou **Prosatín**, **Katov**, **Křižínkov**, **Níhov**, **Borovník**, **Rojetín** a **Lubné**. Střed plošiny tvořené poli a loukami prořezává hluboké skalnaté údolí potoka Hlada, zahlubující se směrem k severu do údolí Libochovky s osadou Kutiny, které tvoří severní okraj oblasti.



Obce

Kuřimské Jestřabí (www.kurimskejestrabi.cz) s k.ú. rozlohou 5,25 km² čítá spolu s přidruženou osadou Blahoňov celek s 181 obyvateli. V obci nejsou školská zařízení ani podniky služeb. Obyvatelé jsou v tomto ohledu vázáni spádově na Dolní Loučky, nebo na sousední obce. Jestřabí není turisticky známé, okraji katastru prochází trampsky známé údolí Libochovky a Blahoňůvky.

Kuřimská Nová Ves (www.kurimskanovaves.cz) s k.ú. rozlohou 4,88 km² čítá spolu s přidruženou osadou Prosatín celek s 145 obyvateli. V obci nejsou školská zařízení ani podniky služeb. Obyvatelé jsou v tomto ohledu vázáni spádově na Dolní Loučky, nebo na sousední obce. Je zde katolický kostel spravovaný z Deblína. Nová Ves není turisticky známá, okraji katastru prochází trampsky známá údolí Libochovky, Blahoňůvky a Haldy, kam směřují dostupné trasy.

Katov (www.katov.cz) s k.ú. rozlohou 3,00 km² má 278 obyvatel. V obci je I. stupeň ZŠ, obchod a několik drobných podnikatelů a služeb včetně restaurace. V ohledu zdravotnických zařízení a

nabídky služeb je vázán spádově na Velkou Bíteš. Katastr sousedí ze žel. stanicí Níhov. Což je východisko do tramsky známého údolí Haldy. Na opačnou stranu pak do Deblínského polesí.

Křižínkov (www.krizinkov.cz) s k.ú. rozlohou 2,90 km² má 226 obyvatel. V obci nejsou školská zařízení, v tomto ohledu jsou obyvatelé vázáni spádově na Velkou Bíteš, nebo na sousední obce. Je zde obchod a několik drobných podnikatelů a služeb včetně restaurace. Křižínkov není turisticky znám, i když je odtud kousek do Deblínského polesí.

Níhov (www.nihov.cz) s k.ú. rozlohou 4,94 km² má 250 obyvatel. V obci je MŠ, obchod a několik drobných podnikatelů. V ohledu dalších školských zařízení a nabídky služeb je vázán spádově na Velkou Bíteš a sousední obce. Známá žel. stanice je východisko do tramsky známého údolí Haldy. Na opačnou stranu má obec rekreační zázemí v Bařinách u Níhovského rybníka.

Borovník (www.borovnik.cz) s k.ú. rozlohou 2,72 km² má 111 obyvatel. V obci nejsou školská zařízení ani služby, v tomto ohledu jsou obyvatelé vázáni na sousední obce, většinou ležící už v sousedním Kraji Vysočina. V Borovníku je jediné letiště v tišnovském správním obvodu, a také místní zaměstnavatel DE JONG LIFTEN CO, s.r.o. Borovník má rekreační spád do Bařin k Níhovskému rybníku, nebo směrem do oblasti Svaté hory u Křižanova.

Rojetín (www.rojetin.cz) s k.ú. rozlohou 4,28 km² má 83 obyvatel. V obci nejsou školská zařízení ani služby, v tomto ohledu jsou obyvatelé vázáni na sousední Žďárec. Rojetín není turisticky známý, je východiskem do údolí Libochovky.

Lubné (www.lubne.cz) s k.ú. rozlohou 3,02 km² má 49 obyvatel. obci nejsou školská zařízení ani služby, v tomto ohledu jsou obyvatelé vázáni sousední obce. Okolí obce, zejména údolí potoka Haldy a osada Kutiny, je oblíbeným tramským, turistickým a rekreačním místem.

Všechny obce jsou členy Dobrovolného svazku obcí Tišnovsko.

Spádovost

Oblast je vázána spádovostí do školských zařízení dílem mezi sebou (I. st. ZŠ v Katově, MŠ v Níhově), dílem na větší sousední centra – Dolní Loučky, Velkou Bíteš a Žďárec. V ohledu zdravotnických zařízení a nabídky služeb rovněž. Spojení s centry zajišťuje jako hlavní silnice III/3795, kde se dle dopravního zatížení z údajů ze sčítání dopravy v roce 2020 jedná o úsek s průjezdem 500–1000 vozidel za 24 h. Jinak jsou zde obce provázány i pouze místními komunikacemi a v tomto ohledu jde o dopravně klidnější oblast.

Existující infrastruktura

V oblasti je řada místních komunikací v podobě **asfaltových účelových komunikací** s motorovým provozem výjimečně i s **vyloučením motorového provozu**. Jedná se místní spojnice mezi obcemi, kde absentují krajské silnice, a dále o obslužné komunikace k rekreačním objektům. Obce spojuje i řada polních a lesních cest. Limitující je strmě spadající reliéf údolí. Komunikace mohou sloužit jako cyklistické trasy pro účely turistické, jejich potenciál není zcela doceněn, chybí místní návaznosti.

V oblasti je vyznačena jediná **cykloturistická trasa KČT č. 5241** v úseku **Níhovský rybník – Níhov – Rojetín (– Žďárec)**.

Potřeby, plány, projekty

1. okruh – Spojení mezi obcemi

Hlavní problematika se týká **bezpečného spojení mezi obcemi** tam, kde dochází k nutné mobilitě (vlakové a autobusové zastávky) s absencí alternativní cesty, než je silniční spojení. Jako určující se jeví řešení pro bezmotorovou bezpečnou variantní cestu/stezku podél stávající silniční komunikace jako nejbližší a nejkratší spojnice. Absence tohoto spojení limituje možnosti přepravy mezi obcemi pouze na motorovou dopravu.

a. Katov – žel. st. Níhov

Situace: urgentní z důvodu bezpečnosti

Stav: plán výstavby chodníku/stezky

b. Níhov – žel. st. Níhov

Situace: urgentní z důvodu bezpečnosti

Stav: plán výstavby chodníku/stezky

2. okruh – Spádové spojení směr Velká Bíteš

S ohledem na **spádovost z hlediska školní docházky, zaměstnanosti a služeb části obcí** (Borovník, Níhov, Katov, Křižínkov) směrem na Vekou Bíteš je zájem toto neexistující spojení pro bezmotorovou dopravu nalézt. Zároveň jde o směr podporovaný ze strany Jihomoravského kraje pro dotažení koridorů cykloturistického významu Hradčany – Křižínkov (– Velká Bíteš) a Předklášteří – Křižínkov (– Velká Bíteš). Na straně Velké Bíteše a Kraje Vysočina je zájem toto spojení docílit rovněž. **Jednání probíhají.**

a. Borovník – Březské – Křoví – Velká Bíteš

Situace: potřebné z důvodu spojitosti

Stav: vize využití stávajících cest po úpravě + projekt nových, kde je to nutné

b. Katov – Křižínkov – Křoví – Velká Bíteš

Situace: potřebné z důvodu spojitosti

Stav: vize využití stávajících cest po úpravě + projekt nových, kde je to nutné

c. Níhov – Březské/Křižínkov – Křoví – Velká Bíteš

Situace: potřebné z důvodu spojitosti

Stav: vize využití stávajících cest po úpravě + projekt nových, kde je to nutné

3. okruh – Rekreační potenciál

Turistický potenciál a rekreační spádovost oblastí obklopujících dané území – údolí Bílého potoka, Deblínské polesí, údolí Haldy a Libochovky a Níhovský rybník, a **rekreační zázemí obcí** příp. **spojení mezi nimi** potřebují dílem údržbu stávajících komunikací, dílem nalezení úplně nových a použitelných tras za využití stávajících polních a lesních cest a užitkových komunikací.

a. (Deblín/Svatoslav – Pánov –) Křižínkov

Situace: potřebné z důvodu spojitosti a vhodné z důvodu návaznosti

Stav: najít možné realizovatelné spojení, realizace koridorů z Tišnovska na Bítešsko

b. (Dolní Loučky –) Žleb – Prosatín – Katov

Situace: potřebné z důvodu spojitosti a vhodné z důvodu návaznosti

Stav: najít možné realizovatelné spojení, realizace koridorů z Tišnovska na Bítešsko

c. okolí Lubného

Situace: vhodné z důvodu návaznosti

Stav: úprava stávajících cest v okolí obce pro rekreační účely občanů

d. údolí Haldy

Situace: vhodné z důvodu návaznosti

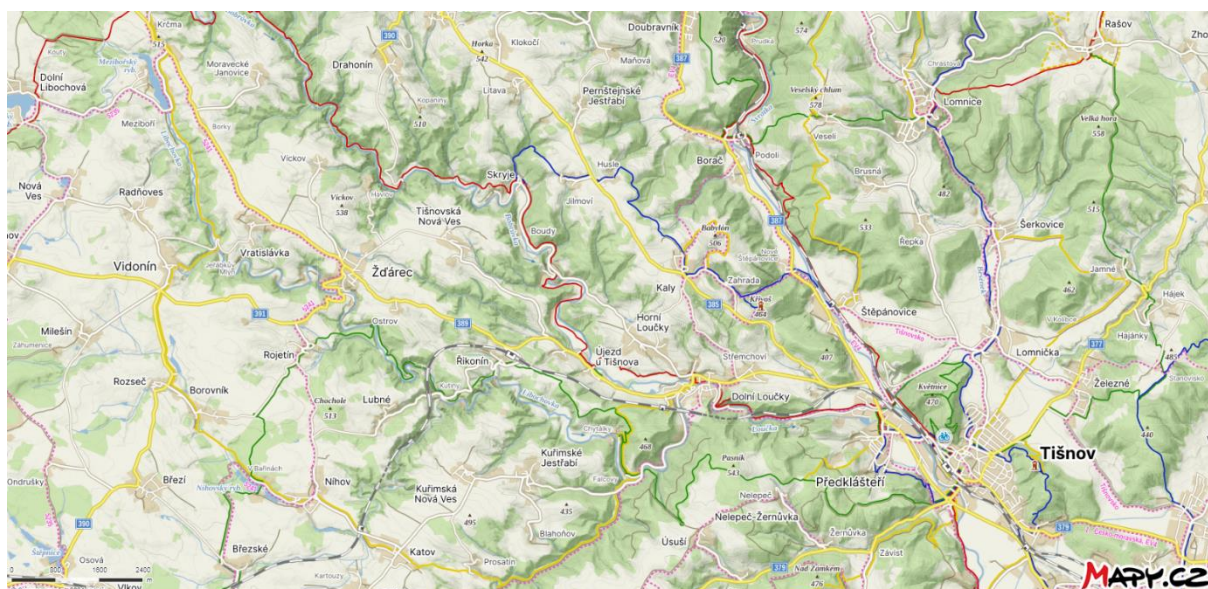
Stav: nalezení vhodného spojení za užití stávajících cest pro rekreační účely spojení obcí (Kuřimská Nová Ves – Lubné) a prostupnost údolí

g. Povodí Loučky a Libochovky

Západní část ORP Tišnov v oblasti prořáté hlubokými údolími Bobrůvky (Loučky) a Libochovky představuje historické komunikační území mezi Tišnovskem a Křižanovskem, ovšem s obtížnějšími možnostmi vedení cest danými geografii. Definovaná oblast zabírá níže položené údolí Loučky v okolí **Dolních Louček, Újezdu u Tišnova a Skryjí**, a výše položené partie v klínu mezi kaňonem Bobrůvky a údolím Libochovky, které zahrnují **Horní Loučky, Říkonín, Tišnovskou Novou Ves, Žďárec a Vratislávku**.

Geografie

Území představuje velmi členitou oblast severovýchodního konce Křižanovské vrchoviny, která je rozřezaná hlubokými údolími potoků Libochovky a Bobrůvky, která tvoří hranici s Hornosvrateckou vrchovinou. Sevřenost údolí a značná strmost svahů mezi hřebeny a údolními partiemi představují překážku pro sjízdnost nebo vůbec existenci komunikací, které jsou tak úzce vázané na údolí a hřeben mezi nimi.



Obce

Dolní Loučky (www.dolniloucky.cz) s k.ú. rozlohou 8,14 km² má 1 322 obyvateli. V obci je MŠ a I. i II. stupeň ZŠ, katolický kostel se hřbitovem a vlastní farní správou, obchody a několik drobných podnikatelů a služeb včetně restaurací a sportovišť. Dolní Loučky jsou východiskem do údolí Libochovky a Bobrůvky.

Újezd u Tišnova (www.ujezdutisnova.cz) s k.ú. rozlohou 3,59 km² má 137 obyvateli. V obci nejsou školská zařízení ani podniky služeb. Obyvatelé jsou v tomto ohledu vázáni spádově na Dolní Loučky. Je zde katolický kostel a hřbitov spravovaný z Dolních Louček. Újezd je průchozí na trase údolím Bobrůvky.

Horní Loučky (www.horniloucky.cz) s k.ú. rozlohou 4,18 km² mají 314 obyvatel. V obci nejsou školská zařízení ani služby, v tomto ohledu jsou obyvatelé úzce vázáni spádově na Dolní Loučky. Obec je na jediné příjezdové trase do Skryjí.

Skryje (www.obecskryje.cz) s k.ú. rozlohou 2,21 km² má 72 obyvatel. V obci nejsou školská zařízení ani služby, v tomto ohledu jsou obyvatelé vázáni spádově na Dolní Loučky. Je zde několik drobných podnikatelů včetně restaurace a penzionu. Skryje jsou velmi odlehlým místem a východiskem do údolí Bobrůvky.

Tišnovská Nová Ves (www.tisnovskanovaves.cz) s k.ú. rozlohou 4,27 km² má 103 obyvatel. V obci nejsou školská zařízení ani služby, občané jsou vázáni spádově na Žďárec. Obec je svázána starými cestami s údolím Bobrůvky (Šafránkův mlýn, Skryje, Boudy).

Říkonín (www.rikonin.cz) s k.ú. rozlohou 2,59 km² má 56 obyvatel. V obci nejsou školská zařízení ani služby, v tomto ohledu jsou obyvatelé vázáni na sousední obce, zpravidla Žďárec nebo Dolní Loučky. Říkonín je nejmenší obcí na Tišnovsku, přesto je významnou železniční zastávkou a východiskem do údolí Libochovky a trempské oblasti Kutiny.

Žďárec (www.obec-zdarec.cz) s k.ú. rozlohou 8,04 km² má 387 obyvatel, z toho 9 osadě Víckov a 27 v osadě Ostrov. V obci je MŠ a I. i II. stupeň ZŠ, katolický kostel se hřbitovem s farní správou z Dolních Louček, obchod a několik drobných podnikatelů a služeb včetně restaurace. Žďárec je východiskem do údolí Libochovky a Bobrůvky.

Vratislávka (www.obecvratislavka.cz) s k.ú. rozlohou 3,50 km² má 91 obyvatel. V obci nejsou školská zařízení, pouze obchod, jinak jsou obyvatelé vázáni sousední Žďárec. Obec je východiskem do údolí Libochovky a k hradu Víckovu.

Všechny obce s výjimkou Skryjí a Říkonína jsou členy Dobrovolného svazku obcí Tišnovsko.

Spádovost

Oblast je vázána spádovostí do školských zařízení dílem do ZŠ v Dolních Loučkách, dílem do ZŠ ve Žďárci. V ohledu zdravotnických zařízení a nabídky služeb rovněž. Spojení mezi oběma významnějšími obcemi a s dalšími centry zajišťuje jako hlavní tah silnice II/389 (Tišnov – Nové Město na Moravě), kde se dle dopravního zatížení z údajů ze sčítání dopravy v roce 2020 jedná o úsek s průjezdem 1000–3000 vozidel za 24 h na horní části tahu, 3000–5000 vozidel za 24 h na dolní části tahu. Obce jsou provázány i pouze místními komunikacemi, které představují důležitou součást místní dopravní sítě a jsou klidnější.

Existující infrastruktura

V oblasti je řada místních komunikací v podobě **asfaltových účelových komunikací** s motorovým provozem výjimečně i s **vyloučením motorového provozu**. Jedná se místní spojnice mezi obcemi, kde absentují krajské silnice. Charakteristickým rysem je ukončení krajské komunikace v obci, kde další návaznost je již reprezentována jen místní účelovou komunikací.

Oblast je velmi populární z hlediska cyklistiky na trase Předklášteří – Dolní Loučky údolím Loučky, kde existuje kvalitní koridor včetně vybavení odpočívkami. Má jen bodové závady. Problémem je pokračování v dalších směrech, kde infrastruktura mezi frekventovanými silnicemi chybí.

V oblasti je vyznačena jediná **cykloturistická trasa KČT č. 5241** v úseku **Vratislávka – Žďárec (– Rojetín – Níhov)**.

V okolí Dolních Louček byla vyznačena mikroregionální **cykloturistická trasa Velký okruh Porty (Předklášteří –) Dolní Loučky – Žleby (– Deblín)** a místní spojnice **Dolní Loučky – Kaly**

Mikroregionální značení je kusé, neudržované, vyžaduje revizi.

