

Podporované trasy

1. Dálkové cyklistické trasy (mezinárodní a národní cyklokoridory, síť EuroVelo)

Mezinárodní a národní cyklokoridory:

- **Brno – Židlochovice – Hevlín – (Wien)** – známá jako cyklostezka Brno – Vídeň
- **Brno – Blansko – Sloup – Vysočany – vojenský újezd Březina** – (Olomouc – Ostrava) – známá jako Jantarová stezka
- **Brno (soutok Svatky a Svitavy) – Veverská Bítýška – Čebín – Tišnov – Lomnice – Doubravník – Nedvědice – Pernštejn** – (Praha) – známá jako Pražská stezka
- **Česko-polské státní hranice – Olomouc – Veselí nad Moravou – Hodonín – Soutok řek Moravy a Dyje – Pohansko – Lanžhot** – známá jako Moravská stezka, stezka podél Bažova kanálu
- **(Praha) – Vratětin – Vranov nad Dyjí – Hevlín – Lednice – (Wien)** – známá v úseku Praha – Valtice jako Greenways Praha – Vídeň
- **Česko-polské státní hranice – hranice s Olomouckým krajem – vojenský újezd Březina – Vysočany – Sloup – Blansko – Adamov – Brno – Židlochovice – Vranovice – Ivaň – Pasohlávky – Hevlín** - (Wien) jako Greenways Kraków – Wien
- **Strážnice – Velká nad Veličkou – Vápenky** – (Český Těšín) – známá jako Beskydsko-karpatská magistrála
- **Blansko – Rájec-Jestřebí – Doubravice nad Svitavou – Skalice nad Svitavou – Svitávka – Letovice – Stvolová** – (Březová nad Svitavou – Svitavy – Ústí nad Orlicí) – známá jako Svitavská

Cyklistická síť EuroVelo

Čtrnáct dálkových cyklotras v celkové délce 66 tisíc kilometrů křížuje napříč evropským kontinentem a propojuje všechny země Evropy.

Českou republikou prochází čtyři ze čtrnácti tras – východ a západ Evropy spojuje trasa 4, s koncovými městy Roscoff (nejzápadnější výběžek pobřeží Francie) a Kyjev na Ukrajině a její délka je 4 000 km. Sever s jihem Evropy spojuje trasa 9 – Jantarová stezka, 1 930 kilometrů dlouhá trasa vedoucí z Gdaňsku na pobřeží Baltu do Puly na Jadranu. Obě trasy se protínají v Brně. Třetí trasou je Stezka železné opony s číslem 13, která vede i podél hranic České republiky s Německem a Rakouskem. Jediná, která neprochází Jihomoravským krajem, je Středoevropská trasa – EuroVelo 7. Začíná na severním cípu Skandinávie a přes Německo, Českou republiku, Rakousko a Itálie končí po šesti tisících kilometrech na ostrově Malta.

EuroVelo 9: hranice s Olomouckým krajem – vojenský újezd Březina – Vysočany – Sloup – Blansko – Adamov – Brno – Židlochovice – Vranovice – Ivaň – Pasohlávky – Nový Přerov – Mikulov – Valtice – Lednice – Břeclav – Poštorná – hranice s Rakouskem

EuroVelo 4: hranice s Krajem Vysočina – Nedvědice – Tišnov – Kuřim – Brno – Sokolnice – Slavkov u Brna – Brankovice – Snovídky – Bohuslavice – Kyjov – Vacenovice – Strážnice – Veselí nad Moravou – hranice se Zlínským krajem

EuroVelo 13: hranice s Rakouskem Drosendorf (A) / Vratěnin – Šafov / Langau (A), Hardegg (A) / Čížov – Podmolí – Znojmo – Hnanice / Mitterretzbach (A), Hevlín / Laa an der Thaya (A) – Nový Přerov – Mikulov – Valtice – Břeclav – Poštorná / Reinthal (A)

