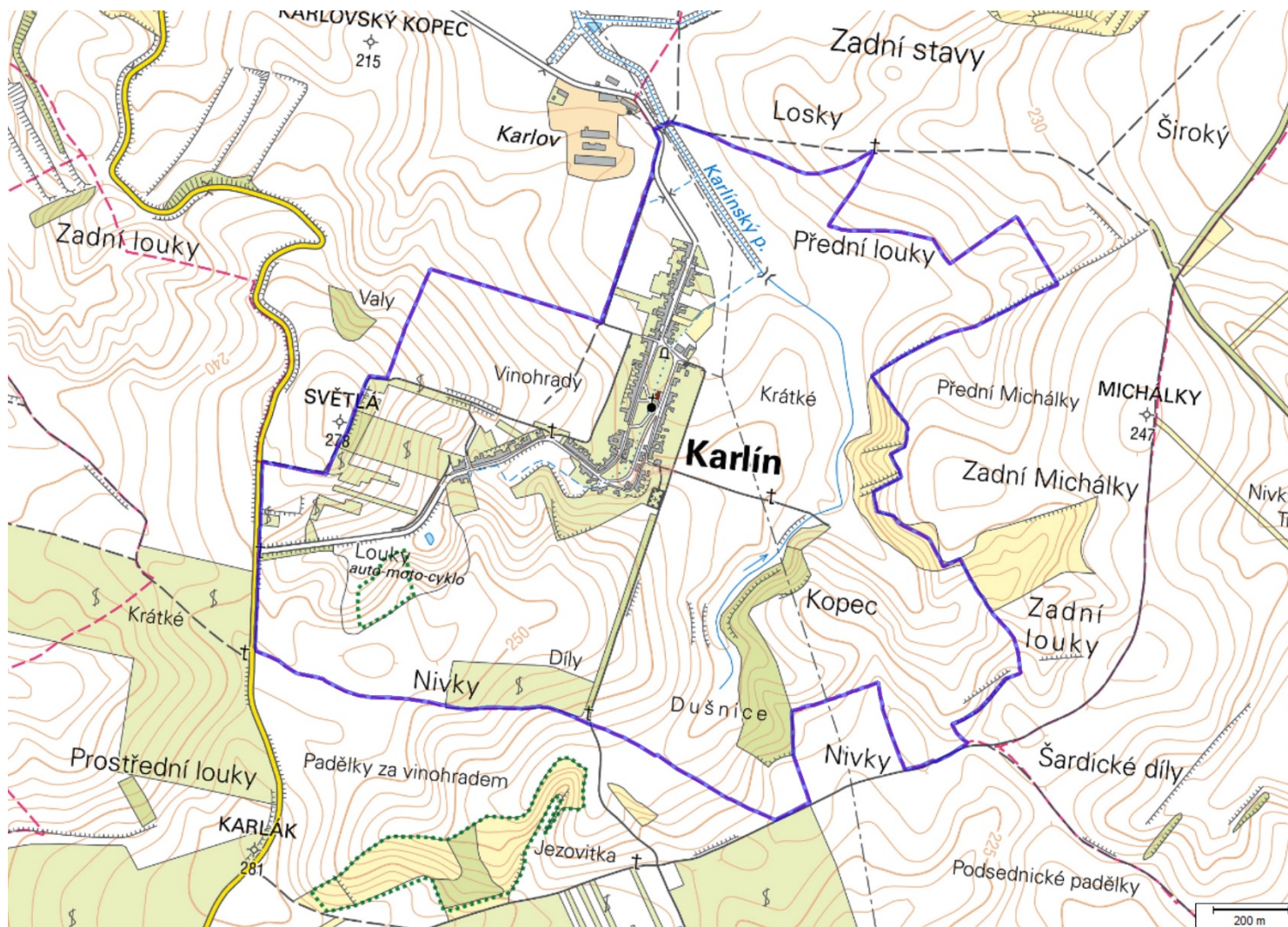




STRATEGIE ROZVOJE CYKLOSTEZEK

obce Karlín



Zadavatel:

Sídlo: Havlíčkova 1398/49a, 697 01 Kyjov
IČ: 46937005
Kontaktní osoba: Ing. Pavel Smetka
Telefon: +420 737 448 756
E-mail: smetka@obcekyjovska.cz
Lokalita: obec Karlín
Kraj: Jihomoravský kraj
ORP: Hodonín
Katastrální území: Karlín na Moravě [663263]

Dobrovolný svazek obcí Severovýchod



Zhotovitel:

Sídlo: Drážďanská 493/40, 400 07 Ústí nad Labem
IČ: 25472593
Kontaktní osoba: Ing. Miroslav Šikula
Telefon: +420 603 145 698
E-mail: info@mkconsult.cz
Termín předání díla: duben 2022

MK Consult, v.o.s.



Tento dokument je výstupem projektu s názvem *Koncepční dokumenty pro obce Kyjovska*, pod registračním číslem CZ.03.4.74/0.0/0.0/18_092/0014534, konkrétně část 8 Strategie rozvoje cyklostezek. Výzva pro územní samosprávné celky (obce, kraje, sdružení a asociace ÚSC) v rámci Operačního programu Zaměstnanost, finančně podpořeno z prostředků EU a státního rozpočtu ČR.

Zastupitelstvo obce Karlín na svém zasedání, které se uskutečnilo, schválilo strategický dokument **Strategie rozvoje cyklostezek obce Karlín**, usnesením číslo Jedná se o základní plánovací dokument a zároveň nástroj pro řízení rozvoje obce.

Contents

1	ÚVOD.....	6
2	ANALYTICKÁ ČÁST	7
2.1	<i>Základní údaje o území</i>	<i>7</i>
2.2	<i>Motorová doprava.....</i>	<i>11</i>
2.3	<i>Cyklistická doprava.....</i>	<i>12</i>
2.4	<i>Výchozí dokumenty a legislativa.....</i>	<i>13</i>
2.5	<i>SWOT analýza</i>	<i>14</i>
2.6	<i>Prostorová data</i>	<i>15</i>
3	NÁVRHOVÁ ČÁST	16
3.1	<i>Individuální rozhovor se starostkou obce.....</i>	<i>16</i>
3.2	<i>Výsledky dotazníkového šetření</i>	<i>17</i>
3.3	<i>Interpretace výsledků dotazníkového šetření.....</i>	<i>19</i>
3.4	<i>Strategické cíle, opatření a rozvojové aktivity</i>	<i>20</i>
4	IMPLEMENTAČNÍ ČÁST	22
5	ZÁVĚR.....	31
5.1	<i>Zdroje</i>	<i>31</i>

Seznam použitých zkratk

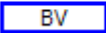
ČSÚ	Český statistický úřad	JMK	Jihomoravský kraj	UN	Uznatelné náklady
DSO	Dobrovolný svazek obcí	SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury	IROP	Integrovaný regionální operační program
MVS	Moravské vinařské stezky	SPÚ	Státní pozemkový úřad		

Zkratky názvů cyklotras

KVS	Kyjovská vinařská stezka	regionální trasa
MUVS	Mutěnická stezka	regionální trasa
ZVZJK	Za vinařskými zážitky na jih od Kyjova	regionální trasa

Souhrnná legenda pro mapy v dokumentu

Hranice obce

 hranice obce

Cyklotrasy

-  regionální cyklotrasa
-  národní cyklotrasa

Cyklostezky návrh

-  stezka na území
-  stezka mimo území
-  navázání dialogu o propojení
-  doprovodná infrastruktura

1 ÚVOD

Strategie je střednědobým koncepčním dokumentem, nástrojem přispívajícím k efektivnímu plánování široké škály procesů, v tomto případě cyklo dopravy. Spočívá v podrobné analýze výchozího stavu, s jejíž pomocí je poté stanovena vize popisující ideální plánovaný stav. Na základě této vize jsou definovány hlavní a dílčí cíle, jejichž naplnění umožní dosáhnout konečného plánovaného stavu, který je již znám díky předchozímu stanovení vize. Cíle jsou nakonec rozděleny na jednotlivé projekty, jejichž prostřednictvím bude strategických cílů dosaženo.

Tento dokument se zabývá rozvojem cyklostezek v obci Karlín a je tématicky rozdělen na 3 části, které se postupně zabývají vyhodnocením výchozího stavu v oblasti cyklo dopravy a prověřením možností rozvoje cyklistické infrastruktury na území obce, stanovením hlavních priorit rozvoje a prostředků, kterými jich bude dosaženo.

Analytická část se úvodem zabývá zjištěním a vyhodnocením výchozího stavu v oblasti nejen cyklo dopravy, ale také geografie, demografie a celkové dopravní situace. Jejím stěžejním výstupem jsou, kromě samotného textu, prostorová data pro GIS (geografický informační systém). Tato data jsou ve formátu ESRI shapefile a obsahují objekty cyklostezek a jejich příslušenství včetně vybraných popisných informací.

Návrhová část vychází ze skutečností zjištěných prostřednictvím analytické části, individuálního rozhovoru se starostou a dotazníkového šetření mezi obyvateli obce. Zabývá se nalezením vhodné vize pro další rozvoj cyklo dopravy na území obce a stanovením strategických cílů, opatření a jednotlivých projektů pro dosažení vize.

Implementační část nakonec stanoví konkrétní rozsah jednotlivých projektů, cílový stav, kterého by jejich prostřednictvím mělo být dosaženo, návrh harmonogramu jejich realizace a odhad jejich finanční náročnosti.

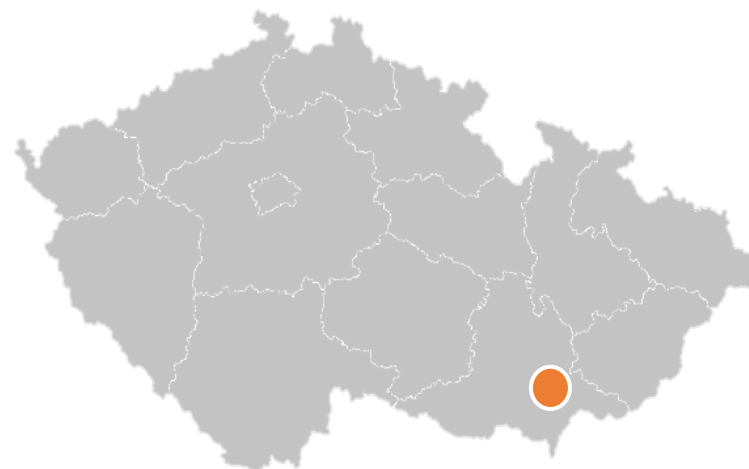
2 ANALYTICKÁ ČÁST

Analytická část se zabývá popisem celkového charakteru obce, dopravních, demografických a geografických podmínek, které mohou ovlivňovat cyklistickou dopravu. Detailně analyzuje výchozí podmínky v oblasti cyklistické dopravy a infrastruktury. Obsahuje výčet cyklotras a rozbor dopravních komunikací, po kterých je na území obce cyklistická doprava vedena. Mapuje cyklostezky v bezprostředním okolí a prověřuje možnost napojení se na ně. Zvláštní důraz je kladen především na zhodnocení bezpečnosti, technického stavu, dopravních opatření a dostupného vybavení na cyklotrasách.

