

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

PŘÍRODOVĚDECKÁ FAKULTA

KATEDRA GEOGRAFIE

Adéla NOVÁKOVÁ

**Současný stav a rozvojové možnosti cykloturistiky
v Novém Jičíně a okolí**

**Contemporary condition and development possibilities of
cyclo-tourism in Nový Jičín and its surroundings**

Bakalářská práce

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Petr ŠIMÁČEK

Olomouc 2011

Prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci *Současný stav a rozvojové možnosti cykloturistiky v Novém Jičíně a okolí* vypracovala samostatně pod vedením Mgr. Petra Šimáčka a uvedla veškeré použité literární a odborné zdroje.

Olomouc 5. květen 2011

.....

podpis

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI
Přírodovědecká fakulta
Akademický rok: 2009/2010

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Adéla NOVÁKOVÁ**
Osobní číslo: **R08107**
Studijní program: **B1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Název tématu: **Současný stav a rozvojové možnosti cykloturistiky
v Novém Jičíně a okolí**
Zadávací katedra: **Katedra geografie**

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

Cílem bakalářské práce je zhodnotit současný stav cykloturistických tras ve městě Nový Jičín a jeho nejbližším okolí. Dále potom zjistit, případně navrhnout možné směry rozvoje cykloturistiky v tomto regionu včetně možného navržení nových turistických cyklotras.

Rozsah grafických prací: **Podle potřeb zadání**
Rozsah pracovní zprávy: **5 000 - 8 000 slov**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

Štěpánek, V., Kopačka, L., Šíp, J.: Geografie cestovního ruchu. Praha: Karolinum, 2001.
Toušek, V., Kunc, J., Vystoupil, J. a kol: Ekonomická a sociální geografie. Plzeň, 2008.
Voženílek, V.: Aplikovaná kartografie I ? tematické mapy. Olomouc: Vydavatelství UP, 2001.
Vystoupil, J. a kol.: Atlas cestovního ruchu České republiky. MMR: Praha, 2006.
Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy
Koncepte rozvoje cyklistické dopravy na území Moravskoslezského kraje
Strategický plán rozvoje města Nový Jičín pro období 2007-2013
Dostupné relevantní cykloturistické mapy regionu
<http://www.cdv.cz>
<http://cyklotrasy.cz>
<http://www.czso.cz>
<http://www.ok-tourism.cz>
<http://toulkynovojicinskem.cz>

Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Petr Šimáček**
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: **31. května 2010**

Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2011**

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.
děkan

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 31. května 2010

Ráda bych poděkovala vedoucímu bakalářské práce Mgr. Petru ŠIMÁČKOVÍ za cenné a odborné rady a připomínky, které mi pomohly při zpracování bakalářské práce. Velké díky patří také Městskému úřadu v Novém Jičíně za vřelou spolupráci.

Obsah

Seznam zkratk	8
Úvod	8
1. Cíle práce a vymezení území	10
2. Metody zpracování a zhodnocení dostupných zdrojů	13
3. Cykloturistika a cyklistická doprava	16
3.1. Význam cykloturistiky	16
3.2. Pozitiva cyklistické dopravy	16
3.2.1. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy (Cyklostrategie)	16
3.2.2. Rozvoj cyklistické dopravy – priority a cíle	17
3.3. Bezpečnost cyklistů	19
4. Cyklistické trasy	20
4.1. Dělení cyklistických tras	20
4.2. Značení cyklistických tras v ČR	20
4.3. Financování cyklistické infrastruktury	21
5. Cyklistické trasy vymezeného území	23
5.1. Cyklistické trasy obce Nový Jičín	23
5.2. Cyklistické trasy okolí Nového Jičína	24
6. Navrhované cyklistické trasy vymezeného území	25
6.1. Navrhované cyklistické trasy obce Nový Jičín	25
6.1.1. Trasa „C“ Šenov u N. J. – Nový Jičín	25
6.1.2. Trasa „B“ Nový Jičín – Bludovice	26
6.1.3. Trasa „Z“ Nový Jičín – Žilina	28
6.1.4. Trasa „R“ Nový Jičín – Rybí	29
6.1.5. Trasa „L“ Nový Jičín – Libhošť	30
6.1.6. Priority návrhu	31
6.2. Navrhované cyklotrasy v zájmovém území okolí Nového Jičína	32
6.2.1. Trasa č. 1: Starojická Lhota – Petřkovice – Lešná	33
6.2.2. Trasa č. 2: Starý Jičín – Kojetín	34

7. SWOT analýza	35
8. Výsledky a jejich diskuze	38
9. Závěr	40
10. Summary	41
11. Seznam použité literatury a zdrojů	42
11.1. Literatura	42
11.2. Internetové zdroje	43
11.3. Zdroje dat	44
Přílohy a volné přílohy	45

Seznam zkratek

BESIP – Bezpečnost silničního provozu

CDV – Centrum dopravního výzkumu

GIS – Geografický informační systém

JGD – Jednotná GIS databáze

KČT – Klub českých turistů

MD ČR – Ministerstvo dopravy České republiky

MMR ČR – Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky

SFDI – Státní fond dopravní infrastruktury

SO ORP – Správní obvod obce s rozšířenou působností

SROP – Společný regionální operační program

ŽP – Životní prostředí

Úvod

Každý z nás má spoustu možností, jak ušlechtilě trávit volný čas. Sportovní využití volného času je stále modernější díky pestrosti nabízených aktivit, které jsou cenově dostupné a vhodné pro všechny věkové kategorie. Ovšem spousta lidí dává přednost tradičním sportům, cykloturistika je toho jasným důkazem. Spojuje v sobě dvě zajímavé činnosti sloužící k obohacení mentálního i tělesného zdraví – cyklistiky a turistiky. Na rozdíl od samotné turistiky, cyklistika umožňuje zvládnutí dané trasy za kratší časový úsek, pozitivně ovlivňuje kardiovaskulární systém a ulevuje pohybovému aparátu. Ovšem díky spojení s turistickou činností nabízí těsnější kontakt s přírodním prostředím, ale také s kulturním bohatstvím. Tyto dvě činnosti se navzájem prolínají a doplňují. Cykloturistika má díky stále většímu zájmu okolí také společenský význam. Může být využita jak individuálně, tak ve větší skupině lidí. Tento sport se tak stále rozvíjí, uplatňují se zde i nové technické inovace, vylepšování jak cyklistického prostředku, tak vybavenosti při tomto sportu.

Na první pohled se může zdát, že obec Nový Jičín a její okolí je nabídkou služeb v oblasti cykloturistiky chudé či dokonce nezajímavé, ovšem opak je pravdou. Síť cyklotras je územím protkána v celé pestrosti jak přírodních, tak kulturních zajímavosti a historicky proslulých míst. Velký důraz je kladen také na trasy, které jsou v současnosti nevyužívané a mohly by tak vést klidnější prostředím bez dopravního zatížení. Nebo také na trasy, které se napojí na mezinárodní cyklistickou dopravu. Hodnotí se jednak stav z pohledu turisty – zajímavé lokality a možnosti, ale také pohled cyklisty na kvalitu nabízených tras.

1. Cíle práce a vymezení území

Cílem bakalářské práce je zhodnocení a posouzení současného stavu cykloturistiky území Nového Jičína a přilehlých obcí a na tomto základě navrhnout možná řešení v jeho rozvoji. Dále na základě popsáných skutečností navrhnout nové cykloturistické trasy.

Zájmové území bylo vymezeno nejbližšími okolními obcemi okresního města Nový Jičín a nejvýznamnějšími cyklotrasami procházejícími nejen centrem města, ale i nejbližším okolím. Obce náležející do vymezeného území jsou vytyčeny od západu katastrálním územím obcí Jeseník nad Odrou, Bernartice nad Odrou, Šenov u Nového Jičína, Libhošť¹, Rybí, Nový Jičín, Životice u Nového Jičína, Mořkov, Hodslavice, Hostašovice, Lešná a Starý Jičín. Všechny zmíněné obce s výjimkou obce Lešná se nacházejí v Moravskoslezském kraji ve správním obvodu obce s rozšířenou působností (dále jen SO ORP) Nový Jičín. Pouze obec Lešná je součástí Zlínského kraje, konkrétně SO ORP Valašské Meziříčí.

Z hlediska fyzické geografie se území nachází v mírně kopcovitém terénu na rozhraní Moravské brány a Moravskoslezských Beskyd mezi dvěma odlišnými geomorfologickými celky, a to Hercynským a Alpsko-himalájským. Nejvyšším bodem v území je Petřkovická hora měřicí 608 m n. m. Významný je vrchol Starojického kopce s 496 m n. m. Na tomto kopci se nachází historická památka zřícenina hradu Starý Jičín. Hydrologicky území náleží převážně do povodí řeky Odry k úmoří Baltského moře. Menší část jihozápadního území náleží povodí řeky Bečvy a úmoří Černého moře. Pestrý pahorkatinný reliéf se zajímavými geomorfologickými a hydrologickými úkazy tak nabízí škálu možností pro náročné i méně náročné cyklisty.

