

Realizace cyklistické stezky v okrese Šumperk

Božena Mildová

*Bakalářská práce
2009*



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Vyšší odborná škola ekonomická
akademický rok: 2008/2009

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Božena MILDOVÁ**
Studijní program: **B 6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Veřejná ekonomika a správa**

Téma práce: **Realizace cyklistické stezky v okrese Šumperk**

Zásady pro vypracování:

- 1. Prostudujte literaturu k danému tématu bakalářské práce.**
- 2. Zpracujte spis uskutečněné cyklistické stezky.**
- 3. Navrhňte vlastní cyklistickou stezku v okrese Šumperk.**
- 4. Na základě teoretických poznatků popište postup při realizaci vlastní cyklistické stezky.**
- 5. Vyslovte doporučení k realizaci cyklistických stezek v okrese Šumperk.**

Rozsah práce:

Rozsah příloh:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**

Seznam odborné literatury:

[1] <http://www.udipraha.cz/obsahy/metovelo.htm>

[2] <http://www.cyklostrategie.cz/>

[3] <http://www.cykloserver.cz/>

[4] http://www.mdcr.cz/cs/Home_Page.htm

[5] <http://www.cdv.cz/>

Vedoucí bakalářské práce:

JUDr. Milan Bárta

Vyšší odborná škola ekonomická

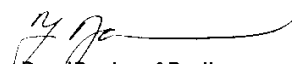
Datum zadání bakalářské práce:

10. října 2008

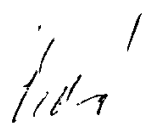
Termín odevzdání bakalářské práce:

12. prosince 2008

Ve Zlíně dne 31. října 2008


PaedDr. Josef Rydlo
v zast. děkanka

L.S.


Ing. Hana Šedová, Ph.D.
v zast. vedoucí katedry

ABSTRACT

Cyklistické stezky dnes mnoho lidí vnímá jako samozřejmost. Bohužel v některých městech a obcích je tomu jinak.

Cyklistické stezky jsou velkou neznámou také pro obyvatelé obcí nedaleko města Šumperk. Proto jsem se rozhodla navrhnout cyklistickou stezku, kterou budou moci využívat místní obyvatelé, turisté, děti i dospělí.

Ve své práci bych chtěla představit novou cyklistickou stezku, její výhody a možnosti financování.

Věřím, že moje cyklistická stezka bude vhodná pro všechny cyklisty a přinese jim mnoho hezkých zážitků.

Klíčová slova:

cyklostezka, stezka pro cyklisty, cyklistická stezka.

ABSTRACT

Many people consider cycle lanes as certain thing. Unfortunately in some cities and villages it is not true.

Cycle lanes aren't much known for citizen of villages and cities around the Šumperk. Because of that I have decided to improve this mistake and design my own cycle lane which could be used by local citizens, tourists, children and adults. In my work I would like introduce a new cycle lane, its advantages and possibilities of its financing.

I believe that my cycle lane will be designed so well that every cyclist will be satisfied and will bring a nice experience.

Keywords:

cycle lanes, lanes for cyclist.

Touto cestou bych chtěla poděkovat vedoucímu bakalářské práce a všem pracovníkům majetkoprávního odboru městského úřadu Šumperk, kteří mi ochotně poskytovali informace, věnovali mi svůj čas a podávali podněty k vypracování bakalářské práce.

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci zpracovala samostatně a použitou literaturu jsem citovala.

V Rapotíně dne

.....

Božena Mildová

OBSAH

ÚVOD	7
1. PRÁVNÍ ÚPRAVA	10
2. ROZDÍL MEZI CYKLISTICKOU TRASOU A STEZKOU.....	11
2.1. Cyklistická trasa.....	11
2.2. Cyklistická stezka	11
3. TYPY CYKLISTICKÝCH TRAS A STEZEK.....	12
4. DOPRAVNÍ ZNAČENÍ STEZEK	13
4.1. Dopravní značka č. C 8a	13
4.2. Dopravní značka č. C 8b.....	13
4.3. Dopravní značka č. C 9a	13
4.4. Dopravní značka č. C 9b.....	14
4.5. Dopravní značka č. C 10a	14
4.6. Dopravní značka č. C 10b.....	14
5. ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ CYKLISTICKÝCH PRUHŮ A STEZEK.....	14
6. DOPRAVNÍ POLITIKA ČR	15
7. ČTYŘI DŮVODY K PODPOŘE CYKLISTIKY PODLE NÁRODNÍ STRATEGIE ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY ČR.....	15
7.1. Bezpečnost	16
7.2. Životní prostředí	17
7.3. Zdraví.....	18
7.4. Cestovní ruch	19
8. VÝZKUM V CYKLISTICKÉ DOPRAVĚ	19
9. PROBLÉMY SPOJENÉ S VÝSTAVBOU CYKLISTICKÝCH STEZEK.....	20
9.1. Legislativní problémy	20
9.2. Majetkoprávní problémy.....	21
9.3. Nedostatečné využití nové možnosti značení	21
10. NÁVRH CYKLISTICKÉ STEZKY	23
10.1. První část stezky	23
10.2. Druhá část stezky	25
10.3. Třetí část stezky	27
10.4. Čtvrtá část stezky	29
10.5. Pátá část stezky	30
10.6. Šestá část stezky.....	32
10.7. Sedmá část stezky	33
10.8. Osmá část stezky.....	34
10.9. Devátá část stezky.....	36
10.10. Desátá část stezky	38
11. VÝHODY NAVRŽENÉ CYKLISTICKÉ STEZKY.....	40
12. NÁVRH FINANCOVÁNÍ.....	41
12.1. Finanční podpora Olomouckého kraje.....	41
12.2. Operační program NUTS II. Střední Morava	42
12.3. Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)	44
12.4. Financování cyklistické stezky	47
12.4.1. První etapa	47
12.4.2. Druhá etapa	48
12.4.3. Třetí etapa	49

13. PROPAGACE NAVRŽENÉ CYKLISTICKÉ STEZKY	49
13.1. Kolmo za poznáním Olomouckého kraje	50
ZÁVĚR	51
RÉSUMÉ	53
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....	54
SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	56
SEZNAM OBRÁZKŮ	57
SEZNAM TABULEK.....	58
SEZNAM PŘÍLOH.....	59

ÚVOD

Cyklistické stezky dnes mnoho lidí vnímá jako samozřejmost, jako součást života, jako něco co tu máme od jakživa. Bohužel v mnoha městech pojem cyklostezky vyvolává pocit tajemna, neznáma s lehkou příměsí bizarnosti.

A právě takto je tomu na šumpersku, místu, kde se v létě trouse mnoho turistů, mířících do hor, do lázní a za památkami. Proto jsem se rozhodla, že si jednoduše navrhnu vlastní cyklistickou stezku, která povede tak, aby mohla uspokojit zvyšující se poptávku po sportu, zábavě ale také bezpečnosti, zdraví a mobilitě v okrese Šumperk.

Mnozí si teď říkají, proč zmiňuji právě mobilitu. Ta je přece úzce spojena s automobilovou osobní dopravou. Jenže to už dávno není pravda. V této přemotorizované době se automobily staly imobilními. Stále větší provoz způsobuje větší dopravní zácpy, nehodovost, nedostatek parkovacích míst, nervozitu, stres a s tím spojené zdravotní potíže, a mimo jiné dochází k většímu a většímu znečištění ovzduší.

Auta využíváme k cestám do práce, do školy, k lékaři, za nákupy a jinými. Většinou jsou tyto objekty do vzdálenosti několika kilometrů. Kdybychom k tomuto účelu využili cyklistickou dopravu, dojedeme na požadované místo ve stejnou dobu nebo možná i dříve. Navíc bychom snížili dopravní vytíženost v místě. Ale to se bavíme o řidičích, tedy o dospělých lidech, ale co děti.

Pro ně je dojíždění do školy na kole formou zábavy i sportu. Druhá věc je, že hodně z nich jezdí do školy hromadnou dopravou. Pokud se zamyslíme nad tím, kolik času stráví cestou na zastávku, kolik času stráví na zastávce, v dopravním prostředku a cestou do školy, a poté si spočítáme, kolik času stráví na cestě z domu do školy na kole, zjistíme, že kolo je mnohem efektivnější.

Mohu vymyslet i další důvod proč učit děti jezdit na kole. Čím dřív a častěji se naučí sportovat a mít pohyb,lepší se jejich fyzická kondice,lepší se zdravotní stav, získají návyk k pohybu a díky tomu budou předcházet mnoha nemocem v dalších letech.

Mluvím o tom všem velmi obecně, ale i tato obecná slova platí pro šumpersko stejně jako pro celou Českou Republiku nebo Evropskou Unii. Na šumpersku je velký zájem o cyklistiku z řad dospělých i dětí, domácích obyvatel i turistů. A byl by mnohem vyšší, kdyby jim bylo umožněno jezdit bezpečně, mimo ohrožení motorové dopravy.

Ve své práci chci představit nejen novou cyklistickou stezku s jejími výhodami a možnostmi financování, ale také ukázat proč je důležité budování cyklostezek, co přináší a v čem jsou základní problémy.

Moje cyklistická stezka by měla být především vedena tak, aby si každý z obyvatel i turistů mohl přijít na své, a aby se pro něj stala cyklistika v blízkém okolí Šumperka příjemným zážitkem.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1. PRÁVNÍ ÚPRAVA

Pro potřeby podpory cyklistické dopravy a zvláště pro potřebu budování cyklotras a cyklistických komunikací se vychází z těchto pěti základních zákonů:

- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- Zákon č. 56/2001 Sb. a vyhláška Ministerstva dopravy č. 341/2002 Sb.
- Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
- Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích.

Důležitým zákonem je také zákon č. 128/2000 Sb., o obcích.

V zákoně 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení) se můžeme dočíst, mimo jiné:

- Do samostatné působnosti obce patří zejména záležitosti uvedené v § 84, § 85 a § 102, s výjimkou vydávání nařízení obce. Obec v samostatné působnosti ve svém územním obvodu dále pečuje v souladu s místními předpoklady a s místními zvyklostmi o vytváření podmínek pro rozvoj sociální péče a pro uspokojování potřeb svých občanů. Jde především o uspokojování potřeby bydlení, ochrany a rozvoje zdraví, dopravy a spojů, potřeby informací, výchovy a vzdělávání, celkového kulturního rozvoje a ochrany veřejného pořádku.
- Obce mohou při výkonu samostatné působnosti vzájemně spolupracovat.
- Obce mají právo být členy svazku obcí za účelem ochrany a prosazování svých společných zájmů.
- Obce mohou vytvářet svazky obcí, jakož i vstupovat do svazků obcí již vytvořených. Členy svazku obcí mohou být jen obce.
- Předmětem činnosti svazku obcí mohou být zejména úkoly v oblasti školství, sociální péče, zdravotnictví, kultury, požární ochrany, veřejného pořádku, ochrany životního prostředí, cestovního ruchu a péče o zvířata. Obce mohou spolupracovat s obcemi jiných států a být členy mezinárodních sdružení místních orgánů.

Z výše uvedeného tedy vyplývá, že obce nebo svazky obcí mohou v samostatné působnosti realizovat cyklistickou stezku a tím naplňovat základní úlohu obce nebo účel svazku obcí. [1]

2. ROZDÍL MEZI CYKLISTICKOU TRASOU A STEZKOU

2.1. Cyklistická trasa

Cyklotrasa je trasa pro cyklisty označená orientačním dopravním nebo turistickým značením. Cyklotrasa by měla účelně spojovat místa, mezi nimiž lze předpokládat cyklistickou dopravu, a to komunikacemi, které jsou vhodné pro jízdu na silničním jízdním kole.

Cyklistická trasa může být vedena místy po stezce pro cyklisty, místy po vozovce nebo vyhrazeném jízdním pruhu. Běžné cyklotrasy by měly být vedeny jen po pozemních komunikacích s povrchem silniční kvality, zatímco cyklotrasy vedené i po nezpevněných cestách v terénu se označují jako cykloturistické trasy. [2]

2.2. Cyklistická stezka

Stezka pro cyklisty (cyklostezka, cyklistická stezka) je pozemní komunikace nebo její jízdní pás (nikoliv jen jízdní pruh!) vyhrazené dopravní značkou pro jízdu na jízdním kole. Je určena pouze pro cyklistickou dopravu. Automobilová a motocyklová doprava je z ní vyloučena. Pravidla silničního provozu povolují užití cyklostezky též například jezdci na kolečkových bruslích, lyžařům a pod.

Stezka pro chodce a cyklisty je oproti pouhé cyklostezce přístupná též chodcům. Od roku 2001 umožňují dopravní značky rozlišit, zda je stezka pro chodce a cyklisty rozdělena na samostatné pruhy, nebo zda celá šířka stezky je určena chodcům i cyklistům dohromady.

Cyklostezka může být též doplněna vodorovným dopravním značením (šipky, podélné čáry, přechody pro chodce přes stezku) a může na ni navazovat přejezd pro cyklisty. V některých případech bývá před dopravně kolizním místem (křížení s pozemní komunikací apod.), kde není zajištěn bezpečný průjezd cyklistů, cyklostezka ukončena, případně doplněna značkou prikazující sesednout z kola, a za tímto místem je označen znovu začátek cyklostezky.

Pokud není pruh pro cyklisty od vozovky pro ostatní silniční vozidla oddělen fyzicky (obrubníkem, dělicím pásem, pásem zeleně atd.), jde zpravidla pouze o tzv. vyhrazený jízdní pruh, nikoliv o stezku pro cyklisty. Vztahují se na něj obdobně ta ustanovení pravidel silničního provozu, která byla psána prvořadě pro jízdní pruh vyhrazený pro autobusy nebo trolejbusy městské hromadné dopravy.