2.1 Základní údaje o území

Obec Karlín se nachází v Jihomoravském kraji, oblasti NUTS2 Jihovýchod, přibližně 12 km jihozápadně od města Kyjov a 17 kmo severozápadně od Hodonína, který pro Karlín plní funkci obce s rozšířenou působností (ORP). Karlín je členem dobrovolných svazků obcí DSO Mikroregion Hovoransko a DSO Severovýchod.

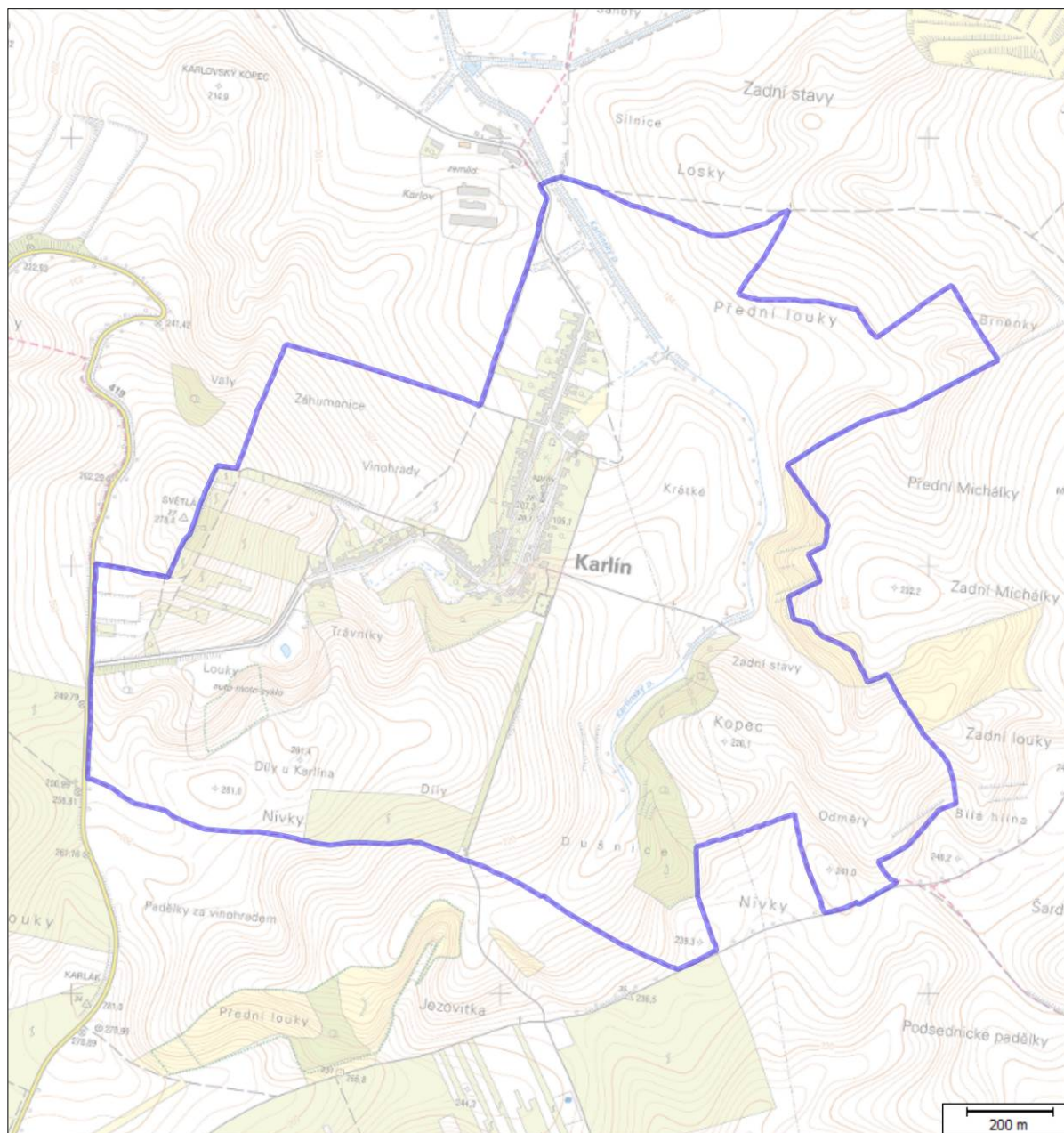
Území obce se skládá z jediného katastrálního území Karlín na Moravě a rozprostírá se na ploše 2.2 km². Karlín leží v Kyjovské pahorkatině ve výšce 195 m.n.m. Zastavěné území obce je v údolí zatímco okolní terén je poměrně členitý s převládajícím charakterem pahorkatiny. Severní hranice katastru Na západních hranicích katastru stoupá až k nejvyššímu z okolních vrcholů, kterým je Světlá (279 m.n.m).



Z hlediska cestovního ruchu je oblast ležící na pomezí regionů Hanácké slovácko, Kyjovské Slovácko a Podluží mimořádně atraktivní. V obci a bezprostředním okolí se nachází motokrosová trať, vyhlídka z kopce Světlá, přírodní park Zápověď u Karlína, přírodní rezervace Hovoranské louky nebo celkově malebná krajina Moravského Toskánska lákající fotografie.

V kombinaci s vinařskou tradicí regionu má území výborné předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu včetně cykloturistiky. Ta může mít výrazný pozitivní vliv na rozvoj venkovských regionů pramenící zejména z nárůstu finančních prostředků a podnikatelských příležitostí.

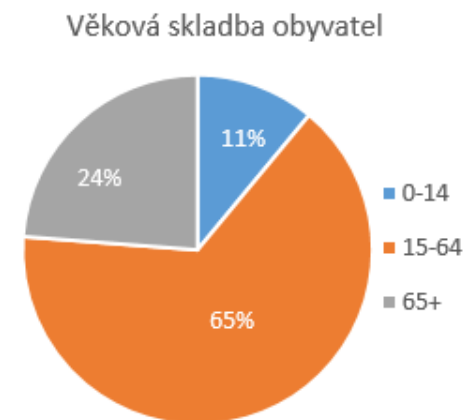
Ze základní občanské vybavenosti se v obci nachází knihovna na obecním úřadu, dětské hřiště a altán s posezením v rozlehlém parku, který tvoří náves. V Karlíně je k dispozici také obecní hospoda.



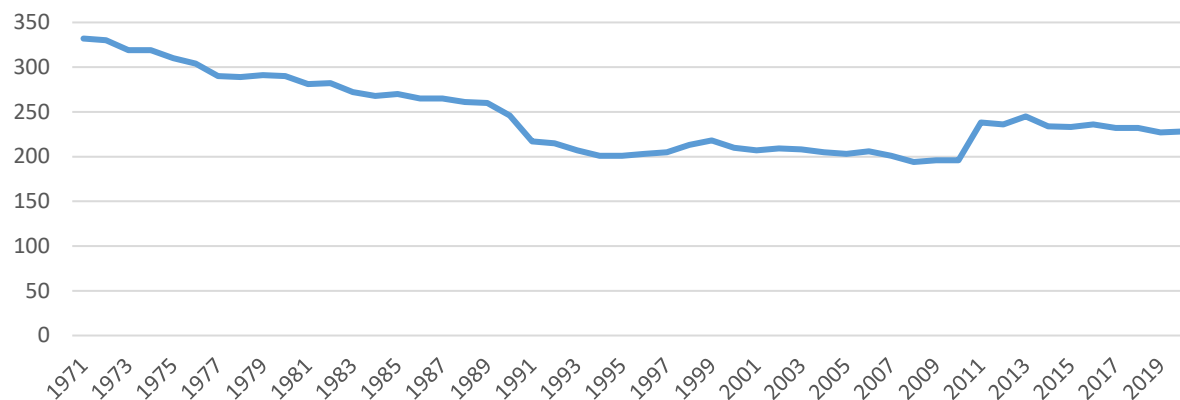
2.1.1 Demografické ukazatele

Dle dat ČSÚ v obci k 1. 1. 2020 žilo 227 obyvatel, z toho 110 mužů a 117 žen. Počet obyvatel obce se mezi lety 1971 až 1991 mírně snižoval, až dosáhl minima roku 1995. Přibližně 200 obyvatel měla obec až do roku 2011, kdy nastal skokový nárůst a od té doby je počet obyvatel přibližně stejný.

Věkovou strukturu obyvatel popisuje přiložený graf, 65 % obyvatel tvoří lidé v produktivním věku, 11 % mládež 0-14 let a 24 % obyvatelé starší 65 let. Obyvatelstvo obce je v průměru starší než činí republikový průměr. Index stáří vychází na 216, zatímco republikový měl při posledním sčítání lidu hodnotu 110.



Vývoj počtu obyvatel:

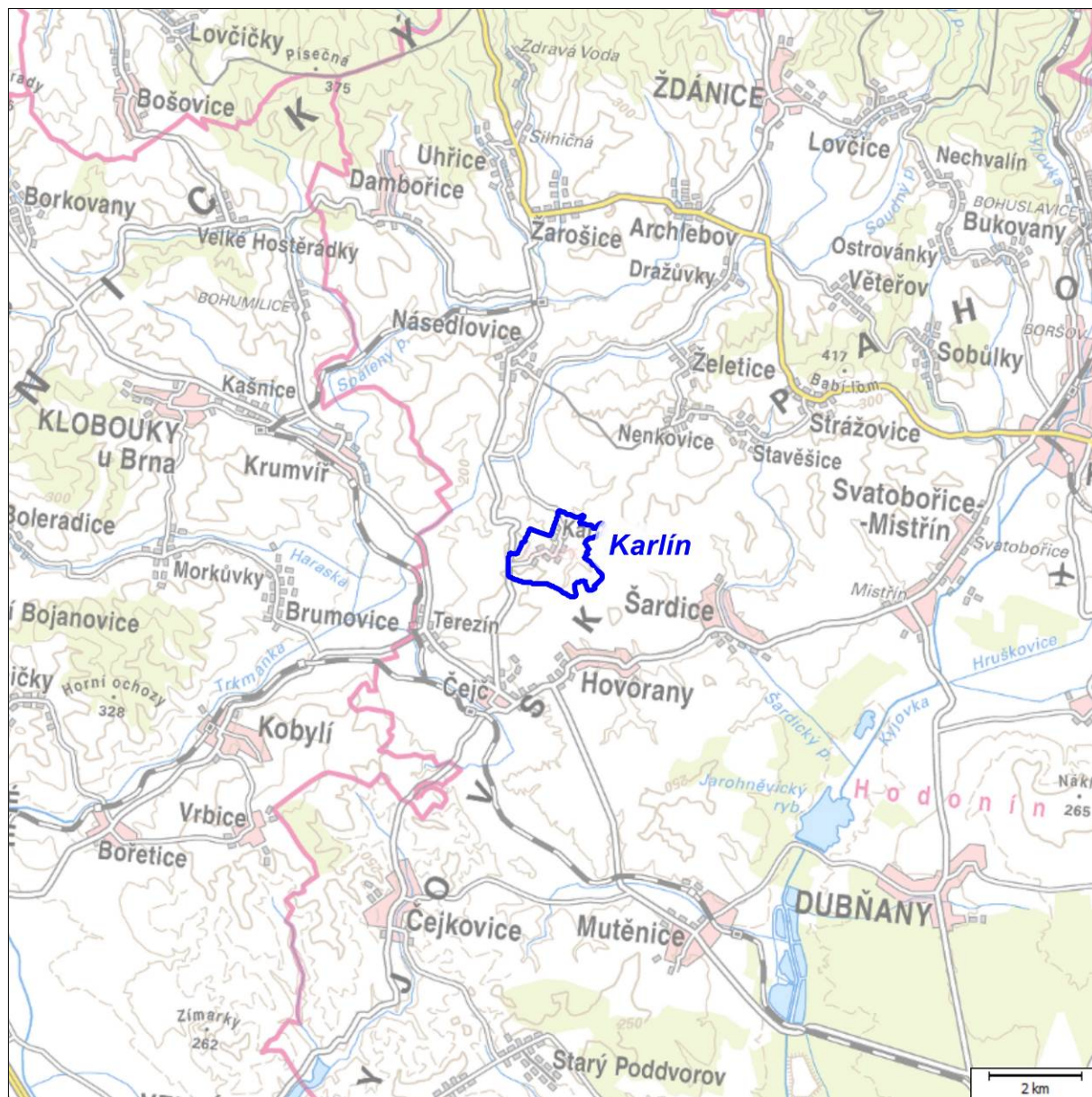


2.1.2 Širší vztahy

Nejbližším sídlem se základní občanskou vybaveností je po silnici obec Čejč. Na kole jsou nejblíže Hovorany a Šardice, v obou obcích je přítomna také základní škola, včetně druhého stupně. Propojení pro cyklisty se Šardicemi a Hovorany by umožnilo snazší dosažení bez užití motorové dopravy té občanské vybavenosti, která v obci není přítomna.

Vyjíždějící za prací:	64
v rámci okresu:	36
do sousedních okresů:	14
Vyjíždějící za studiem:	25
vyjíždějící denně:	20
vyjíždějící do ZŠ:	14

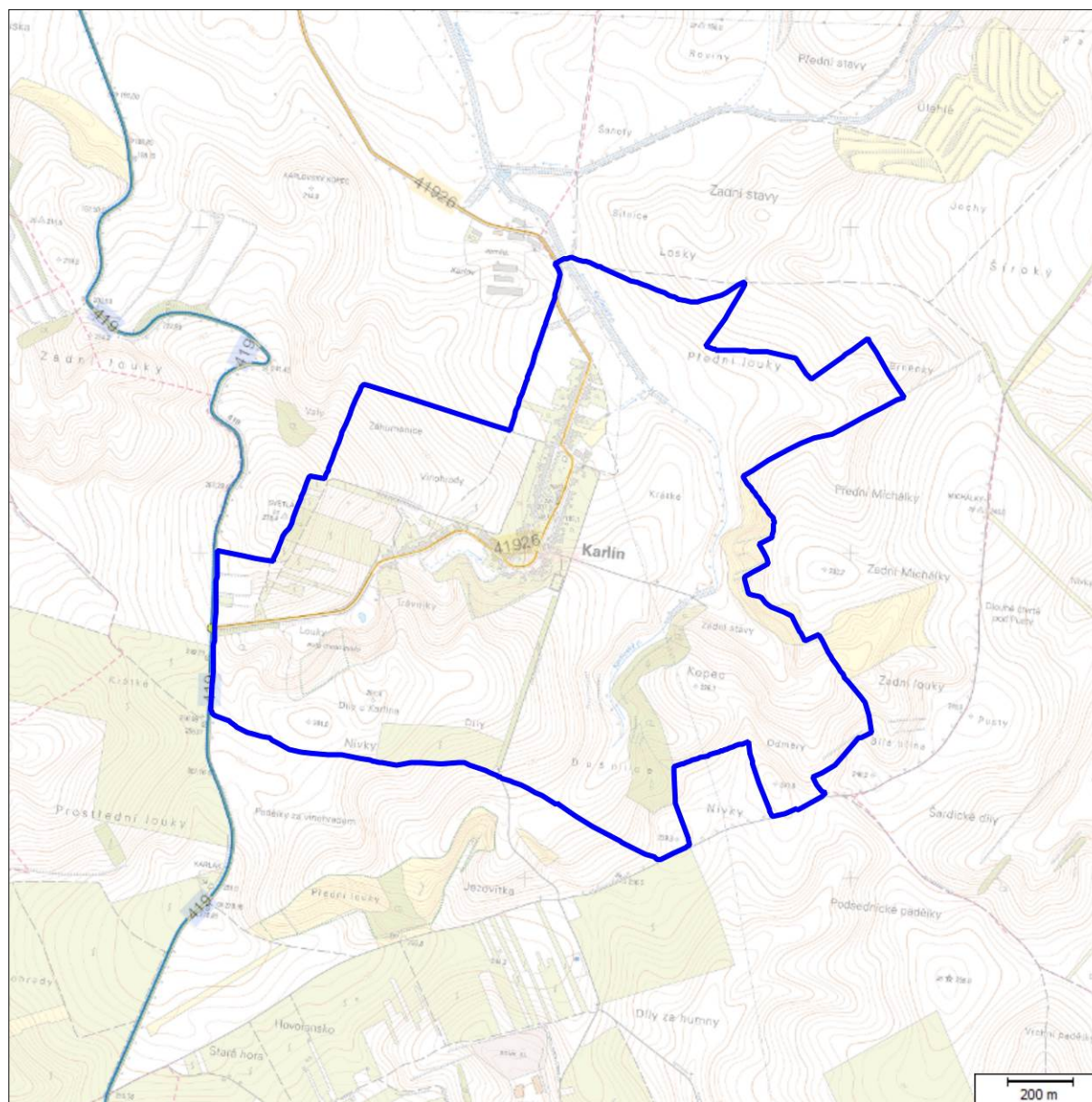
Mezi obcemi Karlín a Nenkovice je vymezena územní rezerva pro vznik vodní nádrže. Při plánování rozvoje území v severním směru je nutné s tímto faktem počítat.



2.2 Motorová doprava

Územím prochází krajská silnice III/41926, která zároveň plní funkci sběrné dopravní komunikace v obci. Na silnici III/41926 je velmi nízká intenzita dopravy, jediným sídlem kterým prochází je Karlín a nebyla ani předmětem sčítání ŘSD. Tranzitní funkci s vyšší intenzitou dopravy plní silnice II/419, vedoucí po západních hranicích katastru, vedoucí ze Žarošic do Čejče.

Ve světle výše uvedeného lze silnici III/41926 označit za poměrně vhodnou k využití pro cyklistickou dopravu. V zájmu zvýšení komfortu a bezpečnosti nejen pro cyklisty, by však bylo vhodné iniciovat rekonstrukci povrchu vozovky.

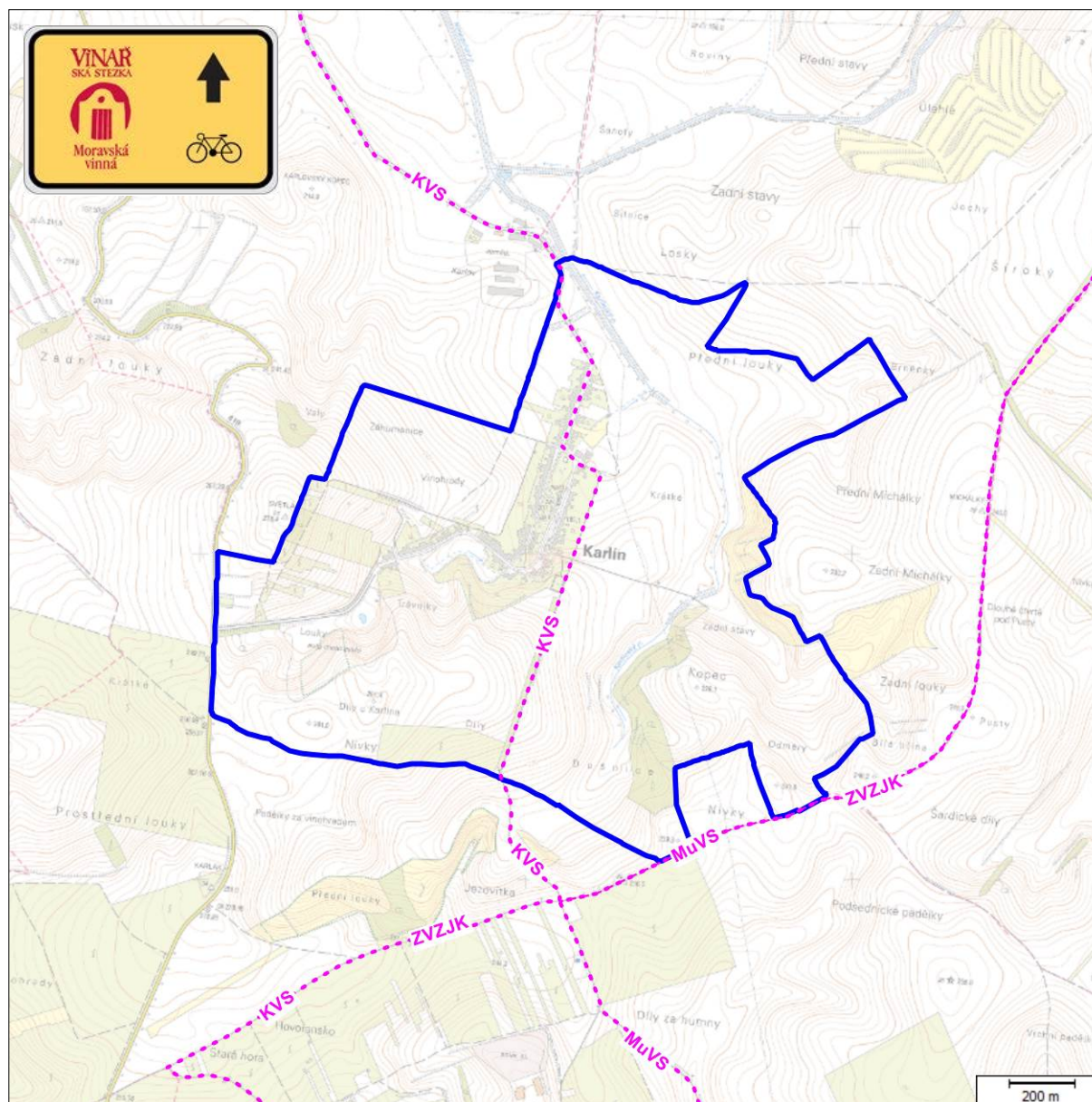


2.3 Cyklistická doprava

Přímo územím obce Karlín prochází jediná cyklotrasa **Kyjovská vinařská stezka (KVS)**. Ze severní strany území vede po klidné silnici III/41926, před návší pak odbočuje vlevo a dále vede po místních komunikacích po hranici zastavěného území směrem ke hřbitovu.