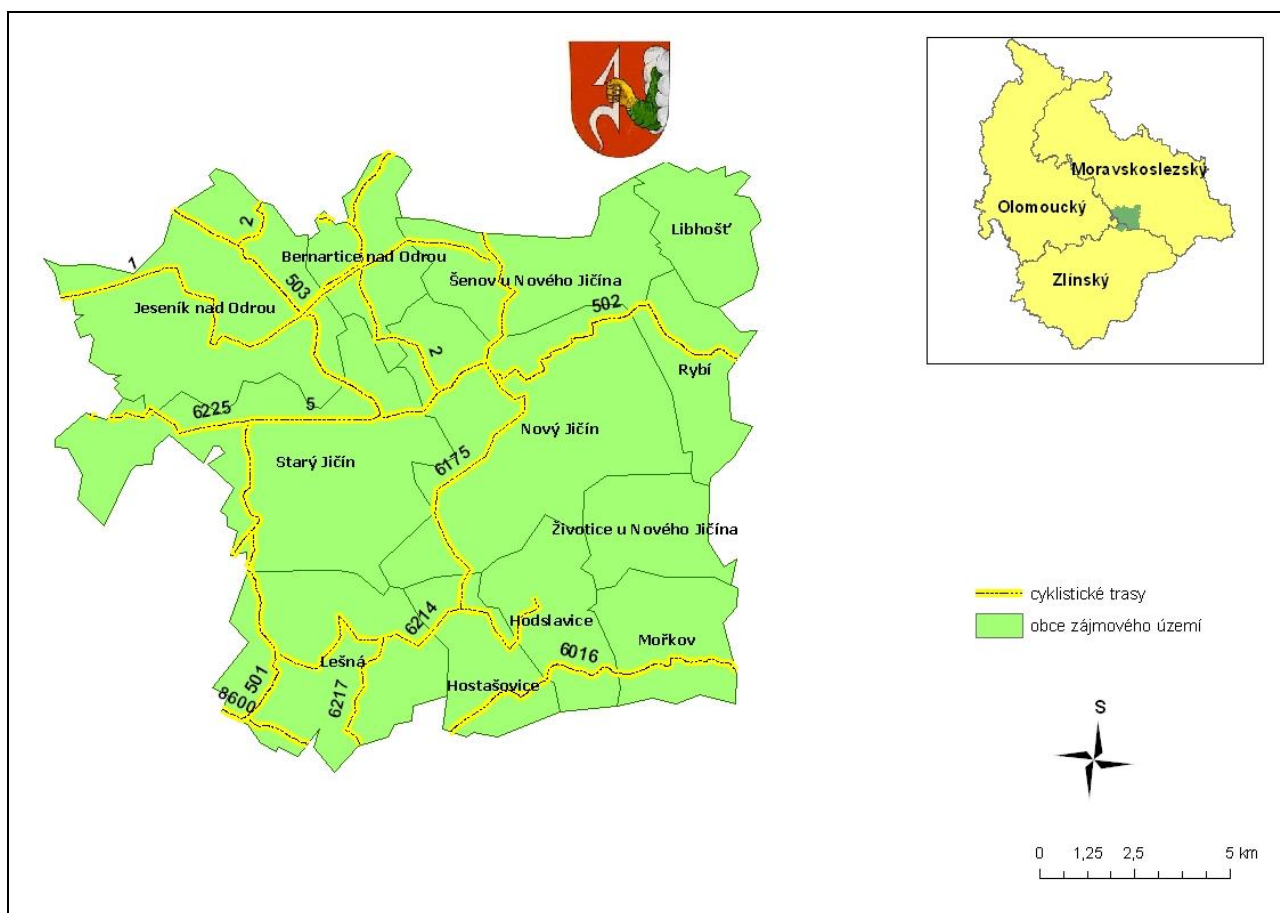
¹Obec Libhošť se 1. 1. 2011 oddělila od katastrálního území Nový Jičín a stala se samostatnou obcí.

Tab. 1.: Cyklotrasy procházející vymezeným územím

Cyklotrasa č. 5	Brno-Komárov – Hat’ – hraniční přechod
Cyklotrasa č. 501	Vsetín – Trávníky – Palačov
Cyklotrasa č. 502	Starý Jičín – Hukvaldy – rozc.
Cyklotrasa č. 503	Starý Jičín – Krnov
Cyklotrasa č. 6016	Rožnov p. Radhoštěm – Pustevny – rozc.
Cyklotrasa č. 6175	Palackého stezka
Cyklotrasa č. 6214	Kelč – Choryně – Lešná – Hostašovice
Cyklotrasa č. 6217	Příluky, rozc. – Bynina – Srní potok
Cyklotrasa č. 6225	Starojická Lhota – Běloutín – Střítež n. L. Partutovice – Na Čardě

Zdroj: Cykloserver, vlastní úpravy

Kromě tras zaznamenaných v Tab. 1 dále územím vedou dvě cyklotrasy bez číselného označení pod názvem cyklotrasa Okruh Kravařsko a cyklotrasa Jesenická kyselka. Tyto trasy jsou součástí cyklotrasy č. 5. Podle internetového portálu Cykloserver.cz (2011) jsou územím protkány další cyklotrasy ovšem jak bez číselného označení, tak bez názvu. Schématické zaznačení průběhu jednotlivých cyklotras je znázorněno v Obr. 1.



Obr. 1: Vymezení zájmového území se značenými cyklotrasami ²

Zdroj: ArcČR 500 2.0; vlastní úprava v programu ArcGIS verze 9.3

² Cyklotrasy v mapě označené číslicemi 1 a 2 jsou rozšířením cyklotrasy č. 5 (Moravská brána), dříve nazývané také jako Okruh Kravařsko (cyklotrasa č. 1), Jesenícká kyselka (cyklotrasa č. 2)

2. Metody zpracování a zhodnocení dostupných zdrojů

K vypracování bakalářské práce byly využity tři druhy zdrojů. Největší část práce tvoří internetové zdroje, které mají výhodu především v aktualizaci dat a informací. Tyto zdroje byly porovnávány s tištěnými publikacemi, které byly ovšem vydány již před několika lety. Tištěné informace a internetové zdroje byly použity především v úvodních kapitolách práce. Významnou část bakalářské práce tvoří informace získané z terénního výzkumu, který je popsán v části zaměřené na vymezené území (kapitoly 5 a 6). Současný stav cykloturistiky Nového Jičína byl konzultován s pracovníky Městského úřadu v Novém Jičíně, konkrétně s oddělením Územního plánování.

Hlavním materiálem zabývajícím se rozmístěním cyklistických tras na území ČR je Základní síť cyklotras ČR vydaná Ministerstvem dopravy a spojů z roku 1997. Zde se cyklotrasy dělí do tří skupin: dálkové, regionální a místní.

Informace o cyklistické infrastruktuře evidují jednotlivé krajské úřady. Ovšem ne ve všech krajích jsou tyto údaje dostatečně zpracované a proto je nelze zahrnout do jednoho uceleného informačního systému. Často chybí důležité informace týkající se bezpečnosti dopravy. Přitom bezpečnost je jednou z hlavních podmínek pro zvýšení počtu cyklistů ve městech. Za účelem kompletnějšího zpracování cyklistické dopravy v podobě GIS, financování, podpory cykloturistiky a větší bezpečnosti cyklistů vznikl projekt JGD neboli Jednotné GIS databáze. Zabývá se jím Centrum dopravního výzkumu (dále jen CDV) spolu s Nadací Partnerství³ a Katedrou geoinformatiky Univerzity Palackého v Olomouci. Cílem koncepce JGD je prosadit jednotnou strukturu dat cyklistické dopravy, která bude v ucelené podobě vedena na CDV prostřednictvím moderních geoinformačních technologií a zpětně on-line dostupná poskytovatelům těchto cyklistických dat, orgánům státní správy, samosprávy a veřejnosti (Bílová, 2007).

Ministerstvo dopravy společně s CDV se v rámci cyklistické dopravy zabývají projektem Národní strategie cyklistické dopravy neboli Cyklostrategie. „Naší vizí je, aby u kola nepřevažovalo pouze jeho sportovního využití, ale aby bylo chápáno také jako dopravní prostředek, jako módní doplněk a součást životního stylu všech společenských vrstev (Cyklostrategie, 2011).“ Jak již vyplývá z citace, projekt má za cíl uspokojit co nejširší škálu

³„Organizace Nadace Partnerství se zabývá tzv. Zelenými stezkami neboli Greenways. Jsou to trasy, komunikace nebo přírodní koridory využívané v souladu s jejich ekologickou funkcí a potenciálem pro sport, turistiku a rekreaci. Přinášejí užitek v oblasti ochrany přírody a kulturního dědictví, zlepšují možnosti pro dopravu, rekreaci a turistiku, jsou výzvou k zdravějšímu životnímu stylu a udržitelnému využívání místních zdrojů. Greenways vedou občany, zastupitele, úřady a podnikatele ke společnému plánování a zlepšování života v jejich obci a komunitě. (Nadace Partnerství, 2008-2011)“

cyklistické veřejnosti. Způsobem naplnění vizi jsou také politická jednání, datové podklady a statistiky. Projekt dále přispívá ke zkvalitnění cyklistické infrastruktury. (Cyklostrategie, 2011)

Udržitelnou cyklistickou i pěší dopravou se zabývá občanské sdružení Oživení. Oživení je nevládní a nezisková organizace existující od roku 1997. Významnou činností této organizace (sdružení) je kromě principů udržitelného rozvoje také boj s korupcí ve veřejné správě, zavádění systémových opatření a informování veřejnosti s možností zapojení se do různých jednání a rozhodnutí. Občanské sdružení má také vlastní protikorupční know-how. Další náplní sdružení je zkvalitnění cyklistické infrastruktury ve městech i na vesnicích. (Udržitelná doprava, 2011)

Cyklistickou dopravou je možné se zabývat taky z hlediska uplatnění a propojení s cestovním ruchem v tzv. cykloturistice. V této oblasti je velmi známý připravovaný Projekt Česko jede. Ovšem tento projekt zatím nebyl schválen k financování (údaj za únor 2011). V současné době se řeší aktivity, které mají zrealizovat jeho jednotlivé části. Jedná se především o zprovoznění webového portálu, který má být jakýmsi univerzálním cyklistickým portálem s propojením na současné cykloturistické portály v rámci národní nabídky např. Cykloatlas nebo turistický portál Kudy z nudy a další. Regionální nabídka webových portálů je poměrně chudá, nabízí ji pouze čtyři kraje: Jihočeský, Karlovarský, Ústecký a Jihomoravský. Dalšími plánovanými činnostmi projektu má být marketingové zaměření na jednotlivé cílové skupiny a délku tras, zmapování dálkových cyklistických tras s důrazem na typ povrchu a další. Cílem projektu je poskytnout přehledné a kvalitní informace českým a zahraničním cyklistům o možnostech cyklistiky ve všech regionech ČR. (Cyklostrategie, 2010)

Tématikou cykloturistiky se zabývá také dvojice autorů Ondráček a Hřebíčková v publikaci Cykloturistika (2007). Řeší zde využití cykloturistiky jak ze sportovního zaměření např. trénink v přírodě, technického vybavení kola, ale také vztah k dopravě v části Cyklistická infrastruktura. V závěrečných kapitolách poté srovnávají stav cyklistické dopravy vybraných zemí EU.

Cykloturistice je dále věnována menší pozornost v publikaci Ministerstva dopravy spolku autorů Martínek a kol. 21 pilířů pro cyklistickou infrastrukturu (2007). Autoři zde informují o cyklistické dopravě z hlediska financování, seznamují s projekty týkající se bezpečnosti cyklistů, plánování a rozvoji cyklistické infrastruktury a dále se cyklistikou zabývají na úrovni státní, regionální a místní.