Potřeby, plány, projekty

1. okruh – Spojení mezi obcemi

Problematika spádového **bezpečného spojení mezi obcemi** pro návštěvu školy, služeb nebo úřadu, a to mimo zejména v ranní a odpolední špičce frekventovaný silniční tah. Řešením je využití nejkratší spojnice polních cest a její přetvoření do podoby užitkových místních komunikací.

a. Žďárec – Ostrov

Situace: urgentní z důvodu bezpečnosti

Stav: projekt výstavby cyklostezky

b. Újezd u Tišnova – Dolní Loučky

Situace: urgentní z důvodu bezpečnosti

Stav: plán výstavby cyklostezky

c. Vratislávka – Žďárec

Situace: urgentní z důvodu bezpečnosti

Stav: možno uvažovat o zřízení paralelní stezky v sousedství silnice

d. Újezd u Tišnova – Horní Loučky

Situace: vhodné/potřebné z důvodu spojitosti

Stav: udržování stávající cesty

2. okruh – Bezpečný průjezd intravilánem

a. Dolní Loučky

Situace: potřebné z důvodu spojitosti

Stav: průjezd zástavbou Dolních Louček v návaznosti na cílový bod škola event. rekreační zázemí (směry Předklášteří, Chytálky, Újezd, Kaly)

3. okruh – Rekreační potenciál

Rekreační zázemí občanů obcí a turistický potenciál oblasti vyžadují dílem údržbu stávajících spojení, dílem jejich revizi nebo nalezení úplně nových a použitelných tras za využití stávajících polních a lesních cest a užitkových komunikací.

a. (Předklášteří –) Dolní Loučky

Situace: potřebné z důvodu spojitosti a vhodné z důvodu návaznosti

Stav: najít možné řešení pro obtížný úsek na k.ú. D. Loučky v Meziboří (zúžený profil, úzký železný most)

b. Újezd – Říkonín/Ostrov – Žďárec

Situace: potřebné z důvodu spojitosti a vhodné z důvodu návaznosti

Stav: najít možné realizovatelné spojení, realizace koridor z Tišnovska na Křižanovsko

c. Dolní Loučky – Chytálky (– Žleb – Deblín)

Situace: potřebné z důvodu spojitosti a vhodné z důvodu návaznosti

Stav: najít možnou cestu paralelní se silničním spojením, realizace koridoru z Tišnovska na Bítešsko

d. Žďárec – Vratislávka údolím Libochovky

Situace: vhodné z důvodu návaznosti

Stav: nalezení vhodné cesty pro rekreační okruh a spojení účelu občanů

e. Tišnovská Nová Ves – Šafránkův mlýn (– Drahonín)

Situace: vhodné z důvodu návaznosti

Stav: obnova cesty pro spojení do údolí Bobrůvky, spojení za užití stávajících cest pro rekreační účely a spojení obcí (Žďárecko – hřeben nad Svratkou) a prostupnost údolí

f. Tišnovská Nová Ves – Skryje

Situace: vhodné z důvodu návaznosti

Stav: obnova cesty pro spojení do údolí Bobrůvky

g. Tišnovská Nová Ves – Boudy – Újezd

Situace: vhodné z důvodu návaznosti

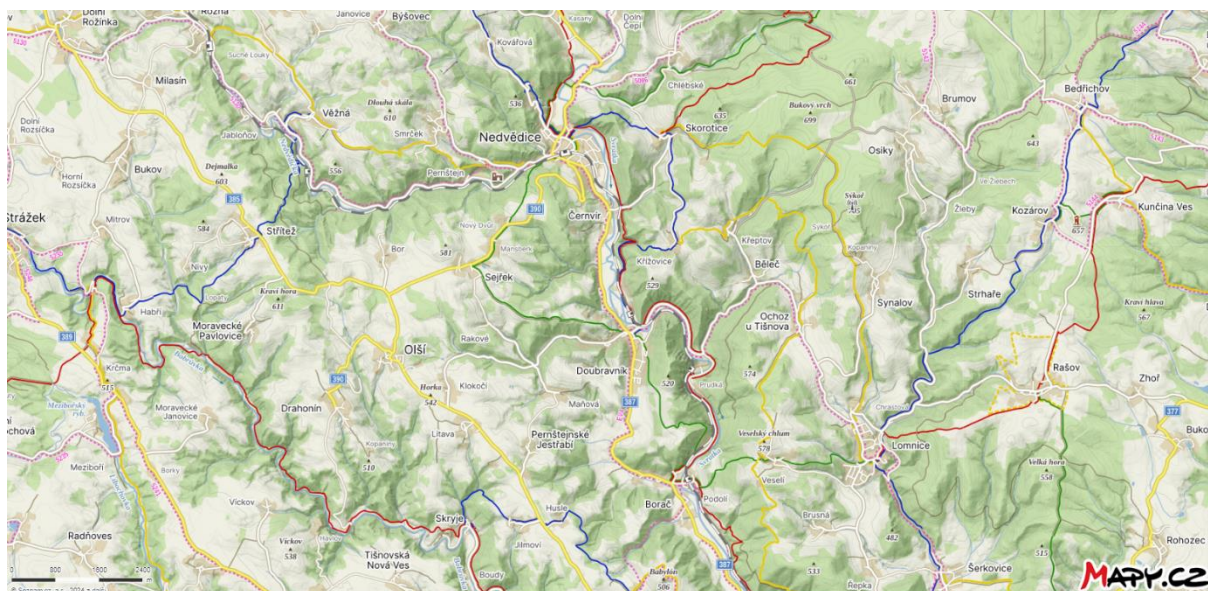
Stav: obnova a nalezení cesty pro spojení do údolí Bobrůvky

h. Horní údolí Svratky

Oblast zahrnuje severozápadní cíp regionu ORP Tišnov, kterým je údolí Svratky na horním toku v okolí městysů **Nedvědice** a **Doubravník**, a obce **Černvír**. Jde o území izolované od zbytku Tišnovska reliéfem a s tradiční vazbou na Bystřicko v Kraji Vysočina. Zároveň jde o turisticky nejnavštěvovanější a nejvytíženější region díky významným turistickým cílům.

Geografie

Území představuje jádro Nedvědicke vrchoviny geografického celku Hornosvratecké vrchoviny, ve kterém údolí Svratky a jejího přítoku Nedvědičky vytváří výraznou kotlinu a kaňon směrem po toku. Vyjma severu je kotlina ze všech stran ohraničena masívy kopců s výrazným převýšením. S okolím tedy komunikuje výhradně podél toků. Jako jádro panství Pernštejnů se zde nachází řada atraktivit v čele s hradem Pernštejnem v Nedvědici a pernštejnskou hrobkou v Doubravníku.



Obce

Nedvědice (www.nedvedice.cz) s k.ú. rozlohou 6,54 km² včetně místní části Pernštejn má 1 293 obyvatel. V obci je MŠ a I. i II. stupeň ZŠ, katolický kostel a hřbitov s vlastní farní správou, správní úřady, zdravotní služby, obchody a několik drobných podnikatelů a služeb včetně restaurací a ubytovacích zařízení. Historicky významný městys s přímou vazbou na hrad Pernštejn, k němuž je východiskem. Významný turistický uzel, procházím jím i hlavní trasy mezi Vysočinou a jihem Moravy.

Černvír (www.cernvir.cz) s k.ú. rozlohou 1,37 km² má 150 obyvatel. V obci nejsou školská zařízení, ani služby, obyvatelé jsou v tomto ohledu vázáni na Nedvědici. Katolický kostel a hřbitov s farní správou z Nedvědice. Je zde několik turistických památek, obec je na hlavní trase údolím Svratky.

Doubravník (www.doubravnik.cz) s k.ú. rozlohou 11,48 km² má 859 obyvatel. V obci je MŠ a I. stupeň ZŠ, katolický kostel a hřbitov s farní správou z Nedvědice, správní úřady, zdravotní služby, obchody a několik drobných podnikatelů a služeb včetně restaurace a ubytovacích zařízení,

Rekreační areál v Prudké. Historicky významný městys s chrámem Povýšení sv. Kříže jako hrobkou hradu Pernštejna. Významný turistický uzel na hlavní trase údolím Svratky, východisko do Sýkořských lesů, Sokolí skálu a údolí Svratky.

Obce jsou přidruženy do Mikroregionu Pernštejn. Svazek byl založen v roce 2007 a je dodnes funkční. Vyjma obce Černvír jsou rovněž členy Dobrovolného svazku obcí Tišnovsko.

Spádovost

Oblast je vázána spádovostí do školských zařízení v Doubravníku a Nedvědicích. V ohledu zdravotnických zařízení a nabídky služeb rovněž, i s tradiční vazbou na Bystřici nad Pernštejnem. Hlavní spojnice je silnice II/387. Dle dopravního zatížení se podle údajů ze sčítání dopravy v roce 2020 jedná o úsek s průjezdem 3000–5000 vozidel za 24 h (Nedvědice – Doubravník). Na periferních komunikacích zatížení o kategorii klesá.

Existující infrastruktura

Oblast je velmi populární z hlediska cyklistiky, postrádá však jakoukoliv infrastrukturu.

V oblasti je vyznačena

- **cykloturistická trasa KČT č. 1 v úseku (Lomnice –) Doubravník – Nedvědice (- Bystřice).**

- **cykloturistické trasy KČT č. 5130, 4025, 5086** se začátkem na hradě Pernštejně do 3 směrů dle silnic (Dolní Rožínka, Vír, Chlébské).

V trase Nedvědice – Doubravník – Prudká (– Tišnov) je plánováno vyznačení trasy **EuroVelo 4**.

Potřeby, plány, projekty

1. okruh – Bezpečné spojení mezi obcemi

Problematika spádového bezpečného spojení mezi obcemi mimo frekventovaný silniční tah. Řešením je využití nejkratší již projeté spojnice polních cest a její přetvoření do podoby užitkových místních komunikací, ideálně cyklostezky.

a. Doubravník – Černvír – Nedvědice

Situace: urgentní z důvodu bezpečnosti, potřebné z důvodu spojitosti

Stav: plán využití polních cest mezi obcemi po úpravě ke vzniku cyklostezky pro denní dojíždění paralelní k silnici

b. Doubravník – Prudká

Situace: potřebné z důvodu bezpečnosti a prostupnosti

Stav: projekt nové cyklostezky, která odvede cyklisty z nepřehledné silnice III/38715, aby bylo možno bezpečně pokračovat do údolí Svratky a do Borače

c. Nedvědice – hranice kraje (rybárna)

Situace: potřebné z důvodu bezpečnosti a prostupnosti

Stav: přeměna stávající stezky pro pěší v plnohodnotnou stezku pro cyklisty, vyhnout se nebezpečným místům na silnici II/387 ve směru na Ujčov a Vír

2. okruh – Rekreační potenciál

a. hrad Pernštejn

Situace: potřebné z důvodu návštěvnosti

Stav: vjezd ke hradu do přednádvořního prostoru je problematický, blokový, zakazovaný ...
potřeba změny přístupu

b. Přeložka vedení trasy č. 1

Situace: potřebné z důvodu bezpečnosti

Stav: změna vedení trasy KČT č. 1 z nebezpečné a prudké silnice III/38810 Nedvědice – Smrček –
Bystřice na trasu Nedvědice – Ujčov – Vír – Bystřice

c. Doubravník – Maňová

Situace: vhodné z důvodu prostupnosti

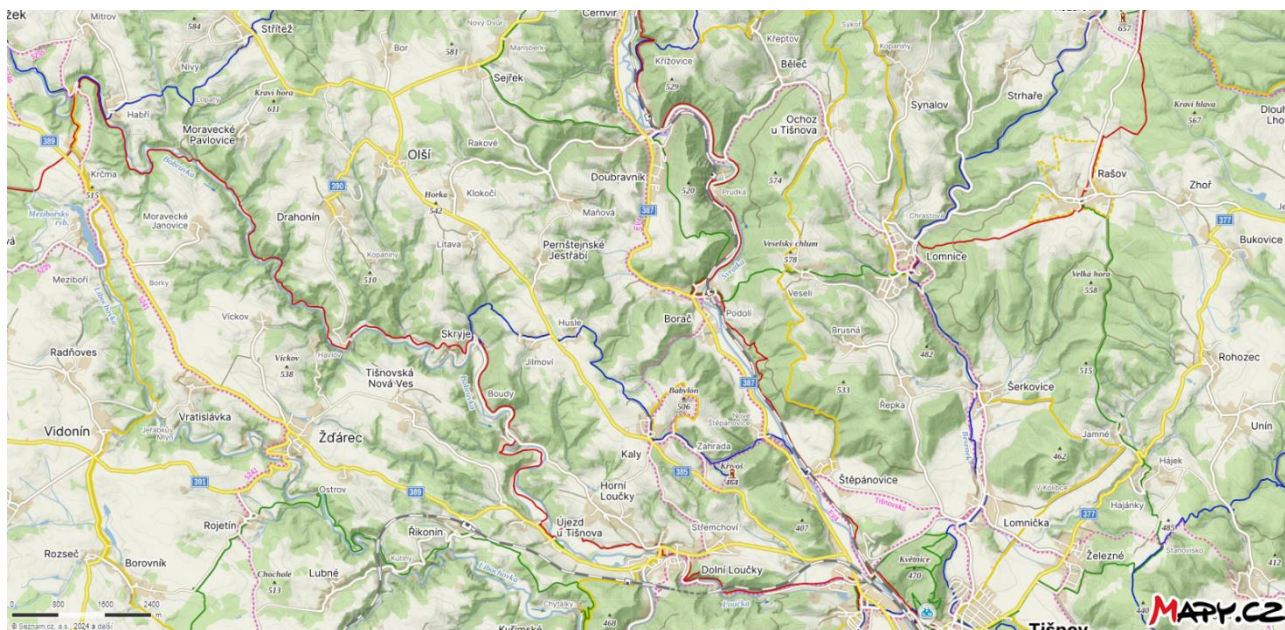
Stav: úprava polních cest pro sjízdnost a vytvoření rekreačních tras

i. Hřeben

Oblast severozápadní části regionu ORP Tišnov zahrnuje údolí Svratky na horním toku před vstupem do tišnovské aglomerace s obcemi **Štěpánovice** a **Borač**, a vysoký krajinný hřeben mezi hlubokými údolními Svratky a Bobrůvky s obcemi **Kaly**, **Pernštejnské Jestřabí** včetně osad **Husle**, **Jilmoví** a **Maňová**, **Olší** s osadami **Klokočí**, **Litava** a **Rakové**, a **Drahonín**. Jde o dopravně komunikační prostor mezi Tišnovem a Nový Městem. Oblast je z důvodu reliéfu a frekventovaných silničních tahů problematická.

Geografie

Území představuje jihozápadní část Nedvědicke vrchoviny geografického celku Hornosvratecké vrchoviny, do kterého zabíhá jako zužující se říční údolí severozápadní výběžek Tišnovské kotliny geografického celku Boskovické brázdy. Území má rekreační turistický potenciál zejména v údolí řeky Svratky, ale existující limity představují především frekventované silniční tahy II/385 a 387, která představují ve dvou směrech jedinou spojnici mezi osadami a obcemi. Zbytek území je tvořen strmými svahy spadajícími do obou hlubokých údolí Svratky a Bobrůvky, kde jsou tím pádem podmínky pro bezmotorovou dopravu značně ztížené.



Obce

Štěpánovice (www.stepanovice.cz) s k.ú. rozlohou 5,03 km² má 496 obyvatel. V obci je MŠ, několik drobných podnikatelů včetně občerstvení. Služby nachází v sousedním Předklášteří a Tišnově. Obec leží na trase údolí Svratky a je východiskem do oblasti Jahodné a Kalského Babylonu.

Borač (www.borac.cz) s k.ú. rozlohou 5,91 km² má 351 obyvatel. V obci je MŠ, několik drobných podnikatelů včetně obchodu. Služby nachází v sousedním Doubravníku. Obec leží na trase údolí Svratky a je východiskem do oblasti Veselského Chlumu, Prudké a Kalského Babylonu.

Kaly (www.kaly.cz) s k.ú. rozlohou 4,31 km² má 314 obyvatel. V obci nejsou školská zařízení, ani služby, ty jsou dostupné v sousedních Dolní Loučkách a Předklášteří. Obec je východiskem k rozhledně Křivoš, a na Kalský Babylon.

Olší (www.olsi.cz) s k.ú. rozlohou 8,73 km² včetně osad Klokočí, Litava a Rakové má 353 obyvatel. V obci je MŠ a I. stupeň ZŠ, katolický kostel a hřbitov s farní správou z Dolních Louček, několik drobných podnikatelů a služeb včetně obchodu a pohostinství. Obec je východiskem pro cesty do údolí Bobrůvky, Skryjí a Trenckovy rokle.

Drahonín (www.drahonin.cz) s k.ú. rozlohou 6,69 km² má 105 obyvatel. V obci nejsou školská zařízení a služby, ty občané nacházejí v sousedním Olší. Atraktivitou je místní sportovní areál s koupalištěm. Obec je východiskem pro cesty do údolí Bobrůvky a Trenckovy rokle. Jediná sjízdná spojovací cesta na penzion a tábor Šafránkův mlýn.

Pernštejské Jestřabí (www.pernstejskejestrabi.cz) s k.ú. rozlohou 7,51 km² včetně osad Husle, Jilmoví a Maňová má 209 obyvatel. V obci se nenachází školská zařízení ani služby, ty nachází občané v sousedních obcích. Obec je východiskem pro cesty do údolí Bobrůvky.

Obce Štěpánovice, Borač a Kaly jsou přidruženy do Mikroregionu Porta. Svazek byl založen v roce 2003 a je dodnes funkční. Obce Olší, Drahonín a Pernštejské Jestřabí jsou přidruženy do Mikroregionu Pernštejn. Svazek byl založen v roce 2007 a je dodnes funkční. Vyjma obcí Drahonín a Pernštejské Jestřabí jsou všechny obce oblasti členy Dobrovolného svazku obcí Tišnovsko.

Spádovost

Oblast je vázána spádovostí do školských zařízení do Tišnova, Doubravníku a Nedvědice nebo Dolních Louček. V ohledu zdravotnických zařízení a nabídky služeb rovněž. Hlavní spojnice je silnice II/385 (Předklášteří – Olší). Dle dopravního zatížení se podle údajů ze sčítání dopravy v roce 2020 jedná o úsek s průjezdem 1000–3000 vozidel za 24 h. Druhou komunikací je silnice II/387 (Předklášteří – Nedvědice). Dle dopravního zatížení se podle údajů ze sčítání dopravy v roce 2020 jedná o úsek s průjezdem 3000–5000 vozidel za 24 h. Zatížení komunikací je zesíleno značně vysokými rychlostmi, které zde díky rovné silnici řidiči používají.

Existující infrastruktura

V oblasti byly vybudovány stezky pro cyklisty v úsecích

- **Předklášteří – Štěpánovice** ve formě cyklostezky v provedení asfaltového povrchu s navazujícími užitkovými komunikacemi
- **Štěpánovice – Nové Štěpánovice** ve formě cyklostezky v provedení asfaltového povrchu s navazujícími užitkovými komunikacemi
- **Štěpánovice – Borač** ve formě polní a lesní stezky v provedení mlátového povrchu s navazujícími užitkovými komunikacemi jako součást Naučné stezky Krajinou Josefa Uhra
- **Štěpánovice – Lomnička** ve formě účelové komunikace s vyloučením bezmotorového provozu

V obci **Olší** byla vybudována stezka pro pěší v provedení štěrku paralelní se silnicí II/385 navazující na polní cesty k možnému propojení místních osad **Klokočí** a **Litava** s Olším pro pohyb bezmotorových osob.

Mezi osadami existuje síť asfaltových účelových komunikací s lehkým motorovým provozem, nebo kvalitních polních cest využitelných i pro cyklistiku dopravního nebo rekreačního charakteru.

V oblasti byly vyznačeny z iniciativy Mikroregionu Porta v roce 2006 místní okruhy Malý okruh Porty přes osady Štěpánovice, Borač, Kaly. Značení je místy udržované, místy kusé, vyžaduje revizi.

