

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
PŘÍRODOVĚDECKÁ FAKULTA
KATEDRA GEOGRAFIE

Šárka KRBCOVÁ

**KATEGORIZACE A VYBAVENOST
CYKLISTICKÝCH TRAS V ZÁZEMÍ
OLOMOUCE**

Cycle-trail categorization and facilities in Olomouc hinterland

Diplomová práce

Vedoucí práce: Doc. RNDr. Marián Halás, Ph.D.

Olomouc 2009

Prohlašuji, že jsem zadanou diplomovou práci vypracovala samostatně a že jsem veškerou použitou literaturu a jiné informační zdroje uvedla v seznamu na konci práce.

V Olomouci 18. 4. 2009

.....
podpis autorky

Děkuji vedoucímu diplomové práce doc. RNDr. Mariánu Halásovi, Ph.D. za účinnou metodickou a odbornou pomoc a další cenné rady při zpracování diplomové práce. Velké díky vyslovuji všem, kteří se mnou strávili svůj volný čas na cestách po cyklistických trasách.

V Olomouci 18. 4. 2009

.....
podpis autorky



Univerzita Palackého v Olomouci, Přírodovědecká fakulta, katedra geografie

Akademický rok 2007/2008

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

student

Šárka KRBCOVÁ

obor (studijní kombinace)

Matematika-Geografie

Název práce:

Kategorizace a vybavenost cyklistických tras v zázemí Olomouce

Cycle-trail categorization and facilities in Olomouc hinterland

Zásady pro vypracování:

Cílem diplomové práce je komplexní hodnocení cyklistických tras v zázemí Olomouce, jejich prostorové rozmístění, kategorizace podle vybraných ukazatelů, vybavenost tras a vybavenost v jejich zázemí, návrhy na některé nové cyklistické trasy, příp. jiné změny a zlepšení do budoucnosti.

Struktura práce:

1. Úvod
2. Teoretický vstup, metodika práce a zhodnocení literatury
3. Vymezení zájmového regionu zázemí Olomouce
4. Cyklistické trasy, jejich vývoj a značení v ČR
5. Popis a charakteristika existujících cyklistických tras v regionu
6. Kategorizace cyklistických tras podle vybraných ukazatelů – převýšení (včetně profilů), zpevnění, vybavenost, vybavenost v zázemí (přírodní a kulturní památky, servis, občerstvení...)
7. Návrhy a popis nových cyklistických tras
8. Závěr
9. Shrnutí – Summary (česky a anglicky), klíčová slova – key words

Diplomová práce bude zpracována v těchto kontrolovaných etapách:

- studium literatury k dané tematice
- rešerše relevantních zdrojů literatury
- sběr a analýza dat, terénní výzkum na všech trasách
- konstrukce tabulkových, grafických a mapových příloh
- analýza získaných výsledků (kategorizace a vybavenost)
- syntetické shrnutí stavu cyklistických tras a návrhy do budoucnosti

Rozsah grafických prací: 8-12 grafů (hlavně profily cyklistických tras), 5-8 map

Rozsah průvodní zprávy: 20 000 až 24 000 slov základního textu + práce včetně všech příloh v elektronické podobě

Seznam odborné literatury:

Hrala, V. *Geografie cestovního ruchu*. Praha, Idea servis, 2001.

Mikovíny, L. *Atraktivnost cykloturistických tras v regioně Vihorlatských vrchov*. Diplomová práce. Bratislava, UK, 2004.

Štěpánek, Kopačka, Šíp. *Geografie cestovního ruchu*. Praha, PřF KU, 2001.

Turistické a cykloturistické mapy regionu

Další literatura bude doplněna v průběhu vypracování

Vedoucí diplomové práce: RNDr. Marián Halás, Ph.D.

Datum zadání diplomové práce: 20. 11. 2007

Termín odevzdání diplomové práce: datum (ne dříve než 17 měsíců od zadání)



vedoucí katedry



vedoucí diplomové práce

Obsah

1	Úvod.....	11
2	Teoretický vstup, metodika práce a zhodnocení literatury.....	12
2.1	Postup a vlastní zpracování.....	12
2.2	Zhodnocení literatury.....	13
3	Vymezení zájmového regionu zázemí Olomouce.....	14
3.1	Vymezení jádra města Olomouce.....	14
3.2	Vymezení zájmového území.....	15
4	Cyklistické trasy, jejich vývoj a značení v ČR.....	19
4.1	Vývoj cyklistických tras.....	19
4.2	Značení cyklistických tras.....	20
4.3	Speciální druhy tras pro cyklisty a jejich značení.....	22
4.4	Hierarchizace cyklistických tras.....	24
4.5	Greenways.....	24
4.6	EuroVelo.....	25
5	Popis a charakteristika existujících cyklistických tras v regionu.....	26
5.1	Cyklotrasa číslo 5.....	27
5.2	Cyklotrasa číslo 47.....	35
5.3	Cyklotrasa číslo 51.....	42
5.4	Cyklotrasa číslo 5042.....	51
5.5	Cyklotrasa číslo 6009.....	54
5.6	Cyklotrasa číslo 6025.....	59
5.7	Cyklotrasa číslo 6027.....	64
5.8	Cyklotrasa číslo 6029.....	70
5.9	Cyklotrasa číslo 6030.....	75
5.10	Cyklotrasa číslo 6034.....	82
5.11	Cyklotrasa číslo 6049.....	88
5.12	Cyklotrasa číslo 6056.....	93
5.13	Cyklotrasa číslo 6061.....	99
5.14	Cyklotrasa číslo 6102.....	105
5.15	Cyklotrasa číslo 6103.....	108
5.16	Cyklotrasa číslo 6104.....	113
5.17	Cyklotrasa číslo 6107.....	117
5.18	Cyklotrasa číslo 6129.....	121
6	Kategorizace cyklotras.....	124
6.1	Kategorizace podle převýšení.....	124
6.2	Kategorizace podle zpevnění povrchu.....	125
6.3	Kategorizace podle typu povrchu.....	125
6.4	Kategorizace podle atraktivity míst podél trasy.....	127
6.5	Kategorizace podle možnosti občerstvení po trase.....	127
7	Popis nových cyklistických tras.....	129
7.1	Návrh cykloturistické trasy I.....	129
7.2	Návrh cykloturistické trasy II.....	133
8	Vlastní návrhy, kladné a záporné stránky cyklistických tras v zázemí Olomouce.	137
9	Závěr.....	139
10	Shrnutí.....	140
11	Summary.....	141
12	Literatura a ostatní informační zdroje.....	142

Seznam obrázků

Obr. 4.1: Návěst před křižovatkou	21
Obr. 4.2: Návěst před křižovatkou s upozorněním na následující charakter povrchu	21
Obr. 4.3: Ukázka směrové tabule	21
Obr. 4.4: Směrová tabulka vlevo, rovně a vpravo	22
Obr. 4.5: Vzhled možných pásových značek	22
Obr. 4.6: Vzhled směrovky cykloturistické trasy	22
Obr. 4.7: Svislé dopravní značky pro cyklostezku, stezku pro chodce a cyklisty, stezku pro chodce a cyklisty s rozděleným provozem	23
Obr. 4.8: Ukázka vodorovného značení přímo na povrchu cyklostezky	23
Obr. 4.9: Ukázka cyklistického pruhu	23
Obr. 5.1: Stezka pro chodce a cyklisty vedoucí ze Smržic do Prostějova	27
Obr. 5.2: Asfaltová cesta směřující do Čelechovic na Hané	28
Obr. 5.3: Silnice II. třídy Nedvězí – Slavonín	29
Obr. 5.4: Asfaltová cesta podél řeky Bystřice	29
Obr. 5.5: Místo odpočinku u řeky Bystřice	30
Obr. 5.6: Silnice III. třídy z Velké Bystřice v blízkosti nadjezdu nad rychlostní komunikací R35	30
Obr. 5.7: Ukázka rozchodu cyklotrasy číslo 5 a zelené stezky v Čelechovicích na Hané	34
Obr. 5.8: Účelová komunikace směřující do Nemilan	35
Obr. 5.9: Polní cesta mezi obcemi Kožušany-Tážaly a Blatec	36
Obr. 5.10: Posezení u fotbalového hřiště v Drahlově	37
Obr. 5.11: Úsek Moravské stezky v blízkosti řeky Moravy	37
Obr. 5.12: Kostel v Dubu nad Moravou	38
Obr. 5.13: Stezka pro chodce a cyklisty mezi Dubem nad Moravou a Věrovany	38
Obr. 5.14: Umístění směrové tabulky v Nemilanech na křižovatce	40
Obr. 5.15: Lesní cesta Litovelským Pomoravím	43
Obr. 5.16: Vzhled tzv. selské hráze v Litovelském Pomoraví	43
Obr. 5.17: Zpevněná hráz po výjezdu ze Lhoty nad Moravou	44
Obr. 5.18: Ukázka místa pro in-line brusle	44
Obr. 5.19: Označení tandemové cyklotrasy pro nevidomé a slabozraké	44
Obr. 5.20: Lesní cesta mezi Hynkovem a rozcestím U Tří mostů	45
Obr. 5.21: Místo odpočinku u Horky nad Moravou	46
Obr. 5.22: Posezení u Mlýnského potoka	46
Obr. 5.23: Dřevěný most přes souběžně tekoucí potok s Mlýnským potokem	46
Obr. 5.24: Úzká stezka vedoucí podél Mlýnského potoka	47
Obr. 5.25: Přemostění zemního plynu přes Mlýnský potok	47
Obr. 5.26: Pohled z východní strany na vodní plochu Poděbrady	49
Obr. 5.27: Stánek s občerstvením u vodní plochy Poděbrady	49
Obr. 5.28: Účelová komunikace na okraji Rokytnice	52
Obr. 5.29: Dětské atrakce ve Velké Bystřici	55
Obr. 5.30: Cesta při výběru „suché“ varianty	55
Obr. 5.31: Cesta parkem v Hlubočkách	56
Obr. 5.32: Stoupání po lesní asfaltové cestě	56
Obr. 5.33: Polní cesta Neředín – Vojnice	60
Obr. 5.34: Nadjezd nad obchvatem kolem Olomouce	60
Obr. 5.35: Stezka pro chodce a cyklisty vedoucí do Těšetic	61
Obr. 5.36: Rozcestí možných budoucích ramen cyklotras před mostem	65
Obr. 5.37: Polní cesta směřující do Skrbně	65
Obr. 5.38: Cesta přes pole do Příkaz	66
Obr. 5.39: Posezení u Lovecké chaty	68
Obr. 5.40: Hanácký skanzen v Příkazích	68
Obr. 5.41: Polní cesta podél Trusovického potoka směřující do Bohuňovic	70
Obr. 5.42: Cesta vedoucí souběžně se železniční tratí Olomouc – Zábřeh	71
Obr. 5.43: Ukázka stezky z Bohuňovic před podjezdem rychlostní silnice číslo 46	71
Obr. 5.44: Cesta za podjezdem rychlostní silnice číslo 46 u Bělkovic-Lašťan	72
Obr. 5.45: Průjezd Bělkovickým údolím	72
Obr. 5.46: Pohled na krajinu Černovířských slatinišť	74
Obr. 5.47: Označník vzácného stromu	76