Pojem cyklostezky je nutno rozlišit od cyklotrasy, která znamená orientační směrové vedení cyklistů a může být vedena jak po cyklostezkách, tak i po vhodných komunikacích společných se silniční dopravou. [2]

3. TYPY CYKLISTICKÝCH TRAS A STEZEK

Používají se následující typy cyklistických tras a stezek :

- Samostatná stezka pro cyklisty (vyznačena dopravní značkou C 8a). Z hlediska jejího zvýraznění a zvýšení bezpečnosti provozu je účelné její barevné odlišení (červenou barvou).
- Společná stezka pro chodce a cyklisty, obousměrná, nedělená (vyznačena dopravní značkou C 9a).
- Společná stezka pro chodce a cyklisty, obousměrná, dělená vodorovným dopravním značením (vyznačena dopravní značkou C 10a).
- Jednosměrný cyklistický pruh na vozovce nebo podél vozovky (vyznačen dopravní značkou V 14).
- Účelová komunikace (polní cesta, lesní cesta, jiná komunikace).
- Cyklistická trasa vedena v obytné zóně.
- Cyklistická trasa vedena po místní obslužné nebo sběrné komunikaci.

- Cyklistická trasa vedena po silnici II. nebo III. třídy.
- Vyznačení cyklistické trasy po chodníku dopravní značkou č. C 9a, jako společné stezky pro chodce a cyklisty (s ohledem na dostatečnou šířku chodníku, intenzitu chodců, příčné překážky v provozu, např. vchody a vjezdy do objektů, zastávky MHD, prodejní místa, městský mobiliář a podobně).
- Umožnění provozu cyklistů v pěších zónách. [3]

4. DOPRAVNÍ ZNAČENÍ STEZEK

4.1. Dopravní značka č. C 8a

Stezka pro cyklisty

Značkou č. C8a se stanoví příkaz pro cyklisty užít v daném směru takto označený pruh nebo stezku. Stezku pro cyklisty lze v jejím průběhu rovněž vyznačit barevně odlišným povrchem nebo odlišným provedením povrchu. Stezky může užít i osoba vedoucí jízdní kolo. Pruhu nebo stezky může užít i osoba pohybující se na koloběžce, na lyžích, kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení. Jiným účastníkům provozu je užití stezky zakázáno. Omezení platnosti značky nebo doplňující údaje se uvádějí na dodatkové tabulce. Značka č. C 8a se umísťuje na začátku stezky pro cyklisty. [4]

4.2. Dopravní značka č. C 8b

Konec stezky pro cyklisty

Značkou č. C 8b se ukončuje platnost příkazu vyjádřeného značkou č. C 8a. [4]

4.3. Dopravní značka č. C 9a

Stezka pro chodce a cyklisty

Značkou č. C 9a se stanoví příkaz pro chodce a cyklisty užít v daném směru takto označenou stezku. Chodci a cyklisté se nesmějí navzájem ohrozit. Jiným účastníkům provozu je užití stezky zakázáno. Značka č. C 9a se umísťuje na začátku stezky pro chodce a cyklisty. [4]

4.4. Dopravní značka č. C 9b

Konec stezky pro chodce a cyklisty

Značkou č. C 9b se ukončuje platnost příkazu vyjádřeného značkou č. C 9a. [4]

4.5. Dopravní značka č. C 10a

Stezka pro chodce a cyklisty

Značkou č. C 10a se stanoví příkaz pro chodce a cyklisty užít v daném směru samostatného odděleného pruhu. Značka rovněž vyznačuje vzájemné situování stezky pro chodce a stezky pro cyklisty. Jiným účastníkům provozu je užití stezky zakázáno. Značka č. C 10a se umísťuje na začátku stezky pro chodce a cyklisty. [4]

4.6. Dopravní značka č. C 10b

Konec stezky pro chodce a cyklisty

Značkou č. C 10b se ukončuje platnost příkazu vyjádřeného značkou č. C 10a. [4]

5. ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ CYKLISTICKÝCH PRUHŮ A STEZEK

Cyklistický pruh, resp. jeho šířka vychází z průjezdního profilu pro cyklistu. K zajištění bezpečnosti provozu se pro jednotlivé typy cyklistických tras a stezek používají následující hodnoty minimálních šířkových parametrů: [3]

- cyklistický pruh :
 - šířka 1,50 metrů (na obousměrném pásu v přidruženém dopravním prostoru)
 - šířka 1,25 metrů (na jednosměrném pásu v přidruženém dopravním prostoru)
 - šířka 1,00 metr (při oddělení dělicím pásem)
- společná stezka pro chodce a cyklisty, podélně dělená :
 - celková šířka 3,5 metrů (1,5 metrů pro chodce, 2,0 metrů pro cyklisty)
- společná stezka pro chodce a cyklisty, podélně nedělená :
 - celková šířka 3,0 metrů
- samostatná cyklistická stezka:
 - celková šířka 2,5 metrů

6. DOPRAVNÍ POLITIKA ČR

Jedním ze základních cílů dopravní politiky ČR je systematická podpora dopravy přátelské k životnímu prostředí. Mezi takové druhy dopravy jednoznačně patří i cyklistika.

Všem jsou nepochybně zřejmá její pozitiva:

- bezhlučnost a nulové emise
- finanční nenáročnost
- velký přínos pro naše zdraví - půlhodinová jízda denně je vynikající prevencí proti civilizačním chorobám,
- flexibilita v dopravním provozu,
- kolo jako prostředek pro rozvoj společenských vztahů - vychovává k humanitě a družnosti
- rozvoj aktivního cestovního ruchu.

Další rozvoj je nastíněn v Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR, která usiluje o zvýšení bezpečnosti silničního provozu, o změnu životního stylu ve prospěch našeho zdraví a životního prostředí a přináší také náměty pro efektivní rozvoj cykloturistiky a podporu kvalitních projektů v rámci cyklistické dopravy. [5]

7. ČTYŘI DŮVODY K PODPOŘE CYKLISTIKY PODLE NÁRODNÍ STRATEGIE ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY

Usnesením Vlády ČR ze dne 7. července 2004 č. 678 byla schválena Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky, ve které se stát zavázal k podpoře cyklistické dopravy a k budování cyklostezek.

Existují čtyři základní důvody pro realizaci cyklostezek – bezpečnost, zdraví, cestovní ruch a životní prostředí. [6]

7.1. Bezpečnost

Pokud to lze, měly by být cyklisté odděleni od motorizované dopravy. Přibližně 7,9 % úrazů dětských cyklistů ošetřených v nemocnici je zapříčiněno kolizí s motorovým vozidlem. Kolize s motorovým vozidlem je příčinou u 90 – 92 % úmrtí cyklistů.

Od roku 1998 do roku 2002 včetně bylo u nás usmrceno 722 cyklistů, 4 168 bylo zraněno těžce a 21 796 jich bylo zraněno lehce. Tato varující čísla dokumentují nebezpečí, která cyklisty na jejich cestách provázejí.

Pouhá 2 % dětí dojíždějí do škol na kolech (ve srovnání s 60 % v Dánsku). Přesto počet vlastníků kol mezi žáky základních škol i studenty středních škol je i nadále vysoký (90 %) a při průzkumu (provedeném v Olomouci) mnoho z nich vyjádřilo svoje zklamání a nedostatečnou možnost jezdit na kole. Podle výzkumů stále roste strach rodičů z napadení dítěte nebo z jeho ohrožení motorovými vozidly. [6]

Není pouze na cyklistických stezkách, aby chránily cyklisty před motorovými vozidly. Cyklisté se především musí preventivně chránit sami, a to i na cyklistických stezkách, minimálně cyklistickou přilbou.

Ochrannou přilbu nasazenou a řádně připevněnou na hlavě musí mít při jízdě na kole každý cyklista mladší 18 let. To je povinnost, kterou ukládá zákon 361/2000 Sb. po změně provedené zákonem č. 411/2005 Sb., platné od 1. 7. 2006.

Použití cyklistické přilby je důležité především z těchto důvodů:

- Při rychlosti jízdy 25 km/h, cyklista padá na hlavu – pád odpovídá skoku po hlavě na beton z výšky 2,5 metru.
- Při kolizi cyklisty a auta – rychlost kola 15 km/h, auta 35 km/h: síla nárazu cyklisty se rovná rychlosti 50 km/h a odpovídá skoku z výšky 10 metrů.
- Nejčastější místa poranění, ke kterým dochází při pádu z kola jsou:
 - hlava: 44 %,
 - paže: 27 %,
 - kolena 23 %,
 - břicho: 6 %.

- Cyklisté s přilbou podstupují 19krát menší riziko úmrtí než ti, kteří přilbu nepoužívají.
- Koncentrovaný úder do hlavy dokáže usmrtit dospělého člověka již při rychlosti 11 km/h, dítě při rychlosti nižší.
- Následky poranění hlavy v závislosti na síle úderu:
 - dlouhodobé poruchy soustředění,
 - zvýšená agresivita,
 - bolesti hlavy,
 - problémy s rovnováhou,
 - vážné poškození mozku vyžadující stálou lékařskou péči,
 - epilepsie.
- S cyklistickou přilbou na hlavě lze předejít 83 % fraktur lebky, 53 % zranění měkkých částí hlavy a 48 % poškození mozku
- Cyklistické přilby mohou předejít okolo 80 % vážných poranění hlavy u cyklistů a 75% všech úmrtí je způsobeno úrazem hlavy. [7]

Tab. 1. Dopravní nehody cyklistů v roce 2007

	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Nezraněno
Cyklista s přilbou	12	55	549	221
Cyklista bez přilby	90	373	2 283	568
Spolujezdec bez přilby	0	3	17	9
Spolujezdec s přilbou	1	0	6	4
Celkem	103	431	2 855	802

Zdroj: [8]

7.2. Životní prostředí

Znečištění výfukovými plyny při provozu jízdního kola je nulové, zatímco znečištění těmito plyny z individuální motorové dopravy v devadesátých letech stoupl. Zvýšení podílu cyklistické dopravy nepřímo snižuje hluk v území. [9]

Za léta 1990 – 1999 poklesly emise CO₂ ve všech odvětvích s výjimkou dopravy, kde naopak o 15 % vzrostly, a to hlavně působením automobilů.

Používání aut ve městech se může úspěšně snížit tam, kde města budou uplatňovat opatření na podporu cyklistiky v kombinaci s podporou veřejné dopravy. Lidé budou mít přibližně stejný celkový počet aut, ale jejich používání se v porovnání s ostatními městy celkově sníží.

Motoristy tedy lze přesvědčit, aby pravidelně jezdili na kole, i když si nadále ponechají rodinný vůz. Těm, kdo se v autech vozili, ale sami neřídili, poskytně kolo samostatnost.

Po technických úpravách z poslední doby se moderní kolo stalo efektivním a pohodlným dopravním prostředkem. Kola neznečišťují prostředí, jsou tichá, hospodárná, nenápadná a dostupná všem členům rodiny. Na kratší vzdálenosti (do 5 km) jsou rychlejší a jejich rychlost zvlášť oceníme, pomyslíme-li na dopravní zácpy. Jízdy do 3 km tvoří v Evropě více než 30 % všech jízd autem a cesty do 5 km dokonce 50 %. Můžeme k nim tedy místo automobilu snadno použít kolo. To nám dokáže stejně dobře splnit značnou část požadavků na naše pojízdky a zároveň umožní přímo přispět ke snahám omezit dopravní zácpy. Nemůžeme si dovolit ignorovat potenciální možnosti cyklistiky – ať jde o denní cesty do školy nebo do práce (40 % veškerých jízd), nebo o jízdy za jinými cíli (60 % jízd tvoří cesty za nákupy, službami, zábavou, společenskými činnostmi atd.). [6]

7.3. Zdraví

Jedním z hlavních rizikových faktorů srdečně-cévních nemocí je nedostatek fyzické činnosti. Naopak chůze a cyklistika jako denní činnosti mohou podporovat zdraví prostřednictvím fyzické činnosti, snižovat hluk a znečišťování ovzduší. Přínosy pro zdraví pravidelnou fyzickou činností lze shrnout následovně: 50 % snížení rizika koronárních srdečních onemocnění (tj. podobný účinek jako nekuřáctví), 50 % snížení rizika onemocnění diabetes dospělých, 50 % snížení rizika obezity, 30 % snížení rizika hypertenze. Oproti chůzi snižuje cyklistika při pohybu zatížení kyčelních kloubů a kloubů nohou. Celkem 30 minut ostré chůze nebo cyklistiky po většinu dní v týdnu, i když prováděno v 10ti až 15ti minutových intervalech, je účinným prostředkem k docílení uvedených zdravotních přínosů.

Nedostatek pohybu je hlavní příčinou zdravotních problémů: 60 % dětí má problémy se správným držením těla, 40 % dětí má koordinační těžkosti, 35 % dětí trpí obezitou. Pomocí jízdy na kole můžeme mnoho zlepšit. [10]

7.4. Cestovní ruch

Podle průzkumu agentury Median provozují aktivně obyvatelé ČR ze všech sportů nejraději cyklistiku (není myšlena závodní, ale rekreační). Věnuje se jí 15,2 % dotázaných (z 3393 reprezentativních účastníků ankety), což je nejvíce ze všech sportů. Na dalších místech se umístily plavání, turistika, aerobik a překvapivě až na osmém místě fotbal se sedmi procenty.

Atraktivní cyklistická nabídka pomáhá turistickým místům v České Republice, a to i v zaostalých oblastech. Podpora cyklistiky zajišťuje pracovní místa v různých oblastech služeb okolo cykloturistiky. [6]

8. VÝZKUM V CYKLISTICKÉ DOPRAVĚ

Během posledních několika málo let přestává být cyklistika pouze individuální záležitostí a plynule přechází do městského i regionálního plánování, koexistuje s dalšími druhy dopravy a přirozenou cestou vznikají nároky uživatelů na dopravní prostor a odpovídající vybavení. Cyklistika jako forma dopravy není menšinovým trendem, ale alternativou k dalším druhům dopravy. Nabízí značnou flexibilitu při pohybu v městském prostředí a částečně řeší i dopravní obsluhu v regionech. Propojení cyklistické infrastruktury formou městských sítí cyklostezek a regionálních sítí cyklotras umožňuje současně plynulý pohyb cyklistů i cykloturistů. V období 2000-2001 byl v rámci výzkumného úkolu za podpory Grantové agentury ČR pod kódem 103/00/1530 proveden „Výzkum podmínek pro uplatnění cyklistické dopravy jako integrální a rovnocenné součásti dopravního systému“. V rámci tohoto projektu bylo posuzováno celkem 37 měst, včetně jejich přílehlých regionů.