Potřeby, plány, projekty

1. okruh – Bezpečné spojení mezi obcemi

Problematika spádového bezpečného spojení mezi obcemi mimo frekventované silniční tahy. Řešením je využití nejkratší spojnice polních cest a její přetvoření do podoby užitkových místních komunikací, nebo vytvořených nových koridorů/stezek.

a. Olší – Kaly

Situace: potřebné z důvodu spojitosti, vhodné z důvodu prostupnosti

Stav: vize využití polních cest mezi obcemi a osadami po úpravě ke vzniku paralelní komunikace mimo silnici

b. Štěpánovice – Borač

Situace: potřebné z důvodu spojitosti

Stav: údržba stávající stezky v co nejlepší kvalitě

c. (Nové) Štěpánovice – Kaly (Zahrada)

Situace: potřebné z důvodu spojitosti, vhodné z důvodu prostupnosti

Stav: projekt spolupráce obcí na společné stezce, problém realizovatelnosti na straně Štěpánovic

2. okruh – Rekreační potenciál

Turistický potenciál a rekreační spádovost potřebují jednak dílem údržbu stávajících spojení, dílem jejich revizi nebo nalezení úplně nových a použitelných tras za využití stávajících polních a lesních cest a užitkových komunikací.

a. Olší (Litava) – Skryje

Situace: potřebné z důvodu spojitosti, vhodné z důvodu návaznosti

Stav: polní a lesní cesta k úpravě pro sjízdnost; návaznost na údolí Bobruvky

b. Borač – Kaly

Situace: potřebné z důvodu spojitosti a vhodné z důvodu návaznosti

Stav: polní a lesní cesta k úpravě pro sjízdnost; návaznost na údolí Svratky

c. Kaly – Křivoš – Střemchoví

Situace: vhodné z důvodu návaznosti

Stav: polní a lesní cesty k úpravě pro sjízdnost pro bezpečnou návštěvu rozhledny Křivoš a návaznost na údolí Bobruvky

d. Okruh okolo Štěpánovic

Situace: vhodné z důvodu návaznosti

Stav: úprava stávajících cest v okolí obce pro rekreační účely občanů

e. Drahonín – Šafránkův mlýn (– Tišnovská Nová Ves)

Situace: potřebné z důvodu spojitosti a vhodné z důvodu návaznosti

Stav: údržba stávající silnice k udržení sjízdnosti a možného provázání s protilehlou TNV

f. místní cyklistické značení

Situace: vhodné z důvodu návaznosti

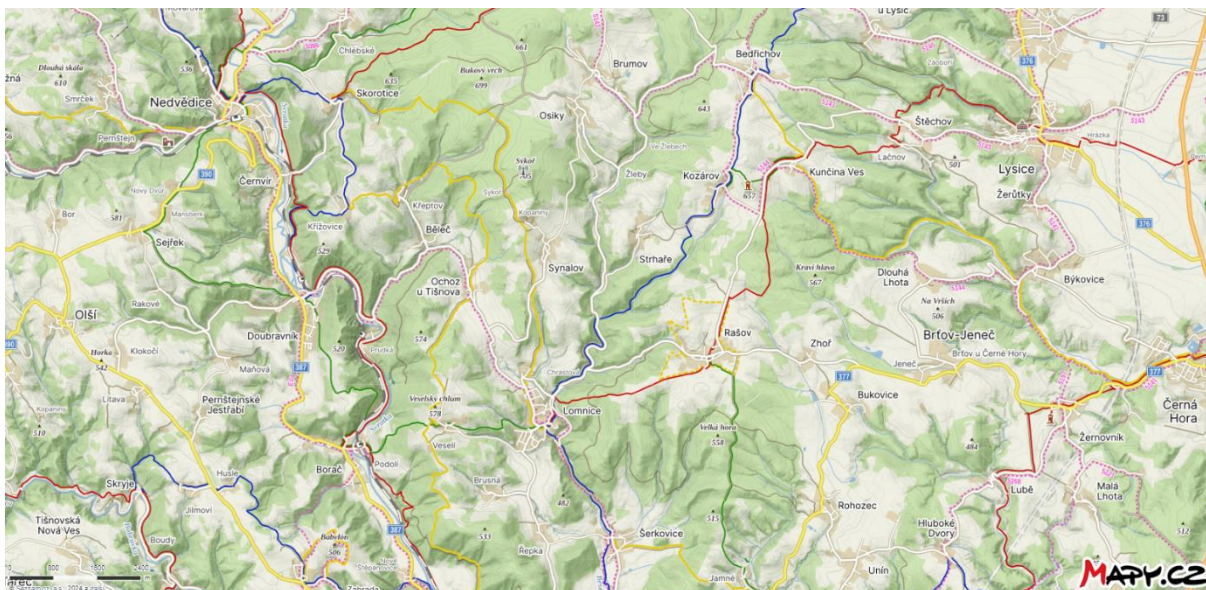
Stav: kusé značení vyžadující revizi a přepracování

j. Lomnicko

Oblast okolí Lomnice zahrnuje severní hornatou část regionu ORP Tišnov, která je nejvýše položeným celkem. Jde o území v povodí potoka Besénku vrcholící horou Sýkoř (702 m n.m.). Historickým i urbanistickým centrem je Městys **Lomnice** s obcemi s tradiční spádovostí do tohoto centra – **Rašov, Šerkovice, Synalov, Osiky, Brumov, Strhaře, Ochoz a Běleč**, s přilehlými osadami **Křepťov, Veselí, Brusná a Řepka**. Započítat sem lze i osadu **Křížovice**, část městyse Doubravník. Region správně vztažený k Tišnovu má dosud některé vazby na Blansko jakožto letité okresní město, kam tato oblast spadala od roku 1960 do roku 2007.

Geografie

Území zahrnuje hlavní část Sýkořské vrchoviny geografického celku Hornosvratecké vrchoviny, části Českomoravské vrchoviny. S Tišnovskou kotlinou je propojeno hlubokým údolím potoka Besénku. Na severu je oblast ohraničena údolím Chlébského potoka, na západě hlubokým kaňonem řeky Svratky. Oblast se vyznačuje masivním zalesněním, vrcholky s dalekými výhledy a osídlením charakteru malých sevřených obcí a osad. Značná členitost a rozdíly nadmořských výšek údolí a vrcholů kopců činí oblast hůře dostupnou. Území je tradiční rekreační oblastí pro obyvatele Tišnovska, pro Brněnsko je méně známou oblastí jinak populárního regionu.



Obce

Lomnice (www.lomnice.cz) s k.ú. rozlohou 14,56 km² má 1 505 obyvatel včetně připojených osad Veselí, Brusná a Řepka. V obci je MŠ a I. i II. stupeň ZŠ, katolický kostel a hřbitov s vlastní farní správou, správní úřady, zdravotní služby, obchody a několik drobných podnikatelů a služeb včetně restaurace. Historicky významný městys s množstvím architektonických památek, východisko do oblasti údolí Besénku, výhledového hřebene Veselský Chlum a polesí Jahodná a Sýkořské lesy.

Rašov (www.rasov.cz) s k.ú. rozlohou 9,57 km² má 249 obyvatel. V obci nejsou školská zařízení, několik drobných podnikatelů a služeb včetně obchodu, jinak je vázána na sousední Lomnici. Je

zde katolický kostel a hřbitov s farní správou z Lomnice. Obec má vlastní naučnou stezku. Je východiskem do Šerkovických lesů a k rozhledně Babylon.

Šerkovice (www.serkovice.cz) s k.ú. rozlohou 4,87 km² má 347 obyvatel. Obec v nejsevernějším výběžku Tišnovské kotliny s vazbu na Tišnov, školským obvodem na Lomnici. V obci nejsou školská zařízení, několik drobných podnikatelů a služeb včetně obchodu a občerstvení. Je východiskem do Šerkovických lesů, Lomnické obory a polohou v údolí Besénku má vhodné podmínky pro cyklistiku.

Strhaře (www.strhare.cz) s k.ú. rozlohou 5,33 km² má 146 obyvatel. V obci je několik drobných podnikatelů. Školská zařízení i služby nachází v sousedních obcích. Je východiskem do povodí Besénku a k rozhledně Babylon v Kozárově.

Brumov (www.obecbrumov.cz) s k.ú. rozlohou 2,84 km² má 256 obyvatel. V obci je I. stupeň ZŠ, několik drobných podnikatelů a služeb včetně obchodu a občerstvení. Znáмым je rekreační letní tábor, místní požární nádrž upravená na koupaliště. Je východiskem do Sýkořských lesů.

Osiky (www.osiky.cz) s k.ú. rozlohou 7,56 km² má 131 obyvatel. V obci je několik drobných podnikatelů včetně obchodu a občerstvení. Školská zařízení v obci nejsou. Je východiskem do Sýkořských lesů a údolí Besénku.

Synalov (www.synalov.cz) s k.ú. rozlohou 6,94 km² má 114 obyvatel. V obci nejsou školská zařízení, několik drobných podnikatelů včetně obchodu. Obec je známým výletním cílem nejen díky Naučné stezce Járy Cimrmana, východisko do Sýkořských lesů.

Ochoz u Tišnova (www.ochozutisnova.cz) s k.ú. rozlohou 3,80 km² má 116 obyvatel. Školská zařízení i služby nachází v sousedních obcích. Je východiskem do Sýkořských lesů a na Veselský Chlum.

Běleč-Křepťov (www.belec-kreptov.cz) s k.ú. rozlohou 4,03 km² má 209 obyvatel, z toho 54 v Křepťově. V obci nejsou školská zařízení, několik drobných podnikatelů včetně obchodu. Místní požární nádrž upravená na koupaliště. Obec je východiskem do Sýkořských lesů a na Křížovice.

Křížovice s k.ú. rozlohou 2,01 km² má 13 stálých obyvatel. Část městyse Doubravník, ale dostupná pouze přes území kraje Vysočina, V obci nejsou školská zařízení ani služby. Obec je oblíbeným cíle, díky Galerie rodiny Macháčkových, a rozhledové místo v krajině.

S výjimkou obce Šerkovice, která je členem Mikroregionu Porta jsou zbývající obce území sdruženy do **DSO Lomnicko**. Svazek byl založen v roce 2004 a je dodnes funkční. Obce jsou rovněž členy Dobrovolného svazku obcí Tišnovsko vyjma Ochozi, Brumova a Strhař.

Spádovost

Oblast je vázána spádovostí do školských zařízení v Lomnici. V ohledu zdravotnických zařízení a nabídky služeb rovněž, dílem též do Tišnova, Doubravníku nebo Lysic, dle vzdálenosti k těmto místům. Hlavní spojnicí je silnice III/3773. Dle dopravního zatížení se podle údajů ze sčítání dopravy v roce 2020 jedná o úsek s průjezdem 1000–3000 vozidel za 24 h. Zatížení komunikací včetně místních silnic III. třídy je zesíleno značnou členitostí terénu i potenciálem nebezpečí.

Existující infrastruktura

Hlavní cyklistickou trasou v regionu je asfaltová **cyklostezka** a **účelová komunikace** s **vyločením motorového provozu** Šerkovice – Lomnice.

V oblasti existuje síť **asfaltových účelových komunikací s vyloučením motorového provozu**, především jako spojnice obcí v majetku obcí nebo obslužných pro lesní pozemky v majetku Lesní správy Thienen-Serényi a Bernardinum využitelných i pro cyklistiku rekreačního charakteru. Tato síť je velmi hustá a kvalitní, nahrazuje cyklistickou infrastrukturu zejména pro účely rekreační, ale není známa pro neproznačenost. Místy probíhají opravy cest.

Další infrastruktura ale není rozvinuta.

V oblasti je vyznačena

- **cykloturistická trasa KČT č. 1 (Pražská stezka)** v úseku (**Doubravník –) Běleč – Šerkovice (- Tišnov).**

- **cykloturistická trasa KČT č. 5143 na k.ú. Brumov.**

Potřeby, plány, projekty

1. okruh – Bezpečné spojení mezi obcemi

Problematika spádového **bezpečného spojení mezi obcemi** mimo zejména v ranní a odpolední špičce frekventovaný silniční tah. Řešením je využití nejkratší spojnice polních cest a její přetvoření do podoby užitkových místních komunikací.

a. Lomnice – Brusná – Řepka

Situace: urgentní z důvodu bezpečnosti

Stav: záměr paralelní bezpečné bezmotorové stezky (alespoň pěší) pro propojení obcí

b. Ochoz – Lomnice

Situace: potřebné z důvodu spojitosti

Stav: stávající polní cesta navazující v polovině vzdálenosti mezi obcemi na silnici, dílčí úpravy pro sjízdnost;

c. Šerkovice – Lomnička

Situace: potřebné z důvodu spojitosti

Stav: oprava úsekové závady, oprava povrchu na cyklistické trase mezi obcemi

d. zamezení využívání komunikací s vyloučením motorového provozu motoristy

Situace: nutné z důvodu bezpečnosti

Stav: komunikace, zejména v provedení asfaltového povrchu jsou i přes instalaci zákazových značek zneužívány motoristy ke zkrácení spojení mezi obcemi zejména v úsecích Šerkovice – Řepka a Šerkovice – Lomnice

2. okruh – Rekreační potenciál

Rekreační zázemí občanů obcí a turistický potenciál oblasti vyžadují dílem údržbu stávajících spojení, dílem jejich revizi nebo nalezení úplně nových a použitelných tras za využití stávajících polních a lesních cest a užitkových komunikací.

a. Běleč – Křížovice

Situace: vhodné z důvodu návaznosti

Stav: záměr cyklostezky v provedení blízce přírodě na propojení dvou obcí s rekreačním potenciálem

b. místní cyklistické značení

Situace: vhodné z důvodu přehlednosti

Stav: neexistující značení, zavedením by bylo možné regulovat cykloturistiku na vhodné úseky a směry v rámci lesních hospodářských prostor

c. obnova a údržba užitkových komunikací

Situace: vhodné z důvodu návaznosti

Stav: v rámci lesních hospodářských prostor vedou dlouhé úseky zpevněných cest vhodných pro rekreační cyklistiku. Místní poškození dané těžbou, nespojitostí a další jsou záležitostí oprav vlastníků lesů (Thienen-Serényi, Bernardinum), příp. jiných polních cest, a spolupráce na jejich rekreačním využití. Např. jde o úseky

- Jahodná (Brusná – Lomnička)
- Šerkovické lesy/Velká hora (Rašov – Šerkovice/Rohozec)
- Sýkořský les (Synalov – Osiky – Křeptov – Brumov – Skorotice – Chlébské)
- Sokolí skála/Hrušín (Běleč/Ochoz – Veselí/Brusná – Borač)

d. singletrailové tratě

Situace: vhodné z důvodu pestrosti

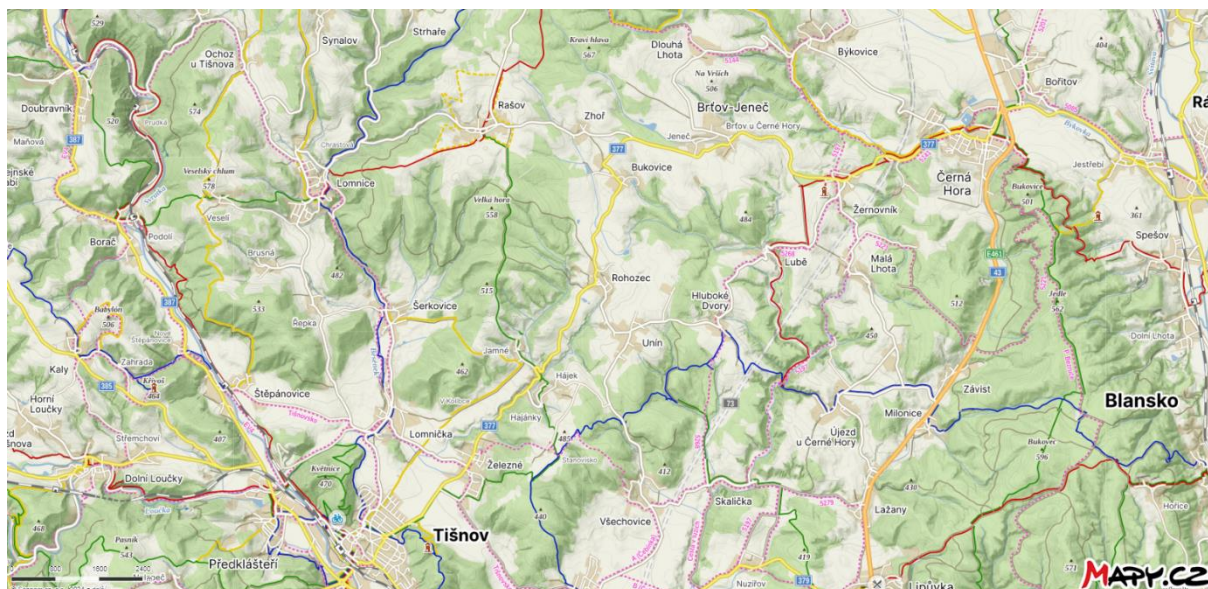
Stav: v rámci lesních hospodářských prostor vedou úseky místních pěšin; záměr pro zřízení singletrailových tras nebyl doveden dosud do úspěšného konce.

k. Horní povodí Lubě

Oblast severovýchodní části regionu ORP Tišnov zahrnuje pomezí s okresem Blansko. Jde o dopravně komunikační prostor mezi Tišnovem a Černou Horou se sídelními lokalitami orientovanými školským obvodem spádově na centrum v Tišnově, ale se silnými vazbami na Blansko jakožto letité okresní město, kam tato oblast spadala od roku 1960 do roku 2007. Oblast zahrnuje obce **Rohozec, Unín, Hluboké Dvory, Bukovici, Zhoř** a osady **Jamné, Hájek a Hajánky**, které jsou místními částmi Tišnova.

Geografie

Území představuje severní část Žernovnické hrástě, nad okolní krajinu vyvýšené části geografického celku sníženiny Boskovické brázdy propojené s Tišnovskou kotlinou širším údolím potoka Lomnička a kaňonem horního povodí potoka Lubě. Území má velký rekreační turistický potenciál ovšem méně známý. Oblast je historicky důležitou dopravní spojnici Tišnovskem a údolím Svitavy. Krajská cyklostrategie doporučila v tomto území vyhledání a realizaci možného turisticky-dopravního koridoru Tišnov – Černá Hora.



Obce

Jamné (www.jamne-tisnov.cz) má 93 obyvatel s vlastním osadním výborem. V osadě je několik drobných podnikatelů včetně restaurace. Služby nachází v sousedním Tišnově a okolních obcích. Osada je východiskem do oblasti Stanoviska a masívu Velké hory.

Hájek-Hajánky (www.hajanky.cz) s k.ú. rozlohou 2,89 km² má 68 obyvatel v osadě Hajánky a 48 v osadě Hájek, s vlastním osadním výborem. V osadě je restaurace. Služby nachází v sousedním Tišnově a okolních obcích. Osada je východiskem do oblasti Stanoviska.

Rohozec (www.rohozec.cz) s k.ú. rozlohou 5,29 km² má 238 obyvatel. V obci nejsou školská zařízení, několik drobných podnikatelů a služeb včetně obchodu a občerstvení. Atraktivitou je sportovní areál u koupaliště. Rohozec nemá rozvinutý turistický potenciál

Unín (www.unin.cz) s k.ú. rozlohou 3,35 km² má 235 obyvatel. V obci je katolický kostel a hřbitov s farní správou z Lomnice, obchod a několik drobných podnikatelů a služeb včetně obchodu a

restaurace. Není zde školské zařízení. Obec je východiskem do lesnaté oblasti Žernovnické hrástě.

Hluboké Dvory (www.hlubokedvory.cz) s k.ú. rozlohou 2,09 km² má 76 obyvatel. V obci je několik drobných podnikatelů. Služby nachází v sousedních obcích. Není zde školské zařízení. Obec je východiskem do rekreační oblasti údolí potoka Lubě a Žernovnické hrástě. Atraktivitou je zřícenina hradu Trmačov.