Obr. 5.48: Detail liliovníku tulipánokvětého	76
Obr. 5.49: Dřevěný altánek k posezení na trase	77
Obr. 5.50: Dojezd do Dolan po lesní cestě.....	77
Obr. 5.51: Radíkovský vysílač.....	79
Obr. 5.52: Chybné značení na rozcestí tras 6030 a 6103	80
Obr. 5.53: Skryté značení na rozcestí v Dolanech	80
Obr. 5.54: Cyklostezka Těšetice – Rataje	82
Obr. 5.55: Stezka pro chodce a cyklisty Těšetice – Luběnice.....	83
Obr. 5.56: Výpis možných aktivit na „Zastávce na cyklotrase“ v Luběnicích.....	83
Obr. 5.57: Ukázka prostředí na „Zastávce na cyklotrase“ v Luběnicích.....	84
Obr. 5.58: Minigolf v areálu „Zastávky na cyklotrase“ v Luběnicích	84
Obr. 5.59: Dřevěný hrad pro děti na „Zastávce na cyklotrase“ ve Slatinicích	85
Obr. 5.60: Travnatý úsek mezi obcemi Slatinice a Slatinky	85
Obr. 5.61: Stezka pro chodce a cyklisty mezi Majetínem a Brodkem u Přerova	89
Obr. 5.62: Cyklostezka v Brodku u Přerova	89
Obr. 5.63: Přechod mezi cyklostezkou a stezkou pro chodce a cyklisty v Brodku u Přerova.....	90
Obr. 5.64: Stezka pro chodce a cyklisty mezi Brodkem u Přerova a Cítovem.....	90
Obr. 5.65: Zvonkohra na návsi v Brodku u Přerova	91
Obr. 5.66: Ulička ze žulových kostek v Příkazích	93
Obr. 5.67: Kaple sv. Cyrila a Metoděje v Příkazích.....	94
Obr. 5.68: Cesta přes louku v Příkazích.....	94
Obr. 5.69: Spojovací silnice mezi Náklem a Příkazy	94
Obr. 5.70: Silnice vedoucí po okraji obce Náklo	95
Obr. 5.71: Vodní plocha Náklo	96
Obr. 5.72: Posezení s občerstvením u vodní plochy Náklo.....	96
Obr. 5.73: Rozcestí za kaplí v Příkazích	97
Obr. 5.74: Otočené značení v Příkazích.....	97
Obr. 5.75: Travnatá cesta vedoucí do Suchonic.....	99
Obr. 5.76: Lesní cesta mezi Přestavlkou a Krčmaní	100
Obr. 5.77: Rybník podél lesní cesty mezi Přestavlkou a Krčmaní	100
Obr. 5.78: Odpočinkový altánek u rybníka podél lesní cesty.....	101
Obr. 5.79: Travnatý úsek před obcí Krčmaň.....	101
Obr. 5.80: Areál s občerstvením na konci Grygova.....	102
Obr. 5.81: Minigolf v areálu s občerstvením v Grygově.....	102
Obr. 5.82: Bazilika Navštívení Panny Marie	107
Obr. 5.83: Prostor před zoologickou zahradou	109
Obr. 5.84: Pozůstatky kartuziánského kláštera	111
Obr. 5.85: Golfové hřiště u obce Véska	111
Obr. 5.86: Přechod rozdílných povrchů na cyklostezce Lhota – Štarnov	114
Obr. 5.87: „Suchá“ varianta trasy do Štarnova	114
Obr. 5.88: Cukrárna ve Štarnově.....	114
Obr. 5.89: Nevhodné umístění směrové tabulky u Bohuňovic	116
Obr. 5.90: Silnice spojující Lhotu a obec Lužice	118
Obr. 5.91: Cesta v poli kopírující silnici Lhota – Lužice	118
Obr. 5.92: Lesní cesta mezi Bohuňovicemi a Domašovem u Šternberka	121
Obr. 7.1: Cesta na okraji Velké Bystřice.....	130
Obr. 7.2: Polní cesta z Přáslavic do Doloplaz.....	130
Obr. 7.3: Polní travnatá cesta vedoucí z obce Doloplazy k vodní nádrži Tršice.....	131
Obr. 7.4: Pohled na vodní nádrž Tršice.....	131
Obr. 7.5: První úsek polní cesty podél řeky Blaty při výjezdu z Těšetic	133
Obr. 7.6: Ukázka malých splavů	134
Obr. 7.7: Polní cesta po výjezdu z Bystročic	134
Obr. 7.8: Národní přírodní památka Na Skále	135

Seznam tabulek

Tab. 3.1: Městské části Olomouce	14
Tab. 3.2: Katastrální území zasahující do zájmového území	16
Tab. 3.3: Katastrální území tvořící hranici zájmové oblasti	17
Tab. 3.4: Katastrální území zasahující do okresu Prostějov	17
Tab. 3.5: Katastrální území zasahující do okresu Přerov	17
Tab. 4.1: Počet kilometrů značených cyklotras v jednotlivých okresech Olomouckého kraje	19
Tab. 4.2: Kategorie cyklistických tras	24
Tab. 5.1: Seznam všech cyklotras nacházejících se v zájmovém území	26
Tab. 5.2: Hlavní parametry trasy č. 5	27
Tab. 5.3: Hlavní parametry trasy č. 47	35
Tab. 5.4: Hlavní parametry trasy č. 51	42
Tab. 5.5: Hlavní parametry trasy č. 5042	51
Tab. 5.6: Hlavní parametry trasy č. 6009	54
Tab. 5.7: Hlavní parametry trasy č. 6025	59
Tab. 5.8: Hlavní parametry trasy č. 6027	64
Tab. 5.9: Hlavní parametry trasy č. 6029	70
Tab. 5.10: Hlavní parametry trasy č. 6030	75
Tab. 5.11: Hlavní parametry trasy č. 6034	82
Tab. 5.12: Hlavní parametry trasy č. 6034	88
Tab. 5.13: Hlavní parametry trasy č. 6056	93
Tab. 5.14: Hlavní parametry trasy č. 6061	99
Tab. 5.15: Hlavní parametry trasy č. 6102	105
Tab. 5.16: Hlavní parametry trasy č. 6103	108
Tab. 5.17: Hlavní parametry trasy č. 6104	113
Tab. 5.18: Hlavní parametry trasy č. 6107	117
Tab. 5.19: Hlavní parametry trasy č. 6129	121
Tab. 6.1: Dělení cyklotras podle převýšení	124
Tab. 6.2: Velikost převýšení u těžkých cyklotras	124
Tab. 6.3: Dělení cyklotras podle zpevnění povrchu	125
Tab. 6.4: Dělení cyklotras podle typu povrchu, který zaujímá více než 50 % délky cyklotrasy	126
Tab. 6.5: Podíl zbývajících typů povrchů u cyklotras s podílem silnic v rozmezí 50 - 70 % včetně	126
Tab. 6.6: Typy povrchů u cyklotras, na kterých nemá žádný povrch podíl více než 50 %	127
Tab. 6.7: Dělení cyklotras podle atraktivity míst	127
Tab. 6.8: Dělení cyklotras podle přítomnosti občerstvení vytvořeného přímo pro cyklisty	128
Tab. 7.1: Hlavní parametry cykloturistické trasy I.	129
Tab. 7.2: Hlavní parametry cykloturistické trasy II.	133

Seznam grafů

Graf 4.1: Vývoj délek vyznačených cyklistických tras v letech 1997 až 2005	19
Graf 5.1: Profil cyklotrasy č. 5 - 1. část	31
Graf 5.2: Profil cyklotrasy č. 5 - 2. část	32
Graf 5.3: Profil cyklotrasy č. 47	39
Graf 5.4: Profil Moravské stezky	41
Graf 5.5: Profil cyklotrasy č. 51	48
Graf 5.6: Profil cyklotrasy č. 5042 - 1. část	52
Graf 5.7: Profil cyklotrasy č. 5042 - 2. část	53
Graf 5.8: Profil cyklotrasy č. 6009	57
Graf 5.9: Profil cyklotrasy č. 6025 - „suchá“ varianta	62
Graf 5.10: Profil cyklotrasy č. 6025 - „mokrá“ varianta	62
Graf 5.11: Profil cyklotrasy č. 6027	67
Graf 5.12: Profil cyklotrasy č. 6029	73
Graf 5.13: Profil cyklotrasy č. 6030	78
Graf 5.14: Profil cyklotrasy č. 6034	86
Graf 5.15: Profil cyklotrasy č. 6049	91
Graf 5.16: Profil cyklotrasy č. 6056	95
Graf 5.17: Profil cyklotrasy č. 6061	103
Graf 5.18: Profil cyklotrasy č. 6102	106
Graf 5.19: Profil cyklotrasy č. 6103	110
Graf 5.20: Profil cyklotrasy č. 6104	115
Graf 5.21: Profil cyklotrasy č. 6107	119
Graf 5.22: Profil cyklotrasy č. 6129	122
Graf 7.1: Profil návrhu cykloturistické trasy I.	132
Graf 7.2: Profil návrhu cykloturistické trasy II.	135

1 Úvod

Cyklistika prožívá za posledních pár let obrovský rozvoj. Je nedílnou součástí cestovního ruchu. Čím dál více lidí tráví svou dovolenou v sedle kola a vybírají si oblasti, které jsou této zálibě co nejvíce přizpůsobeny. Česká republika má pro cyklistiku a cykloturistiku výborné kulturní i přírodní předpoklady, přesto ve vybavenosti a kvalitě cyklistických tras zaostává za zejména západní Evropou, kde mají cyklisté mnohem větší zázemí ve formě husté sítě cyklostezek zcela mimo automobilovou dopravu, množství odpočívadel a restaurací po trase. Situaci na našem území se snad již začíná také blýskat na lepší časy. Obecní, městské i krajské úřady se o problematiku cyklistiky začínají více zajímat a zařazují návrhy cyklostezek nebo obecně cyklistických tras do svých územních plánů.

V současné době si většina obyvatel nedovede bez jízdního kola život vůbec představit. Jízda na kole je určitým typem aktivní relaxace. Výhodou je, že každý cyklista je „sám sobě svým pánem“. Není omezen časově jízdními řády dopravních prostředků hromadné přepravy ani místně, a to přesným stanovením průběhu jízdy. Má možnost se v daný okamžik rozhodnout podle svých sil a vlastního uvážení. Při jízdě na kole se cyklisté pohybují na čerstvém vzduchu a v některých oblastech zároveň v přírodě. Jedná se o nehlukný dopravní prostředek, který nijak nezatěžuje životní prostředí. Kolo je dostupnou formou přepravy a jízdě se může věnovat každý člověk bez rozdílu věku. Finanční náklady na provoz jsou minimální. Výhodou jízdy na kole je možnost dostat se do míst, kam automobil vjet nemůže.

Cyklistika má více forem. V první řadě se jedná o jízdu do zaměstnání či školy. V tomto případě je snahou cyklistů najít nejkratší možnou trasu po co nejpříjemnějším povrchu. Dnes tento přesun ale probíhá většinou po frekventovaných silnicích. Jako druhý typ lze označit rekreační a turistickou jízdu, jejímž hlavním důvodem je zábava a záliba v jízdě na kole. Rekreační cyklisté využívají především značených cyklistických tras vedoucích po méně rušných silnicích nebo po nezpevněném povrchu přírodou. Poslední formou je sportovní cyklistika, která probíhá po tratích uzavřených pro veřejnost nebo na vybraných cyklistických trasách.