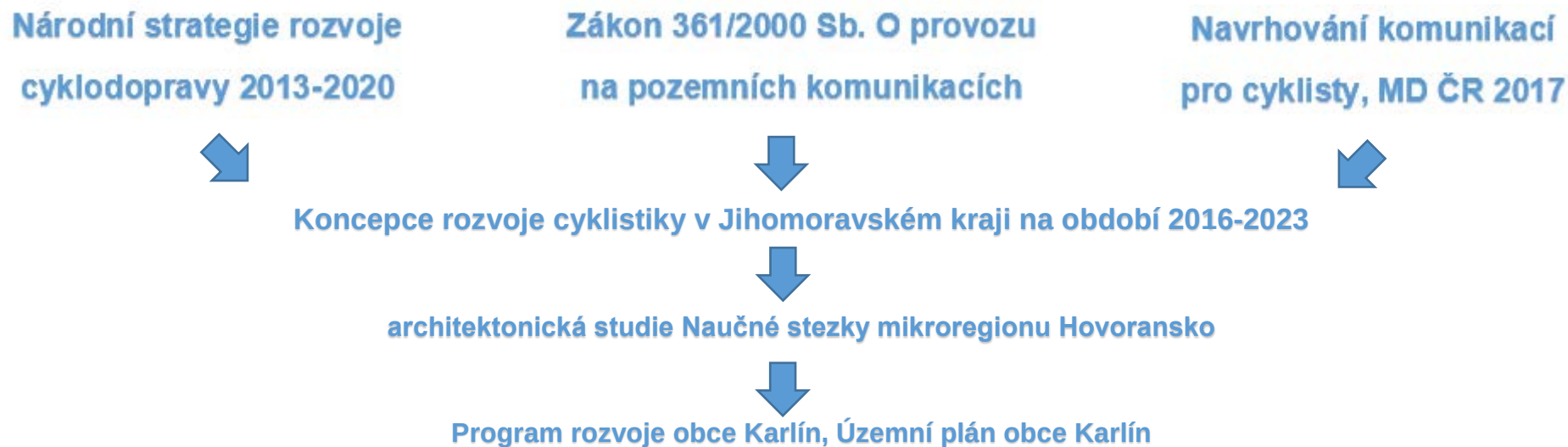
Odtud cyklotrasa pokračuje směrem jižně na Hovorany až ke křižovatce kde se setkává s dalšími dvěma vinařskými stezkami: **Mutěnická vinařská stezka (MuVS)** a stezkou **Za vinařskými zážitky na jih od Kyjova (ZVZJK)**. Cyklotrasy v krajině však vedou po účelových komunikacích, které jsou využívány osobními vozidly pro zkrácení cesty a také zemědělci k přesunu techniky a přístup k pozemkům.

Zajímavým turistickým cílem je vyhlídka z vrchu Světlá, kam však cyklisté díky polní cestě s nevyhovujícím povrchem nemají jednoduchý přístup. Dalšími zajímavými místy k navštívení mohou být PP Záповěď u Karlína u motokrosové trati či PP Hovoranské louky na území sousedního katastru.



2.4 Výchozí dokumenty a legislativa

Strategie rozvoje cyklostezek obce Karlín respektuje a zpřesňuje nadřazené legislativní, technické, metodické a koncepční dokumenty v následující hierarchii:



Koncepce rozvoje cyklistiky v Jihomoravském kraji stanovuje tyto dva stěžejní cíle:

- **Podpora cyklistické dopravy**, cyklistika jako součást dopravního systému
- **Podpora cykloturistiky**, cyklistika jako nedílná součást rekreace a cestovního ruchu

2.5 SWOT analýza

SWOT analýza je standartní nástroj pro strategické řízení, která slouží k identifikaci silných (*S - Strength*) a slabých (*W – Weak*) stránek zkoumaného jevu či území. Tyto silné a slabé stránky jsou vztaženy k současné situaci, další částí analýzy je vyhodnocení budoucích příležitostí (*O – Opportunities*) které mají potenciál přispět k žádoucímu rozvoji území a rizik (*T – Threats*). Společným rysem příležitostí a rizik je, že jsou často charakteru, kdy jejich průběh a intenzitu z pozice plánování není možné výrazněji ovlivnit, pouze se na ně připravit.

Silné stránky (*Strengths*)

- Teplé a suché klima
- Silná vinařská tradice regionu
- Řada turisticky zajímavých míst, kopec s krásným výhledem
- Kulturní a historické bohatství
- Řada pozemků pro budování cyklostezek ve vlastnictví obce
- Ukončené KPÚ – vyjasněné vlastnictví důležitých pozemků
- Špatný stav místních komunikací

Slabé stránky (*Weaknesses*)

- Členitý terén
- Chybějící základní občanská vybavenost
- Absence doprovodné infrastruktury pro cestovní ruch
- Slabě rozvinutá cyklistická infrastruktura v obci i okolí

Příležitosti (*Opportunities*)

- Propojení pro cyklisty do okolních obcí
- Rozvoj cykloturismu a navázaných podnikatelských příležitostí
- Rozvoj doprovodné infrastruktury pro cyklistickou dopravu a cestovní ruch

Hrozby (*Threats*)

- Negativní dopady rozvoje cykloturistiky (konflikt turistů x domácí, cyklisté x auta, nižší pocit „klidu“ v obci)
- Nedostatek prostředků pro veřejné projekty
- Nesouhlas obyvatel s novými záměry na podporu turistického ruchu
- Využívání cyklistických komunikací řidiči motorových vozidel

2.6 Prostorová data

Veškerá tvorba a zpracování prostorových dat proběhla v prostředí geografického informačního systému Kompas5 s následným exportem do formátu *ESRI shapefile (.shp)* pro účely předání dat zadavateli díla. Prostorová data mohou sloužit objednateli pro další zpřesňování výstupů strategie, prostorové analýzy a další. Data obsahují objekty reprezentující jednotlivé úseky komunikací využívaných pro cyklistickou dopravu (datový typ = plocha, linie) a prvky doprovodné infrastruktury pro cyklistickou dopravu, zejména odpočívadla (datový typ = bod). Objekty jsou polohově umístěné v souřadnicích S-JTSK s možností jejich promítnutí nad libovolnou podkladovou mapou. Kromě polohopisných údajů (souřadnic) data obsahují také vybrané popisné údaje (atributy) uvádějící základní technické a další parametry jednotlivých komunikací využívaných pro cyklistickou dopravu, respektive jejich úseků.

Zdrojem pro identifikaci rozsahu a tras cyklostezek byla dostupná data z datové sady openstreetmaps (OSM). Data jsou dále zpřesněna terénním šetřením na území obce zaměřeném zejména na zjištění a ověření dopravního režimu, základních technických parametrů a stavu jednotlivých úseků cyklostezek. Ke zjištění vlastnictví cyklostezek byla využita digitální katastrální mapa se zobrazením parcel ve vlastnictví obce, nad kterou byly promítnuty předem vytvořené plochy cyklostezek.

	Název atributu	Popis atributu
1	OZNACENI	Označení cyklotrasy na daném úseku cyklostezky
2	NAZEV	Název cyklotrasy na daném úseku cyklostezky
3	POVRCH	Povrch daného úseku cyklostezky
4	STAV_POVRCHU	Stav povrchu daného úseku cyklostezky
5	PRUMERNA_SIRKA	Průměrná šířka daného úseku cyklostezky (mimo společně vedené po místní komunikaci / silnici)
6	DOPRAVNI_REZIM	Dopravní režim na daném úseku cyklostezky
7	UROVEN	Úroveň cyklotrasy na daném úseku cyklostezky
8	VLASTNIK	Vlastník daného úseku cyklostezky
9	OBEC	Obec na jejímž území se daný úsek cyklostezky nachází
10	DELKA_USEKU	Délka daného úseku cyklostezky
11	DELKA_UZEMI_OBCE	Délka cyklotrasy na území obce
12	DELKA_CELKEM	Délka cyklotrasy celková

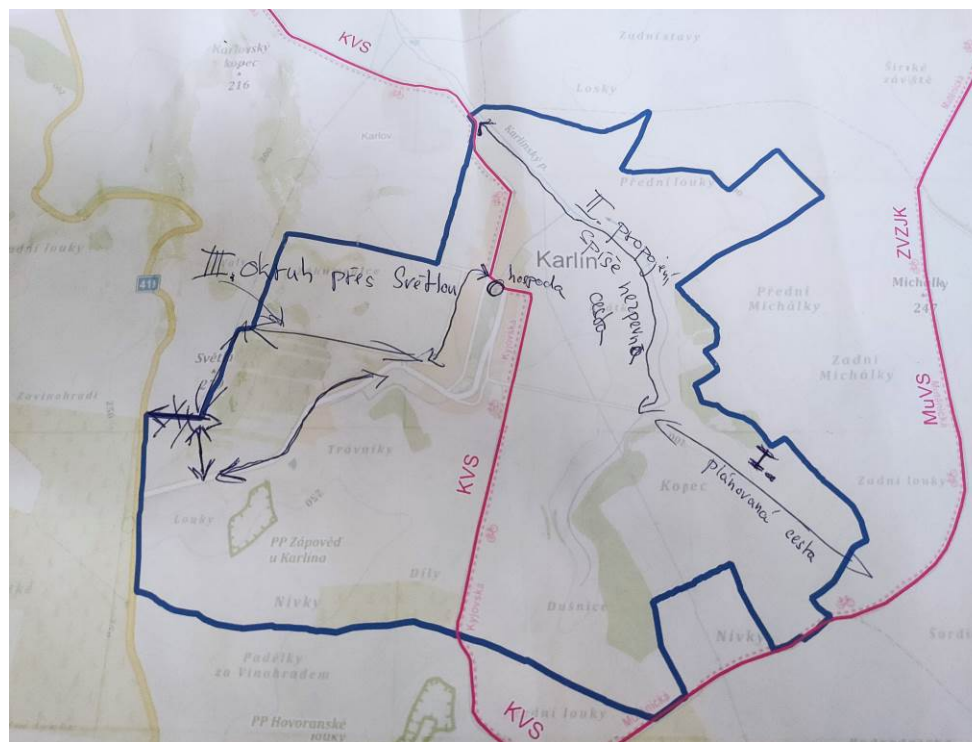
3 NÁVRHOVÁ ČÁST

3.1 Individuální rozhovor se starostkou obce

Rozhovor se starostkou obce probíhal ve termínu 10. března 2022. Během rozhovorů bylo zevrubně rozebráno několik témat, a to například:

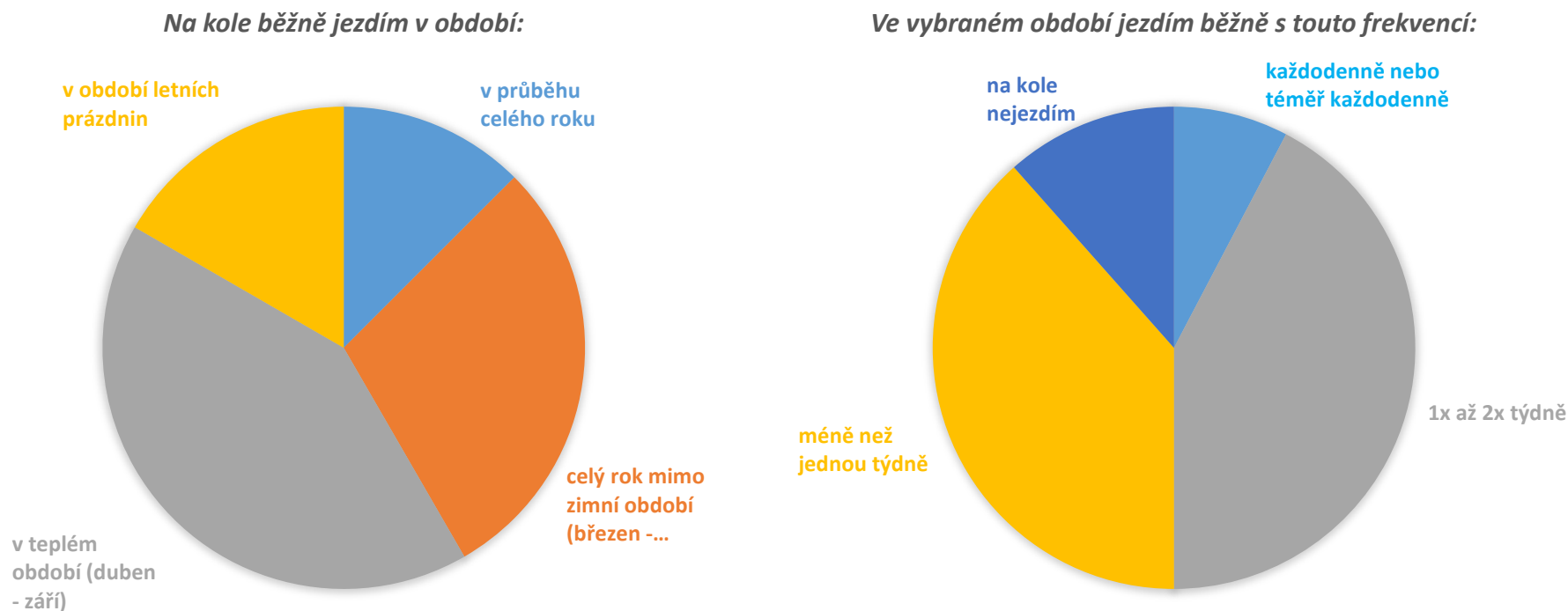
- dopravní proudy obyvatel, kam jezdí za prací, za studiem či na nákupy a zda k této každodenní dopravě využívají jízdní kola
- atraktivita území obce z hlediska cestovního ruchu, hlavní turistické cíle, ubytovací kapacity
- současný stav podmínek pro cyklodopravu na území obce z hlediska infrastruktury, jejího stavu, kapacity a vytíženosti
- cíle v okolí obce s potenciálem k propojení cyklostezkou
- identifikace potenciálně problémových míst z hlediska možných nežádoucích střetů s motorovou dopravou či jiných důvodů

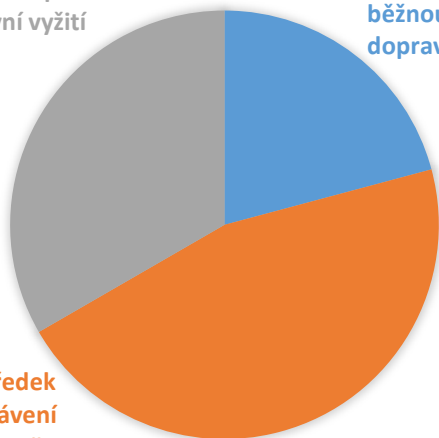
Výstupem rozhovoru je identifikace klíčových lokalit pro rozvoj cyklostezek v obci a dalších témat pro řešení v oblasti cyklistické dopravy a mapy se zákresy základních konceptů možného propojení prostřednictvím komunikací pro cyklisty na okolí obce předběžně seřazené podle jejich priority.



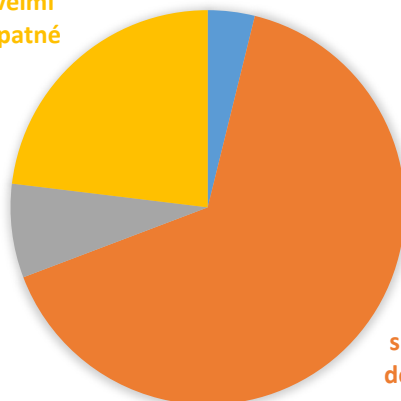
3.2 Výsledky dotazníkového šetření

Dotazníkové šetření probíhalo od poloviny března do začátku dubna 2022 formou on-line dotazníku a doplňkové možnosti vyplnění papírového dotazníku fyzicky na úřadě obce. Dotazník vyplnilo celkem 26 občanů obce. Kompletní výsledky dotazníkového šetření jsou uvedeny ve formě tabulky (.xlsx) v přílohách strategie.



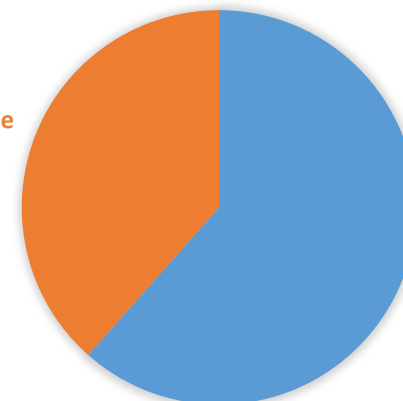
Jízda na kole pro mne znamená:prostředek pro
sportovní vyžitíprostředek pro
běžnou denní
dopravuprostředek
pro trávení
volného času**Jak hodnotíte podmínky v obci z hlediska cyklistické dopravy?**velmi
špatné

velmi dobré

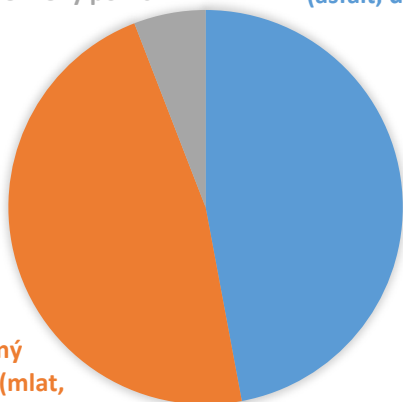
spíše
špatnéspíše
dobré**Uvítali byste vybudování cyklostezek na území obce?**

ne

ano

**Jakou formu by nové cyklostezky měly mít?**

nezpevněný povrch

pevný povrch
(asfalt, dlažba,...)zpevněný
povrch (mlat,
štěrk, ...)**Kam by podle Vás měla cyklostezka vést?**

Terezín

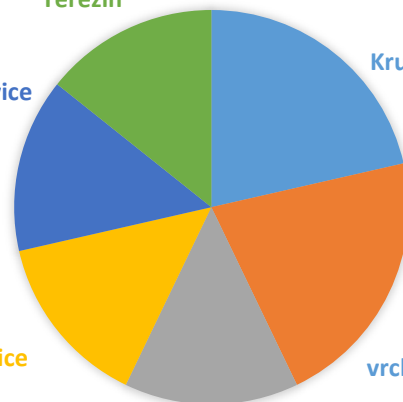
Násedlovice

Krumvíř

Šardice

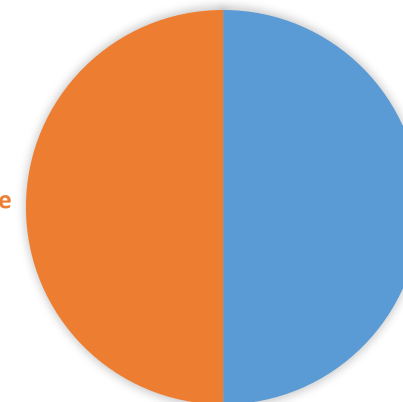
vrch Světlá

Hovorany

**Uvítali byste vybudování nového přísluř. k cyklostezkám?**

ne

ano



Otázka č. 12 – Doplnující podněty, nápady a připomínky**Vybrané odpovědi:**

- o Vybudovat cyklostezku mimo hlavní polní cestu
- o Obec je malá, budování dalších asfaltových ploch by bylo na škodu
- o Návaznost na ostatní cyklostezky
- o Dle mého názoru je počet cyklostezek a vybavení dostačující. Není třeba dalšího rozvoje.
- o Spíše pro inline brusle bych velmi ráda uvítala
- o cyklostezka Karlín – Nenkovice

3.3 Interpretace výsledků dotazníkového šetření

Pro více než 3/4 respondentů plní jízda na kole převážně rekreační funkci, čemuž odpovídá také fakt, že na kole jezdí nadpoloviční většina pouze v teplé části roku. Velká část obyvatel dle odpovědí vnímá podmínky pro cyklistickou dopravu v obci jako spíše dobré (65 %), novou cyklostezku vedoucí do některé z okolních obcí by potom uvítalo 62 %. Zhruba stejný podíl respondentů se vyslovil pro cyklostezku s asfaltovým povrchem a pro cyklostezku z přírodně bližších zhutněných materiálů. Pokud jde o preferované cíle cyklostezky, nejvíce hlasů je pro obec Krumvíř a okruh přes vrch Světlá hora, na druhém místě pak byly se shodným počtem odpovědí Terezín, Násedlovice, Šardice a Hovorany. Většina respondentů příliš nevyužívá doprovodnou infrastrukturu na cyklostezkách, pokud ano, potom většinou odpočívadla a mobiliář. Pro budování nové doprovodné infrastruktury byla pouze polovina odpovědí, v případě kladného postoje by občané uvítali odpočívadlo s mobiliářem či infotabuli.