Bukovice (www.bukovice.cz) s k.ú. rozlohou 3,18 km² má 91 obyvatel. V obci nejsou školská zařízení ani služby, ty nachází v sousedním Rohozci a Tišnově. Obec nemá rozvinutý turistický potenciál.

Zhoř (www.zhor-by.cz) s k.ú. rozlohou 2,09 km² má 76 obyvatel. V obci nejsou školská zařízení ani služby, ty nachází v sousedním Rašově a Lomnici. Obec nemá rozvinutý turistický potenciál.

Obce Rohozec, Unín, Bukovice a Zhoř, a osady Jamné a Hájek-Hajánky jsou přidruženy do **DSO Lomnicko**. Svazek byl založen v roce 2004 a je dodnes funkční. Vyjma obce Zhoř jsou všechny obce oblasti členy Dobrovolného svazku obcí Tišnovsko.

Spádovost

Oblast je vázána spádovostí do školských zařízení do Tišnova, vyjma Zhoře, která je vázána na Lomnici. V ohledu zdravotnických zařízení a nabídky služeb rovněž, dílem též do Černé Hory a Blanska. Hlavní spojnici je silnice II/377. Dle dopravního zatížení se podle údajů ze sčítání dopravy v roce 2020 jedná o úsek s průjezdem 1000–3000 vozidel za 24 h. Zatížení komunikací včetně místních sinicí III. třídy je zesíleno značnou členitostí terénu i silnici s potenciálem nebezpečí.

Existující infrastruktura

V oblasti existuje síť **asfaltových účelových komunikací s vyloučením motorového provozu**, především obslužných pro polní a lesní pozemky ve správě Lesů ČR a obce Rohozec, využitelných i pro cyklistiku rekreačního charakteru. Další speciální stezky neexistují a infrastruktura není rozvinuta.

V oblasti je vyznačena

- **cykloturistická trasa KČT č. 5268** v úseku (**Skalička – Hluboké Dvory** (- Žernovník).

- **cykloturistická trasa KČT č. 5279** v údolí Lubě v úseku **Skalička – Žernovník**.

- z iniciativy Mikroregionu Porta v roce 2006 vyznačeno místní značení přes osadu Stanoviska (území osady Hájek-Hajánky)

Značení je místy udržované, místy kusé, vyžaduje revizi.

Potřeby, plány, projekty

1. okruh – Bezpečné spojení mezi obcemi

Problematika spádového **bezpečného spojení mezi obcemi** mimo frekventovaný silniční tah. Řešením je využití nejkratší spojnice polních cest a její přetvoření do podoby užitkových místních komunikací.

a. Bukovice – Brťov-Jeneč

Situace: potřebné z důvodu spojitosti

Stav: projekt obnovy cest v rámci pozemkových úprav obce Bukovice.

b. Zhoř – Bukovice

Situace: potřebné z důvodu spojitosti

Stav: stávající polní cesta, dílčí úpravy pro sjízdnost; od záměru zpevnění/vyasfaltování bylo upuštěno z důvodu motorizace tohoto spojení.

c. Bukovice – Rohozec

Situace: urgentní z důvodu bezpečnosti

Stav: záměr paralelní bezpečné bezmotorové stezky pro propojení obcí

d. Unín – Rohozec

Situace: urgentní z důvodu bezpečnosti

Stav: záměr paralelní bezpečné bezmotorové stezky pro propojení obcí

2. okruh – Rekreační potenciál

Rekreační zázemí občanů obcí a turistický potenciál oblasti vyžadují dílem údržbu stávajících spojení, dílem jejich revizi nebo nalezení úplně nových a použitelných tras za využití stávajících polních a lesních cest a užitkových komunikací.

a. Unín – polesí (- Hluboké Dvory)

Situace: urgentní z důvodu bezpečnosti, potřebné z důvodu spojitosti

Stav: záměr paralelní bezpečné bezmotorové stezky pro propojení obce s rekreačním zázemím

b. Unín – Jamné

Situace: potřebné z důvodu spojitosti, vhodné z důvodu návaznosti

Stav: záměr obnovy historické cesty spojující Unín se směrem na Tišnov, výhodné pro rekreační i dopravní potenciál, zbudování by umožnilo bezmotorové spojení vzdálenějších obcí s tišnovskou aglomerací mimo silniční síť – klíčový úsek pro potenciál vzniku koridoru Tišnov – Černá Hora, který je doporučený z hlediska krajské strategie

c. Hluboké Dvory (- Skalička)

Situace: vhodné z důvodu návaznosti

Stav: stávající polní cesty a lesní komunikace s vyloučením motorového provozu pro propojení obcí s turistickými cíli hrad Trmačov a Partyzánský památník, doporučeno Lesy ČR, obnova na pozemcích lesů v jejich kompetenci

d. Rohozec (- Rašov)

Situace: vhodné z důvodu návaznosti

Stav: lesní cesty k údržbě pro sjízdnost navazují na lesní cesty na Lomnicku

e. Rohozec – Jamné

Situace: vhodné z důvodu návaznosti

Stav: oprava povrchu bodově hůře sjízdných úseků umožní spojení obcí mimo silniční síť

f. Jamné (- Železné/Lomnička)

Situace: vhodné a potřebné z důvodu spojitosti

Stav: opravy cest pro navázání na obce okolí Tišnova, umožní dopravně-turistické propojení oblasti s centrem v Tišnově mimo frekventované silnice

e. Unín – Stanoviska

Situace: vhodné a potřebné z důvodu spojitosti

Stav: oprava komunikací na Stanoviskách v kompetenci Města Tišnova

3. okruh – Dopravně-turistický koridor

Krajská cyklostrategie doporučila vyhledání a realizaci možného turisticky-dopravního koridoru Tišnov – Černá Hora. Realizace dílčích propojení mezi obcemi umožní vznik bezmotorové trasy s potenciálem turistickým, ale i dopravním pro spádovost obcí do tišnovského centra.

4. okruh – Nadregionální překážky

Oblasti se dotýká plán **stavby rychlostní silnice I/73**. Do jejího projektu je nutno nechat zapracovat udržení spojení mezi obcemi a v rámci bezmotorových koridorů.

a. Skalička – Unín/Hluboké Dvory

Situace: nutné z důvodu návaznosti

Stav: nechat zapracovat do projektu I/73 zachování bezmotorové trasy (podjezd)

b. Hluboké Dvory – údolí Lubě

Situace: nutné z důvodu návaznosti

Stav: nechat zapracovat do projektu I/73 zachování bezmotorové trasy (podjezd)

03

KORIDORIZACE



03 KORIDORIZACE

Od počátku snahy o koncepční přístupy a rozvoj bezmotorové dopravy, konkrétně cyklo dopravy a cyklistiky pracují koncepce s principy tzv. **dopravních koridorů**. Tento princip je odrazem historického plánování dopravní infrastruktury jako **sítě spojující klíčové lokality jako dopravní uzly**. V pozadí tohoto plánování je vize širšího území a tím pádem jsou koridory pojímány jako ideální spojnice na větší a velké vzdálenosti. Z hlediska moderního pojetí bezmotorové dopravy, vztažené zejména na užití bezmotorových prostředků na krátké vzdálenosti, se však princip dálkových koridorů a celkového hodnocení významu tras na principu koridorizace území **nejeví jako smysluplný a vhodný**, protože neodráží potřeby lokální mobility odehrávající se zpravidla na vzdálenosti max. 10-20 km v okruhu spádových center a lokalit. Princip cest na delší vzdálenosti se v současnosti váže na cykloturistické užití, a to pouze v ohledu tzv. dálkové cyklistiky, jejíž rozvoj je spíše záležitostí pouze teplých měsíců a spíše jednotek cyklistů než masové veřejnosti. Ta využívá cyklistiku v daleko největší míře na principu okružních cest vázaných na blízké okolí lokalit s turistickou atraktivitou nebo infrastrukturou.

Bohužel byly principy „dálkového“ a „koridorového“ myšlení a plánování uplatněny jak při vytváření sítě cykloturistických značených tras KČT, tak jsou i nadále prosazovány jako principy plánování bezmotorové sítě v rámci Vize 2030, a tím pádem zakotveny v plánování a koncepčních materiálech, včetně aktuální Koncepce rozvoje cyklistiky Jihomoravského kraje do roku 2030, která **území kraje segmentuje podle definovaných cyklokoridorů**.

Aktuální Koncepce ale již upozaduje původně nastavenou prioritizaci výhradně dálkových koridorů, vůči nimž se dle zjištění primárně města a obce v roli investora vymezovaly s tím, že upřednostňují výstavbu lokálních propojení pro potřeby svých obyvatel, zatímco dálkové cyklokoridory postrádají vazby na dopravní obslužnost území.

Nicméně se i Koncepce rozvoje bezmotorové dopravy v ORP Tišnov s principy nadřazeného krajského pojetí rozvoje bezmotorové sítě v rámci cyklokoridorů musí vyrovnat. Pro lokální účely a potřeby však principy rozvoje krajských, příp. národních cyklokoridorů nepovažujeme za nosné a směrodatné. Pouze v případě potřeby dotační podpory je třeba projekty vhodně do tohoto kontextu zařazovat.

a. Cyklokoridor

Cyklokoridorem se rozumí **bezpečná dopravní cesta pro cyklisty**, které slouží rezidentům pro každodenní cyklo dopravu nebo turistům pro pohyb krajinou. Proto představuje trasu, která je uceleně realizovaná ve formách, které minimalizují kontakt uživatele s motorovou dopravou. Je vymezen podle místních dopravních potřeb s cílem vyřešit cyklistům nebezpečná nebo jinak problémová místa. Podle primárního zaměření lze cyklokoridory rozlišovat na

- „**cyklo dopravní**“ určené primárně pro každodenní provoz cyklistů jedoucích např. do školy, do zaměstnání nebo za službami, nejlépe se zpevněným povrchem,
- „**cykloturistické**“ určené primárně pro volnočasové využití, nejlépe s propustnou povrchovou úpravou blízkou přírodě.

Vizí takových cyklokoridorů má být i jednotné, přehledné a jasné **značení a navigace** k cílům. A rovněž zajištění **pravidelné celoroční údržby**.

Vizí udržovaných a bezpečných cyklokoridorů je stimulace využívání kola jako dopravního prostředku pro obyvatele, eliminace dopravních konfliktů s motoristy, zlepšení dostupnosti cílů denního užití i návštěvnosti turistických atraktivit v kraji a motivace k nízkoemisnímu a aktivnímu stylu života a trávení volného času.

Podle významu a zapojení do sítě jsou rozlišovány:

- Krajské cyklokoridory.
- (Mikro)regionální cyklokoridory,
- Lokální cyklokoridory.

b. Krajské cyklokoridory v ORP Tišnov

Krajskými cyklokoridory se rozumí hlavní páteřní dopravní síť pro cyklistiky.

Krajské cyklokoridory zahrnují do svého kontextu i tzv. **národní** či **mezinárodní** cyklistické trasy, které vedou napříč více kraji nebo i státy. Tyto představují sice kontext tzv. evropské sítě EuroVelo a národní sítě dálkových cyklotras, jak již však byl zmíněno, jejich účel je primárně turistický, a tudíž jejich postavení a roli v rámci dopravní obslužnosti území lze považovat pro účely lokální účely za sekundární.

V rámci Jihomoravského kraje, příp. návazných území krajů sousedních, je síť krajských cyklokoridorů **hlavními spojnicemi dopravních toků**. Tyto spojnice zohledňují jednak důležité lokální i regionální **spádové směry**, jednak převládající **směry mobility** obyvatel (i turistů) tak, aby bylo možno vytvářet pro tyto směry a toky alternativní síť pro bezmotorové způsoby mobility.

V kontextu rozvoje kraje pak zároveň tyto koridory představují linie a **lokality s primární pozorností**, která jim bude při jejich projektování, realizaci i údržbě věnována, včetně dotační podpory. V závazku kraje, potažmo regionu pak je tyto **krajské cyklokoridory uvést nejlepším možným způsobem v život**.

V rámci mapy koncepce JMK na základě starších definic, a aktualizace při projednání se zástupci obcí ORP Tišnov a DSO Tišnovsko, jsou definovány jako krajské koridory:

1) EV4 – C8 (Brno – Kuřim –) Drásov – Tišnov – Předklášteří – Nedvědice – Vír)

Hlavní směr „průtahu“ regionem Tišnovska zohledňující

- masově nejsilnější směr pracovní mobility do/z centra Brněnské metropolitní oblasti
- masově nejsilnější směr rekreační mobility na/z oblasti Vysočiny

Obce dotčené koridorem:

- | | |
|---------------------|---------------------|
| • Městys Nedvědice | • Obec Předklášteří |
| • Obec Černvír | • Město Tišnov |
| • Městys Doubravník | • Obec Hradčany |
| • Obec Borač | • Městys Drásov |
| • Obec Štěpánovice | |

Koridorem je vedeno, nebo plánováno vedení evropské cykloturistické trasy EV 4.

Dílčí úseky koridoru představují lokální spádové segmenty pro každodenní dojíždění, nebo pro víkendovou/sezónní cykloturistiku, které vytváří částečně se i překrývající mozaiku místních dopravních směrů a toků:

- spádový segment Nedvědice – Černvír – Doubravník
- spádový segment (Borač) – Štěpánovice – Předklášteří – Tišnov
- turistický segment Tišnov – Předklášteří – Doubravník – Pernštejn
- spádový segment Drásov – Hradčany – Tišnov
- spádový segment Tišnov – Kuřim apod.

Koridor je v současnosti značně segmentovaný jak oblastí povrchů, tak v oblasti realizace:

úsek	km	aktuálně	plánováno	stav
hr. kraje – Nedvědice	2,1	silnice	cyklostezka	vize
Nedvědice – Prudká	7,2	silnice, polní pěšina	cyklostezka	vize + studie
Prudká – Borač	2,5	asf. účel. komunikace	beze změny	hotovo
Borač – Štěpánovice	4	upr.cyklotrasa + polní cesta	povrchy na k.ú. Štěpánovice	plán
Štěpánovice – Předklášteří	2,1	asf. cyklostezka + polní cesta	povrchy na k.ú. Předklášteří	plán
Předklášteří – Tišnov	1,7	asf. cyklostezka/štěrk cyklostezka	bodové úpravy	plán
Tišnov – Hradčany	2,3	asf. cyklostezka	bodové úpravy	plán
Hradčany – Drásov	3,1	silnice/polní cesta	cyklostezka	projekt + studie
Drásov – hranice ORP	1,5	cyklostezka	beze změny	hotovo

celkem

27

2) C85: Lomnice – Předklášteří

Hlavní spádový směr severní části regionu Tišnovska ve směru do jeho centra, ve vazbě na geografický reliéf a cyklokoridor C8.

Obce dotčené koridorem:

- Městys Lomnice
- Obec Šerkovice
- Obec Lomnička
- Obec Předklášteří

Koridorem je vedena dálková cykloturistická trasa KČT č. 1, tzv. Pražská stezka.

Dílní úseky koridoru představují lokální spádové segmenty pro každodenní dojíždění, nebo pro víkendovou/sezónní cykloturistiku, které vytváří překrývající se mozaiku místních dopravních směrů a toků:

- spádový segment Ochoz – Lomnice
- spádový segment Lomnička – Šerkovice – Lomnice
- spádový segment Lomnička – Předklášteří (–Tišnov)
- turistický segment Tišnov – Předklášteří – Lomnice (- Doubravník)

Koridor je v současnosti segmentovaný, ale do značné míry v oblasti realizace dobře připravený:

úsek	km	aktuálně	plánováno	stav
sedlo Široká – Lomnice	2,2	polní cesta + silnice	cyklostezka	vize
Lomnice – Šerkovice	2,6	asf. cyklostezka	cyklostezka	hotovo
Šerkovice – Lomnička	2,2	cyklostezka + polní cesta	úpravy povrchu	plán
Lomnička – Předklášteří	2,4	cyklostezka + silnice	úprava přejezdu silnice	plán

celkem

9,4

3) C85: Předklášteří – Dolní Loučky (– Křižínkov – Velká Bíteš)

Klíčový koridor s významem dopravním i turistickým. Hlavní spádový směr jihozápadní části regionu Tišnovska ve směru do jeho centra, ve vazbě na geografický reliéf.

V prodloužené verzi se jedná o jeden ze dvou možných koridorů pro cykloturistické spojení Tišnova s Velkou Bíteší jako bezmotorová alternativa pro cyklistiku nevhodné frekventované silnice II/379 Tišnov – Deblín – Velká Bíteš – D1.

Obce dotčené koridorem:

- Obec Předklášteří
- Obec Dolní Loučky
- Obec Kuřimské Jestřabí
- Městys Deblín
- Obec Katov
- Obec Křižínkov

Mimo ORP Tišnov:

- Obec Křoví
- Město Velká Bíteš

V koridoru jsou částečně vedeny značené cykloturistické trasy mikroregionálních okruhů, které budou revidovány.

Koridor je v úseku Dolní Loučky – Předklášteří silně turisticky využíváný. Je zde bodová závada v úseku krátké hůře sjízdné pěšiny a úzkého mostku. Další vazba na pokračování spojení do oblasti Deblínského polesí je limitována stavem silnice III/3795, která je nepřehledná. Bohužel při její plánované rekonstrukci zapojení bezmotorového segmentu není počítáno.

Další spojení od samoty Chytálky přes Deblínské polesí je věcí shody s Lesy města Brna jakožto majitelem lesního komplexu a tím pádem i místních užitkových komunikací. Spojení do Katova je vizí zatím bez terénního průzkumu. Na spojení Křižínkov – Velká Bíteš probíhají koordináční jednání dotčených obcí, protože jde o návaznost s dosahem přes hranice krajů. Na straně Vysočiny je souhlasné stanovisko a zájem.

úsek	km	aktuálně	plánováno	stav
Předklášteří – Dol. Loučky	4	lesní cesta, asf. místní kom.	cyklostezka	úprava povrchu, nový most
Dolní Loučky – Chytálky	3,4	silnice	bezpečná stezka	vize
Chytálky – Prosatín	3,9	asf.už.kom. + lesní cesta	už.komunikace	úprava povrchu, způ jezdnění
Prosatín – Katov	1,2	polní cesta	cyklotrasa	úprava povrchu
Katov – Křižínkov	1,3	asf.už.komunikace	už.komunikace	úprava povrchu
Křižínkov – Velká Bíteš	6	silnice + asf. už. komunikace	úpravy povrchů	plán

celkem 20

4) C808: Předklášteří – Tišnov

Propojení dvou částí urbanistického celku jako možnosti alternativní verze ze dvou možných spojení za využití do značné míry hotové nebo připravované infrastruktury ve vazbě na cyklokoridor C8.

Obce dotčené koridorem:

- Město Tišnov
- Obec Předklášteří

Koridor je alternativní trasou pro vedení evropské cykloturistické trasy EV 4.