Diplomová práce podává ucelené informace o vybavenosti cyklistických tras v zázemí Olomouce. Pro vzdálení se od rušných komunikací a složitých dopravních situací centra Olomouce, bylo vyčleněno historické jádro a jeho úzké okolí. Nejprve je čtenář seznámen s cyklistickou terminologií a značením. V další kapitole jsou cyklistické trasy zájmového území podrobně popsány. Kromě jejich průběhu a terénu se práce zmiňuje o místech, která mohou cyklisté po trase nebo v její těsné blízkosti navštívit. Všimá si nepřesností ve značení a navrhuje možná řešení změn stávajících cyklistických tras. Součástí je rozdělení tras do kategorií podle několika faktorů. Nejdůležitější dělení je podle převýšení v nadmořské výšce vycházející z profilu. Další se týká vybavenosti cyklotras občerstvovacími zařízeními, kulturními památkami atd. Poslední kapitola navrhuje jiné možné cyklistické trasy, které by se v budoucnosti v terénu zájmového území mohly objevit a obecně shrnuje problémy, se kterými se cyklisté setkávají. Doplněny jsou návrhy jejich řešení.

2 Teoretický vstup, metodika práce a zhodnocení literatury

Cílem diplomové práce je zhodnotit cyklistické trasy v zázemí Olomouce, popsat jejich prostorové rozmístění, provést kategorizaci podle vybraných ukazatelů, navrhnout nové cyklistické trasy, poukázat na stávající problémy a navrhnout zlepšení do budoucnosti.

2.1 Postup a vlastní zpracování

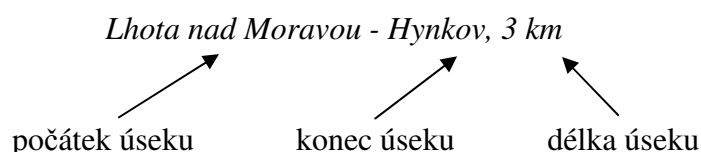
V prvním kroku bylo vymezeno území, kterým se práce zabývá. S využitím mapy městských částí se vyčlenilo jádro města a podle mapy katastrálních území se vymežilo zázemí.

Základem pro zpracování diplomové práce se stal vlastní terénní průzkum. Současně s terénním průzkumem probíhalo studium mapových listů týkajících se cyklistických tras dané oblasti, studium literatury a internetových zdrojů k této problematice. Terénní výzkum byl prováděn na silničním jízdním kole a spočíval v prozkoumání a projetí všech cyklistických tras v zájmovém území a sepsání důležitých okamžiků na trase. Na mnoha místech a typech povrchů byla pořízena fotodokumentace. Poslední krok činilo zpracování sesbíraných a zjištěných informací, které jsou postaveny hlavně na vlastních zkušenostech.

Stěžejní část práce tvoří podrobný popis existujících cyklistických tras v zázemí Olomouce v kapitole 5. Popis obsahuje vždy velmi stručný úvod, ve kterém se čtenář dozví, kam daná trasa vede, jaký typ povrchu lze očekávat a zjistí informace o nadmořské výšce. Některé cyklistické trasy se ve vymezeném území nenacházejí celou svojí délkou, příkladem jsou dálkové cyklotrasy. Hlavní parametry trasy jsou uvedeny v tabulce, v níž se první údaj vztahuje k délce celé trasy a ostatní data se týkají pouze té části, která se nalézá v zájmovém území. U cyklotras, které mají dvě varianty průběhu, je v tabulce údaj týkající se „mokrých“ varianty. Srovnání délek se pak vyskytuje dále v textu.

V podkapitole vlastnosti cyklotrasy je popisován průběh trasy a po jakém typu povrchu postupuje. Trasa je rozdělena na několik úseků. Každý úsek je pojmenován podle svých okrajových míst a podle nich je podkapitola dále rozčleněna. V názvu úseku se kromě počátečního a koncového místa objevuje i délka daného úseku. Pokud se v názvu objevuje název obce, úsek vždy začíná na začátku počáteční obce a končí na začátku obce koncové. Výjimkou je obec, kterou trasa končí, ta je zahrnuta celá.

Příklad:



V další podkapitole jsou sepsány obce, kterými trasa prochází. Nedílnou součástí je profil cyklotrasy, který vyjadřuje závislost vzdálenosti v kilometrech na nadmořské výšce. Další část se zabývá významnými oblastmi, územími nebo objekty, které jsou potřeba zmínit a je možné je navštívit. V následujících podkapitolách přiblížíme místa, kde se cyklotrasy navzájem kříží, dále se zmíníme o chybách týkajících se značení, autor navrhuje změny ve vedení trasy a na úplném konci shrnuje kladné a záporné stránky trasy.

Kategorizace v kapitole 6 byla vytvořena na základě autorovy subjektivní zkušenosti. V zadání byly navrženy některé faktory, podle kterých by mělo být vytvořeno členění. Cyklotrasy byly rozděleny do skupin podle pěti faktorů. Rozdělit cyklotrasy podle vybavenosti opravami nebo servisy není možné, neboť vedou spíše obcemi, které mají

vesnický charakter a nevyskytuje se v nich žádná specializovaná opravná jízdních kol. Nejbližší cyklocentra se nacházejí v Olomouci, Přerově, Prostějově nebo Šternberku.

Návrh nové cyklistické trasy v první fázi spočíval v přípravě průběhu trasy podle cykloturistické mapy, následně proběhlo jeho prozkoumání přímo v terénu. Ze získaných poznatků byly popsány a zakresleny do mapy.

Pro přehlednost byla vytvořena cyklistická mapa, ve které byly zaznačeny existující a nově navržené cyklistické trasy v zázemí Olomouce, viz příloha č. 1.

2.2 Zhodnocení literatury

K problematice cyklistiky neexistuje žádná ucelená literatura, proto byly nejčastějším zdrojem internetové stránky.

Literatura týkající se obecně cestovního ruchu neinformuje o cyklistice vůbec nebo se při výčtu kulturních a přírodních zajímavostí pouze okrajově zmíní o možnostech cykloturistiky v těchto místech. Klub českých turistů, který se zabývá značením cyklistických tras také nevydal žádnou publikaci týkající se vývoje a historie značení tras v České republice. Jen v roce 1996 vznikla Metodika značení cyklistických tras v ČR. Každoročně si KČT vede záznamy o počtu označených kilometrů cyklotras a cykloturistických tras v jednotlivých okresech a krajích, ty ale nejsou vydávány veřejně.

Problematikou cyklistických tras se zabývají obecní i krajské úřady, na mnohých z nich byla zpracována Koncepce rozvoje cyklistické dopravy. Olomoucký kraj není výjimkou. V roce 2003 byla vypracována Koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území olomouckého kraje. V současnosti probíhá příprava Územní studie rozvoje cyklistické dopravy, která by měla obsahovat jak stav existujících cyklistických tras, tak návrhy na doplnění sítě tras v budoucnu.

V tištěné podobě vychází s cyklistickou tematikou několik časopisů. Stejně jako na internetových stránkách se častokrát jedná o záznamy a deníky z výletů nebo typy na výlety a zážitky z cestování na jízdním kole.

Na rozdíl od literatury byla vydána celá řada cykloturistických map od různých vydavatelství. Některé mapy obsahují také průvodce, který informuje a popisuje cyklistické trasy mapového listu. Cyklistické trasy jsou zaznačeny také v některých turistických mapách.

3 Vymezení zájmového regionu zázemí Olomouce

Zázemí spočívá ve vymezení konkrétního území v okolí města Olomouce. Ze zázemí bylo vyčleněno historické jádro Olomouce a podle kritéria vzdálenosti 12 až 15 km od vyjmutého centra města se vytvořilo dané území.

Jádro města Olomouce bylo vymezeno podle městských částí, další území mimo Olomouc pomocí katastrálních území.

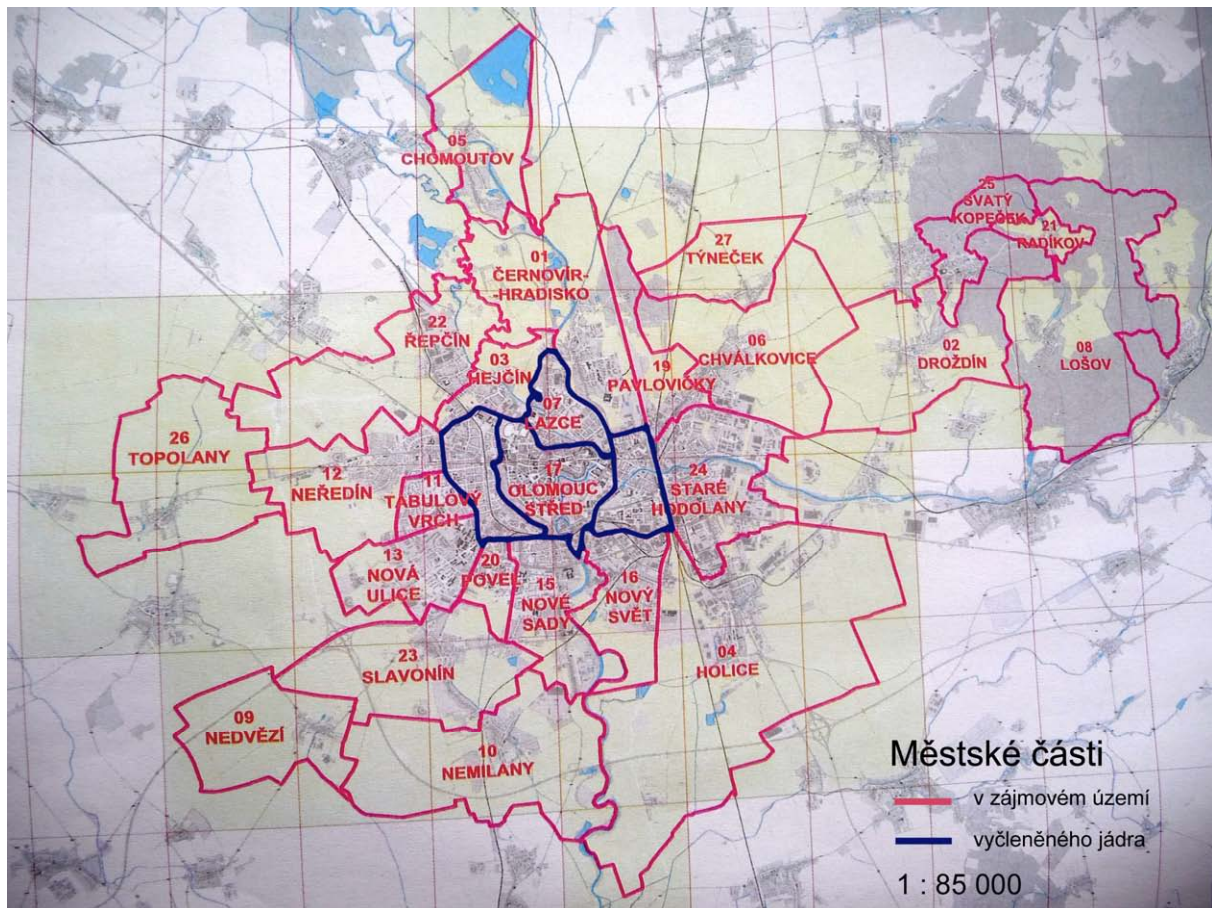
3.1 Vymezení jádra města Olomouce

U města Olomouce je zvolen způsob vymezení podle městských částí. Město je složeno z 27 městských částí, viz Tab.3.1.