Velmi podstatnou část bakalářské práce zaměřenou na vymezené území vyplňují poznatky z koncepce Variantní studie priorit cyklistické dopravy ve městě Nový Jičín (2004) autorů Staněk, Batková. Koncepce seznamuje a hodnotí stav cyklistické dopravy a cyklistických tras města do září roku 2004. Vychází z územního plánu města Nový Jičín. Od té doby město novou koncepci nevydalo.

Ilustrační část bakalářské práce je doplněna mapami vytvořenými v programu ArcGIS verze 9.3 za využití dat ArcČR 500 2.0, webové služby ArcGIS serveru z Národního geoportálu INSPIRE a dále z Českého úřadu zeměměřičského a katastrálního. Průběh jednotlivých tras byl porovnáván s podklady z mapových serverů Cykloatlas on-line – Cykloserver a Mapy.cz.

3. Cykloturistika a cyklistická doprava

3.1. Význam cykloturistiky

Cykloturistika prožívá jednoznačně své znovuzrození po letech útlumu a předchozího malého zájmu. To je dáno nejen propagací zdravého životního stylu, jehož důležitost a význam si konečně lidé začínají uvědomovat, ale i modernizací kola jako jízdního prostředku. Cykloturistika je druhem cestovního ruchu, který má potenciál obohatit turistické zážitky návštěvníků v krátkém časovém úseku a k životnímu prostředí zůstává přátelská. Atraktivní cyklistická nabídka pomáhá turisticky zajímavým místům v České republice. Podpora cyklistiky zajišťuje pracovní místa v různých oblastech služeb cestovního ruchu a podporuje udržení životní úrovně střední třídy obyvatel České republiky. (Martinek a kol., 2007)

3.2. Pozitiva cyklistické dopravy

Podle Ministerstva dopravy a Centra dopravního výzkumu (2005) je velký rozvoj cykloturistiky za posledních několik desetiletí zapříčiněn především podstatnou kladnou stránkou cyklistické dopravy. Umožňuje mobilitu bez ohledu na stáří a výši příjmu, je cenově dostupná, bezhlučná, přátelská k životnímu prostředí a na výstavbu silnic pro cyklisty ve srovnání s automobilovou komunikací jsou menší plošné nároky. Cyklisté se vyhnu snáze dopravnímu kolapsu a zácpě, což má nemalý vliv i na jejich psychickou stránku. Je prokázáno, že půlhodinka jízdy každý den v týdnu je výbornou prevencí proti civilizačním chorobám. Významný je i přínos cyklistiky pro rozvoj cestovního ruchu v přírodním i městském prostředí.

3.2.1. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy (Cyklostrategie)

Jedná se o společnou koncepci Ministerstva dopravy a Centra dopravního výzkumu, které jsou určeny pro všechny, kteří chtějí pomoci zlepšit podmínky pro cyklisty v ČR. Hlavní vizí je, aby kolo nebylo chápáno jen jako sportovní náčiní, ale jako dopravní prostředek, jako módní doplněk a součást životního stylu všech společenských vrstev. Další vizí je, aby Česká republika lépe využila potenciálu, který je ukryt v cykloturistice a to prostřednictvím nového národního projektu Česko jede. Aby byly vize naplněny, je zapotřebí politická vůle a tzv. „tvrdá data“ k cyklistice. (Cyklostrategie, 2011)

Česká republika ratifikovala vládním usnesením ČR č. 06 ze dne 12. 7. 2000 naplňování celoevropské Charty o dopravě, zdraví a životním prostředí. Naplňováním Charty bylo pověřeno Ministerstvo dopravy a spojů (dále jen MD ČR). Bod 4. B této Charty hovoří o tvorbě strategie k podpoře rozvoje cyklistické dopravy. Ta byla v České republice, pod názvem Národní strategie

rozvoje cyklistické dopravy České republiky, schválena usnesením Vlády ČR č. 678 ze dne 7. července 2004.

Národní strategie cyklistické dopravy zkráceně Cyklostrategie má zároveň koordinovat činnost všech ministerstev, krajů, obcí a dalších subjektů tak, aby se co nejrychleji rozvíjela kvalitní bezpečná síť cyklistické infrastruktury a zároveň i povědomí veřejnosti o cyklistice jako alternativní formy dopravy. (Ondráček, Hřebíčková, 2007)

Cyklostrategie demonstruje komplexnost a šíří dané problematiky. Cyklistiku lze vnímat jednak jako cyklo dopravu (resort dopravy) a cykloturistiku (resort místního rozvoje), ale často se spojuje s podporou ochrany životního prostředí či s podporou fyzické aktivity obyvatelstva. (Martínek, 2006)

Martínek a kol. (2005) definuje čtyři priority Cyklostrategie:

1. rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území
2. rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu
3. rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany ŽP a zdraví
4. zajištění koordinace s dalšími resorty a subjekty

3.2.2. Rozvoj cyklistické dopravy – priority a cíle

Cyklistická doprava je nedílnou součástí dopravního systému a jejím hlavním cílem je vybudovat hustou síť bezpečných cyklostezek v sídlech i v krajině po celém území České republiky včetně související infrastruktury. Cyklostrategie má stanovené priority, v rámci nichž jsou vytyčeny konkrétní cíle. Soupis priorit i jejich dílčích cílů ukazuje Rámeček č. 1:

Priorita 1: Rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území

Cíl 1. 1.: Vytváření podmínek pro výstavbu cyklistické infrastruktury

Cíl 1. 2.: Zvyšování bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu.

Cíl 1. 3.: Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému.

Cíl 1. 4.: Posílení výzkumu, výchovy, vzdělávání a osvěty k podpoře cyklistiky.

Priorita 2: Rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu

Cíl 2. 1.: Vytváření podmínek k podpoře cykloturistiky.

Cíl 2. 2.: Využití cykloturistiky pro obnovu venkova.

Cíl 2.3.: Zajištění přípravy čerpání prostředků ze strukturálních fondů a Kohezního fondu EU

Priorita 3: Rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany životního prostředí a zdraví

Cíl 3. 1.: Regulace a podpora cyklistiky z pohledu ochrany území vyžadujících zvláštní ochranu (zvláště chráněná území, lokality výskytu zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin)

Cíl 3. 2.: Rozvoj cyklistiky v sídelních územích

Cíl 3. 3.: Zajištění ekologické výchovy, vzdělání a osvěty a dalších osvětových programů k podpoře cyklistiky a zdravého životního stylu.

Zdroj: Ministerstvo dopravy České republiky, 2005

Rámeček č. 1: Priority Cyklostrategie a jejich cíle

3.3. Bezpečnost cyklistů

Podle Martínek a kol. (2007) je v současné době v ČR mnoho regionů, kde je cyklistická doprava považována za dopravní prostředek číslo 1 (např. Uničovsko, Prostějovsko a mnoho dalších). Ještě donedávna cyklisté museli v těchto oblastech jezdit do práce po silnicích I. a II. třídy. Proto při zpracování koncepčních materiálů a strategických dokumentů ve vztahu k silnicím I., II. a III. třídy by mělo být jeho součástí i řešení cyklistické dopravy a konkrétních řešení (např. vybudování nové cyklostezky či odklonění na jinou trasu)

Součástí otázky bezpečnosti jsou i osvětové programy směřující ke změně chování motoristů k cyklistům a změně chování cyklistů. Kromě toho je důležité zmínit také údržbu jízdního kola (Martínek a kol, 2007). Důležité je nošení cyklistické helmy, podle novelizace zákona č. 361/2000 Sb. je tato povinnost dána osobám mladším 18 let.

Oddělení (Program) BESIP – „Bezpečnost Silničního Provozu“

BESIP se zabývá problematikou bezpečnosti týkající se také i cyklistů. Je integrální součástí Ministerstva dopravy a provádí preventivní činnost v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (tzv. zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. Hlavní strategií programu je kromě zvyšování bezpečnosti na pozemních komunikacích také snaha o přijetí některých změn v legislativní oblasti provozu. Touto snahou se zabývá Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, kterou společnost BESIP řídí. (BESIP, 2011)

4. Cyklistické trasy

4.1. Dělení cyklistických tras

Z hlediska *dopravního provozu* se podle Staněk, Batková (2004) cyklistické trasy dělí na:

- **cyklistické stezky**, které jsou zásadně odděleny od ostatní dopravy, včetně pěší (vyznačeny dopravní značkou C8 Stezka pro cyklisty)
- **společné stezky pro chodce a cyklisty**, označené dopravní značkou C9 Stezka pro chodce a cyklisty, přičemž chodci a cyklisté se nesmějí na této stezce vzájemně ohrozit; jiným účastníkům provozu je požívání této stezky zakázáno,
- **cyklistické trasy**, kde je cyklistická doprava vedena spolu s ostatní dopravou a trasa je opatřena nezbytným dopravním a orientačním značením pro cyklisty (při vedení a výběru tras se různými způsoby upřednostňují zklidněné komunikace, komunikace s nízkou intenzitou provozu a minimalizují se počty kolizních míst),
- **cyklistické pruhy**, kde je cyklistická doprava vedena po komunikaci společně s ostatní dopravou, ale ve vodorovně odděleném jízdním pruhu (v části šířky chodníku nebo vozovky).

Z hlediska *orientačního značení* se podle Staněk, Batková (2004) cyklistické trasy dělí na:

- **cyklotrasy**, tj. dopravní cesty vedené po pozemní komunikaci (silnici, místní, příp. účelové komunikaci, což je například i cyklistická stezka), která je z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu vhodná pro provoz cyklistů a je označena dopravním značením pro cyklisty;
- **cykloturistické trasy**, tj. dopravní cesty vedené zpravidla mimo pozemní komunikace (v terénu, po polních nebo lesních cestách apod.), které jsou z hlediska ochrany přírody a sjízdnosti vhodné pro provoz cyklistů a jsou značeny pásovými cykloturistickými značkami.