Výzkum se zaměřil na systematickou analýzu infrastruktury cyklistické dopravy a postoje státní správy, samosprávy a obyvatelstva k cyklistické dopravě. Projekt podává podrobné informace o situaci cyklistické dopravy ve městech (financování, délka cyklistických

komunikací, projekční připravenost, strategické plánování, intenzity, nehodovost, dělba přepravní práce, bezpečné cesty do škol, integrace s dalšími druhy doprav, kolo a cykloturistika, dopravně–sociologický průzkum).

Z hlediska územního plánování je potřeba mít na paměti zajímavá data oficiální příručky pro cyklistiku Evropské komise: „Ve městě lze například přepravit na pruhu širokém 3,5 metru (typický silniční jízdní pruh) za 1 hodinu 22 000 osob kolejovým vozidlem, 19 000 lidí pěšky a 14 000 lidí na kole, ale jen 9 000 lidí autobusem a 2 000 lidí autem. Přitom celková plocha jízdních pruhů pro automobily v České republice přesahuje plochu chodníků, kolejíšť a cyklistických stezek. 30 % veškerých jízd automobilem je kratších než 3 km, jízdní kolo je přitom do vzdálenosti 5 km ve městě rychlejší než automobil a do 8 kilometrů stále ještě srovnatelné s automobilem a kolejovou dopravou.“

Z průzkumu mimo jiné plyne:

- Zahrnutí cyklistické dopravy do nově zpracovaných územních plánů velkých územních celků,
- zpracování generelů nebo dílčích studií cyklistických tras ve městech a obcích,
- zahrnutí cyklistické dopravy do nově zpracovaných územních plánů měst a obcí
- přerozdělení uličního prostoru v neprospěch cyklistické dopravy pro uspokojení plošných potřeb parkujících automobilů a bránění automobilům v průjezdu obytným územím

vede ke změnám v organizaci dopravy, které znemožňují průjezd územím i cyklistům a nutí je využívat dopravně zatížené komunikace. Projektanty nutí hledat nákladná stavební řešení, jejichž efekt neodpovídá množství vynaložených prostředků. Chybí začlenění segregovaných cyklistických komunikací, případně vedení samostatného cyklistického pruhu v hlavním dopravním prostoru. [11]

9. PROBLÉMY SPOJENÉ S VÝSTAVBOU CYKLISTICKÝCH STEZEK

9.1. Legislativní problémy

V obecné rovině se musí vztáhnout na výstavbu cyklistických komunikací i stavební a vodní zákon, podle něhož orgány státní správy vydávají rozhodnutí. V případě zákona

č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, se k výstavbě cyklistických komunikací přistupuje stejně jako v případě jakékoliv jiné pozemní komunikace, proto se pro potřeby budování cyklistické infrastruktury uvádí problematika ve vztahu k normám ČSN 73 6101, ČSN 73 6110 a Technickým předpisům (TP). S tím jsou spojené také některé náměty na jejich změnu. V současné době není cyklistika upravena v oblasti územního plánování. V případě „vodního zákona“ (zák. 254/2001 Sb.) se upozorňuje na problémy s budováním cyklistických komunikací ve vztahu k tomuto zákonu není umožněno vedení cyklistické infrastruktury podél vodních toků (po hrázích nesmí jezdit žádné vozidlo, kromě příslušného povodí, přičemž jízdní kolo je považováno za vozidlo), a tím není možné využít manipulačních komunikací podél toků ani protipovodňových hrází pro cyklistiku. [11]

9.2. Majetkoprávní problémy

Jedním z podstatných problémů podmiňujícím prakticky veškeré rozvojové aktivity jsou nevyjasněné vlastnické vztahy. Jde o problém, který je zapříčiněn zcela jiným přístupem k vlastnictví v době totality, tedy omezením významu vlastnictví vůbec. To vedlo k nedůslednostem v evidenci vlastnictví, přičemž problémy se za uplynulé období od r. 1989 nepodařilo odstranit. V katastru nemovitostí je v současné době např. evidováno značné množství pozemků s tzv. duplicitním vlastnictvím, tedy k nemovitosti je evidováno více než jeden vlastník (přitom ale nejde o spoluvlastnictví), u některých pozemků evidence neodpovídá skutečnosti, jiné pozemky nemají žádného vlastníka, atd. Při trasování cyklistických stezek je tak v řadě případů obtížné jednoznačně určit vlastníka dotčeného pozemku. [11]

9.3. Nedostatečné využití nové možnosti značení

V cyklistické dopravě dosud není plně využíváno dopravní značení a místní úpravy silničního provozu, které již nyní umožňuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Jedná se především o nedostatečné využití dopravní značky V 19 – prostor pro cyklisty a umožnění jízdy cyklistů v protisměru v jednosměrné ulici v těch případech, kdy nedochází k ohrožení bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy. [11]

II. PRAKTICKÁ ČÁST

10. NÁVRH CYKLISTICKÉ STEZKY

Cyklistická stezka je navrhována jako stezka pouze pro cyklisty, pokud to není v tomto bližším popisu uvedeno jinak.

10.1. První část stezky

Začátek stezky je pod Rekreačním komplexem Losinka v obci Rapotín a v bezprostřední blízkosti přírodního koupaliště Rapotín.

Stezka bude začínat pod tímto komplexem a naproti přírodnímu koupališti s posezením a povede nynější nezpevněnou cestou směr Velké Losiny podél řeky Losinky až do zámeckého parku.



Obr. 1. První část stezky [12]

Možnost ubytování, občerstvení a zábavy:

Rekreační komplex Losinka nabízí tyto typy ubytování:

- turistická ubytovna

- turistické chatky
- apartmány
- rodinná chata
- autokemp

Pro volný čas nabízí

- kurt na odbíjenou
- dětské hřiště
- půjčovna kol
- posezení s občerstvením
- restaurace s denním barem
- ohniště

Koupaliště Rapotín nabízí:

- koupaliště
- zábavy
- hřiště na volejbal, fotbal nebo nohejbal
- dětské hřiště
- posezení venku
- udírnu

Díky těmto službám je rekreační komplex velkým lákadlem turistů. A protože, již provozuje půjčovnu kol a v letních měsících se tu shromažďuje velké množství dětí (dětské tábory, školní výlety sportovní družstva), rodin s dětmi a lázeňských hostů, je vhodným místem, kde začít s cyklistickou stezkou.

Informační tabule:

Hned na začátku bude umístěna první informační tabule, která podá informace o zdejší fauně a flóře.

Úpravy terénu:

Část stezky vedoucí od koupaliště k prvnímu mostu bude vyžadovat pouze minimální zásah pro vytvoření prostoru pro cyklistickou stezku. Půjde pouze o úpravy jako odstranění křovin v blízkosti cesty. Navíc tato cesta není téměř využívána motorovou dopravou

a prohlášení této části cesty za stezku nebude omezovat nikoho v příjezdu k domu nebo jiným objektům. Zmiňovaná cesta měří asi 200 m.

Od mostu do zámeckého parku vede cesta, která je využívána jak pěšími, tak také cyklisty. Tato stezka by se musela rozšířit a s tím je spojeno i vykácení značné části lesního porostu, který se nachází mezi řekou a stezkou. Konec této části stezky je u zámeckých schodů (tři schody), které vedou do parku, proto bude muset být vybudována část stezky pouze pro cyklisty, díky které se těmto schodům cyklisté vyhnou. Objezd musí být veden kolem řeky a bude muset dojít ke zpevnění části břehu a zarovnání terénu. Druhá možnost je vést stezku od mostu k zámeckým schodům přímo u řeky. V tomto případě se jedná o stezku pouze pro cyklisty, proto může být užší. Ovšem musí dojít ke zpevnění břehu, srovnání terénu a nevyhneme se vykácení několika stromů.

Otázka zůstává, zda je lepší více kácet a nebo více zpevňovat břeh. Podle mě je první varianta lepší a to z toho důvodu, že stromy (kaštany), které tu rostou jsou velmi staré, mají suché větve a z velké části jsou ztrouchnivělé. Při každém větším poryvu velké větve padají na stezku a jsou ohrožování jak chodci, tak i cyklisté. V tomto případě jde o úsek dlouhý asi 220 metrů

10.2. Druhá část stezky

Stezka dále pokračuje od zámeckých schodů až k zámeckému rybníku. Od schodů povede nad zámecký park a rybník a ze zadní strany zámku se připojí na stezku pro pěší.



Obr. 2. Druhá část stezky [12]

Informační tabule:

U zámeckého rybníka bude umístěna druhá informační tabule, která bude informovat o zámeckém parku.

A zároveň třetí informační tabule, která bude informovat o losinském zámku.

Možnost poučení, zábavy a občerstvení:

Zámek Velké Losiny:

- jde o renesanční zámek s jedním okruhem
- v zámku je také umístěna galerie, do které je vstup oddělený a má i vlastní vstupné
- Otvírací doba zámku je:
 - o Duben 9:00 – 16:00 hodin (pouze soboty, neděle a svátky)
 - o Květen – srpen 8:00 – 17:00 hodin (každý den mimo pondělí)
 - o Zář 9:00 – 16:00 hodin (každý den mimo pondělí)
 - o Říjen 9:00 – 16:00 hodin (pouze soboty, neděle a svátky)

Poslední prohlídka odchází hodinu před zavírací dobou a také hodinu před zavírací dobou, tedy po odchodu poslední prohlídky se zámek uzavírá až do dalšího prohlídkového dne.

Stánek na parkovišti

- na parkovišti je umístěn stánek s občerstvením a suvenýry

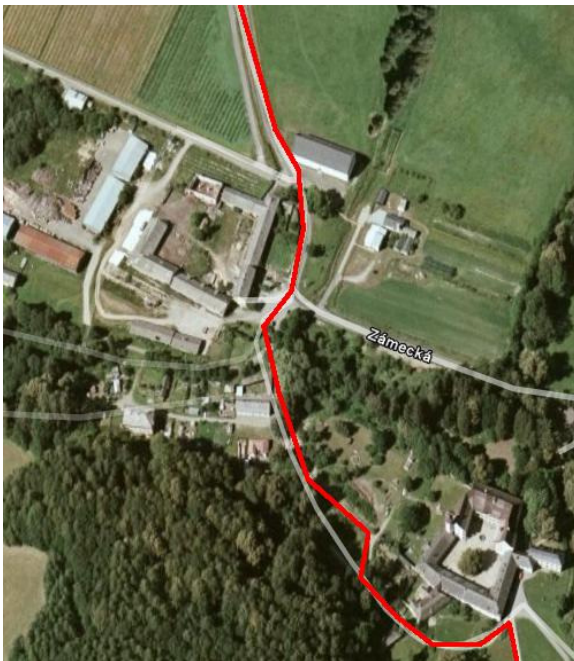
Úpravy terénu:

Od schodů až k zámeckému rybníku vede opět cestička pro pěší, která by se v případě cyklistické stezky pro pěší a cyklisty musela rozšiřovat. Jiné úpravy, jako kácení stromů nejsou nutné. V zámeckém parku je také možnost umístit stojany na kola. Cyklisté by mohli zaparkovat na blízkém parkovišti pro „zámecké návštěvníky“. Ovšem nevýhodou je, že v zámku se také nachází oddávací místnost a je tu zvýšený pohyb osob a samozřejmě také aut. Proto je vhodné, aby se tomuto parkovišti cyklisté vyhnuli.

10.3. Třetí část stezky

Další část stezky vede ze zámeckého parku, kolem osady Ludvíkov a dále po cestě směrem Žárová až k rozcestí s pamětním křížem.

Z tohoto rozcestí vede dále cesta na hotel Diana, cesta do obce Žárová a nakonec cesta, kterou bude pokračovat stezka, směrem lázně Velké Losiny. Celá část této stezky bude pro cyklisty a pro pěší.



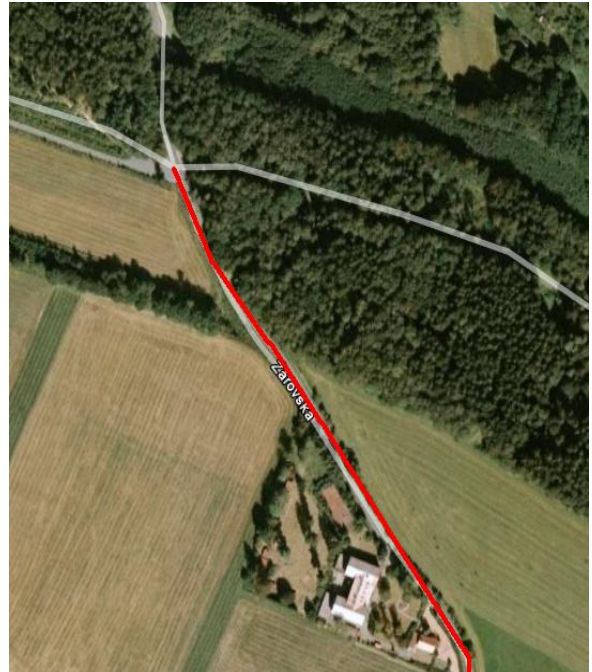
Obr. 3. Třetí část stezky 1 [12]



Obr. 4. Třetí část stezky 2 [12]



Obr. 5. Třetí část stezky 3 [12]



Obr. 6. Třetí část stezky 4 [12]

Informační tabule:

U křížku na rozcestí bude čtvrtá informační tabule s informacemi o čarodějnických procesech.