Tab. 3.1: Městské části Olomouce

1.	Černovír - Hradisko	15.	Nové Sady
2.	Droždín	16.	Nový Svět
3.	Hejčín	17.	Olomouc – střed
4.	Holice	18.	Olomouc – západ
5.	Chomoutov	19.	Pavlovičky
6.	Chválkovice	20.	Povel
7.	Lazce	21.	Radíkov
8.	Lošov	22.	Řepčín
9.	Nedvězí	23.	Slavonín
10.	Nemilany	24.	Staré Hodolany - Bělidla
11.	Tabulový vrch	25.	Svatý Kopeček
12.	Neředín	26.	Topolany
13.	Nová Ulice	27.	Týneček
14.	Nové Hodolany		

Do zájmového území nejsou zahrnuty a jako jádro města určeny čtyři městské části, a to Olomouc-střed, Olomouc-západ, Lazce a Nové Hodolany. Prvním důvodem bylo vyčlenění historického jádra města, druhým důvodem příliš hustá automobilová doprava, křížení většiny tras městské hromadné dopravy a zdejší velmi komplikovaná doprava na jízdním kole mimo k tomu určené cyklostezky.



Mapa 3.1: Vymezení městských částí v Olomouci

3.2 Vymezení zájmového území

Byla zvolena vzdálenost 12 až 15 km od hranice vyčleněného jádra města. Tato vzdálenost odpovídá území, do kterého nejsou zahrnuta města Prostějov, Přerov, Šternberk a Litovel. Dále je vyčleněna Náměšť na Hané, její vzdálenost od Olomouce je sice kratší, ale cílem práce bylo zabývat se spíše územím, které má vesnický charakter. Pro cyklistiku je vhodnější území bez velkého městského dopravního ruchu, dalším důvodem nezahrnutí velkých měst je příjemné prostředí vesnických obcí s možností dostat se do přírody. Všechna výše zmíněná města proto tvoří hranici zájmového území. Na severu tvoří hranici Šternberk, na severozápadě Litovel, na západě Náměšť na Hané, jihozápad je ohraničen městem Prostějov a jihovýchod městem Přerov.

Nelze přesně stanovit pevnou hranici ve všech směrech od centra města z důvodu různého rozsahu jednotlivých katastrálních území. Toto také způsobuje, že v některých místech činí vzdálenost od centra 12 km a v některých 15 km.

Nejmenší vzdálenosti jsou znatelné na západ a na východ od jádra města Olomouce, jsou v nejužším místě přibližně 10 km. Na západě je to způsobeno polohou Náměště na Hané. Na východě se nachází prostor vojenského újezdu Libavá.

Zájmové území bylo vymezeno podle katastrálních území jednotlivých obcí. Do zájmové oblasti zasahují katastrální území vyznačená v Tab.3.2.

Tab. 3.2: Katastrální území zasahující do zájmového území

Bělkovice	Klopotovice	Rokytnice u Přerova
Biskupice na Hané	Kokory	Samotišky
Blatec	Kožušany	Senice na Hané
Bohuňovice	Kralice na Hané	Skrbeň
Brodek u Přerova	Krčmaň	Slatinice na Hané
Březce	Krnov	Slatinky
Břuchotín	Křelov	Smržice
Bukovany u Olomouce	Lašťany	Stádlo
Bystročice	Lazníčky	Střeň
Bystrovany	Lhota nad Moravou	Studenec
Císařov	Lhota u Šternberka	Suchonice
Cítov	Lhotka u Přerova	Svésedlice
Čechovice	Liboš	Štarnov
Čechůvky	Lipňany	Štěpánov u Olomouce
Čelechovice na Hané	Lípy	Štětovice
Čelechovice u Přerova	Loučany na Hané	Tážaly
Daskabát	Luběnice	Těšetice u Olomouce
Dolany u Olomouce	Luková u Přerova	Tověř
Doloplazy u Olomouce	Lutín	Tršice
Domašov u Šternberka	Lužice u Šternberka	Trusovice
Drahanovice	Majetín	Třebčín
Držovice na Moravě	Mezice	Unčovice
Dub na Moravou	Moravská Huzová	Ústín
Dubany na Hané	Moravská Loděnice	Vacanovice
Dubčany u Choliny	Mrsklesy na Moravě	Velká Bystřice
Grygov	Náklo	Velký Týnec
Hablov	Nelešovice	Věrovany
Hlubočky	Nemilany	Véska u Olomouce
Hlušovice	Olšany u Prostějova	Vitonice na Hané
Hněvotín	Penčice	Vojnice u Olomouce
Hnojice	Penčičky	Vrahovice
Horka nad Moravou	Pohořany na Moravě	Vrbátky
Hostkovice	Posluchov	Vsisko
Hrdibořice	Práslavice u Olomouce	Žerotín
Hrubá Voda	Přestavlky	Žerůvky
Hynkov	Příkazy	
Charváty	Rataje u Olomouce	

Vnější hranici tvoří následující katastrální území, která současně patří do zájmového území. Jsou vypsána v Tab.3.3. a seřazena od severu podle směru hodinových ručiček.

Tab. 3.3: Katastrální území tvořící hranici zájmové oblasti

1	Lhota u Šternberka	14	Kokory	27	Slatinky
2	Domašov u Šternberka	15	Rokytnice u Přerova	28	Slatinice na Hané
3	Dolany	16	Císařov	29	Drahanovice
4	Hrubá Voda *	17	Cítov	30	Loučany na Hané
5	Hlubočky *	18	Věřovany	31	Senice na Hané
6	Mrsklesy na Moravě *	19	Klopotovice	32	Dubčany u Choliny
7	Přáslavice u Olomouce *	20	Biskupice na Hané	33	Unčovice
8	Daskabát *	21	Vitovice na Hané	34	Střeň
9	Lazníčky	22	Kralice na Hané	35	Štěpánov u Olomouce
10	Tršice	23	Vrahovice	36	Žerotín
11	Penčice	24	Držovice na Moravě	37	Hnojice
12	Penčičky	25	Smržice	37	Lužice u Šternberka
13	Lhotka u Přerova	26	Čelechovice na Hané		

* katastrální území sousedící s vojenským újezdem Libavá

Celé území náleží Olomouckému kraji a zasahují do něj tři okresy. Největší plochu zaujímá okres Olomouc, menší plochu zabírají okres Prostějov a okres Přerov, oba se nacházejí v jižní části území.

Tab. 3.4: Katastrální území zasahující do okresu Prostějov

Biskupice na Hané	Hrdibořice	Studeneč
Čechůvky	Klopotovice	Štětovice
Čelechovice na Hané	Kralice na Hané	Vitovice na Hané
Držovice na Moravě	Olšany u Prostějova	Vrahovice
Dubany na Hané	Slatinky	Vrbátky
Hablov	Smržice	

Tab. 3.5: Katastrální území zasahující do okresu Přerov

Brodek u Přerova	Kokory	Penčice
Císařov	Lhotka u Přerova	Penčičky
Cítov	Luková u Přerova	Rokytnice u Přerova
Čelechovice u Přerova	Nelešovice	

Celé vymezené území je zakresleno v mapě, viz příloha č. 1

Vojenský újezd Libavá

Vojenský újezd Libavá je jedním z pěti vojenských újezdů na území České republiky. Jedná se o území, které slouží jako výcvikové pracoviště ozbrojených sil a zajišťuje obranu státu. Tvoří samostatnou územně správní jednotku a správu nad ním zajišťuje Újezdní úřad vojenského újezdu Libavá.

V roce 1946 byl vytvořen Vojenský výcvikový prostor Libavá, došlo k vysídlení německého obyvatelstva. Roku 1950 byl zřízen vojenský újezd Libavá a na jeho území se nalézá vojenský výcvikový prostor. Z původních 24 zbylo pouze 5 sídelních jednotek, jde o obec Libavá, která je složena z pěti místních částí, jsou to Město Libavá, Kozlov, Heroltovice,

Slavkov a Luboměř pod Strážnou. V současnosti na jejich území žije téměř 1200 obyvatel. Přestože pozůstatky domů zničených obcí jsou v krajině viditelné již pouze v malé míře, hranice obcí stále označují dopravní cedule s názvem obce, které slouží k lepší orientaci vojákům.

Vojenský újezd Libavá je druhým největším vojenským újezdem v České republice, zaujímá plochu o rozloze 327 km² a vyplňuje velkou část Oderských vrchů. Nachází se zde nejvyšší vrchol Olomouckého okresu Fidlův kopec s nadmořskou výškou 680 m n.m., na jehož úpatí pramení řeka Odra.

Území bylo od svého vzniku veřejnosti nepřístupné. Režim vstupu byl velice přísný, návštěvník byl na hranici vojenského újezdu prověřován. Teprve po roce 1989 byla pravidla pro povolení vstupu postupně uvolňována. [8] V roce 1991 vyšlo rozhodnutí přednosta o zpřístupnění intravilánů sídelních útvarů civilistům bez omezení. Následovalo určení prostorů pro rekreaci a sport s vytipováním prostorů, které byly používány k výcviku bez střebe. V roce 2002 vydal přednosta Újezdního úřadu vojenského újezdu Libavá Výnos o zpřístupnění vybraných prostor, komunikací a turistických stezek. [8] Do těchto území je povolený vstup bez speciálního povolení.

Do sídelních jednotek je možný vstup nepřetržitě, do vyznačených zón je možný vstup pouze ve dnech pracovního klidu, do zbývajících částí je vstup zakázán a je možný pouze s povolením přednosta.

V současné době jsou projednávány otázky značení turistických a cyklistických cest s Klubem českých turistů. Je prováděna příprava pro jejich značení. Postupně dojde k vybudování přístřešků, laviček, odpadkových košů a jiného potřebného vybavení.

Stalo se již každoroční tradicí, že na začátku května je vojenský újezd Libavá na jeden den otevřen a turisté nebo cyklisté se mají šanci po povolených trasách bez zvláštních propustek podívat do zakázaných míst. Tato akce je nazvaná Bílý kámen.

4 Cyklistické trasy, jejich vývoj a značení v ČR

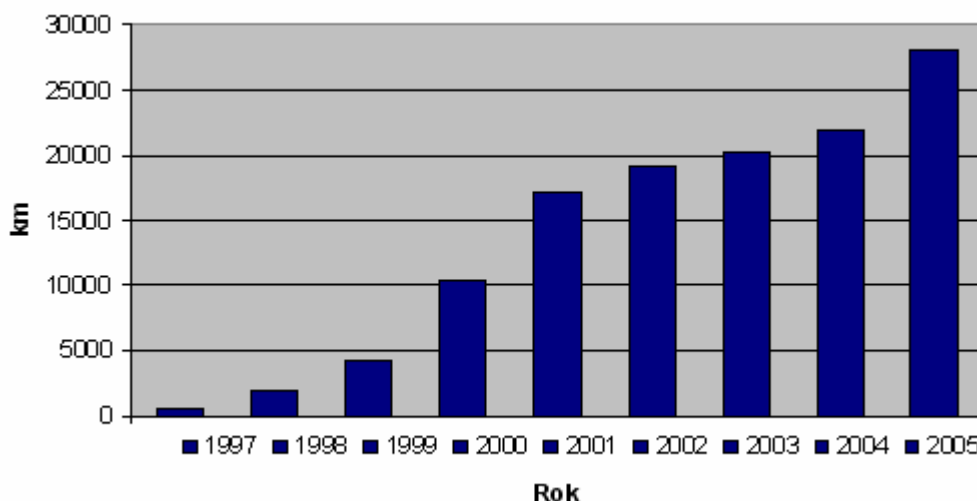
4.1 Vývoj cyklistických tras

Po roce 1989 se začaly v České republice značit kromě pěších turistických tras také cyklistické trasy. Společně s Klubem českých turistů (dále jen KČT) značení provádělo několik dalších organizací.