3.4 Strategické cíle, opatření a rozvojové aktivity

Cíl1: Rozvoj infrastruktury pro cyklistiku

1.A. Budování cyklostezek pro bezpečnou cyklodopravu

1.A.1. Vybudování stezky na Šardice/Hovorany

1.A.2. Zpřístupnění okruhu přes vrch Světlá

1.A.3. Vybudování cesty podél Karlínského potoka

1.B. Výstavba doprovodné infrastruktury

1.B.1. Výstavba odpočívadla s přístřeškem

1.B.2. Pořízení samoobslužné servisní stanice jízdních kol

Cíl 2: Naplnění potenciálu cyklistické dopravy

2.A. Úprava značení a trasování cyklotras

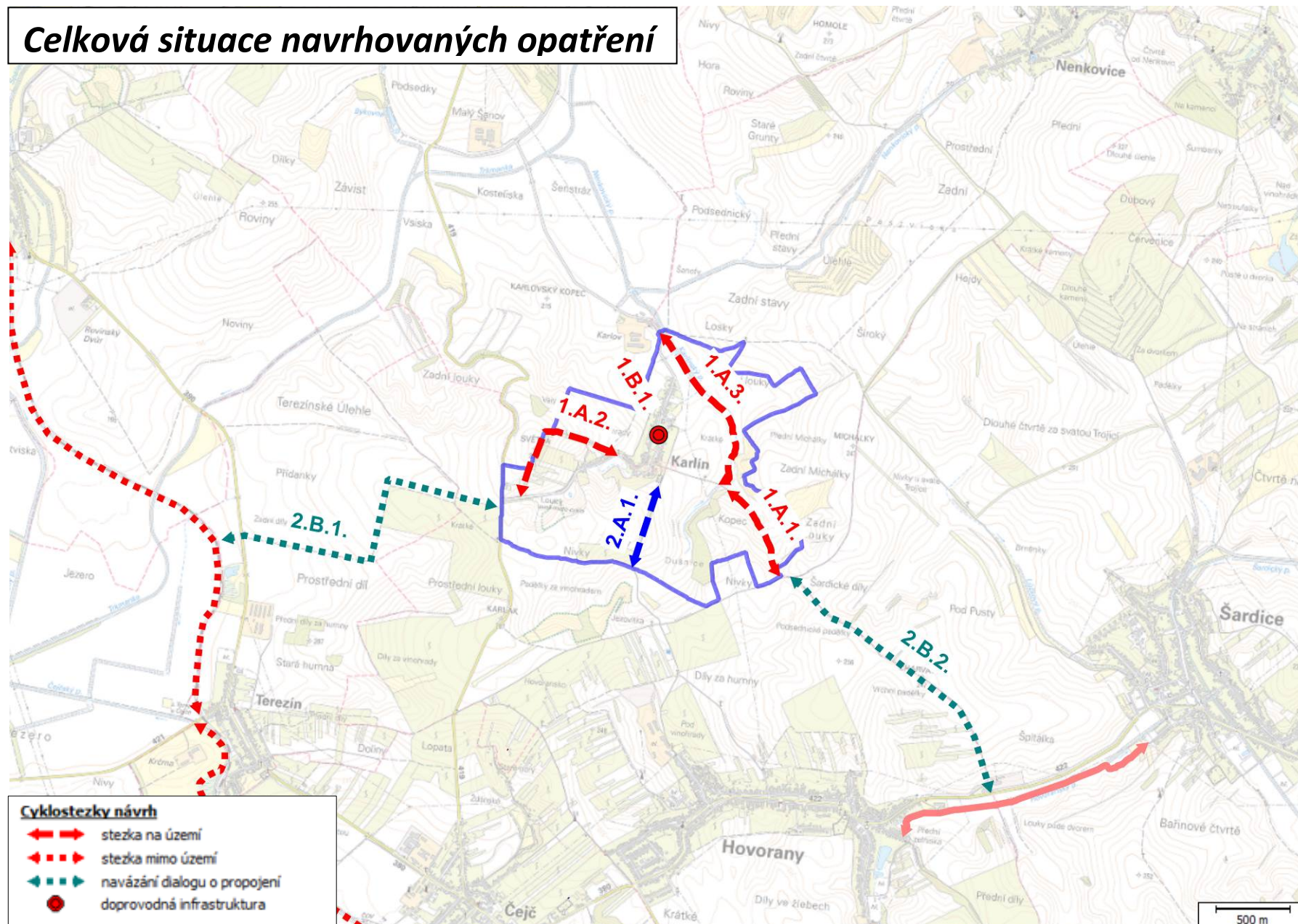
2.A.1. Opatření proti vjezdu automobilů na polní cestu

2.B. Dialog s okolními obcemi ohledně propojení pro cyklisty

2.B.1. Dialog o propojení stezkou směr Krumvíž

2.B.2. Dialog o propojení stezkou směr Hovorany a Šardice

Celková situace navrhovaných opatření



4 IMPLEMENTAČNÍ ČÁST

Cíl 1: Rozvoj infrastruktury pro cyklistiku

Strategický cíl obsahuje opatření a konkrétní rozvojové aktivity vedoucí ke zvýšení bezpečnosti a komfortu pro cyklistickou dopravu na území obce. Rozvojové aktivity si kladou za cíl rozvíjet infrastrukturu pro cyklistickou infrastrukturu tak, aby umožňovala bezpečnou a komfortní jízdu na kole jak místním pro každodenní dopravu (škola, práce, nákup, ...) tak i cykloturistům.

Opatření A: Budování cyklostezek pro bezpečnou cyklodopravu

1.A.1. Vybudování stezky na Šardice/Hovorany

1.A.2. Zpřístupnění okruhu přes vrch Světlá

1.A.3. Vybudování cesty podél Karlínského potoka

Opatření B: Výstavba doprovodné infrastruktury

1.B.1. Pořízení a umístění samoobslužné servisní stanice jízdních kol

1.B.2. Pořízení samoobslužné servisní stanice jízdních kol

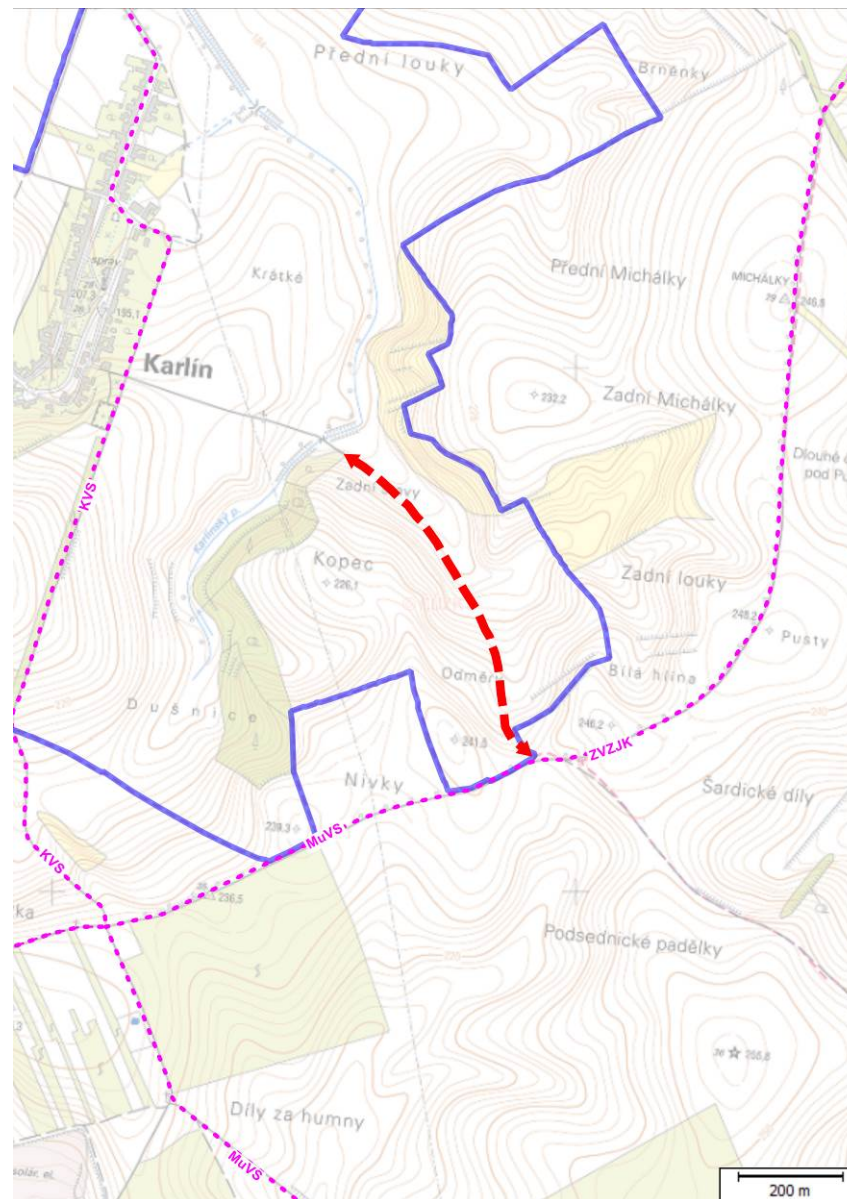
1.A.1. Vybudování stezky na Šardice/Hovorany

Současná trasa Kyjovské vinařské stezky vede z obce jižním směrem po asfaltové účelové komunikaci. Ta je však mimo jízdy na kole hojně využívána také pro přesuny zemědělské techniky a často i řidiči osobních vozidel, kteří si tudý zkracují cestu do Hovorany.

Cílový stav projektu

Cílem opatření je poskytnout pro cyklistickou dopravu bezpečnou a komfortní alternativu v podobě vyhrazené stezky pro pěší a cyklisty (C9a) bez přístupu běžného provozu motorových vozidel. Z nutnosti zachování přístupu na přilehlé pozemky však bude nutné v úseku povolit vjezd pro zemědělskou techniku. Povrch nové stezky a rozsah povoleného vjezdu by měl být prověřen v rámci studie proveditelnosti. Stezka bude doplněna stromořadím.

Navrhovaná stezka začíná za mostkem přes Karlínský potok na účelové komunikaci vedoucí východně z obce a dále pokračuje po parcelách 1667 a 1668, které jsou již nyní ve vlastnictví obce. Na hranicích katastru se napojuje na polní cestu, po které vede Mutěnická vinařská stezka a stezka Za vinařskými zážitky na jih od Kyjova. Odtud může být v budoucnu stezka dobudována dále po polní cestě, která dnes vede po hranicích sousedních katastrů Hovorany a Šardice.