4.2. Značení cyklistických tras v ČR

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR (dále jen MMR) podporuje rozvoj cykloturistiky formou přímé dotace občanskému sdružení Klubu českých turistů (dále jen KČT), které na území České republiky koordinuje celou síť turistických a cyklistických tras a dbá o výrobu a instalování značek a směrovek podél mimosilničních úseků cyklotras a zabezpečuje údržbu cyklotras na celém území České republiky ve spolupráci s regionálními zástupci KČT a sponzory. Další finance na údržbu cyklistického označení poskytují kraje. (Martínek a kol., 2007)

Zásady dopravního značení cyklistických značek na pozemních komunikacích se zabývá Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a vyhláška č. 30/2001 Sb. Tento zákon je platný pro všechny účastníky silničního provozu tudíž i pro cyklisty.

Koncepce cyklistické dopravy na území Moravskoslezského kraje z roku 2006 uvádí odlišné značení cyklistických tras podle druhu komunikačních cest. Zvlášť se značí trasy vedoucí převážně po silnicích, místních a kvalitnějších účelových komunikacích (tzv. cyklotrasy, uváděné také jako silniční cyklotrasy) a zvlášť trasy vedoucí po horších účelových komunikacích, především po polních a lesních zpevněných cestách (tzv. cykloturistické trasy, také terénní cyklotrasy). Ovšem všechny druhy tras jsou uzpůsobeny tak, aby vyhovovaly použití nejen horských, ale také i krosových kol. Dále se problematikou značení cyklistických tras zabývají přílohy práce č. 2 a 3.

4.3. Financování cyklistické infrastruktury

Finanční prostředky představují klíčovou záležitost pro rozvoj cyklistické dopravy, především na výstavbu cyklostezek. „Cyklokonference v Hluboké nad Vltavou (září 2005) ukázala, že ze strany jednotlivých krajů, měst a mikroregionů je zájem o podporu cyklistiky. To se ukázalo jak prostřednictvím jednotlivých prezentací, tak i zájmem o finanční podporu cyklostezek. (Martínek, 2006)“ Dále cyklokonference navrhla jednotlivá opatření pro řešení dané situace též jako vícezdrojové financování. Dle Martínka (2006) mezi ně patří:

Opatření 1.2.2. – SFDI (Státní fond dopravní infrastruktury)

Opatření 2.3.1. – Strukturální fondy EU,

Opatření 2.3.2. – Synergický efekt 2006,

Opatření 3.2.1. – Územní plánování,

Opatření 3.2.2. – Využití opuštěných drážních těles,

Opatření 4.3.1. – Pozemkové úpravy,

Opatření 4.5.1. – Vedení cyklistických stezek podél vodních toků,

Opatření 1.2.2. se zabývá financováním cyklistických tras a stezek ze státního fondu. Do roku 2001 hlavní finanční prostředky pocházely z obecních rozpočtů, z Programu obnovy venkova Ministerstva pro místní rozvoj (dále jen MMR) a z předvstupního programu EU především z tzv. PHARE⁴. Poté přibyly prostředky z SFDI a krajských rozpočtů, naskytla se

⁴ Program PHARE: Je zaměřený na podporu aktivit dvoustranné přeshraniční spolupráce v regionech zemí střední a východní Evropy se sousedícími zeměmi EU. Podporovány jsou především investiční projekty do infrastrukturyhttp. (Fondy EU, 2006)

příležitost financování ze Společného regionálního operačního programu (dále jen SROP) a dalších programů EU jako je INTERREG III⁵ nebo LEADER+⁶.

Důležitým krokem čerpání financí je zhotovit projekty, které by byly financovány z prostředků strukturálních fondů EU na období 2007 – 2013. (Observatoř bezpečnosti silničního provozu, 2008)

Tzv. Synergický efekt 2006 se zabývá čerpáním financí ze státních fondů, ale také z krajských a městských rozpočtů určených na rozvoj cyklistické infrastruktury.

Opatření 3.2.1. se týká cyklistické dopravy územního plánování. Především zapojení cyklistické dopravy do obytných a pěších zón v městském prostředí a rozčlenit je podle důležitosti. Ukázkou takového opatření je například stavba cyklistického mostu přes dálnici u Plzně. V další části tohoto opatření je důraz kladen na strany ministerstev. Cílem je podporovat vytváření obytných a pěších zón ve městech a prověřovat veškeré pozemní práce pro možnost realizace cyklistické infrastruktury.

Do možnosti financování cyklistické dopravy se v roce 2005 zapojilo také i Centrum dopravního výzkumu se záměrem využití nepoužívaných železničních tratí. Tyto tratě mají sloužit pro bezmotorovou dopravu, tudíž především k výstavbě cyklostezek. Opuštěným železnicím se již nějakou dobu věnuje také Nadace Partnerství v rámci programu Zelené stezky neboli Greenways. Centrum dopravního výzkumu tak s Nadací Partnerství na tomto programu začalo spolupracovat.

Další možnost stavby cyklotras se nabízí v oblastech pozemkových úprav budovaných dle zákona č. 139/2002 Sb. o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech. Jedná se především o polní cesty, které jsou vhodné k budování cyklistických tras a stezek. Jako vzorový příklad může sloužit úsek cyklostezky Bečva u Lipníka nad Bečvou.

Velmi aktuální jsou výstavby cyklostezek podél vodních toků. K uskutečnění výstavby je zapotřebí se dohodnout se správci jednotlivých povodí. Většina správců tuto možnost přijímá, ovšem za předpokladu víceúčelové komunikace, tzn. vybudování cyklostezky zároveň také jako účelové komunikace. Je to z důvodů využívání komunikace vozidly povodí. (Observatoř bezpečnosti silničního provozu, 2008)

⁵ INTERREG III: Program Interreg III pro období 2000 - 2006, je jednou z iniciativ Evropských společenství, která byla schválena Evropskou komisí pro členské země Evropské unie a je nástrojem pro překonání nevýhod plynoucích z příhraniční police dané oblasti. (Strukturální fondy, 2006)

⁶ LEADER+: LEADER+ je program Evropské unie realizovaný v členských zemích v tomto programovacím období (2000 - 2006) zaměřující se na obnovu venkova. (Leader+, 2006)

5. Cyklistické trasy vymezeného území

5.1. Cyklistické trasy obce Nový Jičín

Cyklistické trasy města Nový Jičín mají svůj počátek v okresním městě Nový Jičín a dále vedou pouze okrajovými částmi města. Podle publikace Staněk, Balatková (2004) se jedná pouze o dvě cyklistické trasy. První je cyklistická trasa III. třídy č. 502 v úseku Loučka – Nový Jičín – Rybí a druhou je cyklistická trasa IV. třídy č. 6175 „Palackého stezka“ v úseku Šenov u Nového Jičína – Nový Jičín – Kojetín – Straník. Jedná se o trasy vedlejší a doplňkové cyklistické sítě, u nichž významně převládá místní charakter dopravy se zaměřením na krátké cesty. Trasy vedené severojižním a východozápadním směrem jsou v západní části města Nový Jičín vzájemně propojeny a částečně vedeny v souběhu.

V nedávné době byly zbudovány dvě cyklistické stezky procházející částmi města Nový Jičín, tyto stezky jsou zároveň jedinými v celém vymezeném území. První vybudovanou cyklistickou stezkou je trasa vedena z Nového Jičína do Libhoště v délce pouze 1600 m. Druhou je pak cyklistická stezka z Nového Jičína do Loučky v délce cca 1500 m. Obě jsou zároveň stezkami pro in-line bruslaře s upraveným povrchem.

5.2. Cyklistické trasy okolí Nového Jičína

Okolím Nového Jičína prochází celkem devět značených cyklistických tras. Jejich délka se pohybuje v rozmezí od 3 do 17 km, jelikož vesměs prochází územím jen z jejich části. Územím prochází pouze jedna dálková cyklotrasa mezinárodního charakteru č. 5 Jantarová stezka. Mezi regionální cyklotrasy procházející územím se řadí č. 501, 502 a č. 503. Nejvíce jsou v území zastoupeny trasy mající lokální charakter. Jsou to tzv. Místní cyklotrasy č. 6016, 6175, 6214, 6217 a č. 6225.

Nejdelší cyklotrasy jsou zároveň také i nejvýznamnějšími trasami v okolí. Jsou to cyklotrasy č. 5 a č. 6175. Cyklotrasa č. 6175 se řadí také k náročnějším trasám v území vzhledem k poměrně velkému stoupání. Je to dáno stoupáním do obce Kojetín (významný vrchol Svinec 547 m n. m.) a následným prudkým klesáním. Většina cyklotras je vedena dobře zvládnutelným terénem. Komunikace jsou uzpůsobeny k jízdě na trekingových kolech, místy s výmoly, ovšem většina je dobře sjízdna.

Konkrétní popis jednotlivých cyklotras je umístěn v Katalogu cyklotras, který je volnou přílohou práce. V následující tabulce jsou cyklotrasy popsány dle délky a stoupání.

Tab. 2.: Cyklotrasy procházející vymezeným územím

číslo trasy	délka trasy (km)	stoupání (m)
5	17	181
501	7	51
502	12	142
503	8	137
6016	9	244
6175	17	334
6214	7	204
6217	3	90
6225	7	55

Zdroj: Cykloserver, vlastní úprava

6. Navrhované cyklistické trasy vymezeného území

6.1. Navrhované cyklistické trasy obce Nový Jičín

Z hlediska vedení tras v území zde zcela chybí propojení severní a východní části města Nový Jičín, tedy trasa umožňující v doteku s centrem alternativní spojení tras č. 6175 a č. 502. Toto propojení by také zkrátilo cestu ze Šenova na Rybí a opačně. V důsledku chybějící trasy cyklisté sami hledají vhodné řešení, přičemž se nevhodně proplétají uličkami a frekventovanými komunikacemi. (Staněk, Batková; 2004)

6.1.1. Trasa „C“ Šenov u N. J. – Nový Jičín

Popis trasy

Tato trasa je navržena jako severozápadní spojnice mezi stávajícími cyklotrasami č. 502 a č. 6175 poblíž centra města. Trasa má počátek na křižovatce ulic Jaselská a Dukelská kde se odkloní od stávající cyklotrasy č. 6175 a pokračuje ulicemi Dukelskou a Palackého kolem centra města. V křížení ulic Palackého a B. Martinů, kudy procházejí obě stávající cyklotrasy, končí. (Staněk, Batková; 2004)

Vedení trasy

Celá trasa je navržena po místních komunikacích šířky 7,5 – 11 m, s kvalitním živičným povrchem. Celková délka trasy je 1,7 km (Staněk, Batková; 2004).