Koridor představuje lokální spádový segment pro každodenní dojíždění mezi Tišnovem a Předklášteřím, výhledově s významnou spádovostí vázanou na vznik Svazkové ZŠ v Předklášteří. Rovněž je jednou z variant sítě pro víkendovou/sezónní rekreační cykloturistiku, která se vyhýbá dopravně zatíženějšímu prostoru města Tišnova i obce Předklášteří.

Koridor je v současnosti plánovaný pro výstavbu cyklostezky v oblasti nových stavebních pozemků a zemních úprav Dlouhá mez, a navazující na stávající hotovou infrastrukturu

cyklostezek, a to v celkové délce 3,2 km mezi rozcestím Pod Dřínovou a Červeným Mlýnem. V dílčích lokalitách budou řešeny kritické body:

- Křížení silnice II/385 v Předklášteří podjezdem (příprava stavby)
- Křížení silnice II/379 v Tišnově, Za Mlýnem (opatření)

V souvislosti s výstavbou Svazkové ZŠ bude třeba při přestavbě křižovatky ul. Palackého a Komenského v Předklášteří na silnici II/385 do podoby kruhového objezdu implementovat infrastrukturní prvky pro bezpečný průjezd cyklistů.

5) C807: Tišnov – Železné

Propojení dvou obcí s blízkou urbanistickou strukturou, kde funguje spádovost z obce spíše rezidenčního charakteru do města s nabídkou služeb, úřadů, škol, zaměstnání, nebo vlakového spojení na metropolitní oblast.

Obce dotčené koridorem:

- Město Tišnov
- Obec Železné

V koridoru není vedena žádná značená cykloturistická trasa.

Koridor představuje lokální spádový segment pro každodenní dojíždění mezi Tišnovem a Železným. Pro toto spojení již existuje stávající cyklostezka Ivo Medka mezi okrajem Tišnova (parkoviště pod Klucaninou) a silniční odbočkou k firmě Vitar paralelní se silničním tahem v délce 0,9 km. Druhá polovina cyklostezky v délce 0,4 km je nyní ve fázi projektu a má navázat na stávající cyklostezku tak, aby propojila obě urbanizované zóny napřímo.

6) C805: Hradčany – Sentic

Propojení dvou obcí s blízkou urbanistickou strukturou, kde funguje spádovost z obce Sentic směrem k městu Tišnovu s nabídkou služeb, úřadů, škol, zaměstnání, nebo vlakového spojení na metropolitní oblast.

Obce dotčené koridorem:

- Obec Hradčany
- Obec Sentic

V koridoru není vedena žádná značená cykloturistická trasa.

Koridor představuje lokální spádový segment pro každodenní dojíždění mezi Senticemi a tišnovskou aglomerací, směrem k Senticím tedy obcí Hradčany. Jde o bezpečné alternativní spojení obce Sentic s Tišnovem v návaznosti na koridor C8 tak, aby byla vyloučena cyklistická doprava z frekventované silnice II/385.

Cyklostezka v délce 2 km je nyní ve fázi projektu. Otázkou k dalšímu řešení je průjezd intravilánem obce Hradčany podél silnice II/385 a vhodné křižování silnice tak, aby mohlo dojít k dosažení železniční zastávky Hradčany a návaznosti na cyklostezky v intravilánu města Tišnova.

7) C806: Hradčany – Březina – Vohančice (– Pejškov – Deblín – Křižínkov – Velká Bíteš)

Klíčový koridor s významem dopravním i turistickým propojující obce jižně od Tišnova s jeho urbanistickou strukturou, kde funguje spádovost směrem k vlakové zastávce v Hradčanech (a spojení na metropolitní oblast), a k městu Tišnovu s nabídkou služeb, úřadů, škol a zaměstnání.

V prodloužené verzi se jedná o jeden ze dvou možných koridorů pro cykloturistické spojení Tišnova a Deblína a Velkou Bíteší jako bezmotorová alternativa pro cyklistiku nevhodné frekventované silnice II/379 Tišnov – Deblín – Velká Bíteš – D1.

Obce dotčené koridorem:

- Obec Hradčany
- Obec Březina
- Obec Heroltice
- Obec Vohančice
- Pejškov, místní část Tišnova
- Městys Deblín
- Obec Křižínkov

Mimo ORP Tišnov:

- Pánov, místní část Velké Bíteše
- Obec Křoví
- Město Velká Bíteš

V koridoru jsou částečně vedeny značené cykloturistické trasy mikroregionálních okruhů, které budou revidovány.

Koridor vzniká v úzké spolupráci obcí sdílející shodné zájmy pro bezpečné a bezmotorové propojení jednak mezi obcemi, jednak se spádovým centrem oblasti pro každodenní dojíždění, nebo pro víkendovou/sezónní cykloturistiku. Dílčí úseky koridoru představují i lokální spádové segmenty místních dopravních směrů a toků:

- spádový segment Březina – Hradčany
- spádový segment Pejškov – Vohančice
- spádový segment Březina – Heroltice – Vohančice
- turistický segment Tišnov – Vohančice – Deblín (- Velká Bíteš)

Koridor je v současnosti silně segmentovaný, úseky jsou v různé fázi přípravy. Koridor od Hradčan po Vohančice vzniká v úzké spolupráci všech 4 obcí. Překážkou pokračování je aktuální odvolání souhlasu osadního výboru v Pejškově (na základě nesouhlasného vyjádření obyvatel) s obnovou cesty od Vohančic, a tím vybudování spojení obcí původní cestou, které zůstává pouze po stávající silnici. Tím je zatím passé i vize projednání spojení Pejškov – Deblín. Další spojení Deblín – Křižínkov je věcí shody s Lesy města Brna jakožto majitelem lesního komplexu Deblínského polesí a tím pádem i místních užitkových komunikací. Na spojení Křižínkov – Velká Bíteš probíhají koordinační jednání dotčených obcí, protože jde o návaznost s dosahem přes hranice krajů. Na straně Vysočiny je souhlasné stanovisko a zájem.

úsek	km	aktuálně	plánováno	stav
Hradčany – Březina	1,3	silnice	cyklostezka	projekt
Březina – Heroltice	2	asf. užitková kom. + polní cesta	cyklostezka + most	vize
Heroltice – Vohančice	1	nic	cyklostezka	plán
Vohančice	1	cyklostezka	cyklostezka	hotovo
Vohančice – Pejškov	1	zaniklá původní cesta	cyklostezka	v jednání
Pejškov – Deblín	1,7	polní a lesní cesty	cyklostezka	vize
Deblín – Křižínkov	7	asf. užitková kom. + polní cesta	úpravy povrchů	plán
Křižínkov – Velká Bíteš	6	silnice + asf. užitková komunikace	úpravy povrchů	plán

celkem

21

8) T7: Veverská Bítýška – Březina – Tišnov

Cykloturistický koridor související s dopravně-turistickým C806, s klíčovým turistickým potenciálem spojení Tišnova a oblasti Brněnské přehrady. Velmi vytížený, ovšem s trvalými úsekovými překážkami danými špatným povrchem a stísněnými podmínkami přírodního reliéfu údolí řeky Svatky mezi Březinou, Herolticemi a Veverskou Bítýškou. Uspokojivé technické řešení nebylo dosud navrženo, ani realizováno.

Obce dotčené koridorem:

- Město Tišnov
- Obec Březina
- Obec Heroltice
- Obec Lažánky
- Město Veverská Bítýška
- Obec Sentice

V koridoru je v současnosti vedena značené cykloturistická trasa 5278 a částečně mikroregionální cyklotrasy, které budou revidovány. Při nalezení uspokojivého řešení pro průjezdnost je alternativní trasou pro přeložení vedení cykloturistické trasy č. 1 – Pražské stezky.

Uspokojivé spojení Tišnova cyklostezkou a polní cestou okolo koupaliště až po Březinu končí za obcí v kamenité cestě okolo chat, která vede k rekreačnímu středisku Brněnka.

Mezi Brněnkou (k.ú. Březina) a rekreačním střediskem Šárka (k.ú. Heroltice) se nachází 400 m nevhodného úseku s úzkou pěšinou a kamenitým podkladem, za vyššího stavu vody zaplavovaný úsek. Úsek okolo chatové osady je vyhovující.

Mezi rekreačním střediskem Šárka a YMCA se nachází 700 m nevhodného úseku úzké lesní pěšiny ve strmém svahu, běžně nesjízdné. Další cesta okolo chat je vyhovující, majitelé ovšem s cyklistickým provozem nesouhlasí. Tento úsek objíždí značená cyklotrasa č. 5278 lesními cestami přes vrcholy, část úseku je ovšem značně problematická, sjízdna pouze pro MTB.

Mezi rekreačním střediskem YMCA a Veverskou Bítýškou je polní cesta okolo chat vyhovující, sjízdna i pro motorizovanou obsluhu.

Řešení průjezdnosti úseku se dlouhodobě věnuje Jihomoravský kraj. K řešení byla vytvořena studie, která počítá v úseku Šárka – YMCA s dvojnásobným přemostěním řeky Svatky, které eliminuje technickou neprostupnost pravého břehu řeky a nesouhlasy majitelů chat. Došlo by tak i k propojení levého břehu řeky (k.ú. Sentice), kde je zájem o spojení obce a lesního masívu Sokolí s opačným břehem, což přinese i výrazné zvýšení turistického potenciálu obou dosud oddělených celků.

úsek	km	aktuálně	plánováno	stav
Tišnov – Březina	3,3	cyklostezka, polní cesta	cyklostezka	hotovo + úprava povrchu
Březina – Šárka	2,9	polní cesta, nesjízdný úsek	cyklostezka	vize
Šárka – YMCA	1,6	lesní pěšina/objíždna trasa	cyklostezka	studie
YMCA – Vev. Bítýška	2,5	už. komunikace (polní, asf.)	cyklostezka/ponechat	hotovo/úprava povrchu

celkem

10

9) C804: Malhostovice – Lažany

Propojení dvou hlavních koridorů C8 a C815 (Kuřim -) Lipůvka – Černá Hora. Zároveň jde dopravní propojení obcí mezi sebou s různými segmenty služeb a spádovosti v rámci hlavních koridorů.

Obce dotčené koridorem:

- Obec Malhostovice

V koridoru je vedeno značení cykloturistické trasy 5197 a 5279, a také mikroregionální okruhy Čebínka.

Koridor v délce 6 km (v území ORP Tišnov) je do značné míry hotov. Jsou vybudovány samostatné asfaltové cyklostezky nebo asfaltové užitkové komunikace s vyloučením motorové dopravy v úsecích

- Čebínka – Malhostovice (k dokončení cyklostezka)
- Malhostovice – Nuzířov (cyklostezka)
- Nuzířov – Skalička – Lažany (užitkové asfaltová komunikace)

A to včetně osazení doplňkovou infrastrukturou odpočívek a informačních tabulí.

10) C814: Malhostovice – Kuřim

Alternativní propojení dopravního i turistického významu mezi Tišnovem/Drásovem a Kuřimí, a to již existující infrastrukturou.

Obce dotčené koridorem:

- Obec Malhostovice

V koridoru je vedeno značení cykloturistické trasy 5197.

Koridor v délce 2 km ((v území ORP Tišnov) je do značné míry hotov a představuje vybudovanou cyklostezku Malhostovice – Kuřim. Na straně Malhostovic jde o asfaltovou užitkovou komunikaci, na straně Kuřimi o mlátovou cyklostezku. V úseku Přírodní památky Zlobice je cca 560 m nebezpečné lesní/polní cesty s horším povrchem v majetku města Kuřim k opravě.

11) T72: Veverská Bítýška – Velká Bíteš

Cykloturistický koridor v údolí Bílého potoka, v délce 5,7 km (na území ORP Tišnov). Představuje velmi využívanou trasu s další návazností dosud cykloturisticky značením nepodchycenou. Představuje spojení dvou turistických center jako Veverské Bítýšky a Velké Bíteše. Vzhledem k reliéfu údolí je však trasa využívána zpravidla jedno- či obousměrně, ale nikoliv okružně.

Obce dotčené koridorem:

- Obec Maršov
- Obec Lažánky

Ač je v mapách uváděno jinak, v koridoru není vedeno značení žádné cykloturistické trasy, pouze v oblasti Hálova mlýna a Šmelcovny mikroregionální, ve směru na Maršov (a Tišnov) nebo Javůrek (a Domašov, Rosice). Údolí mezi Šmelcovnou a Velkou Bíteší není sjízdné, návrh koridoru je veden nad pravým břehem údolí po území ORP Rosice.

Otázka sjízdnosti povrchů je věcí shody s Lesy města Brna jako vlastníka pozemků a tím i účelových komunikací v údolí.

Ve výše uvedeném pojetí C značí cyklokoridor dopravní, a T cyklokoridor s převládajícím významem turistickým.

Pro účely Koncepce rozvoje území ORP Tišnov se tak jedná o hlavní rozvojové směry, kde bude žádoucí realizace prioritovat mezi projekty. Aktuální soupis však bude pravidelně každoročně doplňován nebo upravován dle míry realizace příp. připravenosti a definice nových, dalších možných koridorů.

c. (Mikro)regionální cyklokoridory v ORP Tišnov

Místně dopravně významné, nebo turisticky potenciální cyklokoridory, které nejsou dosud zařazeny v krajském seznamu představují **rozvojové směry**. Tyto místně významné směry mají možnost být mezi krajské zařazeny rovněž, aktuálně představují prostory, ve kterých dosud není potřeba přesněji podchycena, a tudíž je na místě jejich potenciál a potřebnosti definovat a zpřesnit.

1) (Černá Hora – Žernovník / Lysice – Brťov-Jeneč) – Bukovice – Rohozec – Unín – Jamné – Lomnička/Železné – Předklášteří

Významný spádový směr severovýchodní části regionu Tišnovska ve směru do jeho centra z obcí tradičně vázaných na město s nabídkou služeb, úřadů, škol, zaměstnání, nebo vlakového spojení na metropolitní oblast. Jde o nalezení alternativy k spádově frekventované krajské silnici II/377, která je pro provoz bezmotorové dopravy nevhodná. Zároveň je zde mezi obcemi silně pocítována absence bezpečného spojení mimo silnici.

Koridor představuje i cykloturistický potenciál spojení mezi Tišnovskem a údolím řeky Svitavy. K dopracování tohoto koridoru Tišnov – Černá Hora bylo ORP Tišnov přímo Jihomoravským krajem vyzváno.

Obce dotčené koridorem:

- Obec Bukovice
- Obec Rohozec
- Obec Unín
- Jamné, místní část města Tišnova
- Obec Železné
- Obec Lomnička
- Obec Předklášteří

Koridorem není vedena žádné cykloturistické značení.

Díličí úseky koridoru představují sice lokální spádové segmenty pro každodenní dojíždění a bezpečný pohyb mezi obcemi, ale s celkově tradiční silnou vazbou na Tišnov díky absenci škol v obcích.

Koridor je v současnosti pouze ve vizi, ale jeho jednotlivé segmenty mají různé možnosti:

úsek	km	aktuálně	plánováno	stav
Brťov – Bukovice	2	polní cesta	bezpečná stezka	vize
Bukovice – Rohozec	2	silnice	bezpečná stezka	vize
Rohozec – Unín	1,5	chodník, silnice	bezpečná stezka	vize
Unín – Jamné	1,7	lesní cesta	bezpečná stezka	vize
Jamnė – Lomnička	3,2	už. komunikace	užitková komunikace	úprava povrchu
odbočka Železné	1,5	polní cesty	bezpečná stezka	úprava povrchu
Lomnička – Předklášteří	2,4	cyklostezka + silnice	úprava přejezdu silnice	plán

celkem

14

2) Olší – Litava – Jilmoví/Husle – Kaly – Štěpánovice/Dolní Loučky

Významný spádový směr severozápadní části regionu Tišnovska reprezentuje v první řadě frekventovaná krajská silnice II/385 Nové Město – Tišnov, která je komplikující překážkou pro bezpečné spojení mezi obcemi. Jde zde tedy o nalezení alternativy k této silniční komunikaci tak, aby zde byl eliminována absence bezpečného spojení pro bezmotorovou dopravu. V cílových bodech koridor naváže na existující infrastrukturu.

Obce dotčené koridorem:

- Obec Olší
- Obec Pernštejnské Jestřabí
- Obec Kaly
- Obec Štěpánovice
- Obec Horní Loučky
- Obec Dolní Loučky

Koridorem je částečně vedeno mikroregionální cykloturistické značení, které vyžaduje revizi.

Dílčí úseky koridoru jsou již nyní v řešení, a to s různými možnostmi:

úsek	km	aktuálně	plánováno	stav
Olší – Litava	2	štěrková pěšina + polní cesta	bezpečná stezka	hotovo
Litava – Kaly	5,2	silnice	bezpečná stezka	vize
Kaly – Štěpánovice	2,4	místní komunikace + lesní cesta	cyklostezka	studie/projekt
Kaly – Horní Loučky	1,6	asf. místní komunikace	užitková komunikace	úprava povrchu
Kaly – Dolní Loučky	3,2	asf. místní komunikace	užitková komunikace	hotovo

celkem 14

3) Vratislávka – Žďárec – Říkonín – Újezd u Tišnova – Dolní Loučky

Spádový směr pro dvě centra lokálního významu – Žďárec a Dolní Loučky – s infrastrukturou služeb a školami. Jde o eliminaci absence bezpečného spojení pro bezmotorovou dopravu. Koridor je klíčový pro občany Újezdu a jejich bezpečné propojení pro denní dojíždění do školy v Dolních Loučkách, stejně jako pro občany Ostrova a Vratislávky směrem ke Žďárce.

Zároveň má cykloturistický a rekreační potenciál pro místní obyvatele i turisty. V Loučkách koridor naváže na existující infrastrukturu.

Obce dotčené koridorem:

- Obec Vratislávka
- Obec Žďárec
- Obec Říkonín
- Obec Újezd u Tišnova
- Obec Horní Loučky
- Obec Dolní Loučky

Koridorem není vedeno žádné cykloturistické značení.

Dílčí úseky koridoru jsou již nyní v řešení, a to s různými možnostmi:

úsek	km	aktuálně	plánováno	stav
Vratislávka – Žďárec	1,6	silnice	bezpečná stezka	vize
Žďárec – Ostrov	0,8	silnice + polní cesta	cyklostezka	projekt
Ostrov – Říkonín	2,5	polní cesta	bezpečná stezka	vize
Říkonín – Újezd u T.	2	polní cesta	bezpečná stezka	plány, úpravy

Újezd – Dolní Loučky	2,1	polní cesta	cyklostezka	plán
celkem	9			

4) Borovník – Níhov – Katov – Křižínkov – Velká Bíteš

Spádový směr pro obce okrajové oblasti ORP Tišnov, pro které je spádovým centrem pro zaměstnání, školy, obchody a spojení do metropolitní oblasti bližší Velká Bíteš. Jde o eliminaci absence bezpečného spojení pro bezmotorovou dopravu. Zároveň má cykloturistický a rekreační potenciál pro místní obyvatele i turisty. Řešení v návaznosti na projednávané krajské cyklokoridory.

Obce dotčené koridorem:

- Obec Borovník
- Obec Níhov
- Obec Katov
- Obec Křižínkov

Koridorem vede částečně cykloturistické značení 5241.