V roce 1996 vznikla Metodika značení cyklistických tras v ČR. Autory byli Ministerstvo vnitra České republiky, Ministerstvo dopravy a spojů České republiky, Centrum dopravního výzkumu a KČT. Od té doby má cyklistické značení, výrobu cyklistických tras a jejich údržbu v kompetenci Klub českých turistů ve spolupráci se svými oblastními zástupci. KČT je občanské sdružení financované dotacemi z ministerstva pro místní rozvoj, další finance získává od krajů, výjimkou nejsou ani příspěvky od sponzorů.

V roce 1997 bylo označeno prvních 552 km cyklotras, zahrnující také první dálkovou cyklotrasu Praha – Vídeň. V následujícím roce bylo již 2068 km a mezi nimi i Moravská stezka. Délka se rok od roku zvyšuje. Rapidní růst proběhl hlavně v mezi lety 1997 a 2001.

Graf 4.1: Vývoj délek vyznačených cyklistických tras v letech 1997 až 2005
(zdroj: R. Bartoš, CDV z <http://www.cyklostrategie.cz/temata12.php>)



K 1.1.2008 se na území České republiky nachází 31 104,5 km označených cyklistických tras. Z tohoto počtu je 2 849,5 km cykloturistických tras.

Olomoucký kraj se svými 1 921 km značených cyklotras zaujímá v rámci ostatních krajů v republice až osmé místo. První místo si drží Jihočeský kraj se 4 371 km.

Tab. 4.1: Počet kilometrů značených cyklotras v jednotlivých okresech Olomouckého kraje

Olomouc	664 km
Jeseník + Šumperk	578 km
Prostějov	369 km
Přerov	310 km

V pásovém značení, tedy množstvím kilometrů cykloturistických tras, obsadil Olomoucký kraj druhé místo se 417,5 km. Celé republice vévodí Královéhradecký kraj, kde je takto označeno 640,5 km.

4.2 Značení cyklistických tras

Ve více zdrojích se k cyklistickým trasám, cyklotrasám a cykloturistickým trasám staví jinak, tzn. používají různá rozdělení. Práce se bude držet členění podle Klubu českých turistů. KČT shrnuje trasy týkající se cyklistiky pod pojem cyklistické trasy. Tyto dále rozděluje na cykloturistické trasy a cyklotrasy. Značení cyklistických tras je od pěších turistických tras odlišeno barvou. Cyklistické značení používá žlutou barvu.

Cyklotrasy

Jsou definovány jako trasy vedoucí po zpevněném povrchu. Vedou po silnicích, místních nebo účelových komunikacích. Podle možností se vybírají silnice III. tříd s menší dopravní intenzitou. Není ale výjimkou průběh po velmi frekventovaných silnicích II. tříd nebo po polní či lesní cestě s nezpevněným povrchem.

Používá se pro ně podobné značení jako pro motorová vozidla. Můžeme se setkat se třemi druhy značek. Jde o návěst před křižovatkou, směrovou tabulí a směrovou tabulku.

Návěst před křižovatkou bývá umístěna před složitou křižovatkou, v místech, kde je velké množství možných odboček, nebo v místech, kde je možnost napojení na jinou cyklotrasu. Říká nám jakého cíle můžeme dosáhnout po vybrání daného směru. V některých případech na ní bývá stručný popis vzhledu následujícího úseku trasy, nebo upozornění pro cyklisty, viz Obr.4.1. a 4.2

Směrová tabule je stejného vzhledu jako směrová tabule pro motorová vozidla. Liší se pouze menší velikostí a žlutou barvou. Bývají umístěny před křižovatkami. Jsou na nich údaje o dalších cílech na trase společně s kilometrovou vzdáleností, viz Obr.4.3.

Poslední a zároveň nejmenší značkou je **směrová tabulka**, viz Obr.4.4. Jedná se o malý obdélník, jehož rozměry činí 200 x 300 mm. Bývá umístěna na místech, kde je možné odbočení. Směr je naznačen zakreslením černé šipky na značce. Šipky nemusí směřovat pouze vpravo a vlevo, ale také šikmo. Pokud se na tabulce nevyskytuje žádná šipka, platí směr rovně.

Všechny tři značky pro cyklotrasy obsahují společný symbol kola a číslo konkrétní cyklotrasy. Vše je zaznačeno černou barvou na žlutém podkladu. Umísťují se na sloupech, ať už veřejného osvětlení či sloupech k jinému využití, pod silniční značky či směrovky pro motorová vozidla, na stromy nebo na sloupky přímo pro tento účel.



Obr. 4.1: Návěst před křižovatkou (foto: Š. Krbcová, 20.3.2009)



Obr. 4.2: Návěst před křižovatkou s upozorněním na následující charakter povrchu (foto: Š. Krbcová, 2.8.2008)



Obr. 4.3: Ukázka směrové tabule (foto: Š. Krbcová, 9.11.2008)



Obr. 4.4: Směrová tabulka vlevo, rovně a vpravo (zdroj: <http://www.klaudy.net/znaceni-cyklotras.php>)

Cykloturistické trasy

Druhou složkou cyklistických tras jsou cykloturistické trasy. Cykloturistické trasy vedou většinou po nezpevněném povrchu, tedy horšími terénními podmínkami, po polních a hlavně po lesních cestách. Tyto trasy jsou označeny pásovými značkami nebo směrovkami.

Pásově značky mají rozměry 14 x 14 cm, jsou větší než pásové značky pro pěší turistiku, aby byly lépe vidět. Jsou tvořeny třemi pruhy. Dva okrajové pruhy mají žlutou barvu, prostřední může mít barvu modrou, červenou, zelenou nebo bílou, viz Obr.4.5. Mohou být také ve tvaru šipky.

Směrovky vypadají jako turistické značky, liší se pouze žlutým podkladem a obsahují jen dva řádky textu, tzn. dva možné cíle po trase spolu s vzdáleností v kilometrech. Nezbytnou součástí je i nápis „Cyklotrasa KČT č.“ v záhlaví, díky tomu poznáme, že jde o značení Klubu českých turistů, viz Obr.4.6.



Obr. 4.5: Vzhled možných pásových značek (zdroj: <http://www.klaudy.net/znaceni-cyklotras.php>)



Obr. 4.6: Vzhled směrovky cykloturistické trasy (zdroj: <http://www.klaudy.net/znaceni-cyklotras.php>)

Celkově platí, že cyklistické značení nemá takovou hustotu jako značení pro pěší turistiku. Prakticky to znamená, že pokud není před křižovatkou značeno odbočení, tak se pokračuje v cestě po hlavní silnici.

4.3 Speciální druhy tras pro cyklisty a jejich značení

V terénu se můžeme setkat se speciálními druhy tras vyhrazenými pro cyklisty.

První se označuje jako **cyklostezka (stezka pro cyklisty, nebo cyklistická stezka)**. Jedná se o pás v krajině, který je určen pro jízdu na kole, jízda motorových vozidel je na této stezce zakázána. Je povoleno, aby cyklostezku užívali také lyžaři a in-line bruslaři.

Na některých místech se setkáváme se **stezkou pro chodce a cyklisty**, v tomto případě je stezka určena oběma zmíněným osobám. Jsou dva modely takové stezky, buď mají cyklisté a chodci jeden společný pás a musí se vzájemně tolerovat nebo je pás rozdělen na dva

pruhy, kde jeden je určen pro chodce a druhý pouze pro jízdu na kole, taková stezka má název **stezka pro chodce a cyklisty s rozděleným provozem**.

Cyklostezky popř. stezky pro chodce a cyklisty mohou být asfaltové, může být použita dlažba, apod. Často kopírují silniční dopravu. Začátek a konec cyklostezek popř. stezek pro chodce a cyklisty je ohraničen kruhovými značkami se symbolem kola na modrém podkladu, popř. symbolem kola a chodců na modrém podkladu. Svislé značky bývají doplněny symbolem kola, nápisy nebo značkami přímo na povrchu stezek.



Obr. 4.7: Svislé dopravní značky pro cyklostezku, stezku pro chodce a cyklisty, stezku pro chodce a cyklisty s rozděleným provozem

(zdroj: <http://www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/Cykloznaceni.htm>)



Obr. 4.8: Ukázka vodorovného značení přímo na povrchu cyklostezky (foto: Š. Krbcová, 13.8.2008)

Dalším typem trasy pro cyklisty je **cyklistický pruh**. Pruh je veden společně s ostatní dopravou, je oddělen pouze jinou barvou vozovky.



Obr. 4.9: Ukázka cyklistického pruhu

(zdroj: http://www.prahounakole.cz/wp-content/uploads/2008/10/pruhy_pnk_prubezne.jpg)

Posledním typem trasy jsou ostatní nemotorové komunikace využívané i pro cyklistickou dopravu.

Všechny trasy zmíněné v kapitole 4.3 jsou typické pro území měst, ale v současné době se rozrůstá výstavba cyklostezek, stezek pro chodce a cyklisty a stezek pro chodce a cyklisty s rozděleným provozem, které spojují mezi sebou obce vesnického charakteru.

Je nutné rozlišovat pojem cyklotrasa a cyklostezka.

Cyklotrasa je trasa vedená v terénu přesným směrem podle značení. Může být vedena po cyklostezce (popř. po stezce pro chodce a cyklisty). Většina zdrojů tyto pojmy velmi často zaměňuje a staví je na stejnou úroveň.

4.4 Hierarchizace cyklistických tras

Každá cyklistická trasa má své vlastní číslo. Podle těchto čísel jsou cyklistické trasy rozděleny do čtyř tříd. Každá třída se vyznačuje jiným počtem číslic v názvu trasy. Název trasy může být jednociferný, dvojciferný, trojčiferný nebo čtyřčiferný (např. 5, 51, 142, 6029,...). Zvláštní číslování se nachází v hlavním městě Praze, kde se před číslem trasy píše písmeno A. Následující tabulka tyto kategorie vymezuje.

Tab. 4.2: Kategorie cyklistických tras

I. třída	mezinárodní
II. třída	nadregionální
III. třída	regionální
IV. třída	místní

Dálkovými a zároveň hlavními trasami rozumíme trasy mezinárodní a nadregionální, vedlejšími rozumíme trasy regionální a místní.

Mezinárodní trasy spojují mezi sebou velká města v České republice s velkoměsty střední Evropy. Vedou většinou po silnicích III. třídy a po dobře sjízdných komunikacích či terénech. Jde o trasy, které jsou vhodné i pro cyklisty menší fyzické zdatnosti, nevyskytuje se v jejich průběhu velké převýšení terénu.

Nadregionální trasy tvoří síť tras rozmístěných po celé České republice. Propojují mezi sebou kraje, turisticky významná centra a mohou být napojeny na cyklistické trasy v zahraničí. Vedou opět většinou po silnicích III. třídy.

Regionální trasy zajišťují spojení mezi trasami I. a II. třídy. Jejich rozsah je zpravidla na úrovni kraje. Vedou nejen po zpevněných, ale také po méně zpevněných površích, které by nemusely být sjízdné na silničním typu jízdních kol.

Místní cyklotrasy doplňují celou síť cyklistických tras. Jsou vedeny místy s množstvím památek či přírodních úkazů lokálního charakteru.