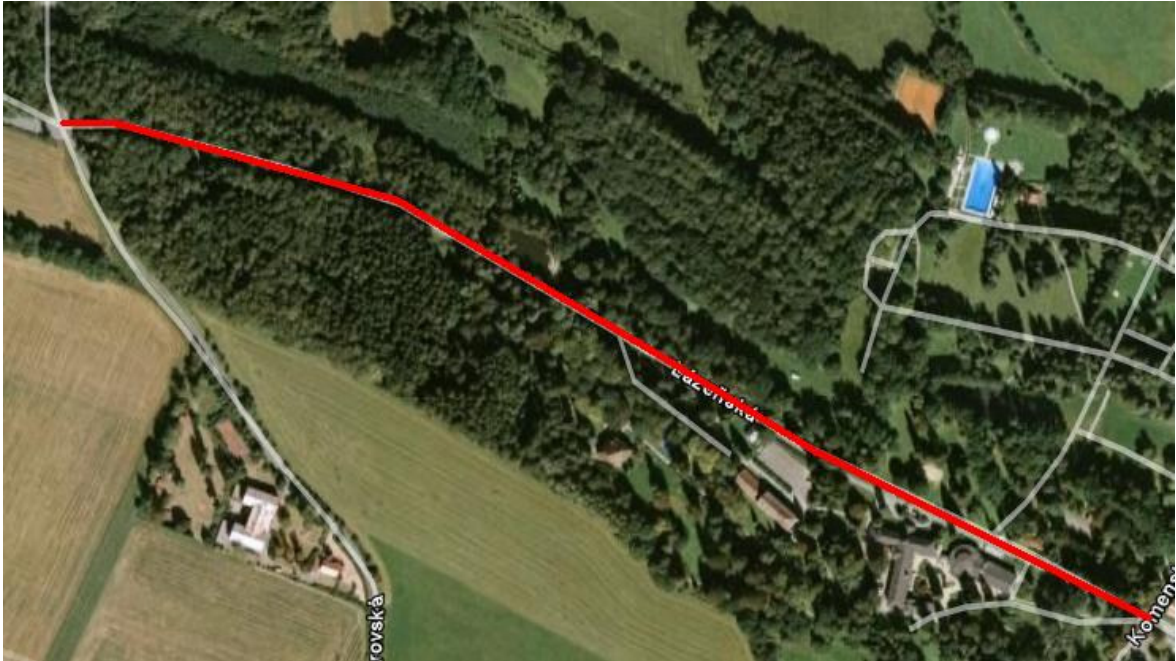
Úpravy terénu:

Při výjezdu ze zámeckého parku do osady Ludvíkov vede obousměrná cesta, jde cca o 100 m. Jde o nezpevněnou kamenitou cestu. Cesta bude celá využita jako cyklistická stezka. Jedinou výjimku příjezdu bude mít kastelán, který tuto cestu využívá k příjezdu ke křídlu zámku, které obývá. Druhá možnost je, že bude vybudován nový příjezd z hlavní cesty a tím nebude zasahovat do cyklostezky.

Cesta od osady Ludvíkov až po rozcestí bude muset být rozšířena. Nebo může být šířka cesty zachována a stezka povede vedle této cesty, kde je příkop a pole. To znamená, že si stezka vyžaduje zarovnění terénu. Volím raději druhou možnost, tedy úplně oddělený provoz pásem zeleně. Jelikož tento způsob je bezpečnější a nevyžaduje si zásah do stávající komunikace a nebude zcela omezen provoz na této komunikaci při výstavbě cyklistické stezky. Jde asi o úsek 1400 metrů.

10.4. Čtvrtá část stezky

Stezka bude pokračovat od křížku směrem k lázním Velké Losiny až k blízkosti hlavní brány a parkoviště.



Obr. 7. Čtvrtá část stezky [12]

Informační tabule:

U hlavní budovy, v blízkosti tryskajícího pramene, bude pátá informační tabule s informacemi o pramenech a termální vodě.

Možnost občerstvení a zábavy:

V polovině cesty od křížku k hlavní bráně je umístěn lázeňský rybník, který nabízí:

- občerstvení
- možnost ulovit si vlastního pstruha.

Hlavní budova lázní nabízí:

- občerstvení
- zmrzlinu.

Úpravy terénu:

Tato asfaltová cesta je využívána především lázeňskými hosty, kteří přijíždějí z hotelu Diana do lázní. Jiná motorová vozidla tu téměř nejedí. Pokud by se z této cesty stala

pouze cyklistická stezka, museli by lázeňští hosté jezdit do lázní které jsou vzdálené od hotelu 2,3 km cestou dlouhou 4,8 km. Proto navrhuji variantu rozšíření cesty od křížku až k bráně. U vchodu hlavní budovy budou umístěny opět stojany na kola.

10.5. Pátá část stezky

Další část povede v blízkosti lázeňské hlavní brány k losinskému farnímu kostelu.



Obr. 8. Pátá část stezky I [12]



Obr. 9. Pátá část stezky 2 [12]

Možnost poučení:

Kostel sv. Jana Křtitele s kaplí sv. Kříže je opředen mnoha legendami, jsou v něm umístěny hrobky pánů ze Žerotína (o kterých cyklisté získají první informace již v losinském zámku) a dále je možnost vyhlídky z kostelní věže, to vše po domluvě. V kostele dále získáte informace o připravovaných mších, poutích a jiných akcí. Jinými akcemi jsou myšleny například koncerty, které se konají na místní faře. V tomto případě jde i o koncerty rockové.

Informační tabule:

U kostela bude šestá informační tabule, s informacemi o kostele.

Úpravy terénu:

Cesta, která vede od lázeňské brány až po křižovatku před kostelem není dostatečně široká, aby umožňovala obousměrný provoz s cyklistickou stezkou a neumožňuje ani požadované rozšíření. Proto v tomto zastavěném úseku obytnými domy bude obousměrná cesta vedena jako jednosměrná, tím získáme místo pro cyklistickou stezku.

Řidiči mohou vyjíždět z této vedlejší cesty na cestu číslo 44 dalšími uličkami a nebudou omezováni přílišným objížděním.

Na křižovatce před kostelem k mostku bude dále veden jednosměrný provoz a od mostu ke kostelu je již prostor k umístění cyklistické stezky podél komunikace. U kostela je i prostor k umístění stojanů na kola. Délka této cesty je asi 900 metrů.

10.6. Šestá část stezky

Od kostela vyrážíme po cestě, která vede za kostel a stáčí se k silnici 44, přímo ke hřbitovu, kde je křižovatka. Přes křižovatku povede stezka směr Maršíkov.



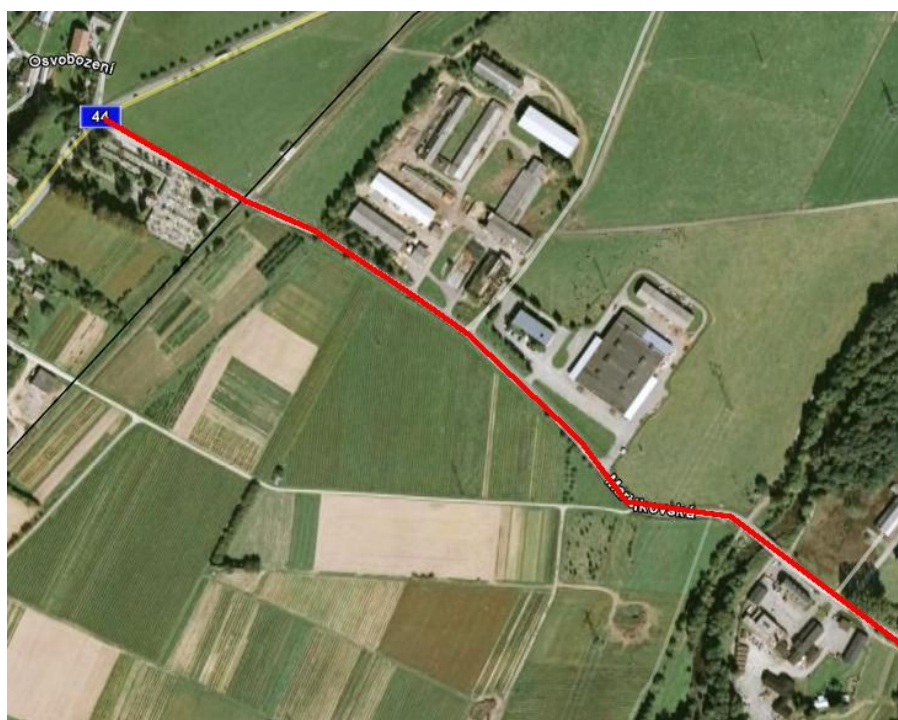
Obr. 10. Šestá část stezky [12]

Úpravy terénu:

V tomto případě jde o asfaltovou cestu. Tato cesta bude rozšířena. Nejsou zde žádné překážky, která by tomuto rozšíření bránily. Před křižovatkou bude umístěn podjezd pro cyklisty a bude ústít na druhé straně, naproti hřbitovu. Jedná se o úsek 300 metrů.

10.7. Sedmá část stezky

Od podjezdu stezka pokračuje do obce Maršíkov, kolem bývalého mlýna, kde se odklání na vedlejší cestu kolem řeky a napojuje se na pěšinu, která vede za domy podél hlavní cesty. Stezka povede až na úroveň kulturního domu, kde se napojí k hlavní cestě a ta ji navede k dřevěnému kostelíku archanděla Michaela. Přístup do kostela je celoroční.



Obr. 11. Sedmá část stezky 1 [12]



Obr. 12. Sedmá část stezky 2 [12]



Obr. 13. Sedmá část stezky 3 [12]

Informační tabule:

U kostelíku bude umístěna sedmá informační tabule s informacemi o kostele.

Úpravy terénu:

Od křižovatky až k mlýnu lze vést cyklistickou stezku podél komunikace. Tento úsek je dlouhý asi 1200 metrů. Podél řeky je také možnost rozšíření cesty, tak aby zde mohla být umístěna cyklistická stezka. Pěšina za domy, bude přeměněna na cyklistickou stezku a zároveň s ní bude i vybudována komunikace pro motorovou dopravu. Na úrovni kulturního domu bude vystavěna cyklistická stezka, která se napojí na stezku podél hlavní komunikace. Od kulturního domu bude pokračovat až k dřevěnému kostelíku.

Opět je tu možnost umístění stojanů pro cyklisty.

Celková délka tohoto úseku je asi 800 metrů.

10.8. Osmá část stezky

Od maršíkovského kostelíka pokračuje stezka podél hlavní komunikace až do obce Sobotín. Po hlavní cestě z Maršíkova povede stezka do kopce, kde začíná les a za první zatáčkou se dostáváme ke kapličce. Od kapličky vede stezka dál podél komunikace, až na křižovatku, která kříží cesty směr Vernířovice a směr Sobotín. Zároveň s křižovatkou

končí komunikace vedená lesem. Stezka pokračuje směr Sobotín až k zastavěné části obce, kde se odklání na vedlejší cestu, podél které stezka povede až na úroveň sobotínského parku. Od tamá povede kolem sobotínského parku až k hotelu Zámek Sobotín.



Obr. 14. Osmá část stezky 1 [12]



Obr. 15. Osmá část stezky 2 [12]

Možnost občerstvení a zábavy:

Hotel Zámek Sobotín nabízí

- ubytování ve stylových zámeckých pokojích
- restauraci
- vinárnu
- kavárnu
- letní terasu
- fitcentrum
- saunu
- půjčovnu horských kol a loďek.

U hotelu se nachází dva rybníky.

Informační tabule:

U hotelu bude umístěna osmá informační tabule s informacemi o parku a zámku.

Úpravy terénu:

Celá tato část stezky povede podél komunikace. V úseku vedeném lesem musí dojít k terénním úpravám (násep) a vykácení části lesního porostu.

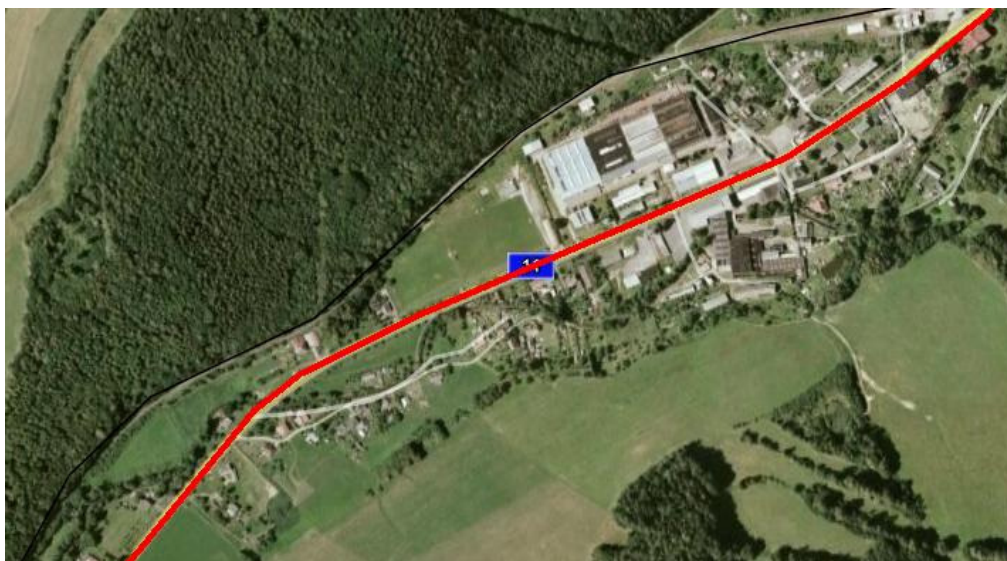
Stezka od kostelíka po hotel Zámek Sobotín je dlouhá asi 3750 metrů.

10.9. Devátá část stezky

Stezka pokračuje v místech dnešní pěšiny od hotelu přímo na silnici č. 11. Podél silnice č. 11 povede do Petrova nad Desnou k mateřské škole, kde se bude rozdvíjet. Jedna část povede směrem do Rapotína kolem pohostinství Pod kaštanem a druhá část povede po silnici č. 11 až na úroveň kapličky. Naproti kapličce je cesta vedoucí k petrovskému hřbitovu a petrovské škole. U této cesty bude končit druhá část stezky. První část bude končit za mostem přes řeku Desná u obchodu Mitrofan.



Obr. 16. Devátá část stezky I [12]



Obr. 17. Devátá část stezky 2 [12]



Obr. 18. Devátá část stezky 3 [12]



Obr. 19. Devátá část stezky 4 [12]

Možnost občerstvení a zábavy:

Pohostinství Pod kaštanem nabízí:

- příjemné posezení pod kaštany
- hřiště na nohejbal
- kuželkárnu
- v letní sezóně se zde pořádají karnevaly a jiné akce jako kácení májky, upalování čarodějnic a další.

Úpravy terénu:

Celá stezka bude vystavěna podél zmiňovaných komunikací. V úseku před obchodem Mítrofan a mostem bude odstraněn chodník, který nahradí stezka a chodník se posune. Dále bude vystavěn oddělený most pro cyklisty.