Dílní úseky koridoru nabízí různá řešení, a to s různými možnostmi za využití místních užitkových komunikací.

5) Lažánky – Maršov – Braníškov – Deblín

Významný spádový směr jižní části regionu Tišnovska reprezentuje v první řadě frekventovaná krajská silnice III/3865, která je nevhodná pro bezmotorovou dopravu i bezpečné spojení mezi obcemi. Jde zde tedy o nalezení alternativy k této silniční komunikaci tak, aby zde byl eliminováno nebezpečí a zajištěna spádovost do škol (Lažánky, Deblín) i mezi částmi obcí.

Obce dotčené koridorem:

- Obec Lažánky
- Obec Maršov
- Obec Braníškov
- Městys Deblín

Koridorem vede částečně mikroregionální cykloturistické značení.

Řešení pro koridorové spojení mezi obcemi představuje vybudování paralelní pěší/cyklistické stezky/chodníku podél silniční komunikace, na což jsou některé obce již pozemkově připraveny. Spojení směrem na Deblín pak představuje úpravu stávající polní cesty pro denní dojíždění (škola).

Koridor má cykloturistický potenciál s ohledem na existující spojení z obcí do údolí Bílého potoka a do oblasti Pejšovského, Maršovského a Lažánecko-heroltického žlebu.

úsek	km	aktuálně	plánováno	stav
Lažánky – Maršov	1,6	silnice	bezpečná stezka	vize
Maršov – Braníškov	1,4	silnice	bezpečná stezka	vize
Braníškov – Deblín	2,2	polní cesta	bezpečná stezka	vize

celkem **5,2**

d. Lokální cyklokoridory

Lokálně významná spojení mezi obcemi, často pro rekreační potenciál místních občanů nebo turistický potenciál návštěvníků. Jde o kratší spojení tam, kde jinak není uvažované spojení

součástí rozsáhlejšího koridoru výše zmíněného. Tato spojení nejsou podrobněji popsána, ale mohou být rozpracována v rámci prioritizace projektů v regionu.

Z lokálně uváděných záměrů a potřeb:

Olší – Skryje

Železné – Stanoviska – Všechnovice

Všechnovice – Drásov

Sentice – Heroltice (přes Sokolí)

Deblín – Svatoslav – Pánov

Deblín – Úsuší – Žernůvka – Předklášteří

Drahonín – Tišnovská Nové Ves

Lomnice – Řepka

Křížovice – Běleč

Unín – Hluboké Dvory – Skalička

04

NADREGIONÁLNÍ PŘEKÁŽKY



04 NADREGIONÁLNÍ PŘEKÁŽKY

I když má bezmotorová doprava mít rovnoprávné postavení ve stávající nebo plánované síti dopravních komunikací, pro řadu řešených projektů je stále příslovečnou „Popelkou“, na jejíž potřeby se zcela zapomíná a v projektových řešeních staveb zcela absentuje. Pokud tedy mají mít cyklokoridory a spojení mezi obcemi charakter spojitých a bezpečných dopravních cest, je třeba pro ně zajistit odstranění bodových i liniových překážek v krajině, a to zejména u velkých a rozsáhlých stavebních nebo rekonstrukčních aktuálně řešených projektů.

K úspěšné koordinaci rozvoje bezmotorové dopravy v území je tedy nutné zajistit shodu na křížení cyklokoridorů se stavbami a rekonstrukcemi řízenými Ředitelstvím silnic a dálnic (ŘSD), Správou železnic (SŽ) a Správou a údržbou silnic Jihomoravského kraje (SÚS JMK) tak, aby nedocházelo k přerušování koridorů nebo absenci vhodných řešení pro zachování nebo budoucí využití bezmotorovou dopravou.

a. I/73

Největší plánovanou liniovou stavbou nadregionálního významu s potenciálem největšího dopadu na charakter a prostupnost území ORP Tišnov je **stavba rychlostní silnice I/73**.

Ačkoliv se dopad této stavby týká jen části východního území ORP Tišnov na katastrech obcí Malhostovice, Drásov, Všechnovice, Skalička a Hluboké Dvory, významným způsobem jde o neprostupnou překážku v komunikační síti.

Projekt řešený ŘSD proto dosud počítá s nutnými přeložkami/přemostěními v případech místních krajských komunikací II/379 (Drásov – Malhostovice), III/37914 (Všechnovice – Skalička) a III/38529 (Malhostovice – Čebín).

Zcela **mimo projekční záměry je ale přerušení** plánovaných nebo existujících místních **komunikací a cyklokoridorů**. Zejména to se týká linií

- klíčového koridoru C8 Tišnov – Kuřim
- místního spojení Malhostovice – Drásov
- místního spojení Skalička – Hluboké Dvory/Unín
- řešení pro bezmotorovou dopravu při přeložce silnice III/37914 (Všechnovice – Skalička)

Soulad projektu se záměry cyklistické sítě je třeba projednat s ŘSD ve spolupráci se zástupci ORP Kuřim.

b. Silniční stavby

Ačkoliv větší zahušťování silniční sítě v krajině Tišnovska není plánováno, dochází nyní v řadě případů jednak k **přeložkám hlavních tahů** v důsledku stavby nebo plánování staveb **obchvatů obcí**. Jednak probíhají rozsáhlé **rekonstrukce silniční sítě**.

Obě situace představují při zanedbání zohlednění potřeb bezmotorové dopravy vznik nových překážek, na druhé straně jsou ovšem příležitostí pro zapracování a výstavbu takovýchto komunikací nebo zavedení opatření, které mohou bezmotorové dopravě posloužit.

Aktuální existující překážky v podobě frekventovaných silničních tahů jsou uvedeny v přehledu problémových bodů vyžadujících opatření.

Plánovanými stavbami s **potenciálem vzniku liniových bariér**, v rámci, kterých je třeba projednat zařazení opatření na ochranu nebo ve prospěch bezmotorové dopravy jsou:

- obchvat obce Hradčany
- křižovatka silnicí Tišnov-Hradčany a Březina-Hradčany, u obce Hradčany (plánovaná výstavba kruhové křižovatky)
- výstavba kruhové křižovatky v Předklášteří u plánované svazkové školy
- plánované rekonstrukce krajských silnic

Soulad projektů se záměry cyklistické sítě je třeba včas projednávat s SÚS JMK.

c. Železniční stavby

Plánovaná významná nadregionální železniční stavba vysokorychlostní železnice (VRT) se sice území ORP Tišnov zcela vyhýbá, opravy železničních tratí a koridorů na území probíhají. Tyto rekonstrukční práce se mohou bezprostředně dotýkat sítí krajských i místních komunikací, proto je na místě soulad projektů se záměry cyklistické sítě včas projednávat se Správou železnic.

d. Frekventované tahy

Jedním z požadavků zvažovaným ze strany starostů obcí ORP Tišnov je otázka možného **vyřazení provozu cyklistů z vytipovaných bezpečnostně problémových úseků silniční sítě**. Takové vyřazení se v dopravních předpisech týká dálnic, rychlostních komunikací a silničních tunelů. Na jiné typy komunikací nebylo toto pravidlo dosud uplatněno.

Krajské silnice, zejména na hlavních tazích, však nejsou veřejností vnímány jako dostatečně široké a při rekonstrukcích někde dochází dokonce k dalšímu zúžení o někdejší krajnici. Krajské silnice nemají zřízeny např. vyhrazené pruhy nebo piktogramové koridory pro cyklisty a zpravidla na nich nedochází ke snižování nejvyšší povolené rychlosti v úsecích, které jsou cyklisticky exponované. Rozdíl rychlostí cyklistů a automobilů může v kopcovitém terénu ve stoupání dosáhnout i více než 80 km/h, přesto jsou některými cyklisty využívány kvůli absenci paralelních cyklostezek.

Podněty na zřízení zákazu vjezdu cyklistů na krajské komunikace jsou v rámci ORP Tišnov zvažovány pro silnice:

- II/379, zejména v úseku Tišnov – Deblín, příp. na celou délku až po D1
- II/385, zejména v úsecích Předklášteří – Olší a Tišnov – Kuřim

e. Ochrana území

Síť bezmotorových komunikací a její záměry rozvoje se dotýkají zájmů řady **státních institucí** pověřených správou území, a také řady **vlastníků a správců** zejména lesních pozemků. Soulad s dotčenými institucemi, zejména s Povodím Moravy, Lesy ČR, Lesy města Brna, AOPK ČR, NPÚ, Policií ČR, i soukromými vlastníky lesů Thienen-Serényi a Bernardinum je základem bezproblémové realizace plánovaných spojení a koridorů. I když na úrovni kraje je za tato jednání zodpovědný krajský cyklokoordinátor a Krajský úřad JMK, na lokální úrovni je na místě včasná vzájemná informovanost a hledání koordinace předcházející vzniku překážek a bariér bezmotorové sítě, nebo řešení situací, kdy takovouto překážku není odstranit možné.

05

NÁVAZNOSTI



05 NÁVAZNOSTI

Území ORP Tišnov sousedí s okolními ORP, a navíc leží i na hranici Jihomoravského kraje s Krajem Vysočina. Se sousedními územími je proto třeba při plánování a budování sítě pro bezmotorovou dopravu postupovat v souladu a koordinaci tak, aby byla kontinuita a spojitost sítě zachována i přes hranice zájmového území jednoho ORP, a nevznikaly pro uživatele diskomfortní situace beznávnosti na administrativní hranici.

a. Jihomoravský kraj

ORP Kuřim

S ORP Kuřim sdílí ORP Tišnov důležité spojnice ve směru na brněnskou metropolitní oblast a opačně ve směru na rekreační oblast Vysočiny. Návnosti jsou na dotyku:

- k.ú. Drásov a Čebín – **cyklodopravní koridor C8 Tišnov – Kuřim**
- k.ú. Malhostovice a Kuřim – **cykloturistický koridor T814 Malhostovice – Kuřim**
- k.ú. Sentice a Čebín – místní spojnice s **cyklotrasou č. 1**
- k.ú. Sentice a Čebín – požadavek koridoru-**spojnice s cyklostezkou** Mor. Knínice – Chudčice
- k.ú. Lažánky a Vev. Bítýška – **cykloturistický koridor T7 Tišnov – Veverská Bítýška**

ORP Blansko

S ORP Blansko sdílí ORP Tišnov spojnice ve směru na severojižní tah a Moravský kras. Návnosti jsou na dotyku:

- k.ú. Malhostovice a Lažany – **cyklodopravní koridor C804 Malhostovice – Lažany**
- k.ú. Malhostovice (Nuzířov) a Lipůvka – návaznost na již dostavěnou **cyklostezku z Lipůvky na Zlobici**
- k.ú. Skalička a Újezd u ČH – místní spojnice na **cykloturistické trase č. 5197**
- k.ú. Hluboké Dvory a Lubě – místní spojnice na **cykloturistické trase č. 5268**
- k.ú. Bukovice a Brťov-Jeneč – spojnice na **místním koridoru Tišnov – Černá Hora/Lysice**

ORP Boskovice

S ORP Boskovice sdílí ORP Tišnov spojnice rázu převážně turistického ve směru na oblast Vysočiny a Olešnicka. Návnosti jsou na dotyku:

- k.ú. Rašov/Strhaře a Kozárov – cykloturistické spojení k turistickému bodu Babylon u Kozárova
- k.ú. Brumov a Bedřichov/Černovice – místní spojnice na **cykloturistické trase č. 5143**
- k.ú. Brumov/Osiky a Lubě – místní cykloturistické směrem do údolí Chlébského potoka

ORP Rosice

S ORP Rosice má ORP Tišnov dotykovou hranici na Bílém potoce prakticky v jediném bodě prostupnosti a na osadě Šmelcovna. Zároveň je na straně ORP Rosice v tomto ohledu důležitým partnerem Mikroregion Kahan a návaznosti na velké cyklistické projekty Mikroregionu Ivančicko. Návaznost je na dotyku:

- k.ú. Maršov a Javůrek – **cyklodopravní koridor T72 Veverská Bítýška – Velká Bíteš**

b. Kraj Vysočina

ORP Velké Meziříčí

Spádovost obcí jihovýchodního Tišnovska směrem k regionálnímu centru Velká Bíteš představuje pro ORP Tišnov důležité spojnice dopravního i turistického rázu, ovšem dosud pouze v rovině plánů, a nikoliv hotových tras a koridorů. Návaznosti jsou na dotyku:

- k.ú. Křižínkov a Pánov/Křoví – **cyklodopravní koridor C85 Předklášteří – V. Bíteš a C806 Hradčany – V. Bíteš**
- k.ú. Svatoslav a Pánov – uvažovaná místní spojnice k **cyklodopravnímu koridoru C806 Hradčany – V. Bíteš**
- k.ú. Borovník/Níhov a Březské – uvažovaná místní spojnice k/na **cykloturistické trase č. 5241** a k **cyklodopravním koridorům směr V. Bíteš**

ORP Bystřice nad Pernštejnem

Dlouhá hranice severozápadního Tišnovska s obcemi regionu Bystřicka představuje převážně spojnice turistického rázu. Vede zde několik značených cykloturistických tras. Návaznosti jsou na dotyku:

- k.ú. Vratislávka a Meziboří (Strážek) – spojnice na **cykloturistické trase č. 5241**, ovšem po silnici, není vhodné rozvíjet, ale najít paralelní řešení
- k.ú. Olší/Drahonín a Sejřek/Mor. Pavlovice – uvažované turistické i dopravní spojení mimo frekventovanou silnici II/385, pokračování místního koridoru
- k.ú. Nedvědice a
 - o Věžná – spojnice na **cykloturistické trase č. 5130**
 - o Smrček – spojnice na **cykloturistické trase č. 1**, nevhodné rozvíjet pro obtížnost terénu a nebezpečnost silnice, bude jednáno o přeložení
 - o Kovářová – místní spojnice na **místní komunikaci**, nevhodné rozvíjet pro obtížnost terénu
 - o Chlébské – spojnice na **cykloturistické trase č. 5086**, nevhodné rozvíjet pro obtížnost terénu, mělo by jít vhodnější místní komunikací směrem na Dolní Chlébské a dále lesními cestami směrem na Černovice nebo Osiky/Brumov
 - o Skorotice – místní spojnice s cykloturistickým potenciálem na místní koridor Křížovice – Běleč – Lomnice
 - o Ujčov – spojnice na **cyklokoridoru EV 4** a **cykloturistické trase č. 4025**, rozvoj plánován na převod na cyklostezky a komunikace s vyloučením bezmotorové dopravy

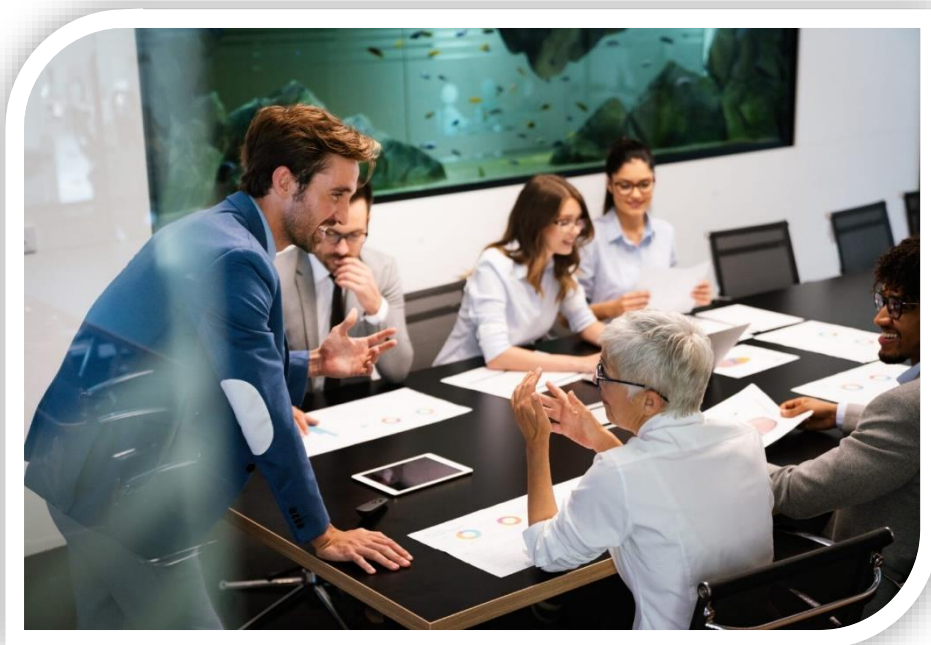
ČÁST C.

OPATŘENÍ

C. OPATŘENÍ 2024–26

Soubor možných, potřebných a doporučených aktivit na nadcházející období, pracovně vymezený do roku 2026 ve vazbě na volby do místních samospráv, představuje přehledněji pojatý výstup Koncepce rozvoje bezmotorové dopravy ORP Tišnov s možností monitoringu plnění doporučených a přijatých závěrů a návrhů a celkové evaluace naplňování Koncepce ORP.

Základní struktura doporučených opatření reflektuje vedle zpracovaných informací z analýzy potřeb území ORP Tišnov a plánů obcí v něm i doporučení daná místní úrovni Konceptí rozvoje cyklistiky JMK. Opatření jsou formulována v tematických celcích, jejichž naplňování může probíhat nezávisle na sobě. I když v případě některých je logická vazba potřebná. Např. třídění projektů (opatření B1) by měl provádět pracovní tým (opatření A3).



OKRUH A – ORGANIZACE

Základním kamenem úspěšného a progresivního naplňování výsledků a doporučení Koncepce je nastavení zodpovědnosti za jejich realizaci a monitoring plnění Koncepce. Tedy opatření na zavedení **cyklokoordinace**.

A1 – Organizační záštita

Dobrovolný svazek obcí Tišnovsko poskytuje administrativní a organizační zázemí pro řešení opatření a plnění úkolů z nich vyplývajících na úrovni ORP Tišnov v rámci Koncepce rozvoje bezmotorové dopravy regionu Tišnovska a Koncepce rozvoje cyklistiky JMK.

Cíl naplněn: DSO Tišnovsko vystupuje jako reprezentant ORP Tišnov vůči JMK a organizačně podporuje obce ORP Tišnov

A2 – Místní cyklokoordinátor

Pro ORP Tišnov je ustaven **místní cyklokoordinátor** jako organizátor se zodpovědností za naplňování opatření krajské i místní Koncepce rozvoje cyklistiky. Pro plnění funkce cyklokoordinátora je vybrána vhodná osoba, které je poskytnuto finanční plnění ve výši min. 1/2 pracovního úvazku v rámci uzavřené pracovněprávní smlouvy (HPP, DPP, IČO).

Cíl naplněn: ORP Tišnov má funkční obsazení role místního cyklokoordinátora. Jeho práce je hrazena z rozpočtu DSO Tišnovsko.

A3 – Pracovní tým

V rámci ORP Tišnovsko je ustaven **odborný pracovní tým (komise)** složený ze zájmových zástupců obcí a dalších zájmových organizací (max. 7 osob) pro roli **odborné poradenství** pro místního cyklokoordinátora a **podpora naplňování opatření** a doporučení Koncepce ORP Tišnov.