4.5 Greenways

Některé cyklistické trasy jsou součástí **zelené stezky**. Běžněji je pro ně užíván anglický název **Greenways**. Jedná se o pás v krajině propojený stezkou, který je vhodný pro všechny uživatele kromě automobilové dopravy. Vedou podél řek, jezer a hlavně využívají opuštěné železniční tratě. Důležitou součástí zelených stezek jsou odpočívadla, stojany na kola, občerstvení, servis a jiné. V České republice tyto podmínky a zásady nejsou přesně splněny a stezky nejsou na úrovni zelených stezek západní Evropy. Patří ale k nejlépe

vybaveným trasám v republice. Jsou známe Greenways Praha – Vídeň, Greenways Labe nebo Greenways Krakov – Morava – Vídeň a další.

4.6 EuroVelo

Česká republika se zapojila do programu evropské sítě cyklotras **EuroVelo**. Snahou je propojení celé Evropy sítí dvanácti trans-evropských cyklistických tras, které mají svůj základ již ve stávající síti regionálních tras. Projekt si klade za cíl propagaci jízdy na kole a větší motivaci pro občany k „cyklodovolené“. Mnoho úseků je již dnes v provozu. Celkově na projekt EuroVelo připadne přes 63 000 km cyklistických tras. Naší republikou prochází tři ze dvanácti tras EuroVelo, Eurovelo č.4, č. 7 a č. 9.

EuroVelo č. 4 vede přes území států Francie, Belgie, Německa, České republiky, Polska a Ukrajiny (v ČR spojuje města Cheb, Plzeň, Praha, Brno, Olomouc a Ostrava).

EuroVelo č. 7 vede přes území Norska, Finska, Švédska, Německa, České republiky, Rakouska a Ukrajiny (v ČR spojuje města Děčín, Praha, Tábor a České Budějovice)

EuroVelo č. 9 prochází přes území Polska, České republiky, Rakouska, Slovinska a Chorvatska (v ČR spojuje města Jeseník, Olomouc, Břeclav a Brno)

5 Popis a charakteristika existujících cyklistických tras v regionu

Vymezené území neobsahuje žádnou cykloturistickou trasu, ale pouze cyklotrasy. Všechny cyklotrasy jsou v terénu vyznačeny silničním značením, nenajdeme tady tudíž pásové značení podobné tomu turistickému. Některé cyklotrasy nebo jen jejich části jsou vedeny po vybudovaných cyklostezkách nebo stezkách pro chodce a cyklisty. Práce se nezabývá cyklostezkami (popř. stezkami pro chodce a cyklisty), které nejsou součástí značených cyklotras. Tyto se nacházejí především v městských částech Olomouce, které dle vymezení spadají do zájmové oblasti.

V zájmovém území se nachází množství cyklotras. Zvláště severní část od pomyslné spojnice obcí Loučany a Velká Bystřice je velmi bohatá. Cyklisté mají z čeho vybírat a lze vytvořit dostatek okruhů pro výlety a zároveň pro zajištění všeobecné spokojenosti. V jižní části jsou tyto trasy rozmístěny řidčeji a převažují ty, které vedou po silnicích. Celkově zde mají cyklisté menší vyžití.

Převážná většina cyklotras jsou místní cyklotrasy. Jejich název je složen ze čtyř číslic a v daném území se jich nachází devatenáct. Čtyři místní cyklotrasy, jejichž délka je v zájmovém území zanedbatelná, nejsou v textu zmiňovány a chybí jejich podrobný popis. Jde o trasy s čísly 5028, 6033, 6058, 6108.

V zájmové oblasti bychom našli tři dálkové cyklotrasy. Nejvýznamnější cyklotrasou je trasa číslo 5, která má mezinárodní charakter. Vede z Prostějova na sever a po průjezdu městem Olomouc se stáčí opět k jihu do Přerova. Je součástí Jantarové stezky. Nadregionální charakter mají cyklotrasy číslo 47 a 51. Tyto dvě na sebe v Olomouci plyně navazují a tvoří část Moravské stezky. Protínají zájmové území od severozápadní hranice přes Olomouc a pokračují dále k jihu. Jantarová a Moravská stezka se kříží v Olomouci.

Tab. 5.1: Seznam všech cyklotras nacházejících se v zájmovém území

5	6025	6049	6104
47	6027	6056	6107
51	6029	6058	6108
5028	6030	6061	6129
5042	6033	6102	
6009	6034	6103	

5.1 Cyklotrasa číslo 5

Trasa číslo 5 patří mezi dálkové cyklotrasy. Začíná v Přízřenicích (nejjižnější čtvrt' brněnské městské části Brno-Jih), postupuje na sever přes Prostějov, Olomouc, Přerov a končí v příhraniční obci Hať. V zájmovém území se nachází pouze ta část cyklotrasy mezi Prostějovem a Přerovem. Postupně projede všemi třemi okresy nacházejícími se v daném území. Po trati se střídá rovinatý terén s kopcovitým. Většinou je vedena po silnicích II. a III. tříd asfaltového povrchu. Trasa je součástí dálkové cyklotrasy s názvem Jantarová stezka. Hlavní parametry se objevují v Tab.5.2.

Tab. 5.2: Hlavní parametry trasy č. 5

Celková délka trasy	252,5 km
Délka trasy v zájmovém území	40 km
Okrajová místa v zájmovém území	k. ú. Smržice (okraj Prostějova) Penčíčky (okraj Přerova)
Obtížnost	středně těžká
Napojení na trasy číslo	47, 5028, 6009, 6058, 6061, 6103

Vlastnosti povrchu cyklotrasy

Cyklotrasa z 90 % probíhá po asfaltových silnicích II. a III. třídy. Úroveň silnic je podobná, nejedná se o silnice s výmoly, ale ani o dokonalé silnice bez jakékoliv nerovnosti. Jiný typ povrchu je spíše výjimečným případem. Trasa je rozdělena na 8 úseků, které jsou popsány níže.

Hranice zájmového území k. ú. Smržice – Smržice, 1 km

Od hranice zájmového území po okraj obce Smržice vede vybudovaná stezka pro chodce a cyklisty. Pěkná asfaltová stezka je 1,5 m široká a protíná polní krajinu. Ve Smržicích jsou na konci stezky připraveny lavičky pro odpočínutí.



Obr. 5.1: Stezka pro chodce a cyklisty vedoucí ze Smržic do Prostějova (foto: Š. Krbcová, 11.9.2008)

Smržice – Čelechovice na Hané, 2,5 km

Obcí Smržice se projede cca 1 km po místní komunikaci. Spojnice do Čelechovic na Hané je vyplněna 1 – 1,5 m širokou asfaltovou cestou kopírující Český potok po jedné straně a lán pole na straně druhé. Na cestu navazuje vyjetá a vyšlapaná úzká kolej v trávě mezi stromy a polem, která je dlouhá přibližně 300 m. Po ní následuje přejezd přes železnici a tím i vjezd do obce.



Obr. 5.2: Asfaltová cesta směřující do Čelechovic na Hané (foto: Š. Krbcová, 11.9.2008)

Čelechovice na Hané – Nedvězí, 11 km

Po místní komunikaci se projede kolem vlakového nádraží a následně středem obce. Odtud již trasa pokračuje po asfaltové silnici III. třídy. Zdejším kopcovitým terénem se přes Olšany u Prostějova a Bystročice dostaneme až do městské části Olomouce Nedvězí.

Nedvězí – Nové Sady, 5,5 km

Trasa se z okrajových městských částí blíží k centru Olomouce. Začíná se zvyšovat provoz na silnicích. V Nedvězí dochází k navázání na dvoupruhovou silnici II. třídy číslo 570. Po ní se dostaneme do Slavonína. Zde mají cyklisté poslední možnost občerstvení a odpočinku v místních restauracích před vjezdem do rušných ulic města. Trasa dále pokračuje po stále stejné silnici II. třídy. V Nových Sadech se odbočí na místní komunikaci, po níž se pokračuje až k hranici zájmového území.



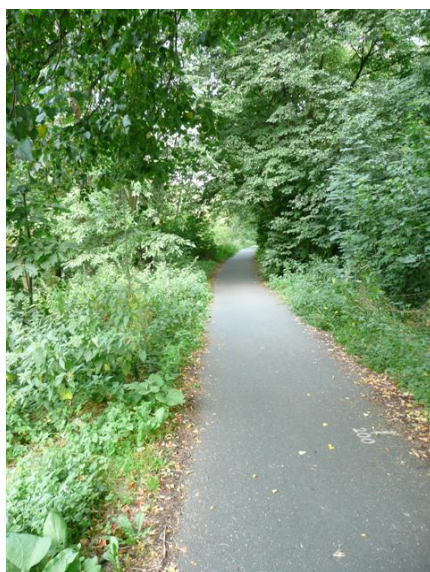
Obr. 5.3: Silnice II. třídy Nedvězí – Slavonín (foto: Š. Krbcová, 11.9.2008)

Do jádrové části města Olomouce se trasa dostává přejezdem Polské ulice na rozhraní městských částí Nové Sady a Olomouc-západ. Jádro opouští podjezdem pod železnici nedaleko hlavního vlakového nádraží na rozhraní částí Nové a Staré Hodolany.

Staré Hodolany – Bystrovany, 3,5 km

Trasa postupuje po místní komunikaci a dále po silnici kolem průmyslových závodů. Po vybudování cyklostezky nebudou muset cyklisté zajíždět do obytné části, ale cestu si zkrátí podél řeky. Cyklostezka je v současnosti ve výstavbě. Po 2 km jízdy se před mostem přes řeku Bystřici odbočuje na úzkou asfaltovou stezku širokou maximálně 2 m. Kopíruje proti proudu řeku Bystřici, kterou máme po pravé ruce, po levé ruce se nachází stromový porost. Po cestě je možné zastavit se na odpočívadle s lavičkami a křížem, který symbolizuje památku padlým letcům.

Po opuštění stromy zatemněné stezky se pokračuje po příjezdové cestě chatařů do Bystrovan. Z této cesty se za příznivého počasí nabízí nádherný výhled na Svatý Kopeček.



Obr. 5.4: Asfaltová cesta podél řeky Bystřice (foto: Š. Krbcová, 2.8.2008)



Obr. 5.5: Místo odpočinku u řeky Bystřice (foto: Š. Krbcová, 2.8.2008)

Bystrovany – Velká Bystřice, 2,5 km

Bystrovany mají bohaté možnosti co se týká občerstvení, kromě toho se tu nachází také arboretum. Po místní komunikaci a následně asfaltové silnici se stále podél řeky Bystřice dostaneme do Velké Bystřice.

Velká Bystřice – Tršice, 9 km

Celý dlouhý úsek vede po silnicích III. tříd, pouze v obcích jsou vystřídány místními komunikacemi. Hlavně mezi Velkou Bystřicí a Svědlicemi je dvouproutková silnice velmi frekventovaná a je potřeba dbát na osobní bezpečnost. Zvlněný povrch v tomto úseku prochází jednou z největších chmelařských oblastí v České republice. To dokazuje množství chmelnic, které lemují silnice.



Obr. 5.6: Silnice III. třídy z Velké Bystřice v blízkosti nadjezdu nad rychlostní komunikací R35 (foto: Š. Krbcová, 18.8.2008)

Tršice – Penčičky, 5 km

Po místní komunikaci cyklisté projedou Tršicemi a ještě v obci dochází k najetí na silnici II. třídy číslo 436. Vzhledem k hlavnímu tahu na Přerov jde o dost rušnou komunikaci

navíc v kopcovitém terénu. V Tršicích je hodně možností k odpočinku, zejména na lavičkách v parku, nebo prohlídkou muzejní expozice ve zdejším zámku.