Významné cíle na trase

Vymezené území trasy prochází Novým Jičínem – viz Významné cíle u Trasy č. 502 – Loučka – Nový Jičín – Rybí.

Problémová místa

V místě odpojení trasy č. 6175 a na křižovatce ulic Palackého a Tyršova, umístit orientační plánec cyklistických tras v ulicích města (Staněk, Batková; 2004).

6.1.2. Trasa „B“ Nový Jičín – Bludovice

Popis trasy

Tato trasa je směřována z Nového Jičína do Bludovic. Je navržena jako odbočka z trasy „C“ na křižovatce ulic Palackého a Tyršova, přes most nad řekou Jičínkou po ulici Tyršova vede na křižovatku s ulicí Štefánikova. Dále po ulici Štefánikova přes okružní křižovatku se silnicí I/57 (Sokolovská) na ulici Msgr. Šrámka, po které se připojí doprava na ulici Komenského, poté vlevo a krátký úsek po ulici Bezručova (sil. III/4832). Odtud je trasa vedena v krátkém souběhu s cyklotrasou č. 502 ulicí U Jičínky. Od cyklotrasy č. 502 se odpojí a pokračuje ulicí U Jičínky, Rybníčky na křížení s ulicí Žilinskou (sil. III/4834). Zde doprava přes most nad Zrzávkou a hned zase doprava na účelovou komunikaci podél Zrzávky. Ta se posléze napojí na ulici U Jezu a po ní až k železničnímu přejezdu, za kterým odbočuje vlevo na silnici I/57. Za hřištěm vlevo přes silnici a most na místní komunikaci vedoucí souběžně se silnicí I/57, po které je navržena až na hranice katastru. (Staněk, Batková; 2004)

Varianta I.a

Tato varianta počítá s vedením trasy po ulici Tyršova na křižovatku s ulicí Gen. Hlad'ó. Dále po ulici Gen. Hlad'ó přes okružní křižovatku se silnicí I/57 (Sokolovská) na ulici Bezručova, po které se připojí na stávající cyklotrasu č. 502. (Staněk, Batková; 2004)

Varianta I.b

Úsek k železničnímu přejezdu by zůstal zachován, ale před ním trasa pokračuje doleva po pravém břehu říčky Zrzávky, až se u dalšího železničního přejezdu připojí k místní komunikaci vedoucí souběžně se silnicí I/57 a po ní až na hranice katastru (Staněk, Batková; 2004).

Vedení trasy

Vedení prvního úseku trasy centrem města je navrženo po místních komunikacích, s výjimkou krátkých úseků po silnicích III/4832 (Bezručova) a III/4834 (Žilinská). Tyto místní komunikace i silnice mají kvalitní živičný povrch a šířku 7,5 – 10 m. Úsek po účelové komunikaci mezi ulicemi Rybníčky a U Jezu má povrch štěrkový v šířce 2,5 – 3,7 m. Úsek od železničního přejezdu po silnici I/57 i následný úsek po místní komunikaci mají velmi kvalitní živičný povrch. Bez ohledu na variantu řešení je délka trasy cca 5,1 km. (Staněk, Batková; 2004)

Významné cíle na trase

V Bludovicích se nachází kostel sv. Mikuláše, možnost občerstvení (Staněk, Batková; 2004).

Problémová místa (Staněk, Batková; 2004)

- a) vedení trasy okružní křižovatkou ulic Štefánikova – Sokolovská
- b) vedení trasy po silnici I/57 a její dvojí křížení.
- c) vedení trasy okružní křižovatkou ulic Gen. Hlad'o – Sokolovská
- d) vedení trasy po pravém břehu říčky Zrzávky

6.1.3. Trasa „Z“ Nový Jičín – Žilina

Popis trasy

Trasa „Z“ se odpojuje od navrhované trasy „B“ na křižovatce ulic Rybníčky přes dva mosty (sil. III/4834) překlenující Zrzávku a Jičínku. Dále vede po ulici Beskydská (sil. III/E834), aby po chvíli odbočila vpravo za základní školu a kostel, poté vpravo na ulici Okružní, následuje opět krátký úsek po ul. Beskydská. Přes lávku vlevo se trasa připojí na ulici Potoční a pak zase zpátky na ulici Beskydskou, po které je navržena až na hranice katastru (Staněk, Batková; 2004).

Vedení trasy

Valná část trasy je navrhována na místních komunikacích s relativně kvalitním živičným povrchem a je rovinného charakteru šíře 2,5-3,5 m. Některé úseky jsou vedeny po silnici III/4832 (Beskydská – intenzita do 5 tis. vozidel/den) šířka cca 8 m. Část úseku, ulic Potoční, je trasa vedena po šterkové pěšině šířky cca 0,5 m. Délka trasy je cca 3 km (Staněk, Batková; 2004).

Významné cíle na trase

V části Nového Jičina Žilině se nachází filiální kostel svatého Mikuláše. Působí zde jezdecký oddíl s výukou jízdy na koni nebo s možností projížďek v kočáře a je tu také dost možností občerstvení (Staněk, Batková; 2004).

Problémová místa

Úzký úsek šterkovité stezky na ulici Potoční (Staněk, Batková; 2004).

6.1.4. Trasa „R“ Nový Jičín – Rybí

Popis trasy

Tato trasa se na křižovatce ulic Beskydská a Za Školou odpojí od plánované trasy „Z“ a to v ulici Za školou, která přechází ve spíše účelovou komunikaci. Kolem zemědělského družstva a vrchu Puntík by se trasa napojila na místní komunikaci v Rybí a posléze na cyklotrasu č. 502 vedoucí Rybím po silnici II/482. Po trase první odbočka vpravo vedoucí na vrch Puntík a druhá úbočím Puntíku do Libotína. (Staněk, Batková; 2004)

Vedení trasy

Celá trasa je navržena na místních komunikacích s velmi kvalitním živичným povrchem šířky 3-3,5 m. Je rovinného charakteru s krátkým mírným klesáním v obci Rybí, směrem k cyklotrase č. 502. Délka trasy je cca 3,9 km. (Staněk, Batková; 2004)

Významné cíle na trase

Vrchol Puntík je místo dalekého rozhledu 501 m n. m. V obci Rybí ležícím na hlavním silničním tahu Nový Jičín – Kopřivnice se nachází kostel „Nalezení sv. Kříže“, dvě kapličky v poli, Bludné kameny z doby ledové a je zde pár možností k občerstvení. (Staněk, Batková; 2004)

Problémová místa

Na tomto úseku se místa se zásadními problémy nevyskytují.

6.1.5. Trasa „L“ Nový Jičín – Libhošť

Popis trasy

Trasa je v návrhu vedena z centra Nového Jičína souběžně s cyklotrasou č. 502, až na silnici II/482 vedoucí na Rybí, kde se odpojí na polní komunikaci, která se stáčí vlevo pod viadukt silnice I/48. Za viaduktem se napojuje doprava na silnici III/46433 a po ní až na hranice Libhoště. (Staněk, Batková; 2004)

Varianta

V případě zvýšení hustoty silničního provozu na silnici III/46433 lze trasu alternativně odklonit na počátku vsi vlevo na místní komunikaci (Staněk, Batková; 2004).

Vedení trasy

Souběh s cyklotrasou č. 502 je veden po místních komunikacích s živičným povrchem, polní komunikace je pak částečně zpevněná šířka 3,5-4 m. Úsek za viaduktem pak kombinace kamenných kostek v šířce 4-6 m. Od počátku vsi pak po silnici s velmi dobrým živičným povrchem šířky 6-7 m, v případě varianty II je povrch opět živičný v relativně dobrém stavu. Trasa převážně rovinného charakteru mimo klesání polní komunikací k viaduktu silnice I/48 a následné mírné stoupání k Libhošti. Dle variantního řešení má trasa délku cca 3,7-3,9 km. (Staněk, Batková; 2004)

Významné cíle na trase

V obci Libhošť se nachází barokní kostel z r. 1776 a také zděný větrný mlýn z r. 1842 (technická památka). Je zde několik možností k občerstvení. (Staněk, Batková; 2004)

Problémová místa

Částečně zpevněný úsek (šterk, cihlová drť) mezi silnicí III/46433 a viaduktem silnice I/48 je třeba dodatečně zpevnit (šterk), jinak je terén vhodný pouze pro horská kola. (Staněk, Batková; 2004)

6.1.6. Priority návrhu cyklistických tras města Nový Jičín

Výhledové cílové řešení představuje na některých trasách úpravy mající za cíl zvláště větší segregaci cyklistů od tras motorové dopravy. Uvádění do provozu cyklistických tras bude zřejmě postupně v závislosti na možnostech financování. (Staněk, Batková; 2004)

V krátkodobém výhledu se podle Staněk, Batková (2004) doporučuje:

a) vyznačení tras dopravními značkami a to v pořadí:

- trasa C (centrum města)
- trasa B (centrum města + zaměstnanecká tepna z Bludovic)
- trasa R a Z (současně, z důvodu návaznosti)
- trasa L (převážně zaměstnanecká trasa)

b) doplnění plánek tras pro orientaci v ulicích města

c) postupné řešení stavebních závad na cyklistických trasách v tomto pořadí:

- trasa B: zpevnění úseku na pravé straně Zrzávky směrem k ul. U Jezu, v případě, že zde bude vyřešen majetkoprávní vztah k pozemku, respektive rozšíření chodníku pro vedení společné stezky pro pěší a cyklisty v úseku od železničního přejezdu přes trať 326 po fotbalové hřiště.
- trasa L: zpevnění úseku mezi silnicí III/46433 a viaduktem silnice I/48

d) doplnění stojanů na kola k pohostinstvím, místům občerstvení, k nákupním střediskům atd.

6.2. Navrhované cyklotrasy v zájmovém území okolí Nového Jičína

Vymezeným zájmových územím prochází celkem devět významných cyklotras. Pouze jediná trasa má mezinárodní charakter, jedná se o cyklotrasu č. 5 Jantarová stezka.