Celková délka úseku je 5300 metrů.

10.10. Desátá část stezky

Od obchodu Mítrofan pokračuje stezka opět podél silnice Jesenická, kolem pohostinství Na Gruntě, v místech dnešního chodníku. Poté stezka pokračuje přes přechod kolem bývalého obchodu Vedux až na konec nové výstavby rodinných domů.



Obr. 20. Desátá část stezky [12]

Možnost občerstvení a zábavy:

Pohostinství Na Gruntě nabízí:

- zahrádku s občerstvením
- v letních měsících restauraci
- hřiště, které je využíváno na nohejbal, fotbal, volejbal, petang (potřebné sportovní zařízení poskytne obsluha)
- udírnu.

Úpravy terénu:

Chodník bude posunut a místo něho bude cyklistická stezka. Za obchodem Vedux bude cesta rozšířena a dále stezka naváže na cestu, která má být u nových rodinných domů vystavěna. A na konci této nové ulice bude stezka končit.

Délka úseku je 800 metrů.

11. VÝHODY NAVRŽENÉ CYKLISTICKÉ STEZKY

Stezka je navržena tak, aby uspokojila co nejširší počet uživatelů, tedy turistů i místních obyvatel.

Část stezky od losinského zámku k lázním umožňuje tělesně postiženým hostům pohodlně navštívit zámecký park a zámek, ale i jiná zařízení. Nebudou závislí na doprovodu nebo odvozu. Samozřejmě se mohou snadno také dostat dále do vesnice Velké Losiny až ke kostelu a také k blízké faře, fotbalovému hřišti, na kterém je pořádáno kromě fotbalových zápasů mnoho kulturních akcí.

Díky úseku stezky Maršíkov – Sobotín – Petrov a Maršíkov – Losiny, je umožněna bezpečná doprava maršíkovských dětí do škol buď v Sobotíně a v Petrově nebo v Losinách. Také ji mohou využívat lidé, kteří dojíždí do práce. Největším problémem Maršíkova je, že je téměř odříznut od okolních vesnic. Nejbližší zastávka je zastávka ve Velkých Losinách, ta je od středu Maršíkova vzdálena asi 1500 metrů. Proto je pro obyvatele Maršíkova doprava na kole rychlejší než hromadnou dopravou.

Úsek Sobotín – Petrov je opět navržen tak, aby cyklisté projížděli kolem zajímavých míst – hotel Zámek Sobotín, fotbalové hřiště (oblíbené místo konání pivních slavností, karnevalů, koncertů a jiných kulturních akcí), hrobka Kleinů – a především vede v blízkosti sobotínského sídliště, školy Sobotín, mateřské školy Petrov a končí u cyklistické trasy, která vede po méně frekventované silnici, k petrovskému hřbitovu a k petrovské škole.

Úsek Rapotín – Petrov je opět vhodný pro dojíždění dětí z Rapotína do petrovské školy a pracujících do zaměstnání. Díky stezce jsou bezpečně navedeni na cyklistickou trasu, která vede k již zmiňované škole a pokračuje až do Šumperka.

Kromě zajištění bezpečnosti má cyklistická stezka i jiné přednosti.

Pokud se děti naučí jezdit do školy na kolelepší se tím jejich kondice a celkový zdravotní stav. Mluvím především o dětech, a to proto, pokud si vštípí pohyb již nyní, je větší pravděpodobnost, že se budou i později věnovat pohybovým aktivitám. Tím samozřejmě nevylučuji to, že by ostatní nemohli svůj zdravotní stav zlepšit také.

V neposlední řadě díky využívání cyklistické dopravy nezatěžujeme životní prostředí. Kola nejsou hlučná a nevypouští žádné škodlivé látky do ovzduší.

12. NÁVRH FINANCOVÁNÍ

Cyklistická stezka je dlouhá celkem 17,7 kilometrů.

Obvyklá cena jednoho kilometru nové cyklistické stezky v České Republice je 3 - 4 miliony.

Pokud budeme počítat s horní hranicí bude tato cyklistická stezka stát 70,8 milionů korun (17,7 x 4).

Obce Rapotín, Sobotín (Petrov nad Desnou je součástí obce Sobotín až do roku 2010, kdy na základě referenda z roku 2008 bude osamostatněna) a Velké Losiny mohou uvolnit ze svého rozpočtu celkem 9 miliónů korun.

Rozpočty obcí nemohou náklady na novou cyklistickou stezku pokrýt a proto musí hledat nové zdroje financování.

Mají celkem tři možnosti financování (pokud nepočítáme samofinancování):

- Finanční podpora Olomouckého kraje
- Regionální operační program NUTS II Střední Morava
- Státní fond dopravní infrastruktury

12.1. Finanční podpora Olomouckého kraje

Podmínky pro podání žádosti obcí o poskytnutí finančního příspěvku z rozpočtu Olomouckého kraje na výstavbu a opravu cyklostezek:

- Obecné podmínky
 - finanční příspěvek lze poskytnout na
 - výstavbu cyklistické stezky
 - opravu stávající cyklistické stezky
- Maximální výše příspěvku z rozpočtu Olomouckého kraje může být až 50 % položkových nákladů jednotlivé stavby
- Kritéria pro návrh finančního příspěvku

- Kritérium bezpečnosti
 - Přínos pro zvýšení bezpečnosti cyklistické dopravy
 - Zvýšená intenzita cyklistické dopravy
 - Zvýšená nehodovost v místě
- Kritérium ekonomické
 - Finanční náročnost staveb
 - Ekonomická vyváženost a síla žadatele
 - Míra finanční spoluúčasti žadatele na realizaci akce
- Další kritéria pro posouzení
 - Stavba je v souladu s Konceptí rozvoje cyklistické dopravy
 - Přínos pro dopravní řešení místních dopravních potřeb v dané oblasti
 - Dokončení rozestavěné stavby

Žadatel musí mít v době podání žádosti vyjasněny všechny majetko-právní vztahy a vyřízené stavební povolení. Finanční příspěvek čerpá v průběhu stavby. [13]

12.2. Operační program NUTS II. Střední Morava

Oblast podpory – Bezmotorová doprava

Podporovány budou především projekty na výstavbu regionálně významných stezek anebo projekty zajišťující propojení na již existující páteřní síť. Účelem je nejen využití v rámci produktivních činností, ale i trávení volného času. Podmínkou je soulad s krajskými koncepcemi.

Podporované aktivity v rámci výzvy

- výstavby regionálně významných stezek pro bezmotorovou dopravu
- realizace opatření pro zvýšení bezpečnosti bezmotorové dopravy
- realizace opatření pro preferenci bezmotorové (zejména cyklistické) dopravy

Podmínky pro realizaci projektů

- Doplnkově lze podpořit i značení, drobnou infrastrukturu (například odpočívadla, stojany, přístřešky).

- Aktivita „Realizace opatření pro zvýšení bezpečnosti bezmotorové dopravy“ a „Realizace opatření pro preferenci bezmotorové dopravy“ mohou být realizovány pouze jako součást projektu na výstavbu regionálně významných stezek pro bezmotorovou dopravu.

Oprávnění žadatelé / příjemci

- kraje
- dobrovolné svazky obcí
- obce
- organizace zřizované nebo zakládané kraji a obcemi
- podnikatelské subjekty (právnícké a fyzické osoby)

Struktura financování

Tab. 2. Projekty nezakládající veřejnou dopravu

Název finančního zdroje	Podíl v %
Dotace z rozpočtu Regionální rady regionu soudružnosti Střední Morava	Max. 85
Vlastní zdroje	Min. 15

Zdroj: [14]

Typ operace

- Individuální projekt
 - Minimální výše dotace – 2 mil. Kč
 - Maximální výše dotace – 50 mil. Kč
- Integrovaný projekt
 - Jedná se o nástroj, kterým budou řešeny vzájemně navazující a souvislé úseky stezek pro bezmotorovou dopravu, které budou předkládány jako individuální projekty

Cílové skupiny

- obyvatelé regionu
- domácí i zahraniční návštěvníci regionu a turisté

Finanční podpora je poskytována až po realizaci cyklistické stezky, z čehož vyplývá, že obce musí zaplatit cyklistickou stezku z úvěru a až zpětně jim bude poskytnuta dotace. [14]

12.3. Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)

Účelem fondu je mimo jiné poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek.

V roce 2008 se podílel na financování 47 cyklistických stezek 60% z celkových nákladů.

V souladu s účelem, pro který se poskytuje finanční příspěvek z rozpočtu SFDI podle těchto pravidel, lze poskytnout finanční příspěvek výhradně na:

- výstavbu cyklistické stezky
- údržbu cyklistické stezky

Z rozpočtu SFDI pro rok 2008 byl poskytnut příspěvek na vybranou akci maximálně do výše 60 % skutečně vynaložených uznatelných nákladů stavební části při výstavbě cyklistické stezky nebo skutečně vynaložených uznatelných nákladů na údržbu cyklistické stezky, případně její části realizované v roce 2008.

Příjemcem příspěvku může být obec, jako vlastník cyklistické stezky ve smyslu §9 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, případně svazek obcí ve smyslu §49 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů, pokud je akce, pro kterou příspěvek žádá, v souladu s předmětem jeho činnosti.

Podmínky pro poskytnutí příspěvku

- Poskytování příspěvku z rozpočtu SFDI se řídí „Pravidly pro financování programů, staveb a akcí z rozpočtu SFDI“ uveřejněnými na internetových stránkách www.sfdi.cz.
- Příspěvek je účelový a jeho čerpání je vázáno jen na financování akce, na kterou byl poskytnut, a to prostřednictvím účtu příjemce zřízeného u ČNB, ze kterého budou prováděny platby, resp. úhrady faktur.
- Na poskytnutí příspěvku není právní nárok.

- příspěvek lze požádat i na akce již započaté za podmínky samostatného vyčíslení plánovaných finančních nákladů na etapu akce, pro kterou se příspěvek žádá a která má být realizována v roce 2008. Příspěvek nelze žádat na refundaci již uhrazených nákladů akce.
- SFDI uzavírá s příjemcem příspěvku „Smlouvu“, na základě které a za podmínek v ní uvedených bude na vybranou akci příspěvek poskytnut.
- Příjemce příspěvku musí při čerpání příspěvku postupovat v souladu s příslušnými zákony a obecně závaznými předpisy. Výběr zhotovitele musí být proveden v souladu se zákonem č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách.
- Poskytnutý příspěvek vede příjemce v analytické účetní evidenci za podmínek stanovených SFDI ve Smlouvě.
- Příjemce bude souhlasit se zveřejněním svého názvu (jména), adresy, věcného zaměření akce a výší poskytnutého příspěvku.
- Příjemce příspěvku bude realizovat akci v souladu s projektovou dokumentací schválenou ve stavebním řízení předloženou se žádostí o poskytnutí příspěvku..
- Použití poskytnutého příspěvku podléhá kontrole ze strany SFDI. Tím není dotčeno právo výkonu kontroly jinými orgány. Příjemce se zavazuje vyhovět všem požadavkům na kontrolu prováděnou ze strany SFDI včetně zajištění kontroly u osob se smluvními závazky vůči příjemci příspěvku v případech, kde k financování těchto smluvních závazků je použit příspěvek SFDI.
- Příspěvek je určen na úhradu nákladů stavební části (investiční náklady) v roce 2008 v případě výstavby cyklistické stezky a v případě údržby cyklistické stezky na úhradu nákladů na údržbu cyklistické stezky (neinvestiční náklady) v roce 2008.
- Žadatel o příspěvek musí dokladovat schopnost spolufinancovat akci tak, aby spolu s poskytnutým příspěvkem ze SFDI bylo finančně kryto 100% nákladů stavební části při výstavbě cyklistické stezky nebo 100% nákladů na údržbu cyklistické stezky v roce 2008. Před použitím finančních prostředků poskytnutých ze SFDI je příjemce povinen použít finanční prostředky z vlastních (jiných) zdrojů, tj. prostředky příjemce, případně prostředky z dalších zdrojů.
- Cyklistické stezky, pro které se příspěvek z rozpočtu SFDI žádá, nesmí být využívány k podnikatelským účelům, musí být trvale bezplatně přístupné veřejnosti a nesmí být po dobu 10-ti let od ukončení akce převedeny do vlastnictví třetích subjektů a nesmí být předány do úplatného užívání třetím subjektům.

- Součástí závěrečného vyhodnocení akce musí být mj. pravomocné kolaudační rozhodnutí a výpisy z katastru nemovitostí dokladující, že příjemce má vlastnické, příp. jiné právo k pozemkům uvedeným v kolaudačním rozhodnutí.

Kategorie žádosti

Každý žadatel zařadí svou akci, pro kterou podává žádost o příspěvek do jedné z níže uvedených kategorií. V každé kategorii pak bude možné získat dle bodovacích kritérií maximální počet 10 bodů. Výběr kategorie je věcí žadatele o příspěvek dle jeho posouzení.

- Kategorie A. Izolovaná akce pro žadatele v kategorii měst do 30 000 obyvatel
 - Do této kategorie náleží cyklostezky, u kterých se předpokládá pozitivní dopad na zvýšení bezpečnosti na konkrétním úseku pozemní komunikace. Jedná se zejména o cyklostezky, které:
 - odkloňují v extravilánu cyklisty z velmi frekventovaných úseků pozemních komunikací na nové cyklostezky (stezka může být vybudována podél dané komunikace nebo povede samostatně zcela novou trasou a nebo se může jednat také o vyřešení křížení s dálnicí, silnicí I.třídy, žel. tratí či řekou pomocí cyklolávek nebo podjezdů),
 - řeší cyklistickou dopravu v intravilánu obce,
 - řeší v extravilánu bezpečnou cestu dětí do školy z jedné obce do druhé,
 - byly vyvolány náhlou poptávkou po řešení cyklistické dopravy. např. výstavbou nové průmyslové zóny, sídliště, přeložkou silnice, apod. (intravilán i extravilán).