Průběh cyklotrasy obcemi

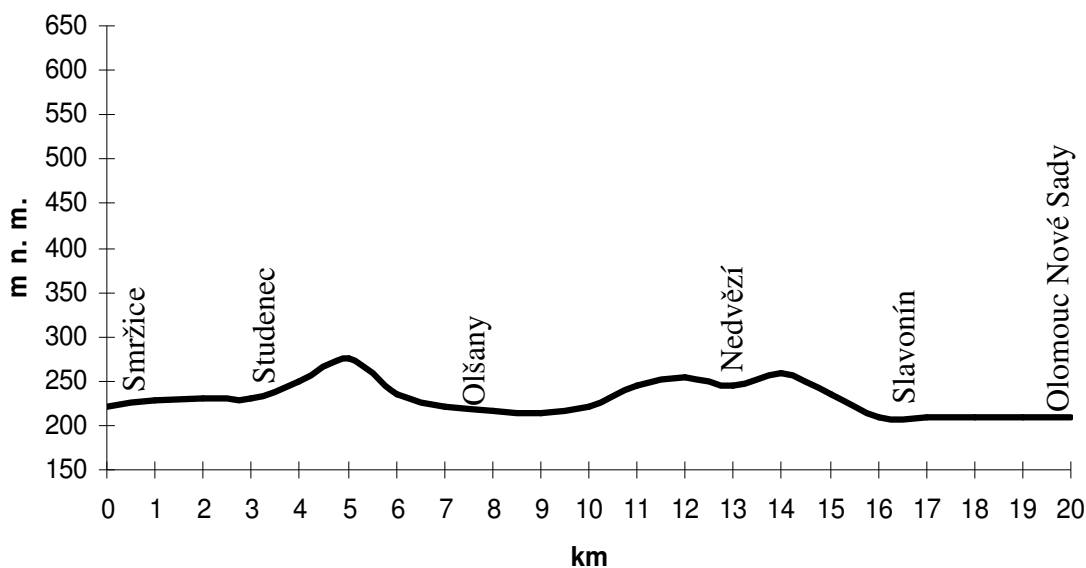
Od Prostějova prochází obcemi Smržice, Čelechovice na Hané, Studenec, Olšany u Prostějova, Bystročice, olomouckými městskými částmi Nedvězí, Slavonín, Nové Sady, Staré Hodolany. Mezi Olomoucí a Přerovem jsou to Bystrovany, Velká Bystřice, Svěsedlice, Vacanovice, Tršice, Přerov Penčice a Penčičky.

Profil cyklotrasy

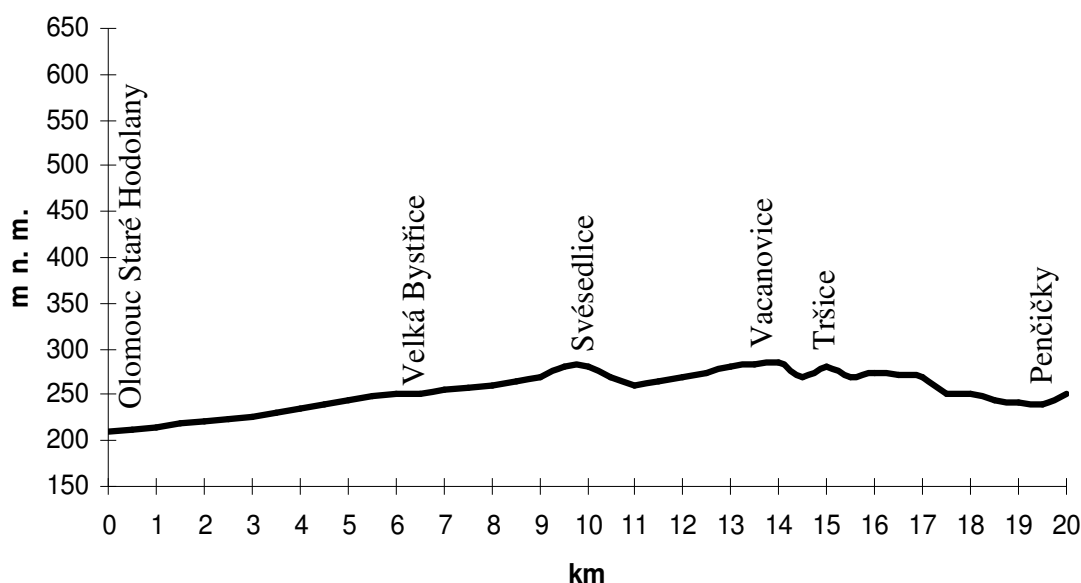
V celé délce trasy se střídá rovinný terén s kopcovitým terénem. Úseky v rovině leží převážně v nadmořské výšce 230 m. Výrazné stoupání do 275 m n. m. se nachází za obcí Studenec, cyklisté vzápětí zase sjíždí do 230 m n. m do Olšan. Mezi 10. a 17. km převažuje zvlněný terén, vrcholy dvou zdejších kopců leží ve výšce 255 a 260 m. Nejnižší se trasa dostane na úroveň 210 m n. m. na území olomouckých městských částí Nové Sady a Staré Hodolany.

Druhá část trasy má spíše zvlněný terén. Z Olomouce do Svěsedlic na 10 km probíhá mírné stoupání do výšky 280 m. Následuje krátký sjezd do údolí (260 m n. m.) a opětný výstup do Vacanovic do 280 m n. m. Poslední úsek trasy se dá označit slovy „nahoru dolů“, je vyplněn drobnými kopci.

Graf 5.1: Profil cyklotrasy č. 5 - 1. část



Graf 5.2: Profil cyklotrasy č. 5 - 2. část



Významná místa

Přes velkou délku se podél trasy nenachází dostatek kulturních míst nebo míst v přírodě, kde by si mohli cyklisté zpříjemnit chvíli, pokud nemluvíme o historických centrech měst Olomouc, Prostějov a Přerov, která nejsou zahrnuta v zájmovém území. Přesto jsou dvě místa, která stojí za prohlédnutí. Jedná se o arboretum v Bystrovanech a o Zámek v Tršicích.

Arboretum Horizont v Bystrovanech

Zdejší arboretum bylo otevřeno pro veřejnost v roce 2000. Rozprostírá se na území o rozloze 4 ha. Není možné se do něj podívat po celý rok, prohlídky probíhají vždy na jaře a v létě. Můžeme zde zhlédnout více než 200 druhů cizokrajných rostlin, výběh se zvířaty a kromě toho je zde altánek pro odpočinek, malý umělý vodopád a jiné zajímavosti. Největší raritou je Blahočet čilský pocházející až z Patagonie.

Zámek v Tršicích

Tršice jsou významným chmelařským střediskem Moravy. Na mírném kopci nad Tršicemi stojí zámek. Původně gotická tvrz byla v 15. století upravena na hrad. V 16. století došlo k přestavbě na zámek. Dnes se v zámku nachází obecní úřad, obřadní síň, knihovna a muzeum. V muzeu jsou vystaveny dobové předměty a nástroje sloužící k zemědělství a ukazující na bohatou historii zdejšího chmelařství.

Napojení na jiné cyklotrasy

Dlouhé úseky jsou naprosto bez možnosti napojení na ostatní cyklotrasy. V Čelechovicích na Hané je možné najet na cyklotrasu číslo 5028. V Olomouci Slavoníně je to trasa 47. V druhé části cyklotrasy mezi Olomoucí a obcí Penčičky mají cyklisté větší šanci se od původního směru trasy odpojit. V Bystrovanech se může sjet na cyklotrasu číslo 6103, ve Velké Bystřici na číslo 6009 a v Tršicích na číslo 6058.

Chyby ve značení

V průběhu trasy nebyly zjištěny žádné chyby ve značení.

Návrh na změnu

Vzhledem k délce nelze celou trasu vedoucí po silnicích odklonit tak, aby se vyhnula všem silnicím. Bylo by vhodné alespoň ty části, které využívají silnic II. tříd, vést po polních cestách nebo účelových komunikacích.

Shrnutí

Pokud jde cyklistům pouze o trénování kondice a o zdolání co největší vzdálenosti ne o příjemnou projížďku nebo výlet, je tato trasa vhodná. Pro výlet rodičů s dětmi bychom ji nedoporučovali kvůli průběhu po místy velmi rušných silnicích a také kvůli nepřítomnosti možného cíle výletu. Kopcovitý terén bez výrazného stínění stromů může být pro rekreační cyklisty v letních dnech únavný.

Jantarová stezka

Jantarová stezka je dálkovou cyklotrasou, která přesahuje území České republiky a pokračuje na sever do Polska a na jih do sousedního Rakouska. Jde o mezinárodní cyklotrasu, tedy o cyklotrasu I. třídy. Začíná v Krakově a vede přes Osvětim, Český Těšín, Olomouc a Brno do Vídně. Její délka činí 550 km.

Název má původ v historii. Jantarová stezka byla jednou z nejvýznamnějších obchodních cest, které vedly před území České republiky. Jantarová proto, že nejčastější surovinou, se kterou se obchodovalo, byl právě jantar. Obchodní cesta spojovala Baltské moře s oblastí Jaderského a Středozemního moře.

V České republice trasa spojuje nejzajímavější města a místa Moravy a Slezka, například vodní nádrž Nové Mlýny, historické centrum Brna, Moravský kras, hrad Helfštýn a mnohé další. V Olomouci se kříží s Moravskou stezkou.



Mapa 5.1: Průběh Jantarové stezky
(zdroj: <http://www.topbicycle.com/WienKrak.htm>)

Greenways Kraków – Morava – Wien

Cyklotrasa číslo 5 je součástí jak Jantarové stezky tak zelené stezky vedoucí z Krakova do Vídně. Greenways prochází Českou republikou od hraniční obce Bukovec po Hevlín na jižní Moravě a má délku 390 km.

V zájmovém území trasu číslo 5 přesně kopíruje s výjimkou Čelechovic na Hané. Zelená stezka po vjezdu do obce odbočí vlevo a pokračuje po úzké asfaltové cestě podél železničních kolejí. Cyklotrasa číslo 5 jede stále rovně po silnici přes návěs a na křižovatce odbočí vlevo a vrací se zpět k vlakovému nádraží, kde se opět obě trasy setkají.



Obr. 5.7: Ukázka rozchodu cyklotrasy číslo 5 a zelené stezky v Čelechovicích na Hané
(foto: Š. Krbcová, 11.9.2008)

5.2 Cyklotrasa číslo 47

Trasa číslo 47 je dálkovou cyklotrasou vedoucí z centrální části města Olomouce přes Chropyni, Kroměříž do Hodonína. Je součástí Moravské stezky. Na daném území se tedy nachází jen část z Olomouce do Věrovany. Trasa není obtížná, jen místy se vyskytuje nepatrné zvlnění terénu. Převažuje jízda po silnicích III. tříd. Hlavní parametry jsou uvedeny v Tab.5.3.

Tab. 5.3: Hlavní parametry trasy č. 47

Celková délka trasy	134 km
Délka trasy v zájmovém území	20 km
Okrajová místa v zájmovém území	Olomouc Nové Sady Věrovany, Hradecký rybník
Obtížnost	středně těžká
Napojení na trasy číslo	5, 5042, 6061

Vlastnosti povrchu cyklotrasy

Povrch není nikterak pestrý. Z velké části jej vyplňují silnice III. tříd, v obcích místní komunikace a částečně také účelové komunikace. Střídá se rovinatý terén s kopcovitým. Trasa má směr řeky Moravy, v průběhu dochází k jejich vzájemnému křížení. Trasa je rozdělena na 5 úseků, které jsou popsány níže. Jednotlivé úseky se liší svým povrchem.