Při pohledu na mapu vybraných obcí území je zřejmé, že síť cyklotras je poměrně hustá. Ovšem cyklostezky se zde téměř nevyskytují, s výjimkou města Nový Jičín. Každou obcí prochází nějaká cyklotrasa, kromě obce Životice u Nového Jičína a Libhošť. Na konci dubna roku 2008 byla otevřena cyklostezka vedoucí z Nového Jičína do Libhoště přes obec Rybí, označená v Navrhovaných cyklistických trasách města Nový Jičín za trasu „L“. I obec Životice má v návrzích města plán na výstavbu nové cyklotrasy.

Z pohledu autorky na síť cyklotras a vybudovaných cyklostezek je nejreálnější napojení na již existující cyklotrasy, navrhnout propojení a zrealizovat plány města Nový Jičín.

V současné době se pracuje na vybudování nadregionální cyklostezky Odra – Morava – Dunaj, která má procházet částí Moravskoslezského kraje. Vymezeným územím bude procházet jedna z jeho navržených tras a to z Jeseníku nad Odrou do Suchdola nad Odrou. Cyklostezka má být dlouhá cca 70 km a bude spojoval hranici Olomouckého kraje (Bělotín) s polskou hranicí (Chalupki). Trasa sleduje přibližně tok řeky Odry. Cyklistická trasa nahradí v daném úseku páteřní nadregionální trasu – č. 5 Jantarovou stezku. Stavba přispěje k zvýšení bezpečnosti silničního provozu, neboť vybudováním souběžné cyklistické komunikace se silně dopravně zatíženými silnicemi bude dosaženo vymístění cyklistů z vozovky této silnice. Zároveň trasa přispěje k zatraktivnění koridoru řeky Odry. Trasa bude součástí sítě krajských cyklistických tras (celorepublikového, příp. evropského významu) dle Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje. Zahájení stavby se předpokládá v roce 2012.

Mezi další neuvedenou a plánovanou cyklostezku by měla patřit trasa Nový Jičín – Hostašovice. Město Nový Jičín ve svých tiskových zprávách uvádí, že tato trasa má nahradit železniční trať vedoucí z Nového Jičína do Hostašovic. Pro její vznik je nezbytné, aby se obce, jejímiž územími má procházet spojily ve svazek s názvem „Cyklostezka Nový Jičín – Hostašovice“. To umožní bezúplatný převod státního majetku do majetku svazku a stavbu samotné cyklostezky. Stezka má vést kromě Nového Jičína a Hostašovic i obcemi Životice u Nového Jičína, Mořkov a Hodslavic. Délka trasy má dosáhnout až 10,6 km. 600 m je odbočka vedoucí z Bludovic směrem na Straník, v minulosti tímto místem vedla vojenská vlečka do opravárenského závodu. Cyklistická stezka má sloužit kromě cyklistů, také chodcům a in-line bruslařům. (Machková, 2011)

6.2.1. Trasa č. 1: Starojická Lhota – Petřkovice – Lešná

Popis trasy

Navržená cyklotrasa je spojnici obcí Starý Jičín s Lešnou a Moravskoslezského kraje s krajem Zlínským. Prochází místní částí Starojická Lhota – Janovice – Petřkovice – Perná a obcí Lešná. Je vedena podél významnějších přírodních zajímavostí s ohledem na menší dopravní vytížení jednotlivých úseků.

Vedení trasy

Svou délkou cca 10 km se cyklotrasa řadí ke středně dlouhým v porovnání s ostatními cyklotrasami v území. Její začátek je v místní části Starojická Lhota v místě návaznosti na cyklotrasu č. 5. Trasa vede přes střed vesnice po vedlejší komunikaci a ve vzdálenosti cca 2 km od svého počátku prochází pod mezinárodní komunikaci E462. Dále těsně před Janovicemi se kříží se silnicí III/04813. Pokračuje skrz Janovice po vedlejší silnici kolem rodinných domů až na vrchol Janovic po asfaltové cestě. Odtud trasa strměji klesá po zpevněné komunikaci III/04812 do Petřkovic. V Petřkovicích trasa pokračuje především pro náročnější cyklisty kolem vrchu Horečka až k místní hasičské zbrojnici. Zde je možnost pokračovat po polní cestě místní zachovalou pahorkatinnou krajinou a navštívit poutní jeskyni ve skále nebo pokračovat po vedlejší komunikaci sjezdem a navázáním na komunikaci III/04812, která dále vede přes Pernou až do Lešné.

Trasa je uvažována především pro cyklisty jedoucí na trekingových kolech, poněvadž místní komunikace jsou místy nezpevněné, v Petřkovicích trasa vede po štěrkovité cestě. Komunikace jsou méně dopravně zatížené a svým reliéfem středně náročné až náročnější s převýšením až 100 m.

Významné cíle na trase

Cykloturistická trasa prochází menšími částmi obcí Lešná a Starý Jičín. Ve všech částech obcí je možnost občerstvení v místních hospůdkách, v Lešné je širší výběr v restauracích s možností ubytování.

Zajímavou lokalitou je obec Petřkovice. Cyklisté zde mohou vystoupat na Petřkovickou horu (608 m n. m.), odkud je pestrý výhled na Poodří a Hostýnsko-vsetínské vrchy. Zvláštností je umělá poutní jeskyně ve skále v lese z roku 1888 se sochou P. Marie Lurdské, u níž se nachází křížová cesta.

6.2.2. Trasa č. 2: Starý Jičín – Kojetín

Popis trasy

Významným bodem v území je Starojický kopec, jehož přírodní prostředí přímo vybízí k cyklistické vyjížďce klidnou krajinou a pro zdatnější cyklisty také výšlapem na zříceninu nacházející se na jeho vrcholu. Tato trasa je sestavena především pro náročnější cyklisty, kteří rádi zdolávají sklonitý terén.

Vedení trasy

Cyklotrasa začíná pod náměstím na Starém Jičín, kde se setkává s trasou č. 5, ovšem její směr je poněkud odlišný. Pokračuje dále kolem farního kostela sv. Václava, zadní cestou kolem hřbitova a dále lemují celý Starojický kopec. Starojický kopec opouští u restaurace Zámeček pod hradem. Dále je její trasa vedena Starým Jičínem podél fotbalového hřiště na silnici III/04812 až do místní části Jičina. Zde se před zdejším pohostinstvím odpojuje na vedlejší silnici III/04818 vedoucí na Kojetín. Cyklisté mají 2 možnosti. Zdatnější mohou po této trase pokračovat na vrchol Kojetína a napojit se na cyklotrasu Palackého stezka nebo zvolit nenáročnou cestu po rovinaté komunikaci nazývané místními občany „Seliko“. Zvolí-li cyklista druhou variantu, má dále možnost dojet do Loučky a zde se dále napojit na cyklotrasu č. 502.

Délka trasy je cca 7 km. Povrch vozovky je poměrně dobře zpevněný, výjimky se vyskytují jen v místní části Jičina, zde je silnice slepována a místy nerovná. Kolem Starojického kopce je vedena po neasfaltovaném písčitém povrchu. Je určena především pro trekkingové bicykly.

Významné cíle na trase

Samotným umístěním v centru Starého Jičina nabízí turistům poměrně široké možnosti kulturního vyžití s nabídkou stravovacích i ubytovacích zařízení. Zajímavá je také zřícenina hradu s občerstvením v kavárně, odkud se nabízí pestrý výhled na zdejší pahorkatinnou krajinu.

Vyjetím do místní části Kojetín má turista možnost dalšího občerstvení u areálu sjezdovky na kopci Svinec (546 m n. m.) nebo pokračovat po cyklotrase Palackého stezka.

7. SWOT analýza

SWOT Analýza cyklistické dopravy a cykloturistiky Zájmového území

Hlavním úkolem SWOT analýzy obecně je zaměřit se na silné a slabé stránky dané zkoumané oblasti a dále tyto stránky rozvinout v možné příležitosti a hrozby. V tomto případě se SWOT analýza zabývá cyklistickou infrastrukturou se zapojením do oblasti cestovního ruchu – cykloturistiky. Vychází částečně ze SWOT analýzy ze Strategického plánu rozvoje města Nový Jičín, ale také z terénního průzkumu.

Silné stránky

- Pokračující výstavba cyklostezek
- Dobrá dopravní dostupnost okresního města Nový Jičín
- Dostatečný počet stravovacích a ubytovacích zařízení v blízkosti cyklotras
- Řada kulturních, historických a architektonických památek v regionu Novojičínska
- Možnost dalšího sportovního využití v nemalém počtu obcí v území
- Příjemné vesnické prostředí se zachovalou přírodní pestrostí lokalit (Přírodní Park Podbeskydí, část území CHKO Poodří)
- Vhodně umístěné informační tabule o zajímavých přírodních lokalitách, např. za místní části Jičina zmínka o Pikrových mandlovcích u Kojetína.
- Celkově jsou cyklotrasy přehledně značeny, např. cyklotrasa Stezka Františka Palackého je jednou z nejlépe značených tras s řadou upozornění na zajímavé přírodní lokality
- Posedy a odpočívadla jsou vhodně umístěny např. na mezinárodní cyklotrase č. 5 Jantarová stezka

Slabé stránky

- Na poměrně rozsáhlé území malý počet cyklostezek
- Většina cyklotras je vedena po pozemních komunikacích II. a III. třídy s větším dopravním zatížením
- Nevyhovující technický stav řady komunikací a cyklotras, např. nejhůřší stav je na cyklotrasách Okruh Kravařsko v území přes Hrabětický les, dále na cyklotrase č. 6214 v úseku Jasenice – Vysoká, naopak nejkvalitnější vozovka se nachází na celé trase č. 501
- Nevýrazné značení např. u trasy č. 6016 vedoucí podél Veřovických vrchů

- Místy poničené cyklistické značky např. na cyklotrase č. 6016; popsaná návěsní tabule značící použití přechodu pro chodce a dále např. značka č. 6124 mezi obcí Jasenice a Vysoká, která téměř leží na trávě
- Ve městě Nový Jičín jsou trasy nepřehledně značeny, případně na některých důležitých místech chybí, např. na ulici Pod Skalkou směrem z ulice B. Martinů
- Malý počet stojanů pro zaparkování bicyklu v řadě obcí
- Nedostatečný počet odpočívadel na řadě cyklotras, na většině tras úplně chybí
- Přes dostatečný počet stravovacích zařízení, se v jejich řadách často vyskytuje krátká otevírací doba, popřípadě nízká kvalita pestrosti služeb
- Ve městě Nový Jičín chybí ubytovací zařízení v soukromí
- Chybějící kapacita ubytování pro větší počet turistů
- Nedostatečné napojení případně nesoulad v napojení na autobusovou či vlakovou dopravu
- Elektronické a tištěné zdroje map nejsou místy shodné