Cíl naplněn: Pracovní tým je ustaven a schází se nejméně 2 x do roka.

A4 – Spolupráce

V území ORP Tišnov probíhá komunikace a spolupráce s **oblastními destinačními managementy** (DMO) **Brněnsko** a **Koruna Vysočiny**, s **Místními akčními skupinami** (MAS) **Brána Brněnska**, **Brána Vysočiny**, **Boskovicko PLUS**, **Zubří země** a **MOST Vysočiny** dle příslušnosti jednotlivých obcí, s místními **svazky obcí a mikroregiony**, a **dalšími zájmovými organizacemi**, zejména **Klubem českých turistů (KČT)**. Cílem je koordinace aktivit, předcházení nesouladům a protikladným aktivitám a účinnější dosahování cílů dle místních koncepcí.

Cíl naplněn: Probíhající spolupráce, efektivní výměna informací a podpora.

OKRUH B – PROJEKTY

Souhrn informací z území ORP Tišnov, a tím vytvořený zásobník projektů, záměrů a potřeb obcí regionu vyžaduje **třídění** a pravidelnou **aktualizaci**. Zodpovědnost za třídění a aktualizaci informací náleží místnímu cyklokoordinátorovi, a v přenesené působnosti pracovnímu týmu cyklokoordinace.

B1 – Priorizace

Je ustanoven systém kategorií a kritérií pro bodování projektů a lokalit podle potřeby. Zásobník projektů z území ORP Tišnov je roztríděn dle těchto parametrů a je ustanoven žebříček prioritních akcí (projektů) dle významu pro naplňování potřeb obcí v kontextu celého ORP.

Cíl naplněn: Existuje **aktivní zásobník projektů** roztríděný dle priorit. Probíhá pravidelná aktualizace.

Počet aktualizací zásobníku do roka: 2

nejméně **2 x roka**.

B2 – Podpora

DSO Tišnovsko jakožto záštita naplňování Koncepce ORP na základě priorizace projektů poskytuje konkrétním záměrům a projektům podporu formou **přímé angažovanosti** v projektu (projekční, administrativní, dozorové práce) nebo **podporou nositeli** projektu (poradenství, administrativní, dotace).

Cíl naplněn: Projekty nejvyšší priority jsou zpracovávány za přímé podpory DSO Tišnovsko.

Počet zpracovávaných projektů: 5

OKRUH C – SBĚR INFORMACÍ

Absence empirického prvku datových souhrnů, o které se lze z hlediska potřeb a projektů opřít, vyžaduje nastavení tohoto procesu, a to v měřitelných výstupech a hodnotách. V zásadě je žádoucí, aby tento sběr dat byl dlouhodobý, systémově podchycený a analyzovatelný. To předpokládá volbu vhodného mechanismu.

C1 – Monitoring pohybu na vybraných místech

Nastavení způsobu sběru empirických dat a informací (monitoringu) o pohybu osob (pěší, cyklisté, jiní) ve vybraných lokalitách a vybraných úsecích.

Cíl naplněn: Souhrn informací o vytipovaných lokalitách z hlediska vytíženosti a potřeby.
Počet monitorovaných lokalit: 5

C2 – Monitoring vytíženosti/využívanosti doprovodné cyklistické infrastruktury

Nastavení způsobu sběru empirických dat a informací (monitoringu) o využívání služeb pro zaparkování kol a lokalit s vysokou koncentrací kol, kdy by byly služby očekávány.

Cíl naplněn: Souhrn informací o vytipovaných lokalitách z hlediska vytíženosti a potřeby.
Počet monitorovaných lokalit: 10

C3 – Evaluace informací a Koncepce

Analýza dat monitorovacích aktivit a **aktualizace potřeb obcí a postupu řešení jejich projektů** a projektových záměrů slouží k pravidelné roční revizi místní Koncepce a prioritizace projektů.

Cíl naplněn: Zpracování dat z monitoringu a informací z pravidelných setkání se zástupci obcí, se promítá do implementace z nich vycházejících závěrů.

Počet pravidelných setkání do roka: 2

Počet aktualizací koncepce do roka: 1

OKRUH D – ZNAČENÍ

Cyklistické značení je jednou z částí cyklistické infrastruktury jako dopravně-organizační prvek, který napomáhá bezpečnějšímu a komfortnějšímu používání jízdních kol v zastavěném i nezastavěném území. Proto je nutné posouzení stylu, aktuálního stavu a možností revize dosavadního cykloturistického značení v regionu ORP Tišnov, a to v návaznosti na metodiku a opatření přijímaná v rámci JMK při implementaci závěrů Koncepce rozvoje cyklistiky v JMK do roku 2030.

D1 – Zpracování výstupu pasportu

Soubor dat pasportu stávajícího stavu značení a infrastruktury cyklistických tras v ORP Tišnov bude zpracován pro potřeby rozhodnutí o dalším nakládání s ním.

Cíl naplněn: Soubor fotomateriálu a mapa umístění stávající infrastruktury včetně informací o jejich stavu je podkladem pro rozhodnutí o opravě nebo sejmutí.

D2 – Řešení stávajícího stavu

Na základě informací o stavu dosavadního značení a jeho souhlasu s koncepčními záměry je dle dispozici majitele nebo realizátora značení a infrastruktury přistoupeno k jeho obnově nebo demontáži.

Cíl naplněn: Stávající infrastruktura byla opravena nebo sejmuta.

D3 – Nová doprovodná infrastruktura

Projekt nového cykloturistického značení a doprovodné infrastruktury pro rozvoj rekreační cykloturistiky v rámci ORP se zohledněním nové liniové infrastruktury.

Cíl naplněn: Připravený projekt vyznačení rekreačních okruhů a tras v. doprovodné infrastruktury.

OKRUH E – MARKETING

Aktivizační, mediální, informační, vzdělávací i prodejní podpora cyklistiky a bezmotorové dopravy jako trendu a životního stylu.

E1 – Podpora a organizace aktivit

Formální i aktivní podpora existujících projektů a formulace a realizace vlastních.

Cíl naplněn: Aktivní zapojení realizací do alespoň jednoho celospolečenského projektu (Na kole do práce, Evropský týden mobility apod.) podpory denního užívání bezmotorové dopravy.

Cíl naplněn: Realizace alespoň jednoho lokálního podniku na podporu rekreační cykloturistiky (Zamykání a odemykání cyklistické sezóny, obnova akce Tišnovská cyklovýzva apod.)

E2 – Vzdělávání

Aktivní podpora (a zapojení do) vzdělávacích projektů škol a otevřených institucí.

Cíl naplněn: Realizace/spolupráce na realizaci vzdělávání žáků škol k tématu bezmotorové dopravy (Průkaz cyklisty).

Cíl naplněn: Realizace/spolupráce na realizaci vzdělávací akce/í pro veřejnost k tématu bezmotorové dopravy.

E3 – Informační a prodejní podpora

Revize stávajících materiálů a dostupnosti informací k bezmotorové dopravě a cykloturistice, a návrh programu řešení (print, on-line apod.)

Cíl naplněn: Produkční plán tiskových i elektronických informací pro veřejnost.

ČÁST D.

PŘÍLOHY

Bezpečné spojení mezi obcemi

	<i>Záměr</i>	<i>Účel</i>	<i>Situace</i>	<i>Význam</i>	<i>Dopad</i>	<i>Stav</i>	<i>Připravenost</i>	<i>Oblast</i>	<i>Dotčené obce</i>
1	Lomnice - Brusná - Řepka	Liniová inf.	01 urgentní	bezpečnost	Místní	záměr paralelní bezpečné bezmotorové stezky (alespoň pěší) pro propojení obcí	v jednání	Lomnicko	Lomnice
2	Bukovice - Rohozec	Liniová inf.	01 urgentní	bezpečnost	Regionální/Místní	záměr paralelní bezpečné bezmotorové stezky pro propojení obcí	záměr	Horní povodí Lubě	Bukovice, Rohozec
3	Unín - Rohozec	Liniová inf.	01 urgentní	bezpečnost	Regionální/Místní	: záměr paralelní bezpečné bezmotorové stezky pro propojení obcí	záměr	Horní povodí Lubě	Unín, Rohozec
4	Doubravník – Černvír – Nedvědice	Liniová inf.	01 urgentní	bezpečnost	Nadregionální/Regionální	plán využití polních cest mezi obcemi po úpravě ke vzniku cyklostezky pro denní dojíždění paralelní k silnici	záměr	Horní údolí Svatky	Doubravník, Černvír, Nedvědice
5	Žďárec – Ostrov	Liniová inf.	01 urgentní	bezpečnost	Místní	projekt výstavby cyklostezky	projekt	Povodí Loučky a Libochovky	Žďárec
6	Újezd u Tišnova – Dolní Loučky	Liniová inf.	01 urgentní	bezpečnost	Regionální/Místní	plán výstavby cyklostezky	záměr	Povodí Loučky a Libochovky	Újezd u Tišnova, Dolní Loučky
7	Vratislávka – Žďárec	Liniová inf.	01 urgentní	bezpečnost	Místní	možno uvažovat o zřízení paralelní stezky v sousedství silnice	vize	Povodí Loučky a Libochovky	Vratislávka, Žďárec
8	Katov – žel. st. Níhov	Liniová inf.	01 urgentní	bezpečnost	Místní	plán výstavby chodníku/stezky	plán	Povodí Haldy	Katov, Níhov
9	Níhov – žel. st. Níhov	Liniová inf.	01 urgentní	bezpečnost	Místní	plán výstavby chodníku/stezky	plán	Povodí Haldy	Katov, Níhov
10	Březina – Hradčany	Liniová inf.	01 urgentní	bezpečnost	Nadregionální/Regionální	projekt cyklostezky, řeší obec za podpory DSO Tišnovsko, realizace cyklokoridoru Hradčany – V. Bíteš	projekt	Dolní část údolí Svatky, Tišnov a okolí	Březina, Hradčany
11	Sentice – Hradčany	Liniová inf.	01 urgentní	bezpečnost	Regionální	projekt cyklostezky, řeší obec za podpory JMK a DSO Tišnovsko, realizace napojení obce na centrum v Tišnově a vlakovou zastávku v Hradčanech	projekt	Mikroregion Čebínka, Tišnov a okolí	Sentice, Hradčany
12	Lomnička – Tišnov	Liniová inf.	01 urgentní	bezpečnost	regionální/místní	vize výstavby cyklostezky s vazbou na průjezd Tišnovem k ZŠ a do centra	vize	Tišnov a okolí	Lomnička, Tišnov
13	Železná – Tišnov, II. polovina	Liniová inf.	01 urgentní	bezpečnost	regionální/místní	projekt na výstavbu druhé poloviny cyklostezky	projekt	Tišnov a okolí	Tišnov, Železná

14	Tišnov – Předklášteří	Liniová inf.	01 urgentní	bezpečnost	místní	chybí bezpečná spojení od železničního přejezdu ulicí Komenského do centra Předklášteří, třeba projektovat v souvislosti s výstavbou svazkové ZŠ a kruhového objezdu na silnici II/385	vize	Tišnov a okolí	Předklášteří, Tišnov
15	Všechovice – Drásov	Liniová inf.	01 urgentní, 03 potřebné	bezpečnost, spojitost	Regionální	záměr občanů Všechovic k využitím zpevnění polní cesty pro spádové dojíždění a spojení do Drásova (školy, obchody, služby) mimo silnici III/37913.		Mikroregion Čebínka	Všechovice, Drásov
16	Malhostovice – Pod Čebínkou	Liniová inf.	01 urgentní, 03 potřebné	bezpečnost, spojitost	Regionální/místní	záměr dokončení cyklostezky z obce k síti dalších mimo silnici III/38529, dosud postavena větší část, chybí dokončení.	projekt	Mikroregion Čebínka	Malhostovice
17	Braníškov – Maršov	Liniová inf.	02 nutné	průstupnost	Regionální/místní	vize, vyhrazeny pozemky podél silnice	vize	Bílý potok	Braníškov, Maršov
18	Maršov – Lažánky	Liniová inf.	02 nutné	průstupnost	Regionální/místní	vize, vyhrazeny pozemky podél silnice	vize	Bílý potok	Maršov, Lažánky
19	Vohančice – Heroltice – Březina	Liniová inf.	02 nutné, 03 potřebné	průstupnost, spojitost	Nadregionální/Regionální	na vohančické straně výstavba, na další vyhledávání trasy v terénu a plán, realizace cyklokoridoru Hradčany – V. Bíteš	realizace/plán	Dolní část údolí Svratky	Březina, Heroltice, Vohančice
20	Borovník – Březské – Křoví – Velká Bíteš	Liniová inf.	03 potřebné	spojitost	Regionální	vize využití stávajících cest po úpravě + projekt nových, kde je to 02 nutné	vize	Povodí Haldy	Borovník
21	Katov – Křižínkov – Křoví – Velká Bíteš	Liniová inf.	03 potřebné	spojitost	Regionální	vize využití stávajících cest po úpravě + projekt nových, kde je to 02 nutné	vize	Povodí Haldy	Katov, Křižínkov
22	Níhov – Březské/Křižínkov – Křoví – Velká Bíteš	Liniová inf.	03 potřebné	spojitost	Regionální	vize využití stávajících cest po úpravě + projekt nových, kde je to 02 nutné	vize	Povodí Haldy	Níhov, Křižínkov
23	Braníškov – Deblín	Liniová inf.	03 potřebné	spojitost	Regionální/místní	vize využití polní cesty po úpravě	vize	Bílý potok, Deblín a okolí	Braníškov, Deblín
24	Svatoslav – Deblín	Liniová inf.	03 potřebné	spojitost	regionální	vize využití polní a lesní cesty po úpravě k návaznosti na cyklostezku	vize	Deblín a okolí	Deblín, Svatoslav

25	Drásov – Hradčany	Liniová inf.	03 potřebné	spojitost	Nadregionální/Regionální	spojení pouze silnicí III/38525, projekt cyklostezky na k.ú. Hradčany, záměr pokračování směr k.ú. Drásov není zatím dotaženo, realizace cyklokoridoru Tišnov – Hradčany – Kuřim.	projekt	Mikroregion Čebínka, Tišnov a okolí	Hradčany, Drásov
26	Olší - Kaly	Liniová inf.	03 potřebné	spojitost, prostupnost	Nadregionální/Regionální	vize využití polních cest mezi obcemi a osadami po úpravě ke vzniku paralelní komunikace mimo silnici	záměr	Hřeben	Kaly, Pernštejnské Jestřabí, Olší
27	Štěpánovice - Borač	Údržba	03 potřebné	spojitost	Nadregionální/Regionální	údržba stávající stezky v co nejlepší kvalitě	záměr	Hřeben	Štěpánovice, Borač
28	(Nové) Štěpánovice - Zahrada (Kaly)	Liniová inf.	03 potřebné	spojitost	Nadregionální/Regionální	projekt spolupráce obcí na společné stezce, problém realizovatelnosti na straně Štěpánovic	studie/projekt	Hřeben	Štěpánovice, Kaly
29	Ochoz - Lomnice	Liniová inf.	03 potřebné	spojitost	Nadregionální/Regionální	stávající polní cesta navazující v polovině vzdálenosti mezi obcemi na silnici, dílčí úpravy pro sjízdnost	záměr	Lomnicko	Lomnice, Ochoz
30	Šerkovice - Lomnička	údržba/oprava	03 potřebné	spojitost	Nadregionální/Regionální	oprava úsekové závady, oprava povrchu na cyklistické trase mezi obcemi	záměr	Lomnicko	Šerkovice, Lomnička
31	Bukovice Brťov	Liniová inf.	03 potřebné	spojitost	Regionální/Místní	projekt obnovy cest v rámci pozemkových úprav obce Bukovice	projekt	Horní povodí Lubě	Bukovice
32	Zhoř - Bukovice	údržba	03 potřebné	spojitost	Místní	stávající polní cesta, dílčí úpravy pro sjízdnost; od záměru zpevnění/vyafaltování bylo upuštěno z důvodu motorizace tohoto spojení	záměr	Horní povodí Lubě	Bukovice, Zhoř
33	Doubravník – Prudká	Liniová inf.	03 potřebné	bezpečnost	Nadregionální/Regionální	projekt nové cyklostezky, která odvede cyklisty z nepřehledné silnice III/38715, aby bylo možno bezpečně pokračovat do údolí Svratky a do Borače	studie/projekt	Horní údolí Svratky	Doubravník
34	Nedvědice – hranice kraje (rybárna)	Liniová inf.	03 potřebné	bezpečnost	Nadregionální/Regionální	přeměna stávající stezky pro pěší v plnohodnotnou stezku pro cyklisty, vyhnout se nebezpečným místům na silnici II/387 ve směru na Ujčovy a Vír	záměr	Horní údolí Svratky	Nedvědice
35	Vohančice – Pejškov	Liniová inf.	03 potřebné, 04 vhodné	spojitost, návaznost	Nadregionální/Regionální	záměr zamrzl na odmítnutí pejšovských obyvatel, realizace cyklokoridoru Hradčany – V. Bíteš	záměr	Dolní část údolí Svratky	Vohančice, Tišnov

36	Předklášteří – Dlouhá Mez – Zamlýn	Liniová inf.	03 potřebné, 04 vhodné	spojitost, návaznost	Nadregionální/Regionální	záměr cyklostezky podél nové výstavby od centra Předklášteří k Červenému mlýnu v Tišnově	záměr	Tišnov a okolí	Předklášteří, Tišnov
37	Újezd u Tišnova – Horní Loučky	Liniová inf.	04 vhodné	spojitost	Místní	udržování stávající cesty	vize	Povodí Loučky a Libochovky	Újezd u Tišnova, Horní Loučky

Bezpečný intravilán

	<i>Záměr</i>	<i>Účel</i>	<i>Situace</i>	<i>Význam</i>	<i>Dopad</i>	<i>Stav</i>	<i>Připravenost</i>	<i>Oblast</i>	<i>Dotčené osady a obce</i>
1	V-Z průjezd Tišnovem	Liniová inf.	01 urgentní	bezpečnost	Regionální	nespojivosti průjezdu Tišnovem	záměr	Tišnov a okolí	Tišnov
2	S-J průjezd Tišnovem	Liniová inf.	01 urgentní	bezpečnost	Regionální	nespojivosti průjezdu Tišnovem	záměr	Tišnov a okolí	Tišnov
3	průjezd centrem Tišnova	Liniová inf.	01 urgentní	bezpečnost	Regionální	neexistuje bezpečný příjezd k ZŠ nám. 28. října	vize	Tišnov a okolí	Tišnov
4	průjezd Hradčany	Liniová inf.	01 urgentní	bezpečnost	Regionální	řešení pro bezpečný bezmotorový průjezd intravilánem Hradčan od plánované cyklostezky ze Sentic k vlakové zastávce	vize	Tišnov a okolí	Hradčany
5	překonání sinice II/385 u Hradčan	Bodová inf.	01 urgentní	bezpečnost	Regionální	řešení pro bezpečný bezmotorový přejezd/podjezd od plánované cyklostezky z Březiny k vlakové zastávce	vize	Tišnov a okolí	Tišnov
6	překonání sinice II/385 v Předklášteří	Bodová inf.	01 urgentní	bezpečnost	Regionální	řešení pro bezpečný bezmotorový podjezd od cyklostezky Pod Dřínovou k Porta coeli směrem na Dolní Loučky (projekt ve stavebním řízení)	stavební povolení	Tišnov a okolí	Předklášteří
7	překonání sinice III/3773 u Lomničky	Bodová inf.	01 urgentní	bezpečnost	Regionální	řešení pro bezpečný bezmotorový přejezd od cyklostezky v Lomničce směrem na Předklášteří Pod Dřínovou, a k cyklostezce směrem na Štěpánovice	záměr	Tišnov a okolí	Lomnička
8	Dolní Loučky	Liniová inf.	03 potřebné	spojitost, prost	Regionální	průjezd zástavbou Dolních Louček v návaznosti na cílový bod škola event. rekreační zázemí (směry Předklášteří, Chytálky, Újezd, Kaly)	záměr	Povodí Loučky a Libochovky	Dolní Loučky