- Kategorie B. Výstavba cyklostezky v rámci komplexního řešení regionu a žádostí měst
 - (počet obyvatel neomezen).
 - Do této kategorie náleží cyklistické stezky, které jsou řešeny jako součást určitého celku. V této kategorii nejsou cyklostezky budovány samoúčelně, ale vždy jako součást nějaké trasy (sítě), která vede z bodu A. do bodu B.
 - Jde zejména o cyklistické stezky, které jsou řešeny jako součást:
 - Města - akce musí být řešena jako součást generelu (studie) rozvoje dopravy města, případně cyklistické dopravy města, která navazuje na cyklistické stezky, které již byly realizovány v předchozích letech. Mezi tyto akce

lze zařadit jak cyklistické stezky v extravilánu a intravilánu, také např. finančně náročné cyklistické stezky, jako jsou cyklolávky, či podjezdy.

- Regionu (mikroregionu) - akce musí být řešena jako součást regionálního integrovaného projektu, kde akce již navazuje na cyklistické stezky, které byly již realizovány v předchozích letech.
- Kategorie C. Cyklistické stezky budované v rámci startu regionální a městské koncepce.
- Do této kategorie náleží cyklostezky, které splňují náležitosti cyklostezky uvedené v kategorii B s tím rozdílem, že akce je první etapou celkového řešení cyklistických stezek. Žadatel nebude muset dokládat předchozí aktivity, ale naopak představit svou vizi, jak chce finančně dál realizovat celou koncepci až do její finální podoby. [15]

12.4. Financování cyklistické stezky

Po seznámení se s možnostmi financování cyklistické stezky jsem se rozhodla pro následující možnost:

Realizace stezky bude prováděna ve třech etapách.

První etapa zahrnuje část stezky vedenou podél silnice č. 11, druhá etapa zahrnuje část stezky od Rekreačního komplexu Losinka až po maršíkovský kostel a třetí etapa zahrnuje část stezky, která spojuje maršíkovský kostel s hotelem Zámek Sobotín, až k silnici č. 11 a stezku od petrovské školky až na konec nové výstavby rodinných domů v Rapotíně.

Tyto etapy jsou voleny záměrně tak, aby na ně bylo co nejjednodušší získat dotace.

12.4.1. První etapa

První by se budovala cyklostezka podél silnice č. 11, protože jde o nejdelší souvislý úsek, který vede podél komunikace. Navíc komunikace, která je velmi frekventovaná. Jedná se o hlavní silniční tah do Ostravy, proto je hojně využívána i nákladní dopravou. Pokud po silnici č. 11 pojedeme za Sobotína směrem na Rýmařov dostaneme se na místo zvané

Skřítek. Skřítek je velice oblíbeným místem motorkářů a v motorkářské sezóně se tu každý týden sjede na stovku motorkářů, kteří potom sjíždí směrem do Sobotína, který musí celý projet a nebo se vydají směrem do Rýmařova.

Tento úsek jsem zařadila do první etapy také z toho důvodu, že je předpoklad, že vyjasnění majetkoprávních vztahů bude v tomto úseku nejjednodušší.

Na tuto stezku můžeme žádat dotace ze všech tří uvedených zdrojů financování. Jsou splněny podmínky jak Olomouckého kraje, SFDI ale i ROP.

Délka tohoto úseku je asi 4,6 kilometrů.

Na vybudování tohoto úseku je zapotřebí celkem 18,4 milionů korun.

Pokud uvolní SFDI na tento projekt 60% z celkové částky, tedy částku 11,04 milionů, budeme od Olomouckého kraje žádat pouze 40% finanční dotaci v hodnotě 7,36 milionů. Tyto částky odpovídají dotacím poskytovaných z těchto zdrojů na jiné projekty. Tzn., že nejsou příliš vysoké, a tyto zdroje financování jsou pro tuto etapu cyklistické stezky dosažitelné.

Využívám zdroje SFDI a Olomouckého kraje přednostně, protože obce dostanou prostředky přímo při realizaci stezky a nejsou nuceni zřizovat úvěr.

Pokud by jedna z možností nevyšla, mohou obce ještě využít poslední možnosti, tedy ROP a samofinancování (předpoklad je, že obce mohou každý rok uvolnit částku 9 milionů korun).

12.4.2. Druhá etapa

Druhá etapa přichází po vybudování etapy první. Tzn., že jsme se posunuli v čase minimálně o jeden rok dále. Obce mají nový rozpočet a opět mohou disponovat předpokládanou částkou 9 milionů korun.

Druhá etapa je dlouhá 7,3 kilometrů.

Na vybudování tohoto úseku je zapotřebí 29,2 milionů korun.

V tomto případě stavím na první místo možnost financování z ROP. Tato část stezky vede kolem největšího počtu turisticky zajímavých míst a spojuje losinské lázně s okolními vesnicemi. Jde tedy o významnou regionální stezku, prostřednictvím které dojde ke zvýšení využívání cyklistické dopravy místními i turisty.

Tím, že obce budou žádat o finanční podporu z ROP, nutně nevylučuji možnost žádat také z ostatních zdrojů. Z ROP mohou získat maximálně 85% požadovaných finančních zdrojů, proto je vhodné žádat o zbývajících 15% finančních prostředků ze zdrojů SFDI a Olomouckého kraje.

12.4.3. Třetí etapa

Třetí etapa zahrnuje stezky, které propojí již vybudované cyklistické stezky. Obce opět disponují částkou 9 milionů korun.

V tomto případě jde o úseky dlouhé celkem 5,8 kilometrů.

Na vybudování tohoto úseku je zapotřebí 23,2 milionů korun.

V tomto případě upřednostňuji možnost financování z SFDI, tyto stezky odpovídají kategorii B. Pokud obce získají 60% potřebných financí, získají částku celkem 13,92 milionů korun. Zbývajících 9,28 milionů mohou získat od Olomouckého kraje, případně z ROP a vlastních zdrojů.

13. PROPAGACE NAVRŽENÉ CYKLISTICKÉ STEZKY

Do podvědomí místních občanů pronikne nová cyklistická stezka díky místnímu tisku (Rapotínské noviny, Losinské noviny), lokální televizi Rapotín, která vysílá zprávy i pro Velké Losiny a letákové kampani.

Slavnostní otevření cyklistické stezky proběhne na začátku cyklistické sezóny. První jízdy se zúčastní starostové nebo místostarostové zainteresovaných obcí za účasti místního cyklistického klubu Buldoci Rapotín.

V infocentrech budou k dispozici letáky s mapou, ve kterých bude zaznačena nová cyklistická stezka, dále informace o délce stezky, převýšeních, možnostech občerstvení, ubytování a kulturních zajímavostech.

Ve školách všech zúčastněných obcí, budou vyvěšeny plakáty, upozorňující děti na bezpečnost a výhody cyklistické stezky a především na výhody plynoucí z dojíždění na kole do školy.

Nová cyklistická stezka bude také na webových stránkách obcí a také na webových stránkách RK Losinka, hotel Zámek Sobotín a jiných.

Také by mělo dojít k představení nové cyklistické stezky v rámci projektu „Kolmo za poznáním Olomouckého kraje“.

13.1. Kolmo za poznáním Olomouckého kraje

Tento projekt vznikl koncem roku 2005 z iniciativy Centra dopravního výzkumu a mikroregionů Olomouckého kraje. Je určen široké cyklistické veřejnosti a zaměřen na postupné poznávání jednotlivých mikroregionů Olomouckého kraje.

Základním cílem projektu „Kolmo za poznáním Olomouckého kraje“ je informovat veřejnost o tom, jaké možnosti pro rekreační cyklosport se jí nabízejí. Na jedné straně jsou prezentovány cyklistické stezky a podpora cykloturistiky v rámci jednotlivých mikroregionů Olomouckého kraje, na straně druhé si účastníci mohou připomenout zdravotní prospěšnost pohybové aktivity pro každého z nás, a to v bezpečných a zdravých podmínkách.

Projekt podporuje Olomoucký kraj, jednotlivé mikroregiony a Ministerstvo zdravotnictví v rámci Národního programu zdraví. [16]

ZÁVĚR

Celou touto prací jsem směřovala pouze k jednomu cíli – tím bylo navržení nové cyklistické stezky. Jejíž uplatnění bude víceúčelové a především zajímavé z pohledu obyvatel zainteresovaných obcí, turistů, dospělých i dětí.

Na samém začátku bylo pro mě důležité seznámit se se samotným pojmem cyklistická stezka, zjistit, kdo může realizovat cyklistické stezky, jak taková stezka pro cyklisty vypadá, jaké má parametry, podle jaké legislativy se řídí její realizace, proč je dobré stavět cyklistické stezky a také co brání v jejich vybudování.

Po prostudování dostupných údajů jsem se snažila obecně nastínit problematiku cyklistických stezek a poté vymyslet takovou cyklistickou stezku, aby její vybudování bylo co nejrealističtější z pohledu stavby i financování.

Navržená cyklistická stezka neplní jen úlohu naučné cyklistické stezky, ale také bezpečné stezky pro školáky. Díky ní je dále předpoklad, že dojde ke snížení znečištění z provozu motorových vozidel, uvolnění ulic, kde se již netvoří zácpy a snížení počtu osob s potížemi v důsledku hlukového zatížení (především v úseku od losinských lázní ke kostelu ve Velkých Losinách a u silnice č. 11).

Při navrhování cyklostezky jsem se snažila také zohlednit fakt, že populace stárne a na ulici se objevuje stále více starších lidí. Pro ty je hlavním dopravním prostředkem právě kolo. Tito lidé se v důsledku stáří stávají méně pozornými, zhoršuje se jim zrak i sluch a proto je vhodné, aby byly separováni od motorové dopravy. Stezka umožňuje starším lidem přístup na všechna pro ně důležitá místa, těmi jsou například knihovna, pošta, obchody, aj.

Nová stezka je také pojičkem tělesně postižených lázeňských hostů s okolím. Jejich postižení jim dnes neumožňuje pohodlný přístup do blízkého okolí a jsou odkázáni na pomoc ostatních. Proto by mělo být pro obce prioritou umožnit těmto lidem přístup i na jiná místa, v tomto případě do zámku Velké Losiny, tím se také přiblíží k ruční papírně ve Velkých Losinách, ke kostelu a prakticky jim bude zpřístupněna celá obec Velké Losiny. Nejen, že dojde ke zkvalitnění pobytu těchto hostů, ale také se díky jejich zvýšené

mobilitě mohou zvýšit příjmy místních podnikatelů, kteří provozují restaurace, kavárny, pohostinství a jiná zařízení.

Na území všech obcí, se kterými se v projektu cyklostezky počítá, se nachází řada cyklistických tras, které vedou do obcí vzdálených i desítky kilometrů. Trasy jsou většinou vedeny mimo frekventované silnice a právě na tyto trasy jsem se snažila navést část cyklistické stezky v Petrově nad Desnou. Zbytek cyklostezky je veden tak, aby položil základ pro vybudování dalších cyklistických stezek, které by se tu v budoucnu mohli při rekonstrukci komunikace realizovat a stávající cyklistická stezka by mohla být prodloužena, například od památného křížku až do obce Žárová, kde je mimochodem také dřevěný kostelík z 16. století, což je lákadlo pro turisty a zároveň by došlo k propojení obce s obcí Velké Losiny. Díky této části stezky by opět žárovske děti jezdily do školy bezpečně.

Chtěla jsem, aby moje cyklistická stezka byla využitelná v hlavní letní sezóně, ale i mimo ni. Byla bezpečná, naučná a nenáročná.

Věřím, že všechny tyto body byly splněny. I když pravdu mohu zjistit pouze tak, že se celá stezka skutečně zrealizuje.

RÉSUMÉ

Celá moje práce směřovala k jednomu cíli – k navržení nové cyklistické stezky. Na začátku pro mě bylo důležité seznámit se s pojmem cyklistická stezka, kdo může realizovat cyklistické stezky, proč je dobré budovat cyklistické stezky a co brání v jejich vybudování.

Navržená cyklistická stezka plní úlohu naučné stezky pro turisty a také bezpečné cesty pro školáky.

Chtěla jsem, aby moje stezka byla využitelná v hlavní sezóně, i mimo ni. Byla bezpečná a nenáročná.

Věřím, že všechny tyto body byly splněny.

RÉSUMÉ

The only task of my work toward to one object- to design a new cycle lane. At the beginning was important introduce myself with true meaning of the words "cycle lane", who can be cycle lanes realized by, why is good to build them and what is against their building.

The cycle lane which I designed is educational lane for tourist and also safe way for pupils. I wanted this lane to be available for a whole year, was safe and wasn't hard.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

- [1] ČESKO. *Zákony V/2008/ sborník úplných znění zákonů pro státní správu, veřejnou správu a školství k 1.1.2008*. 1. vyd. Český Těšín: Poradce, 2008. 511 s. ISBN 978-80-7365-300-2.
- [2] *Stezka pro cyklisty* [online]. [cit. 2008-11-30]. Dostupný z WWW: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Stezka_pro_cyklisty>.
- [3] *Metodický pokyn typových funkcí cyklistických stezek* [online]. [cit. 2008-10-24]. Dostupný z WWW: <<http://www.udipraha.cz/obsahy/metovelo.htm>>.
- [4] *Dopravní značení pro cyklisty* [online]. [cit. 2008-20-28]. Dostupný z WWW: <http://www.opavounakole.info/opava/dopravni_znaceni1.htm>.
- [5] *Dopravní politika ČR* [online]. [cit. 2008-10-22]. Dostupný z WWW: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCR20052013_UZweb.pdf>.
- [6] *Národní strategie cyklistické dopravy* [online]. [cit. 2008-10-01]. Dostupný z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz/download/cyklostrategie.pdf>>.
- [7] *Cyklistické přilby a jejich použití* [online]. [cit. 2008-10-23]. Dostupný z WWW: <http://www.opavounakole.info/opava/cyklisticke_prilby_pouziti1.htm>.
- [8] *Dopravní nehody cyklistů v roce 2007* [online]. [cit. 2008-12-03]. Dostupný z WWW: <<http://www.ibesip.cz/Cykliste/Statistiky-analyzy>>.
- [9] *Životní prostředí* [online]. [cit. 2008-11-06]. Dostupný z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz/zivotni-prostredi.php>>.
- [10] *Zdraví* [online]. [cit. 2008-10-28]. Dostupný z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz/zdravi.php>>.
- [11] *Centrum dopravního výzkumu* [online]. [cit. 2008-11-14]. Dostupný z WWW: <<http://www.cdv.cz/index.htm>>.
- [12] Google Earth, aktualizace 2008.
- [13] *Podpora cyklistické dopravy na území Olomouckého kraje* [online]. [cit. 2008-11-13]. Dostupný z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz/download/olomoucky-kraj.pdf>>.
- [14] *Regionální operační program regionu soudružnosti Střední Morava* [online]. [cit. 2008-10-20]. Dostupný z WWW: <http://www.rr-strednimorava.cz/upload.cs/c/c646ca74_0_rop_sm_verze_12.pdf>.