Příležitosti

- Větší začlenění cyklotras do programu BESIP, z něhož plyne zvýšení bezpečnosti cyklistů
- Rekonstrukce vozovky v řadě místní části obcí, např. v Jasenici, Vysoká, Hrabětice, Straník
- Dořešení dopravní situace v centru města Nový Jičín, instalace bezpečnostních prvků, světelná signalizace, stojany pro kola
- Výstavba navrhovaných cyklotras a cyklostezek, především rozšíření trasy „R“ a dále trasy „L“
- Vybudování dostatečného počtu odpočívadel především na delších trasách
- Zajištění dostatečného počtu ubytovacích i stravovacích zařízení v místních částech obcí
- Upravení cyklistických značek a doplnění na chybějících úsecích
- Přehlednější značení cyklotras v tištěných i elektronických mapách a jejich soulad

Hrozby

- Nedořešené majetkoprávní vztahy k pozemkům na plánovaných cyklotrasách
- Nedostatečné finanční prostředky na výstavbu nových cyklotras a cyklostezek
- Zvětšující se počet nehodovosti cyklistů při současném stavu neopravených komunikací
- Klesající využívanost některých cyklotras např. 6214 kvůli špatnému stavu vozovky

Mezi nejsilnější stránky SWOT analýzy cykloturistiky Nového Jičína a nejbližších obcí patří především pestrost přírodního, kulturního i sportovního i rekreačního prostředí. V území dominuje cyklotrasa Palackého stezka, na které je kvalita služeb a přírodního bohatství nejvíce znát. Z dopravního hlediska je možné se do všech obcí dostat také pomocí autobusové dopravy.

Ostatní cyklistické trasy a stezky jsou územím prokány poměrně hojně a na logicky navazujících částech. Místy se také na sebe navazují.

Z příležitostí cykloturistiky je znatelný zájem o vybudování cyklistických stezek v blízkosti obce Nový Jičín, jejich rozšíření a zkvalitnění současných. Také se každoročně rekonstruují a opravují silniční komunikace, které jsou důležité zejména pro kvalitní a bezpečnou jízdu po cyklotrasách. Nejen pro turisty je vhodné dále doplnit současné mapové prospekty a sjednotit všechny dostupné zdroje.

Slabou stránku vystihuje nedostatečný počet cyklostezek především v okolí obce Nový Jičín. I když se silniční komunikace každým rokem opravují, na mnohých místech se tak nečiní vůbec a jejich kvalita poté hazarduje se zdravím cyklistů. Jejich vedení po frekventovaných úsecích není taky vyhovující.

Největší hrozbou jsou zcela zanedbané komunikace v úsecích především v blízkosti lesních cest či v odlehlejších částech, na druhou stranu je zde menší dopravní zatížení.

8. Výsledky a jejich diskuze

Bakalářská práce pojednává o současném stavu v oblasti cykloturistiky, tj. zapojení cyklistické dopravy do oblasti cestovního ruchu v zájmovém území Nového Jičína a přilehlých obcí. Všechny obce s výjimkou obce Lešná patří Moravskoslezskému kraji. Obec Lešná se řadí již ke kraji Zlínskému, ovšem svou dostupností k městu Nový Jičín byla zařazena do tohoto zájmového území.

Současný stav byl hodnocen za použití rozdílných zdrojů, literárních, internetových a především z terénního průzkumu a informovanosti díky vřelé spolupráci Městského úřadu v Novém Jičíně. Dotazy na stav cyklotras byl směřován taky na Centrum dopravního výzkumu v Olomouci, ovšem zde pracovníci neměli k dispozici potřebná data. Velká část práce, především v příloze Katalogu cyklistických tras, je vytvořena na základě vlastního terénního průzkumu.

V první polovině bakalářské práce jsou uvedeny obecné informace, týkající se stavu cykloturistiky z celorepublikového hlediska. Na tyto informace plynule navazuje stav cykloturistiky zaměřený již na konkrétní území.

Celkově lze říci, že Česká republika má hustou a kvalitní cyklistickou síť, bezpečnost je prioritní, důraz je kladen na stále se zlepšující, každoročně obnovující stav nejvyužívanějších cyklistických tras a stezek, zavádění bezpečnostních opatření a prvků do povinné výbavy cyklisty v nejdůležitějších zákonech cyklistické dopravy jako je např. novelizace zákona č. 361/2000 Sb. O povinnosti nošení cyklistické helmy osobám mladším 18 let. Dále je velká část finančních prostředků věnována výstavbě nových cyklistických stezek. Také v cyklistickém značení Česká republika vyniká díky péči Klubu českých turistů.

Zájmové území Nového Jičína je z pohledu cykloturistiky na dobré úrovni. Svědčí o tom řady cyklotras, které jsou také díky využívanosti automobilové dopravy na poměrně dobré úrovni, především v zázemí obce Nový Jičín. V okolních vzdálenějších obcích je tato situace místy velmi rozdílná, ovšem je zde snaha o každoroční z kvalitňování a obnovu v nejvyužívanějších úsecích. Značení je z celkového pohledu přehledné, pouze v odlehlejších částech obcí je nutná obnova. Propagace cykloturistiky je stále na lepší úrovni především díky zdokonalující se informovanosti turistů na jednotlivých významných úsecích tras. Ovšem celkově chybí propagační materiály ve formě letáků a informací týkajících se zajímavých lokalit na trasách a především v celkové podobě cyklistických tras a stezek. Zmateně působí internetové zdroje na různých serverech v porovnání s tištěnou podobou knižních zdrojů. Je zapotřebí tyto dva rozdílné zdroje sjednotit a uvést v jednotné podobě hlavně kvůli většímu zájmu okolí o cykloturistiku.

Závěrečná část práce je zaměřena na trasy, které by díky znalosti okolí mohly vzniknout. Díky propojenosti území dostatečnou škálou cyklotras jsou tyto trasy vedeny tak, aby se napojily

na současné trasy a především, aby umožnily cyklistům klidnou a přínosnou projížďku pestrým krajinným reliéfem.

Rozvojové možnosti cykloturistiky Nového Jičína a okolních obcí závisí především na jejich finanční situaci. Z pohledu jednotlivých dotčených úřadů je zde snaha o zkvalitnění současného stavu komunikací a také řada návrhů pro zbudování nových tras a stezek, které by se na ty současné daly napojit. Jako prioritní návrh se jeví cyklostezka směřující z Nového Jičína na Hostašovice. Tato stezka bude ukázkou, jak nejlépe využít plochy, které byly zničeny např. nějakou živelnou katastrofou, v tomto případě povodněmi a zužitkovat je.

Největší prioritou v území je uskutečnění projektu výstavby cyklostezky Odra-Morava-Dunaj, která bude mít mezinárodní význam. Vymezeným územím bude procházet jen z menší části, ovšem pro okolní obce by to byla velká příležitost v rozvoji cykloturistiky.

9. Závěr

Tématem bakalářské práce bylo zhodnocení, posouzení a navržení vhodných řešení týkající se cykloturistiky Nového Jičína a blízkých okolních obcí. Práce popisuje současný stav cykloturistiky v České republice, vyzdvihuje pozitiva činnosti, její přínos pro jedince i celou společnost, důvody, proč se zaměřit na zlepšení bezpečnosti v rámci cykloturistiky a proč tuto aktivitu podporovat ze státního finančního hlediska. Dále pak také jaké jsou její hlavní priority a cíle. Rozeznává rozdíly a druhy cyklistických tras.

Hlavní náplní bakalářské práce bylo zaměřit se na současný stav cykloturistiky zájmového území a možnosti, které nabízí do budoucna. Důležitou částí bylo také navržení cyklistických tras v rámci vymezeného území.

Velkou roli zde hrály také informační zdroje. Převahu internetových zdrojů doplnily knižní publikace s dokumenty z Městského úřadu v Novém Jičíně. Podstatnou část práce tvoří také poznatky získané z terénního průzkumu.

Klíčová slova: cykloturistika, cyklistická trasa, cyklistická strategie, vedení trasy, zájmové území, bezpečnost dopravy.

10. Summary

The topic of this bachelor thesis was evaluation, appreciation and proposition of acceptable solutions relating to cycling tourism of Nový Jičín and of near neighbouring communities. This thesis describes the present state of cycling tourism in the Czech Republic, it highlights the positives of the activity, its benefits for individual and for the whole society, reasons why it is necessary to focus on improvement of safety within the cycling tourism and why this activity should be supported by the state financial resources. It distinguishes differences and sorts of cycling trails.

The main point of the bachelor thesis was to focus on the present state of cycling tourism of the interest zone and on possibilities, which it offers for the future. The important part was also a proposition of cycling trails within the specified district.

The sources of information were playing a key role, too. Books and documents from the municipality in Nový Jičín completed a superiority of internet sources. The substantial part of the thesis was formed by the findings gained during the field survey.

Key words: cycling tourism, cycling trail, cycling strategy, banking, interest zone, safety of transport.

11. Seznam použité literatury a zdrojů

11.1. Literatura:

- [1] ELBLOVÁ, Luisa a kol. *Dokument pro územní rozhodnutí: Cyklostezka Odra - Morava - Dunaj v Moravskoslezském kraji.*, 2010. 24 s. archivní číslo: B-07-2c-8.
- [2] CIPRIS, Aleš. *Koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území Moravskoslezského kraje.*, 2005. 50 s. Dostupné z WWW: <http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/assets/doprava/cyklo_uplna_textova_zprava.pdf>. zakázkové číslo: 0505400.
- [3] HŘEBÍČKOVÁ, Sylva; ONDRÁČEK, Jan. *Cykloturistika*. Brno : Masarykova univerzita, 2007. 123 s. ISBN 978-80-210-4443-2
- [4] MARTÍNEK, Jaroslav a kol. *21 pilířů pro cyklistickou dopravu*. První.: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., 2007. 71 s. ISBN 978-80-86502-60-1.
- [5] MARTÍNEK, Jaroslav a kol. *Centrum dopravního výzkumu pro potřeby Ministerstva dopravy.*, 2005. 39 s. ISBN 80-86502-24-4.
- [6] MINISTERSTVO DOPRAVY A CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR.*, 2005. 38 s. ISBN 80-86502-11-2.
- [7] STANĚK, Lukáš; BATKOVÁ, Marta. *Variantní studie priorit cyklistické dopravy ve městě Nový Jičín (Koncept).*, 2004. 17 s. archivní číslo: II-4.1/42/2004.