Odpovědné subjekty:

Obec Karlín

Odhad termínu realizace:

2025-2026

Odhad finančních nákladů:

dle provedení povrchu
určeného studií



Zdroje pro financování:

rozpočet obce Karlín

S F D I

S P Ú

Délka úseku:

710 metrů

Šířka úseku:

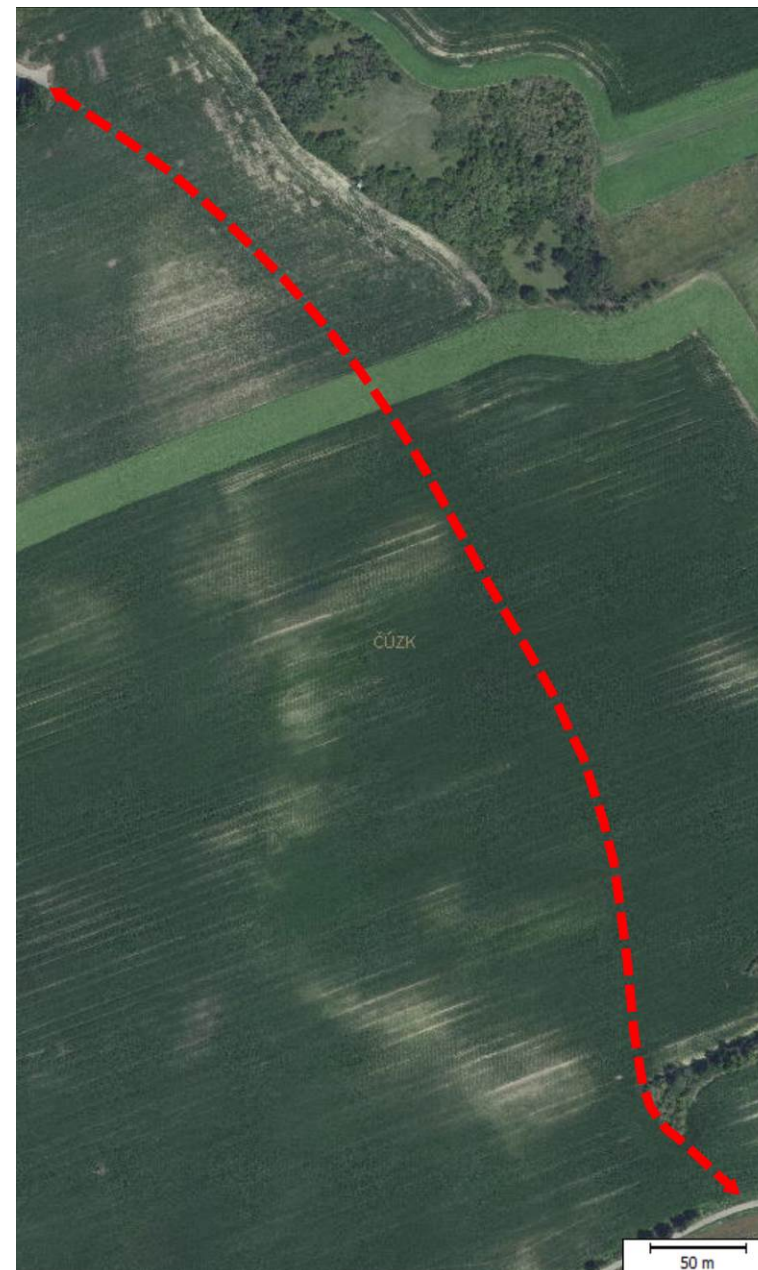
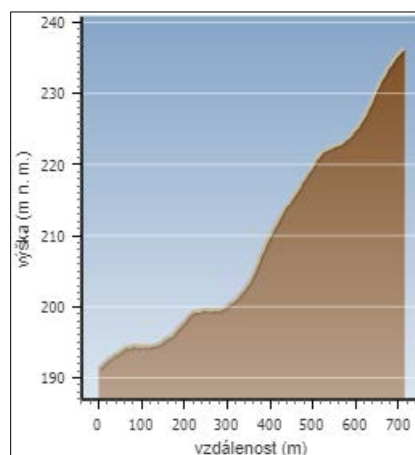
3 metry

Povrch:

blíže určí studie

Dopravní režim:

stezka pro pěší a
cyklisty (C9a)



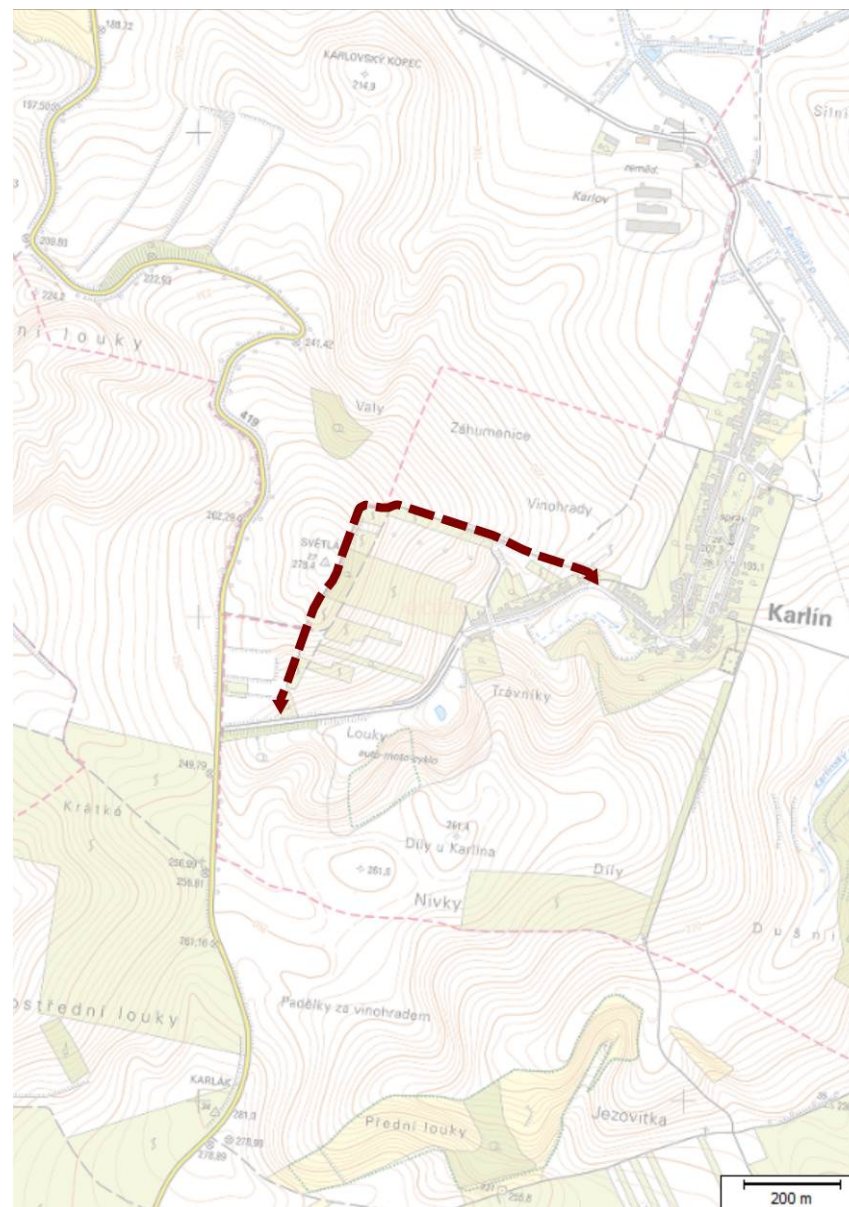
1.A.2. Zpřístupnění okruhu přes vrch Světlá

Vyhledka z vrchu Světlá je v architektonické studii „Naučná stezka Hovoransko“ identifikována jako místo s vysokým turistickým potenciálem, na které přitom nevede žádná z turistických ani cyklistických tras. Zpřístupnění vrchu Světlá cyklistům je přitom i jednou z priorit občanů. Z Karlína vede současná zpevněná polní cesta s částečně erodovaným povrchem nepříliš vhodným pro jízdu na kole, úsek přes Světlou jižně k silnici je nezpevněný. Při další přípravě záměru musí být zohledněn přístup na sousední zemědělské pozemky a také vysoký sklon cesty a její negativní vliv na odtok dešťové vody.

Cílový stav projektu

Cílem opatření je poskytnout cyklistům možnost projet křížovou cestou a navštívit vyhlídku na vrchu Světlá. Zpřístupněním cesty pro cyklistickou dopravu dojde v budoucnu také ke zlepšení napojení směrem na Krumvíř, Terezín a Čejč. Úsek se zpevněným povrchem je nově opraven a jsou zde realizována nová opatření pro zlepšení odtokových poměrů a vsaku dešťové vody. Zpevněná šotolinová cesta je nově protažena přes vrch Světlá jižně až k silnici III/41926.

Stezka může v budoucnu pokračovat dále západním směrem po polních cestách přes území sousedního Terezína. Touto trasou lze stezku dovést ve spolupráci se sousedními obcemi až k propojení s plánovanou cyklostezkou na trase zaniklé železniční trati Čejč–Uhřetice u Kyjova–Žďánice.



Odpovědné subjekty:

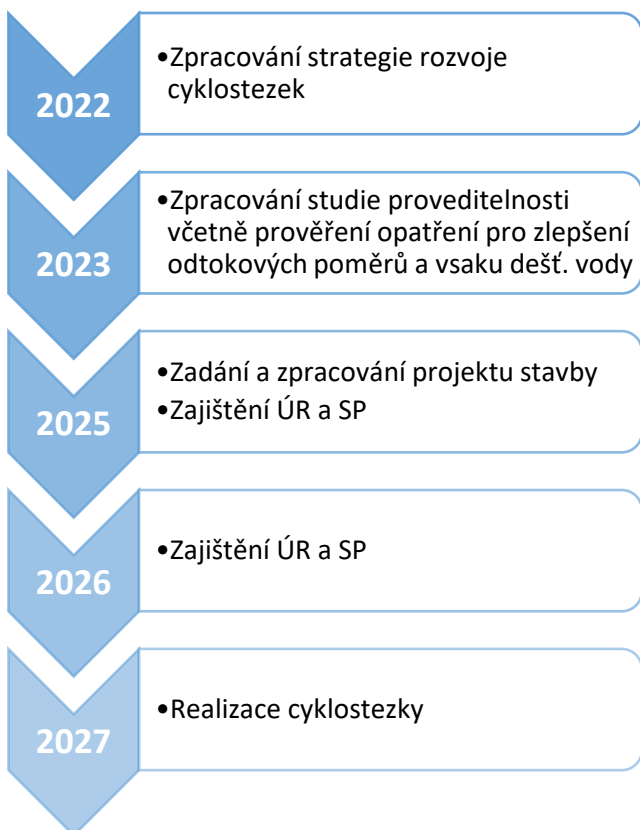
Obec Karlín

Odhad termínu realizace:

2026-2027

Odhad finančních nákladů:

1 700 000,- Kč



Zdroje pro financování:

rozpočet obce Karlín

S F D I

S P Ú

Délka úseku:

1000 metrů

Šířka úseku:

3 metry

Povrch:

zpevněný

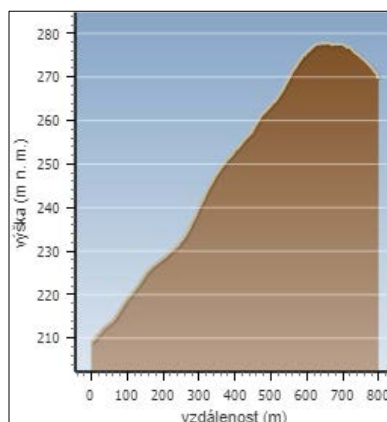
např. šotolina

Dopravní režim:

účelová komunikace

zákaz vjezdu všech

motor. vozidel (B11)



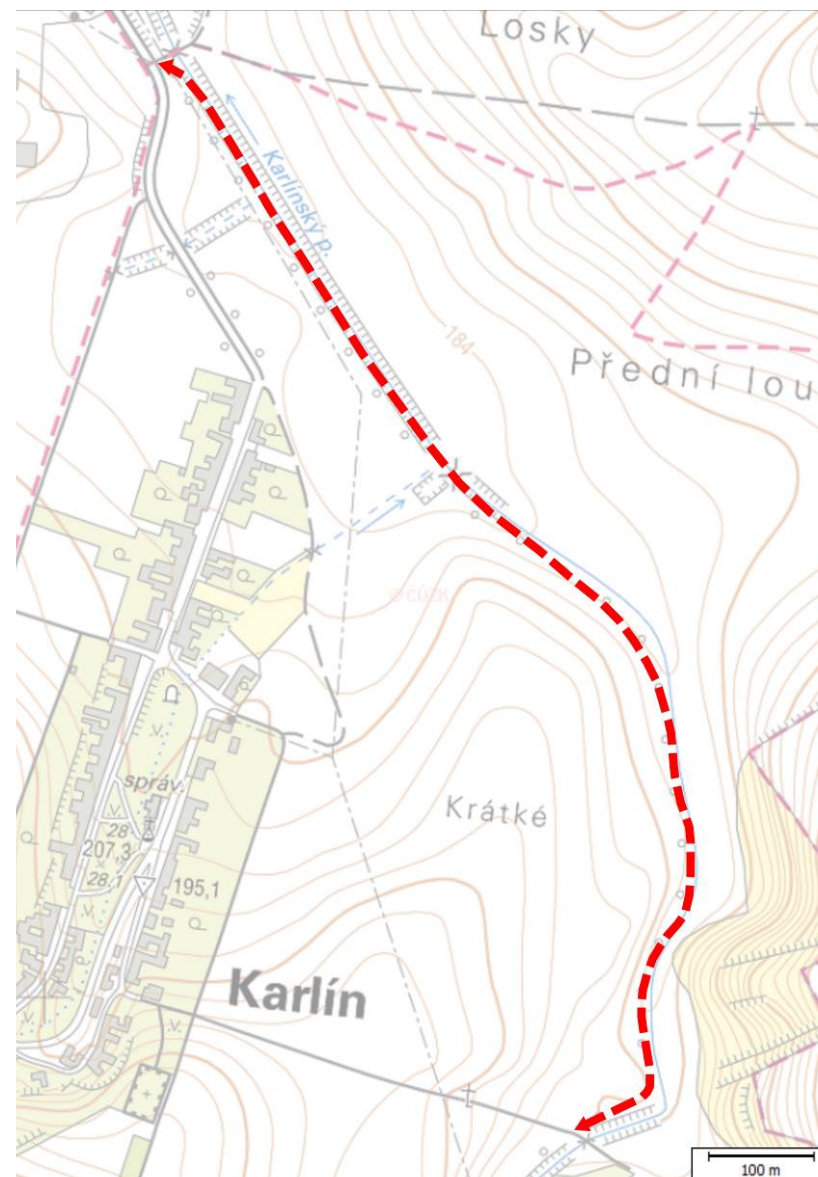
1.A.3. Vybudování cesty podél Karlínského potoka

V současné době podél Karlínského potoka nevede žádná cesta, potok doprovází pouze vzrostlé storomořadí (remíz/větrolam).

Cílový stav projektu

Cílem projektu je umožnit pěším a cyklistům tuto navrhovanou využít jako alternativu k cestě po silnici při průjezdu územím na severo-jihní ose. Vzhledem k povaze lokality je stezka navržena jako zpevněná polní šotolinová cesta se šířkou 1,5 metru.

Cesta začíná u odbočky ze silnice III/41926 na místní komunikaci u statku Karlov. Odtud uhýbá před mostkem přes Karlínský potok a pokračuje po jeho levé straně ve stínu stromů větrolamu až ke křížení se současnou účelovou komunikací. Odtud bude pokračovat po navrhované asfaltové polní cestě směrem na Hovorany a Šardice.



Odpovědné subjekty:

Obec Karlín

Odhad termínu realizace:

2025-2026

Odhad finančních nákladů:

1 500 000,- Kč



Zdroje pro financování:

rozpočet obce Karlín

Délka úseku:

1 250 metrů

Šířka úseku:

1.5 metry

Povrch:

zpevněný - šotolina

Dopravní režim:

polní cesta pro pěší a cyklisty



1.B.1. Pořízení samoobslužné servisní stanice jízdních kol

Odpovědné subjekty:

Obec Karlín

Odhad termínu realizace:

2023

Odhad finančních nákladů:

40 000,- Kč

Zdroje pro financování:

rozpočet obce Karlín

Pořízení a vhodné umístění samoobslužné servisní stanice na jízdní kola přispěje ke komfortu a v důsledku, díky možnosti uvedení kola do ideálního technického stavu, také k bezpečnosti cyklistů. Podle zvolené varianty může obsahovat sadu nářadí, vzduchovou pumpu i dobíjecí stanici elektrokol.

Cílem opatření je pořízení a umístění samoobslužné servisní stanice pro jízdní kola na vhodném, veřejně přístupném místě, kde jej bude moci k základním opravám a údržbě jízdních kol moci využít co nejvíce cyklistů. Určená je zejména cykloturistům bez zázemí v Karlíně, proto se doporučuje na její existenci upozornit umístěním ukazatele na vhodné místo. Umístěna může být například u altánu v parku vedle obecního úřadu.



Stojan firmy ibombo, realizované např. v Brně (ibombo.eu)

2.A.1. Vyznačení cyklotrasy přes vrch Světlá

V budoucnu, po zpřístupnění vrchu Světlá pro cyklisty, bude důležité na možnost navštívit vyhlídku na vrchu řádně upozornit pomocí ukazatelů. Jedna z vinařských stezek vedoucí v okolí obce – **Mutěnická vinařská stezka (MuVS)** nebo stezka **Za vinařskými zážitky na jih od Kyjova (ZVZJK)** – by mohla vést odbočkou z návsi po zrekonstruované polní cestě na vrch Světlá. Úprava trasy jedné z těchto dvou vinařských stezek by mohlo do obce přivést více cykloturistů a umožnit tak místním profitovat z jejich návštěvy. Po dobudování sítě navazujících cyklostezek by se tudy mohli cyklisté navíc dostat západním směrem až k plánované cyklostezce z Čejče do Krumvíře a tudíž by tudy mohla vést jedna z regionálních vinařských stezek propojující území na západo-východní ose.

2.B.1. Dialog o propojení stezkou směrem na Krumvír

Po zpřístupnění vrchu Světlá pro cyklisty (viz. projekt 1.A.2.) bude žádoucí umožnit cyklistům bezpečné a komfortní napojení na plánovanou cyklostezku. To může být realizováno přes území sousední obce Terezín, nabízejí se dvě varianty propojení. Buď po stopě současných polních cestách přes „Krátké“ a „Zadní díly“ a tudíž mimo území obce nebo přes „Přední díly“ a území obce Terezín, kde budou moci cykloturisté navštívit například Muzeum vinařství a venkova či jiné cíle a podpořit tak rozvoj místního turistického ruchu. Důležité tedy bude navázat s obcí Terezín dialog ohledně možností řešení propojení cyklostezek.

2.B.2. Dialog o propojení stezkou směrem na Hovorany a Šardice

Současně s přípravami vybudování cyklostezky z projektu 1.A.1. bude důležité zajistit její pokračování jihovýchodním směrem přes „Šardické díly“ a „Vrchní padělky“. Odtud by se mohla stezka napojit na současnou cyklostezku Hovorany-Šardice. Odtud již mohou cyklisté bezpečně mimo silnice dojet až k napojení na cyklostezku Mutěnka (Mutěnice-Kyjov). Důležitý v tomto směru bude dialog se sousedními obcemi Hovorany a Šardice, jejich přístupu k možnosti realizovat cyklostezku či alespoň vytvořit podmínky pro bezpečnou a komfortní cestu cyklistů po současných polních cestách (oprava povrchu, dobudování mobiliáře, ...).

5 ZÁVĚR

5.1 Zdroje

Odhady rozpočtů na vybudování cyklostezek byly stanoveny na základě databáze **Cenové ukazatele ve stavebnictví pro rok 2021** a analýzy několika obdobných projektů realizovaných v minulých letech. Skutečná finanční náročnost investic se může lišit v závislosti na ekonomických podmínkách v době realizace.

Koncepční dokumenty a legislativa:

Plán rozvoje obce na období let 2016 – 2025, MMR, OBCEPRO (2016)

Koncepce rozvoje cyklodopravy v Jihomoravském kraji, Centrum dopravního výzkumu v.v.i. (2016)

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020, Ministerstvo dopravy (2013)

Architektonická studie „Naučné stezky Hovoransko“, Atelier per partes s.r.o., 2018

Mapové a další podklady:

Datová sada Českého statistického úřadu – Sčítání lidu domů a bytů SLDB2011, Český statistický úřad

Data o vyjíždě za zaměstnáním a studiem; Základní demografická data obce, Český statistický úřad

Mapový podklad – ZM200, 2022 © Český úřad zeměměřický a katastrální, www.cuzk.cz

Mapový podklad – ZM100, 2022 © Český úřad zeměměřický a katastrální, www.cuzk.cz

Mapový podklad – ZM50, 2022 © Český úřad zeměměřický a katastrální, www.cuzk.cz

Mapový podklad – ZM25, 2022 © Český úřad zeměměřický a katastrální, www.cuzk.cz

Mapový podklad – ZM10, 2022 © Český úřad zeměměřický a katastrální, www.cuzk.cz

Mapový podklad – Ortofoto ČÚZK, 2022 © Český úřad zeměměřický a katastrální, www.cuzk.cz

OpenStreetMaps – OpenCycleMap, 2022 © OpenStreetMaps, www.openstreetmap.cz

Analýza výškopisu – Analýza výškopisu 2022 © Český úřad zeměměřický a katastrální, ags.cuzk.cz/av