2. Krajské cyklokoridory v Jihomoravském kraji

- **(Brno) – Vranovice – Dolní Věstonice – Lednice – Břeclav – Lanžhot – (Kúty – Bratislava)**
- **Brno – Tvarožná – Slavkov u Brna – Bučovice – (Uherské Hradiště – Starý Hrozenkov – Trenčín)**
- **Brno – Tvarožná – Rousínov – Vyškov – (Prostějov)**
- **Brno – Blansko – Skalice nad Svitavou – Letovice – (Svitavy – Česká Třebová – Ústí nad Orlicí)**
- **Česká – Lelekovice – Lipůvka – Černá Hora – Lysice – Skalice nad Svitavou**
- **Předklášteří – Dolní Loučky – Katov – (Velká Bíteš)**
- **Troubsko – Brno, Bystrc – Brno, Mokrý Hora – Brno, Soběšice – Brno, Adamov – Bílovice nad Svitavou – Brno, Líšeň – Šlapanice**
- **(Velká Bíteš) – Rosice – Modřice**
- **Tišnov – Rosice – Zbýšov – Oslavany – Ivančice – Moravské Bránice – Dolní Kounice – Pohořelice – Ivaň**
- **Moravský Krumlov – Hrušovany nad Jevišovkou – Hrabětice**
- **Brno, Pisárky – Anenský mlýn – Moravské Bránice – Ivančice – Moravský Krumlov – Znojmo**
- **Moravský Krumlov – (Dukovany – Třebíč)**
- **Moravský Krumlov – Vémyslice – Jevišovice**
- **Znojmo – Jevišovice – (Jaroměřice nad Rokytou – Třebíč)**
- **Skalice nad Svitavou – Boskovice – Šebetov – Velké Opatovice**
- **Suchý – Šebetov**
- **Adamov – Býčí skála – Jedovnice**
- **Skalní mlýn – Ostrov u Macochy**
- **Ostrov u Macochy – Jedovnice – Rousínov**
- **Jedovnice – Račice – Vyškov**
- **Habrůvka – Křtiny – Hostěnice – Pozořice**
- **Brno, Líšeň – Hostěnice – Kalečnick**
- **Brno, soutok Svitavy a Svratky – Lovčičky – Snovídky – (Koryčany), (hřbetem Ždánického lesa)**
- **U Slepice – Kyjov – Vracov – Bzenec – Veselí nad Moravou**
- **Blučina – Klobouky u Brna – Mutěnice – Hodonín**
- **Janův hrad – Mutěnice – Vracov**
- **Sedlec – Valtice – Pohansko**

3. Podpora realizace cyklostezek obec – město – s prokazatelnou dojížděnkou za prací na kole do významných center zaměstnanosti a do školy

– zvýšení bezpečnosti a snížení motorové dopravy, projekt systémově registrovaný krajem, přímé napojení na mezinárodní nebo krajské cyklokoridory – přímé napojení na mezinárodní nebo krajský cyklokoridor ve významném centru zaměstnanosti (lze charakterizovat počtem obyvatel nebo vyjmenovat).

ZÁKLADNÍ ZÁSADY NAVRHOVÁNÍ SÍTĚ CYKLISTICKÝCH TRAS

Upřednostnění významu cyklotras (dálkové, regionální)

Při navrhování sítě cyklistických tras je třeba respektovat následující zásady:

1. Vlastnické vztahy sítě

Síť musí mít před zpracováním projektové dokumentace a vlastní realizací cyklostezky ujasněny vlastnické vztahy ve prospěch realizace.

2. Ucelenost a provázanost sítě

Síť musí být souvislá (např. návaznost tras, od někud někam), bezpečná, s vybavením pro cyklistickou dopravu (odstavování nebo uschovávání kol, orientační značení, odpočívadla).

3. Spojení zdrojů a cílů

Síť má vycházet z hlavních směrů poptávky (např. zaměstnání, škola, obchod, pamětihodnosti, přírodní památky apod.), tedy směrů, kterými jsou propojeny cíle cyklistické dopravy. Má být určena a jednotně navržena tak, aby plnila jak dopravní, tak rekreační funkci v řešeném území. Preferuje se provázanost na IDS JMK.

4. Atraktivita sítě

Síť musí zohledňovat následující požadavky:

bezpečnost cyklistů – oddělení od automobilové dopravy, omezení nebezpečí vzájemného ohrožení cyklistů a chodců, jezdců na koni, co nejkratší a nejpohodlnější spojení – vyhýbat se trasám komplikovaným, s oklikami, prudkými sklony nebo zbytečným převýšením.

5. Srozumitelnost sítě

Srozumitelně navržená síť, se snadnou orientací, pokud možno sledující přirozené i umělé vodící linie (např. vodní toky, terénní hrany, urbanistické osy, hlavní uliční síť, trasy veřejné dopravy).