Rekreační potenciál

	Záměr	Účel	Situace	Význam	Dopad	Stav	Připravenost	Oblast	Dotčené obce
1	Malhostovice – Skalička (V luzích)	Liniová inf.	02 nutné	prostupnost	místní	nutná oprava obtížně sjízdného úseku 330 m jinak rekreační trasy V Luzích, zobtížňuje průjezd a hodnotu cyklotrasy; dosud nerealizováno z důvodu zamezení používání spojnice motoristy	vize	Mikroregion Čebínka	Malhostovice, Skalička
2	Březina (Brněnka) – Heroltice (Šárka)	Liniová inf.	02 nutné, 03 potřebné	prostupnost, spojitost	nadregionální/regionální	nutná oprava 400 m obtížně sjízdného úseku pro sjízdnost, realizace cyklokoridoru Tišnov – Vev. Bítýška	studie	Dolní část údolí Svratky	Březina, Heroltice
3	Heroltice (Šárka) – Veverská Bítýška	Liniová inf.	02 nutné, 03 potřebné	prostupnost, spojitost	nadregionální/regionální	najít řešení pro nesjízdný úsek, existuje studie, realizace cyklokoridoru Tišnov – Vev. Bítýška	studie	Dolní část údolí Svratky	Heroltice, Lažánky
4	Unín - polesí (- Hluboké Dvory)	Liniová inf.	02 nutné, 03 potřebné	bezpečnost, spojitost	místní	záměr paralelní bezpečné bezmotorové stezky pro propojení obce s rekreačním zázemím	vize	Horní povodí Lubě	Unín, Hluboké Dvory
5	Drahonín – Šafránkův mlýn – Tišnovská Nová Ves	Liniová inf.	03 potřebné	spojitost, prostupnost	regionální	údržba stávající silnice a cesty k udržení/obnovení sjízdnosti a možného provázání protilehlých obcí	vize	Hřeben	Drahonín, Tišnovská Nová Ves
6	Litava - Skryje	Liniová inf.	03 potřebné	spojitost, prostupnost	regionální	polní a lesní cesta k úpravě pro sjízdnost; návaznost na údolí Bobruvky	vize	Hřeben	Olší, Skryje
7	Předklášteří – Dolní Loučky	Liniová inf.	03 potřebné	spojitost, prostupnost	regionální	najít možné řešení pro obtížný úsek na k.ú. D. Loučky v Meziboří (zúžený profil, úzký železný most)	záměr	Povodí Loučky a Libochovky, Tišnov a okolí	Předklášteří, Dolní Loučky
8	Deblín – Pejškov	Liniová inf.	03 potřebné, 04 vhodné	spojitost, návaznost	regionální	najít a využít polní cesty k úpravě pro sjízdnost, realizace cyklokoridoru Hradčany – V. Bíteš	vize	Deblín a okolí, Dolní údolí Svratky	Deblín, Tišnov

9	Deblín – Úsuší – Nelepeč/Žernůvka – Předklášteří/Tišnov	Liniová inf.	03 potřebné, 04 vhodné	spojitost, návaznost	regionální	najít a využít polní cesty k úpravě pro sjízdnost, na nesjízdných místech využít alternativy, nové asfaltové obslužné lesní komunikace	vize	Deblín a okolí, Tišnov a okolí	Deblín, Úsuší, Nelepeč-Žernůvka, Předklášteří, Tišnov
10	Deblín/Svatoslav – Pánov – Křižínkov	Liniová inf.	03 potřebné, 04 vhodné	spojitost, návaznost	nadregionální/regionální	najít možné realizovatelné spojení, realizace koridorů z Tišnovska na Bítešsko	vize	Povodí Haldy, Deblín a okolí	Křižínkov, Katov, Svatoslav, Velká Bíteš, Deblín
11	Deblínské polesí	Liniová inf.	03 potřebné, 04 vhodné	spojitost, návaznost	regionální	různě poškozené povrchy zpevněné účelové komunikace a polní cesty, opravy pro sjízdnost v kompetenci Lesů města Brna	vize	Deblín a okolí	Deblín,
12	Dolní Loučky – Chytálky – Žleb – Deblín	Liniová inf.	03 potřebné, 04 vhodné	spojitost, prostupnost	nadregionální/regionální	najít možnou cestu paralelní se silničním spojením, realizace koridoru z Tišnovska na Bítešsko	vize	Povodí Loučky a Libochovky, Deblín a okolí, Povodí Haldy	Dolní Loučky, Kuřimské Jestřabí, Deblín
13	Lažánky – Veverská Bítýška	Liniová inf.	03 potřebné, 04 vhodné	spojitost, návaznost	regionální	najít možné realizovatelné spojení	vize	Bílý potok, Dolní údolí Svratky	Lažánky
14	Lomnička - Železné/Jamně	Liniová inf.	03 potřebné, 04 vhodné	návaznost	regionální	opravy cest pro navázání na obce okolí Tišnova, umožní dopravně-turistické propojení oblasti s centrem v Tišnově mimo frekventované silnice	záměr	Horní povodí Lubě, Tišnov a okolí	Tišnov, Železné, Lomnička
15	Předklášteří – Štěpánovice	Liniová inf.	03 potřebné, 04 vhodné	spojitost, prostupnost	regionální	možné zpevnění dosud šterkových úseků cyklostezky do asfaltového provedení	záměr	Tišnov a okolí	Předklášteří
16	údolí Bílého potoka – Vev. Bítýška – Hálův Mlýn – Šmelcovna	Liniová inf.	03 potřebné, 04 vhodné	spojitost, návaznost	regionální	různě poškozené povrchy zpevněné účelové komunikace a polní cesty, opravy pro sjízdnost v kompetenci Lesů města Brna	vize	Bílý potok	Maršov, Lažánky
17	Újezd – Říkonín/Ostrov – Žďárec	Liniová inf.	03 potřebné, 04 vhodné	spojitost, prostupnost	regionální	najít možné realizovatelné spojení, realizace koridoru z Tišnovska na Křižanovsko	záměr	Povodí Loučky a Libochovky	Újezd u Tišnova, Říkonín, Žďárec

18	Unín - Stanoviska	údržba	03 potřebné, 04 vhodné	spojitost	místní	oprava komunikací na Stanoviskách v kompetenci Města Tišnova	záměr	Horní povodí Lubě	Tišnov, Unín
19	Žleb – Prosatín – Katov	Liniová inf.	03 potřebné, 04 vhodné	spojitost, návaznost	nadregionální/regionální	najít možné realizovatelné spojení, realizace koridorů z Tišnova na Bítešsko	vize	Povodí Haldy, Deblín a okolí	Křižínkov, Katov, Deblín
20	Unín - Jamné	Liniová inf.	03 potřebné, vhodný	spojitost, návaznost	nadregionální/regionální	: záměr obnovy historické cesty spojující Unín se směrem na Tišnov, výhodné pro rekreační i dopravní potenciál, zbudování by umožnilo bezmotorové spojení vzdálenějších obcí s tišnovskou aglomerací mimo silniční síť	vize	Horní povodí Lubě	Unín, Rohozec, Tišnov
21	Běleč - Křížovice	Liniová inf.	04 vhodné	spojitost, návaznost	místní/regionální	záměr cyklostezky v provedení blízkém přírodě na propojení dvou obcí s rekreačním potenciálem	projekt	Lomnicko	Běleč, Doubravník
22	Borač - Kaly	Liniová inf.	04 vhodné	spojitost, prostupnost	regionální	polní a lesní cesta k úpravě pro sjízdnost; návaznost na údolí Svatky	vize	Hřeben	Kaly, Borač
23	Braníškov – Maršovský mlýn – Šmelcovna	Liniová inf.	04 vhodné	návaznost	místní	zpevněná polní a lesní cesta, úsekově k úpravě pro sjízdnost	vize	Bílý potok	Braníškov, Maršov
24	Březina – Tišnov	Liniová inf.	04 vhodné	návaznost	regionální	polní a lesní cesta k úpravě pro lepší sjízdnost; rekreační trasa pro Tišnov	záměr	Dolní část údolí Svatky, Tišnov a okolí	Březina, Tišnov
25	Doubravník – Maňová	Liniová inf.	04 vhodné	prostupnost	místní	úprava polních cest pro sjízdnost a vytvoření rekreačních tras	vize	Horní údolí Svatky	Doubravník, Pernštejnské Jestřabí
26	Hluboké Dvory - Skalička	údržba	04 vhodné	návaznost	regionální	stávající polní cesty a lesní komunikace s vyloučením motorového provozu pro propojení obcí s turistickými cíli hrad Trmačov a Partyzánský památník, doporučeno Lesy ČR, obnova na pozemcích lesů v jejich kompetenci	záměr	Horní povodí Lubě, Mikroregion Čebínka	Hluboké Dvory, Skalička

27	Kaly - Křivoš - Střemchoví	Liniová inf.	04 vhodné	spojitost	místní	polní a lesní cesty k úpravě pro sjízdnost pro bezpečnou návštěvu rozhledny Křivoš a návaznost na údolí Bobručky	vize	Hřeben	Kaly, Dolní Loučky
28	Malhostovice – Zlobice (– Kuřim)	Liniová inf.	04 vhodné	návaznost	regionální	stavající komunikace s vyloučením motorového provozu „cyklostezka Kuřim – Malhostovice“ na k.ú. Malhostovice v provedení asfaltu má v oblasti Zlobice cca 300 m úsek vymleté lesní cesty	záměr	Mikroregion Čebínka	Malhostovice, Kuřim
29	Maršov – kaolínové jezírko – Maršovský žleb	Liniová inf.	04 vhodné	návaznost	místní	polní cesta k úpravě pro sjízdnost	vize	Bílý potok	Maršov, Lažánky
30	Nuzířov – Zlobice (– Lipůvka)	Liniová inf.	04 vhodné	návaznost	regionální	lesní cesta k úpravě pro lepší sjízdnost pro vznik návaznosti na hotovou cyklostezku Lipůvka – Zlobice; rekreační trasa pro zokruhování cyklostezek ke Kuřimi	vize	Mikroregion Čebínka	Malhostovice
31	okolí Lubného	Liniová inf.	04 vhodné	návaznost	místní	úprava stávajících cest v okolí obce pro rekreační účely občanů	záměr	Povodí Haldy, Deblín a okolí	Lubné
32	Okruh okolo Štěpánovic	Liniová inf.	04 vhodné	návaznost	místní	úprava stávajících cest v okolí obce pro rekreační účely občanů	vize	Hřeben	Štěpánovice
33	polesí Slunná a Pravková	Liniová inf.	04 vhodné	návaznost	místní	kusé značení vyžadující revizi a přepracování	vize	Bílý potok, Deblín a okolí, Dolní údolí Svatky	Maršov, Braniškov, Deblín
34	Rohozec - Jamné	Liniová inf.	04 vhodné	návaznost	místní	oprava povrchu bodově hůře sjízdných úseků umožní spojení obcí mimo silniční síť	vize	Horní povodí Lubě	Rohozec, Tišnov
35	Rohozec - Rašov	údržba	04 vhodné	návaznost	místní	lesní cesty k údržbě pro sjízdnost navazují na lesní cesty na Lomnicku	záměr	Horní povodí Lubě, Lomnicko	Rohozec, Rašov
36	Svatoslav – Pánov	Liniová inf.	04 vhodné	návaznost	místní	polní a lesní cesta k úpravě pro sjízdnost; návaznost na Deblínské polesí	vize	Deblín a okolí	Svatoslav, Velká Bíteš
37	Tišnovská Nová Ves – Boudy – Újezd	Liniová inf.	04 vhodné	spojitost	místní	obnova a nalezení cesty pro spojení do údolím Bobručky	vize	Povodí Loučky a Libochovky	Tišnovská Nová Ves, Skryje, Újezd u Tišnova

38	Tišnovská Nová Ves – Skryje	Liniová inf.	04 vhodné	spojitost	místní	obnova cesty pro spojení do údolí Bobřůvky	vize	Povodí Loučky a Libochovky	Tišnovská Nová Ves, Skryje
39	údolí Haldy	Liniová inf.	04 vhodné	návaznost	místní	nalezení 04 vhodného spojení za užití stávajících cest pro rekreační účely spojení obcí (Kuřimská Nová Ves – Lubné) a prostupnost údolí	vize	Povodí Haldy, Deblín a okolí	Lubné, Kuřimská Nová Ves
40	Všechnovice – Stanoviska	Liniová inf.	04 vhodné	návaznost	místní	obnova povrchu stávající cesty pro rekreační okruh na populární výletní místo	záměr	Všechnovice, Tišnov	
41	Žďárec – Vratislávka údolím Libochovky	Liniová inf.	04 vhodné	spojitost	místní	nalezení 04 vhodné cesty pro rekreační okruh a spojení účelu občanů	záměr	Povodí Loučky a Libochovky	Vratislávka, Žďárec
42	Železná – Stanoviska	Liniová inf.	04 vhodné	návaznost	místní	obnova povrchu stávající cesty pro rekreační okruh na populární výletní místo	záměr	Železná, Tišnov	
43	Sentice – Heroltice (Šárka)/Březina (Brněnka)	Liniová inf.	04 vhodné, 03 potřebné	spojitost	regionální	najít řešení (přemostění) pro spojení polezí Sokolí s pravým břehem Svratky tak, aby Sentice mohly být propojeny s rekreačními trasami podél řeky a v polezí Slunná	záměr	Mikroregion Čebínka, Dolní část údolí Svratky	Sentice, Heroltice
44	Sentice – Moravské Knínice	Liniová inf.	04 vhodné, 03 potřebné	spojitost	regionální	požadavek krajské strategie najít řešení pro spojení Sentice s cyklostezkou Kuřim – Mor. Knínice – Veverská Bítýška mimo frekventovanou silnici III/38526.	vize	Mikroregion Čebínka	Sentice

Speciální otázky

	<i>Záměr</i>	<i>Účel</i>	<i>Situace</i>	<i>Význam</i>	<i>Dopad</i>	<i>Stav</i>	<i>Připravenost</i>	<i>Oblast</i>	<i>Dotčené obce</i>
1	revize místního značení	doprovodná inf.	vhodné	prostupnost, spojitost	Regionální	kusé značení vyžadující revizi a přepracování	záměr	Tišnov a okolí, Mikroregion Čebínka, Dolní část údolí Svratky, Deblín a okolí, Bílý potok, Povodí Bobruvky a Libochovky, Hřeben, Lomnicko	Hradčany, Sentice, Březina, Heroltice, Vohančice, Tišnov, Lažánky, Maršov, Braníškov, Deblín, Úsuší, Nelepeč-Žernůvka, Předkláštří, Lomnička, Šerkovice, Dolní Loučky, Kaly, Štěpánovice, Borač, Drásov, Vsechovice, Malhostovice, Skalička
2	návrh místního značení	doprovodná inf.	vhodné	prostupnost, spojitost	Regionální	kusé značení vyžadující revizi a přepracování	záměr	všechny	všechny
3	zamezení využívání komunikací s vyloučením motorového provozu motoristy	údržba	nutné	bezpečnost	Místní	kommunikace, zejména v provedení asfaltového povrchu jsou i přes instalaci zákazových značek zneužívány motoristy ke zkrácení spojení mezi obcemi	vize	všechny	Šerkovice, Lomnice, Drásov, Železné

4	obnova a údržba užitkových komunikací	údržba	vhodné	návaznost, prostupnost	Místní	úseky zpevněných cest vhodných pro rekreační cyklistiku. Místní poškození dané těžbou, nespojností a další jsou záležitostí oprav vlastníků lesů (Thienen- Serényi, Bernardinum), příp. jiných polních cest, a spolupráce na jejich obnově a údržbě	vize	všechny	všechny
5	nadregionální překážka	liniová infrastruktura	nutné	návaznost, prostupnost	Regionální	nechat zapracovat do projektu I/73 zachování bezmotorové trasy (podjezd)	vize	Mikroregion Čebínka, Horní povodí Lubě	Skalička, Unín, Hluboké Dvory, Všechovice
6	hrad Pernštejn	údržba	potřebné	prostupnost, spojitost	Regionální	vjezd ke hradu do přednádvorního prostoru je problematický, blokován, zakazovaný ... potřeba změny přístupu	vize	Horní údolí Svatky	Nedvědice
7	přeložka vedení trasy č. 1	doprovodná inf.	potřebné	bezpečnost	Nadregionální	změna vedení trasy KČT č. 1 z nebezpečné a prudké silnice III/38810 Nedvědice – Smrček – Bystřice na trasu Nedvědice – Ujčov – Vír – Bystřice	návrh	Horní údolí Svatky	Nedvědice
8	vyloučení cyklistů z provozu silnice II/379	doprovodná inf.	urgentní	bezpečnost	Nadregionální		návrh	Tišnov a okolí, Deblín a okolí	Deblín, Svatoslav, Úsuší, Nelepeč- Žernůvka, Předklášteří, Tišnov
9	parkování kol	doprovodná inf.	potřebné	bezpečnost	Nadregionální	adekvátní parkovací hlídání (uzamykatelný) prostor pro parkování kol, a to jak krátkodobé, tak dlouhodobé	záměr	Tišnov a okolí,	Tišnov

Sport

	<i>Záměr</i>	<i>Účel</i>	<i>Situace</i>	<i>Význam</i>	<i>Dopad</i>	<i>Stav</i>	<i>Připravenost</i>	<i>Oblast</i>	<i>Dotčené obce</i>
1	singletraily	liniová i doprovodná inf.	vhodné	prostupnost, spojitost	Místní/Regionální	záměr pro zřízení singletrailových tras	záměr	Lomnicko	Lomnice
2	singletraily	liniová i doprovodná inf.	vhodné	prostupnost, spojitost	Místní/Regionální	záměr pro zřízení singletrailových tras	studie/projekt	Tišnov a okolí	Tišnov, Předklášteří
3	singletraily	liniová i doprovodná inf.	vhodné	prostupnost, spojitost	Místní/Regionální	záměr pro zřízení singletrailových tras	studie/projekt	Dolní část údolí Svatky	Vohančice