-
- [15] *Pravidla pro poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek pro rok 2008* [online]. [cit. 2008-11-14]. Dostupný z WWW: <http://www.sfdi.cz/CZ/pdf/2008_cykl_pravidla.pdf>.
- [16] *Kolmo za poznáním Olomouckého kraje* [online]. [cit. 2008-11-25]. Dostupný z WWW: <<http://www.kolmo.cz/o-projektu.html>>.
- [17] DOKESTER, J., SCHOELLAERT, U. *Cyklistika pro města*. 1. vyd. Praha: 2000. 79 s. ISBN 80-7212-197-9.
- [18] ČESKO. *Silniční zákon (2000, novely 2004-)*. 1. vyd. Ostrava: Sagit, 2007. 240 s. ISBN 978-80-7208-638-2.
- [19] Habrmanová, Z. *Rozvoj a využití cyklostras na Zlínsku*. Bakalářská práce. Zlín, 2006.

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

CO ₂	Oxid uhličitý
ČR	Česká Republika
TP	Technické parametry
ČSN	Česká státní norma
RK	Rekreační komplex
NUTS II.	Nomenclature of Units for Territorial Statistics (Statistické územní jednotky Evropské unie)
ROP	Regionální operační program
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
km	Kilometr
h	Hodina
č.	Číslo
Sb.	Sbírky
atd.	A tak dále
tj.	To je
r.	Rok
sv.	Svatý
Min.	Minimálně
Max.	Maximálně
mil.	milion
tzn.	To znamená
aj.	A jiné

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1. První část stezky	23
Obr. 2. Druhá část stezky	26
Obr. 3. Třetí část stezky 1	27
Obr. 4. Třetí část stezky 2	27
Obr. 5. Třetí část stezky 3	28
Obr. 6. Třetí část stezky 4	28
Obr. 7. Čtvrtá část stezky	29
Obr. 8. Pátá část stezky 1	30
Obr. 9. Pátá část stezky 2	31
Obr. 10. Šestá část stezky	32
Obr. 11. Sedmá část stezky 1	33
Obr. 12. Sedmá část stezky 2	33
Obr. 13. Sedmá část stezky 3	34
Obr. 14. Osmá část stezky 1	35
Obr. 15. Osmá část stezky 2	35
Obr. 16. Devátá část stezky 1	36
Obr. 17. Devátá část stezky 2	37
Obr. 18. Devátá část stezky 3	37
Obr. 19. Devátá část stezky 4	38
Obr. 20. Desátá část stezky	39

SEZNAM TABULEK

Tab. 1. Dopravní nehody cyklistů v roce 2007	17
Tab. 2. Projekty nezakládající veřejnou dopravu	43

SEZNAM PŘÍLOH

- P I Dopravní nehody cyklistů v roce 2007
- P II Základní pravidla jízdy na kole
- P III Viditelnost cyklistů v noci
- P IV Svislé dopravní značení
- P V Vybavení jízdního kola

PŘÍLOHA P I: DOPRAVNÍ NEHODY CYKLISTŮ V ROCE 2007

V roce 2007 bylo 87 % cyklistů usmrceno bez cyklistické přilby, 85 % bez přilby bylo těžce zraněno a 75 % zraněno lehce.

Hlavní příčiny nehod cyklistů

Nepřiměřená rychlost: 160

Nedání přednosti: 553

Nesprávné předjíždění: 20

Nesprávný způsob jízdy: 1581

Zaviněno cyklisty pod vlivem alkoholu

	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Nezraněno
Cyklista s přilbou	1	2	19	11
Cyklista bez přilby	4	48	361	92
Spolujezdec bez přilby	0	1	2	0

Děti cyklisté:

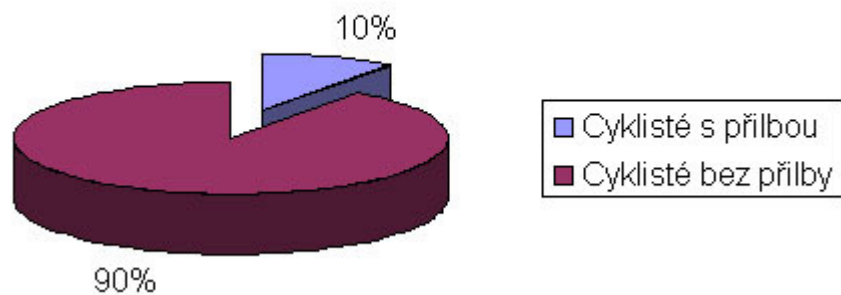
Usmrceno: 4

Těžce zraněno: 38

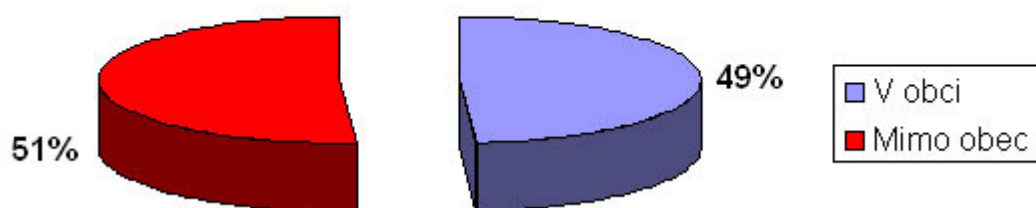
Lehce zraněno: 324

Nezraněno: 124

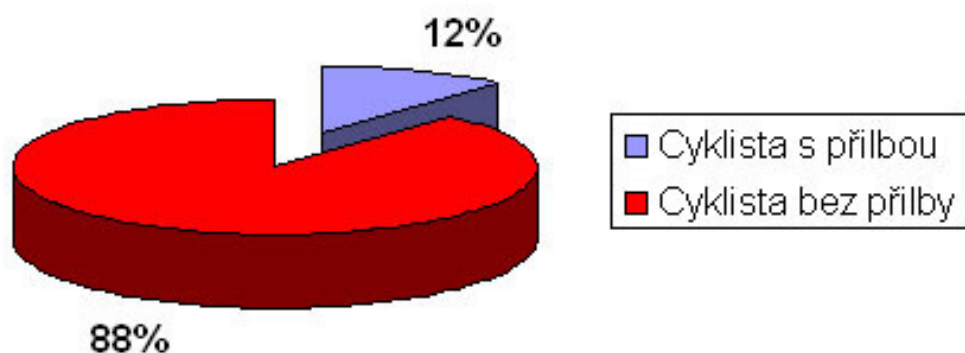
Usmrcení cyklisté v obci, ČR, 2007



Usmrceno cyklistů, ČR 2007

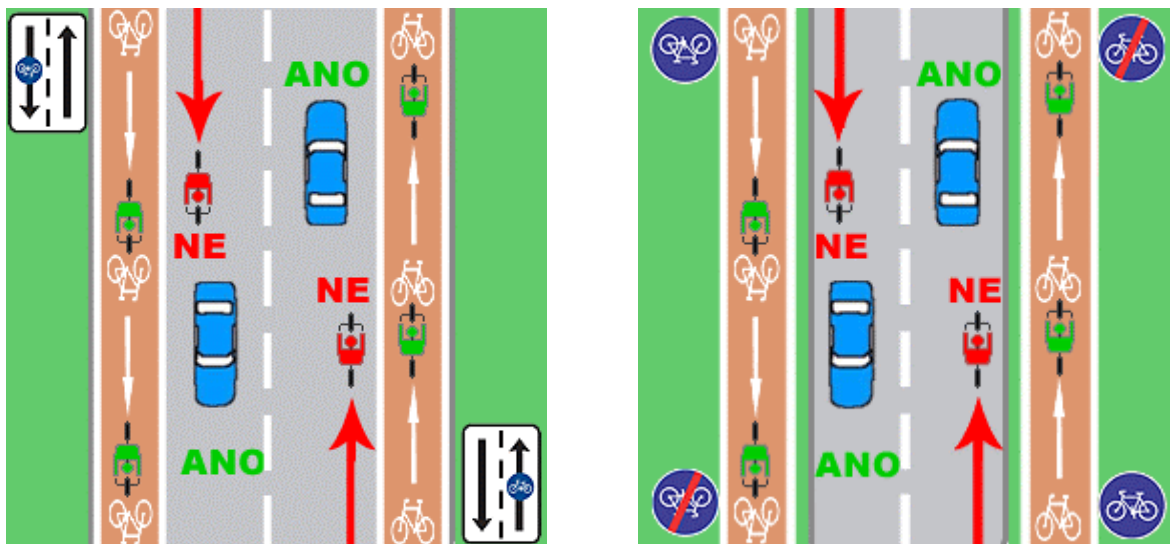


Usmrceno cyklistů, ČR, 2007



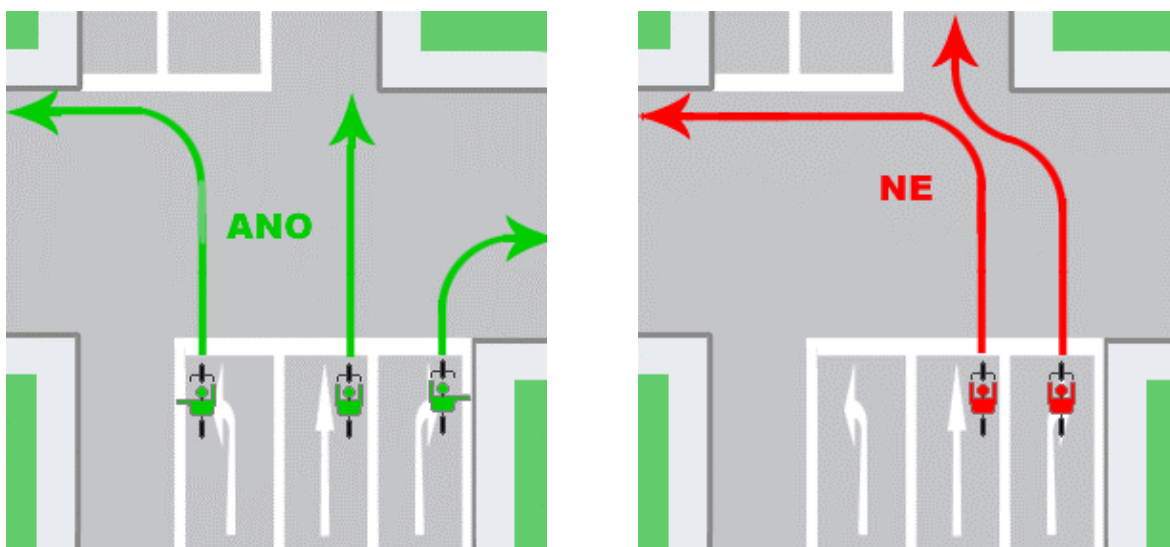
PŘÍLOHA P II: ZÁKLADNÍ PRAVIDLA JÍZDY NA KOLE

Jízdní pruh pro cyklisty



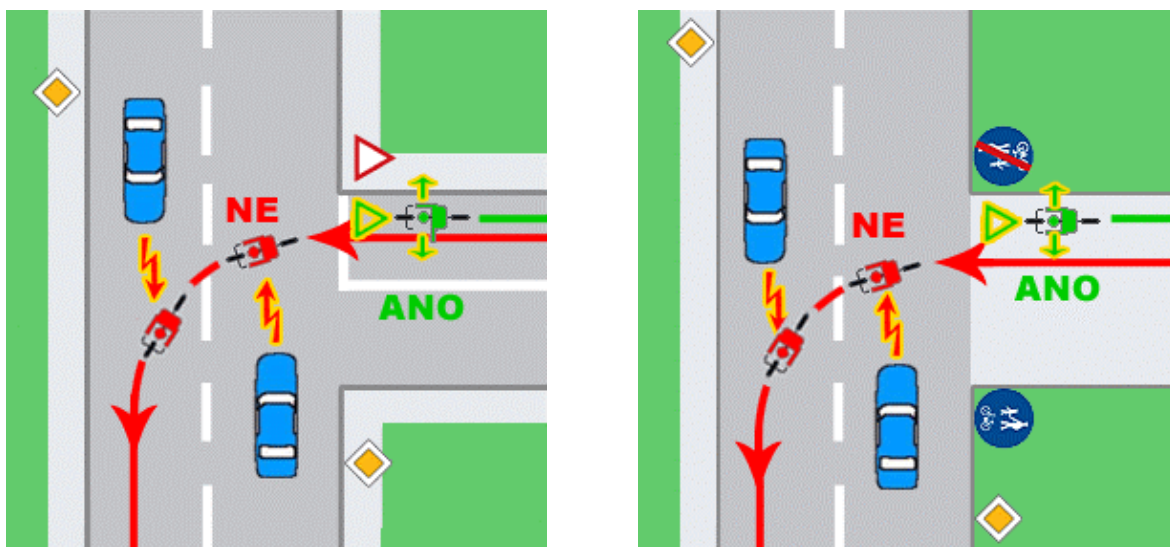
Tam, kde je zřízen na vozovce vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, nebo stezka pro cyklisty je cyklista povinen jich užít.