11.2. Internetové zdroje:

- [1] BÍLOVÁ, Martina. *Jednotná GIS databáze cyklistické infrastruktury ČR* [online]. Olomouc : Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV), 2007 [cit. 2011-10-22]. Dostupné z WWW: <http://www.nakole.cz/images/clanky/2b/publikace-gis_cyklo.pdf>. ISBN 978-80-244-2062-2.
- [2] *Cykloserver* [online]. 2011 [cit. 2011-10-22]. Cykloatlas on-line. Dostupné z WWW: <<http://www.cykloserver.cz/cykloatlas/#pos=49.62094|17.97020|12>>.
- [3] *Cyklostrategie* [online]. 2011, 21. 7. 2011 [cit. 2011-10-22]. Cykloturistika: Česko jede. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz/cykloturistika/cesko-jede/>>.
- [4] *CZSO : Český statistický úřad* [online]. 2008 [cit. 2011-10-22]. MOS - Městská a obecní statistika. Dostupné z WWW: <http://www.czso.cz/lexikon/mos_vdb.nsf/okresy/CZ0804/>.
- [5] *Fondy EU: PHARE* [online]. 2006 [cit. 2011-04-23]. Ministersvo dopravy. Dostupné z WWW: <http://www.mdcz.cz/cs/Evropska_unie/Fondy_EU/PHARE.htm>.
- [6] *LEADER+ - základní informace* [online]. 2011 [cit. 2011-04-23]. LEADER+. Dostupné z WWW: <http://www.leaderplus.cz/cz/article.asp?article_id=6&lang_id=1>.
- [7] MACHKOVÁ, Marie. *Nový Jičín* [online]. 2011, 09.03.2011 [cit. 2011-04-23]. Obce zakládají svazek Cyklostezka Nový Jičín – Hostašovice. Dostupné z WWW: <<http://www.novy-jicin.cz/cz/urad/medialni-informace/tiskove-zpravy-za-rok-2011/03-cyklostezka-hostasovice/>>.
- [8] *Mapy.cz* [online]. 2011 [cit. 2011-10-22]. Nový Jičín, okres Nový Jičín - Mapy.cz. Dostupné z WWW: <http://www.mapy.cz/#x=18.040899&y=49.587255&z=11&c=23-2-8-3-15-29-25-c-t&t=s&q=Nov%C3%BD%20Ji%C4%8D%C3%ADn%2C%20okres%20Nov%C3%BD%20Ji%C4%8D%C3%ADn&qp=10.853963_48.670004_19.968270_50.784751_6&l=2>.
- [9] MARTÍNEK, Jaroslav. *Cyklistická doprava: Podpora cyklistické dopravy na úrovni vlády* [online]. 2006 [cit. 2011-04-23]. Observatoř bezpečnosti silničního provozu. Dostupné z WWW: <<http://www.czrsz.cz/index.php?id=52>>.

- [10] Městský úřad Nový Jičín. *Informace o městě : Symboly města* [online]. Advice cz, 2006, 02.08.2010 [cit. 2011-04-23]. Dostupné z WWW: <<http://www.novy-jicin.cz/cz/mesto/informace-o-meste/symboly-mesta/>>.
- [11] Ministerstvo dopravy. *BESIP: Informace BESIP* [online]. 23.7.2008, 20.1.2011 [cit. 2011-04-10]. IBESIP:Kdo jsme. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/Kdo-jsme>>
- [12] *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. 2008, 2.12.2010 [cit. 2011-04-23]. Cyklodoprava. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz/cyklodoprava/>>.
- [13] *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. 2006 [cit. 2011-04-23]. Ministerstvo dopravy. Dostupné z WWW: <http://www.mdcr.cz/cs/Strategie/cyklisticka+doprava/cyklisticke_dopravy.htm>.
- [14] *Nový Jičín* [online]. 2011, 11. 1. 2011 [cit. 2011-10-18]. Strategický plán rozvoje města . Dostupné z WWW: <<http://www.novyjicin.cz/cz/rozvoj-mesta/rozvojove-programy-a-projekty/strategicky-plan-rozvoje-mesta/>>.
- [15] *O nás : Udržitelná doprava* [online]. 2011 [cit. 2011-10-22]. Oživení. Dostupné z WWW: <<http://www.udrzitelnadoprava.cz/o-nas>>.
- [16] PETRÁŠ, Miroslav. *Nadace Partnerství* [online]. 2008 - 2011 [cit. 2011-10-22]. Kritéria Greenways - Nadace Partnerství. Dostupné z WWW: <<http://www.nadacepartnerstvi.cz/greenways/kriteria-greenways#Co%20jsou%20Greenways>>.

11.3. Zdroje dat

Zvláštní skupinu použitých zdrojů tvoří Zdroje dat. Tento druh informací byl použit především při vytváření mapových podkladů k bakalářské práci. Patří zde zdroje z Českého úřadu zeměměřičského a katastrálního, jedná se o podklady Základní báze geografických dat, tzv. ZABAGED. Dalšími použitými zdroji dat jsou ArcČR 500 2.0 a mapové podklady Národního geoportálu INSPIRE. K porovnání velikosti obcí byla použita data z Českého statistického úřadu. Ta se vyskytují ovšem pouze v části příloha.

Přílohy a volné přílohy

Příloha č. 1: Obce v tabulkovém vyjádření

Příloha č. 2: Značení cyklistických tras

Příloha č. 3: Fotografická dokumentace cyklistických značek

Příloha č. 4: Fotografická dokumentace prvků spojených s cykloturistikou

Příloha č. 5: Fotografická dokumentace kulturních a přírodních významných prvků na cyklistických trasách

Volná příloha: Katalog cyklistických tras Nového Jičína a okolí (CD-ROM)

Příloha č. 1: Obce v tabulkovém vyjádření

Tab. č. 1: Rozloha, počet obyvatel a hustota zalidnění Zájmového území Nový Jičín k roku 2011

Název obce	Rozloha (km ²)	Počet obyvatel (k 31. 12. 2009)	Hustota zalidnění (ob./km ²)
Nový Jičín	36,5	25862	708,4
Starý Jičín	36,5	2 569	70,4
Jeseník nad Odrou	36,5	1900	52,0
Lešná	36,5	1 977	54,1
Šenov u Nového Jičína	36,5	2093	57,3
Hodslavice	36,5	1735	47,5
Mořkov	36,5	2475	67,8
Bernartice nad Odrou	36,5	923	25,3
Hostašovice	36,5	740	20,3
Životice u Nového Jičína	36,5	615	16,8
Rybí	36,5	1 140	31,2
Libhošť	36,5	16802	460,2
celkem	438,1	58831	1 611,4

Zdroj: Městská a obecní statistika, Portál obce Libhošť, 2011; vlastní zpracování

Příloha 2: Značení cyklistických tras

Značení cyklistických tras

Cykloturistické (cyklistické) trasy značené silničním způsobem používají žlutých směrových tabulek o rozměru 200 x 300 mm s černým piktogramem kola a číslem cyklotrasy v záhlaví. Místo šipek se používá směrových tabulek s černou šipkou v příslušném směru. V těchto trasách se v místech se zhoršenou orientací používá i tzv. návěs před křižovatkou. Velký význam pro lepší přehlednost trasy má směrová tabule, která bývá umístěna na začátku trasy. Směrová tabule udává název a kilometrovou vzdálenost dalších cílů na trase (viz Obr. č.).

Cykloturistické značky se umísťují hlavně na dostatečně viditelných veřejných předmětech např. sloupy veřejného osvětlení nebo pod silničními dopravními značkami, ovšem mnohdy ne v souladu s platnou silniční vyhláškou (Cipris, 2006).

Příloha č. 3: Fotografická dokumentace cyklistických značek

(Foto: A. Nováková, 2011)



Obr. 1: Umístění cyklistické značky cyklistické trasy č. 501 a 6214 v obci Lešná



Obr. 2: Cyklistická směrová tabule cyklistických tras č. 5 a 501 v obci Palačov



Obr. 3: Příklad Návěstní tabule cyklistické trasy č. 5 a 502

(foto: A. Nováková, 2011)



Obr. 4: Příklad poškozené cyklistické tabule v obci Hůrka u trasy č. 5



Obr. 5: Cyklistické tabule s informativní tabulí v obci Šenov u Nového Jičína na trase č. 6175



Obr. 6: Příklad směrové cyklistické tabule u cyklistické trasy č. 503 a Greenways



Obr. 7: Značení cyklistické stezky Nový Jičín – Libhošť



Obr. 8: Označení ukončení cyklistické stezky Nový Jičín – Libhošť s návazností na cyklistickou trasu č. 502



Obr. 9: Společné umístění cyklistických a turistických tabulí v obci Straník na trase č. 6175

**Příloha č. 4: Fotografická dokumentace prvků spojených
s cykloturistikou**

(Foto: A. Nováková, 2011)



Obr. 10: Mapová tabule se značkou projektu Cyklisté vítáni v obci Starý Jičín a na trase č. 502



Obr. 11: Cyklistické odpočívadlo v obci Jeseník nad Odrou na trasách č. 5 a 503



Obr. 12: Odpočívadlo s informativními tabulemi v obci Polouvsí na trase č. 5



Obr. 13: Umístění informativní tabule o cyklistické trase Greenways v obci Jeseník nad Odrou

**Příloha č. 5: Fotografická dokumentace kulturních a přírodních
významných prvků na cyklistických trasách**



Obr. 14: Kostel sv. Michaela v obci Lešná na trase č. 501 a 6214



Obr. 15: Zámek v době rekonstrukce v obci Lešná



Obr. 16: Vodní nádrž Čerták nacházející se mezi Novým Jičínem a Kojetínem na trase č. 6214



Obr. 17: Přírodní památka Pikritové mandlovce u Kojetína na trase č. 6214



Obr. 18: Informační turistická tabule o významné Naučné vlastivědné stezka Františka Palackého na trase č. 6175



Obr. 19: Pohled na Starojický hrad z obce Hůrka z trasy č. 503