Řazení před křižovatkou



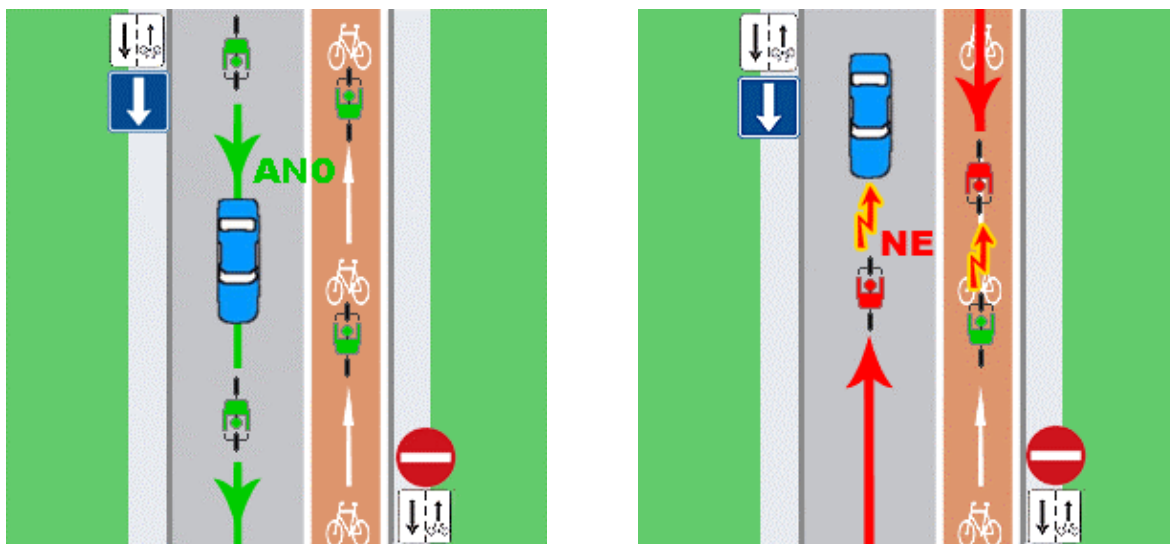
Na křižovatkách, které přikazují způsob řazení anebo směr jízdy jste povinni řadit se a projíždět křižovatkou dle dopravního značení.

Přednost v jízdě



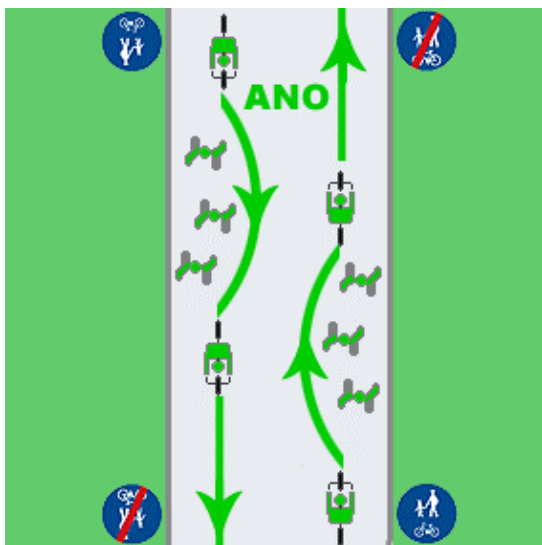
Při vjezdu z vedlejší na hlavní silnici dodržujte přednost v jízdě, to platí i při vyjíždění ze stezky pro cyklisty nebo z obytné nebo pěší zóny na jinou pozemní komunikaci.

Jízda v jednosměrné ulici s obousměrným provozem cyklistů



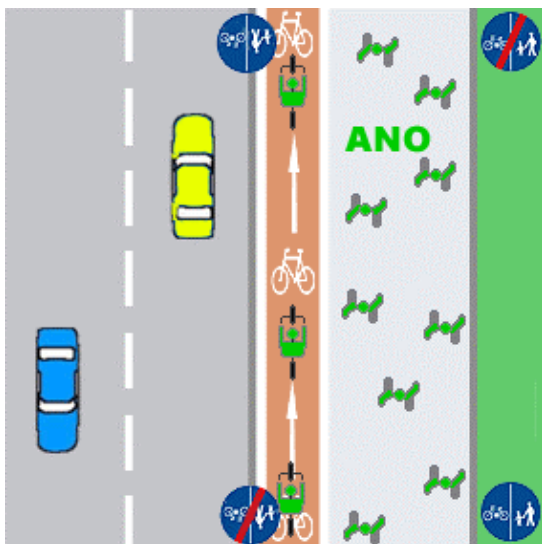
Je-li v jednosměrné ulici s obousměrným provozem cyklistů vyznačen jízdí pruh, je cyklista povinen tento pruh použít ve vyznačeném směru jízdy.

Jízda po stezce pro chodce a cyklisty se společným provozem



Na stezce pro chodce a cyklisty se společným provozem nesmí svou jízdou cyklista ohrozit chodce, tak stejně nesmí svou chůzí chodec ohrozit cyklistu v jízdě.

Jízda po stezce pro chodce a cyklisty s odděleným provozem

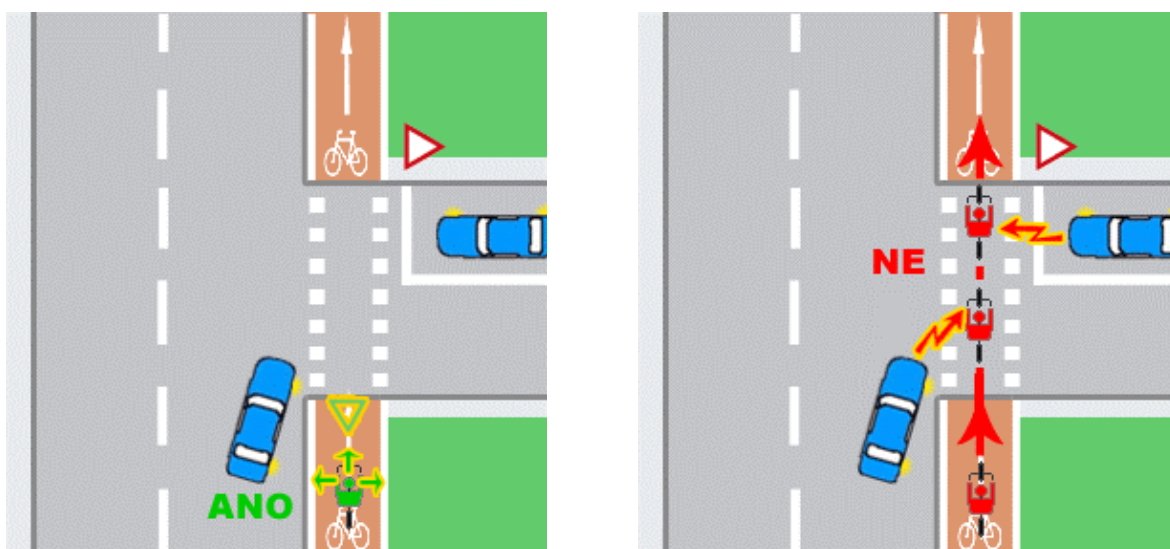


Na stezce pro chodce a cyklisty s odděleným provozem, kdy je vytvořen pruh pro provoz cyklistů a chodců je cyklista povinen užít pouze pruh vyznačený pro cyklisty. Pruh vyznačený pro chodce může cyklista užít pouze při objíždění, předjíždění, otáčení,

odbočování a vjíždění na stezku pro chodce a cyklisty, přitom nesmí ohrozit chodce jdoucí v pruhu vyznačeném pro chodce.

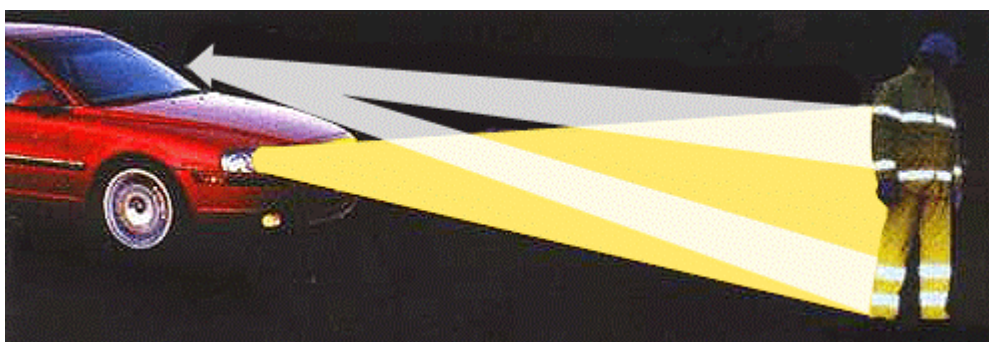
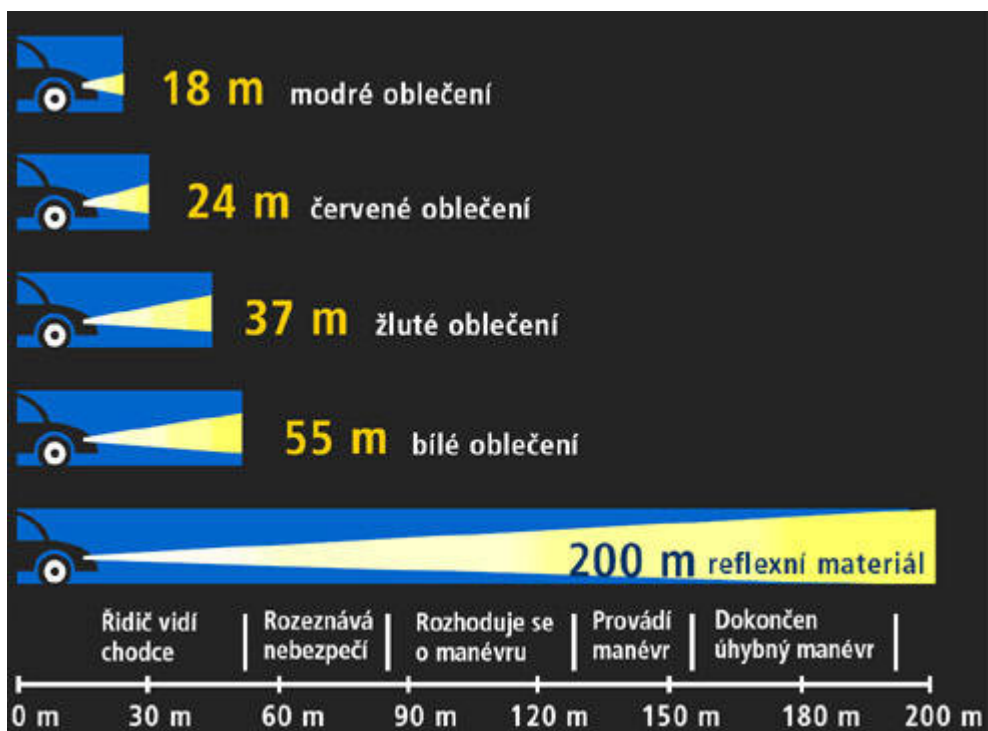
To stejné platí i pro chodce, kdy je chodec povinen užít pouze pruh vyznačený pro chodce. Pruh vyznačený pro cyklisty může chodec užít pouze při obcházení, vcházení a vycházení ze stezky pro chodce a cyklisty, přitom nesmí ohrozit cyklisty jedoucí v pruhu vyznačeném pro cyklisty.

Jízda přes přejezd pro cyklisty



Před vjezdem na přejezd pro cyklisty se cyklista musí přesvědčit, zda-li může vozovku přejet, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, cyklista smí přejíždět vozovku, jen pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy příjíždějících vozidel nedonutí jejich řidiče ke změně směru nebo rychlosti jízdy.

PŘÍLOHA P III: VIDITELNOST CYKLISTŮ V NOCI



PŘÍLOHA P IV: SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Dopravní značka č. C 8a



Dopravní značka č. C 8b



Dopravní značka č. C 9a



Dopravní značka č. C 9b



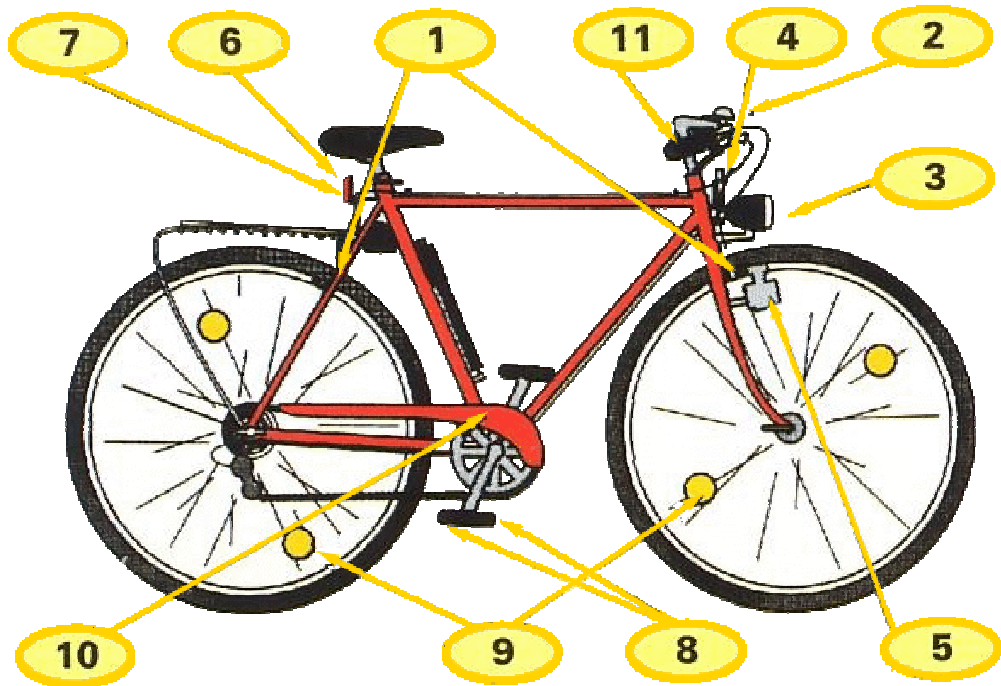
Dopravní značka č. C 10a



Dopravní značka č. C 10b



PŘÍLOHA P V: VYBAVENÍ JÍZDNÍHO KOLA



Povinná výbava jízdního kola

1. dvě na sobě nezávislé, účinné brzdy
2. jasně znějící zvonek (nepovinná výbava)
3. vpředu světlomet bílé barvy
4. přední odrazka bílé barvy
5. zdroj elektrického proudu
6. vzadu svítlna se zadním obrysovým světlem
7. zadní odrazka červené barvy
8. oranžové odrazky na obou stranách pedálů
9. oranžové odrazky na paprscích kol
10. účinný kryt řetězu (nepovinná výbava)
11. zaslepené konce řídítek