Nové Sady – Nemilany, 3 km

Začátek trasy se nachází u železniční tratě v Polské ulici na hranici s jádrovou oblastí Olomouce. Od tohoto místa postupuje po místních komunikacích Nových Sadů a Slavonína. Projíždí kolem malé vodní plochy, která může posloužit k odpočinku nebo osvěžení v letních dnech. Spojovací cesta mezi Slavonínem a Nemilany je tvořena účelovou komunikací, která je zpevněná, ale kamenitá se značnými nerovnostmi.



Obr. 5.8: Účelová komunikace směřující do Nemilan (foto: Š. Krbcová, 11.9.2008)

Nemilany – Kožušany-Tážaly, 2,5 km

Po vjezdu do Nemilan se trať vrací na místní komunikaci a cyklisté mají možnost občerstvení v místní cukrárně nebo v restauraci u fotbalového hřiště. Úsek patří mezi nejobtížnější v průběhu trasy. Vede po velmi rušné silnici III. třídy a na cca 200 m ji opouští na silnici II. třídy číslo 435. Zvláště při jízdě ve směru na Olomouc a odbočování vlevo je nutná velká pozornost, protože automobily zde jezdí vysokou rychlostí.

Kožušany-Tážaly – Blatec, 2,5 km

Místní komunikace obce cyklisty navede na cestu polem. Je určena zemědělským strojům a cyklisté se po ní dostanou až do Blatce. Jízda polem je sice bez rušného provozu automobilů, v suchých horkých dnech se však velmi praší.



Obr. 5.9: Polní cesta mezi obcemi Kožušany-Tážaly a Blatec (foto: Š. Krbcová, 18.8.2008)

Blatec – Dub nad Moravou, 6 km

V tomto úseku dochází k největšímu zvlnění terénu. V Blatci se využívá místní komunikace pro napojení na silnici III. třídy vedoucí do Drahlova. Silnice má zemědělské družstvo. Dříve šlo o jediné spojení mezi Drahlovem a Blatcem, po výstavbě silnice II. třídy číslo 435 zde dopravní ruch opadl, tedy je pro jízdu na kole ideální. V Drahlově čeká cyklisty sjezd z prudkého kopce. Na konci zástavby se nachází fotbalové hřiště. V letních měsících je zde možné občerstvení. Mimo toto období mohou děti využít alespoň průlezky a dospělí lavičky k posezení a odpočinku. Za hřištěm se pokračuje 2 km podél řeky Moravy po staré rozbité asfaltové cestě. Přejezdem mostu přes Moravu se dostáváme do Dubu nad Moravou.



Obr. 5.10: Posezení u fotbalového hřiště v Drahlově (foto: Š. Krbcová, 11.9.2008)



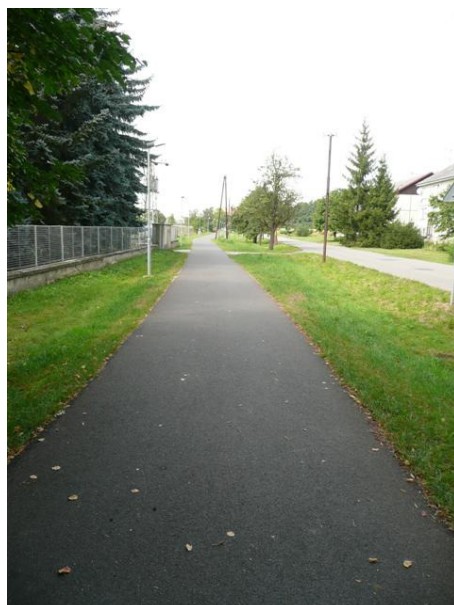
Obr. 5.11: Úsek Moravské stezky v blízkosti řeky Moravy (foto: Š. Krbcová, 11.9.2008)

Dub nad Moravou – Věrovany, Hradecký rybník, 6 km

Při průjezdu obcí po místní komunikaci se nad námi tyčí známý kostel Očišťování Panny Marie, který je viditelný ze širokého okolí. Mezi Dubem nad Moravou a Věrovany je vybudována stezka pro chodce a cyklisty. Vede podél silnice mezi těmito dvěma obcemi. Je asfaltová a dostatečně široká. Cyklisté a chodci se tak vyhnou automobilovému provozu. Přes Věrovany se využije místní komunikace. Poslední krátký úsek je po výjezdu z obce vyplněn jízdou po zelené turistické značce po polní cestě směřující k soustavě Tovačovských rybníků. Za deštivého počasí nemusí být sjízdný.



Obr. 5.12: Kostel v Dubu nad Moravou
(zdroj: <http://www.ado.cz/poutni/dub/Kostel%20v%20Dubu005.jpg>)



Obr. 5.13: Stezka pro chodce a cyklisty mezi Dubem nad Moravou a Věřovany (foto: Š. Krbcová, 11.9.2008)

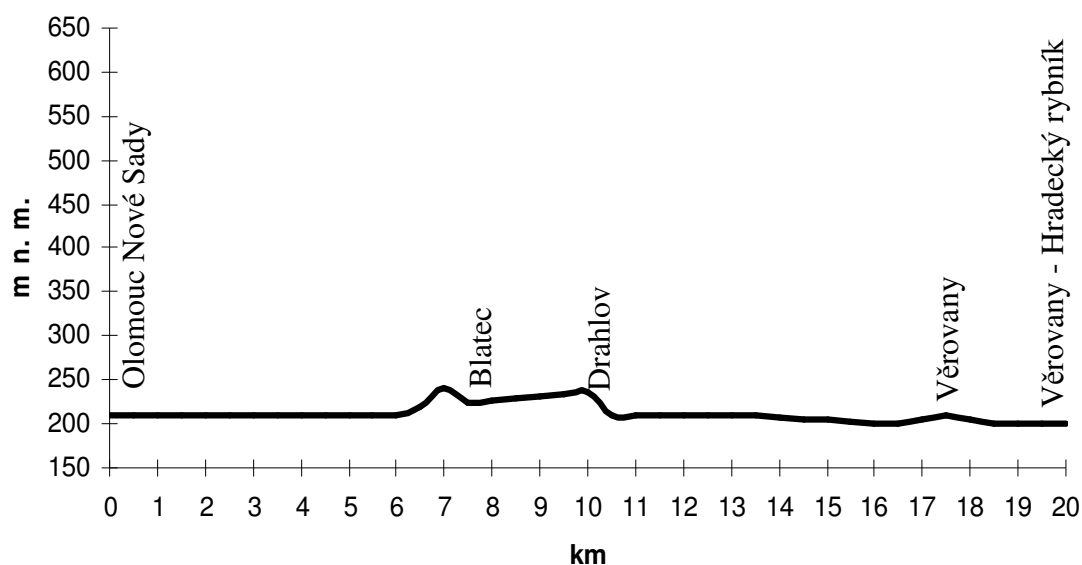
Průběh cyklotrasy obcemi

Trasa projíždí olomouckými městskými částmi Nové Sady, Slavonín a Nemilany. Dále prochází obcemi Kožušany-Tážaly, Blatec, Drahlou, Bolelouc, Tučapy a Dub nad Moravou. Poslední obcí jsou Věřovany.

Profil cyklotrasy

Trasa postupuje převážně územím charakteru rovin o nadmořské výšce 210 m. Ve zvládněném úseku mezi 5. a 11. km se nacházejí dvě vyvýšená místa. První stoupání a následné klesání je mezi Kožušany-Tážaly a Blatcem, druhý výjezd a vzápětí sjezd je v obci Drahlou. Oba nejvyšší vrcholy mají 235 m n. m.

Graf 5.3: Profil cyklotrasy č. 47



Významná místa

Přímo podél této cyklotrasy nemají cyklisté možnost moc vidět, kromě zastavení v jednotlivých obcích a jejich prohlídek. Muselo by dojít ke vzdálení od přímého průběhu cyklotrasy. Ve vzdálenosti 2 km od Dubu nad Moravou po pravé straně ve směru jízdy se nachází přírodní památka Tučapská skalka. Jedná se o pahorek, u kterého dochází k vývěru sirno-železité vody. Na levé straně je možné navštívit oblast Přírodní rezervace Království.

Celému okolí dominuje pouze kostel v Dubu nad Moravou. Oko turisty přitáhne hlavně řeka Morava, jejíž šíře zde dosahuje až 55 m.

Napojení na jiné cyklotrasy

Cyklotrasa se může napojit na cyklotrasu číslo 5 na křižovatce ve Slavoníně, na cyklotrasu číslo 6061 v Blatci a nakonec na cyklotrasu číslo 5042 ve Věrovanech.

S cyklotrasou číslo 5 mají společný dvoukilometrový úsek od zmiňované křižovatky ve Slavoníně dále ve směru na centrum Olomouce.

Chyby ve značení

Průběh trasy je značen bezchybně. Byla by potřeba pouze malá úprava v postavení směrové tabulky. Na nepříliš nevýznamné křižovatce v Nemilanech je značka upozorňující na odbočení umístěna daleko od silnice. Cyklisté jedoucí vyšší rychlostí ji mohou snadno přehlédnout. Měla by stát přímo u silnice. Místo příjemné jízdy po účelové komunikaci dojde ke zbytečné objížděce po rušné silnici přes Slavonín.



Obr. 5.14: Umístění směrové tabulky v Nemilanech na křižovatce (foto: Š. Krbcová, 11.9.2008)

Návrh na změnu

Rozhodně by bylo vhodné úsek mezi Nemilany a obcí Kožušany-Tážaly vést zcela jiným způsobem. Příliš hustá doprava a nutnost sledování provozu brání prožitku z jízdy. Stačí ji odklonit po polní nebo účelové cestě, i za cenu zvětšení délky by to cyklisté jistě uvítali. Jinou nákladnější možností je vybudování cyklostezky podél stávajícího průběhu trasy v tomto úseku.

Shrnutí

Díky krátkému úseku zvládněného terénu zvládne tuto středně těžkou trasu každá osoba. Problémem ale je, že nenabízí velké kulturní ani jiné vyžití. Lze ji doporučit spíše dospělým cyklistům sportovcům, kteří chtějí za den urazit velké vzdálenosti a kterým nevádí jízda po silnicích mezi automobily. Jako výlet s dětmi by se dala použít od obce Kožušany-Tážaly a dále na jih. Zde děti nejsou vystaveny tak velké frekventovanosti na silnicích. Úsek krátce před vjezdem do Olomouce je pro děti naprosto nepřijatelný a hlavně nebezpečný. Místní občané ji využijí při cestě za prací do okolních obcí. V celé své délce by se nenašel úsek, který by byl stíněn stromovým, proto je lépe volit jízdu v nepříliš horkých dnech.

Moravská stezka

Moravská stezka, jejíž délka činí 314 km patří mezi dálkové cyklotrasy v České republice. Jedná se o nadregionální cyklotrasu, tedy cyklotrasu II. třídy. Jak již samotný název napovídá protíná celou Moravu od severu k jihu a převážně lemuje řeku Moravu. Začíná v Hrubém Jeseníku v Mikulovicích téměř na hranicích s Polskem. Pokračuje přes Hanušovice, přes Chráněnou krajinnou oblast Litovelské Pomoraví až do Olomouce, dále do Tovačova, Chropyně a Kroměříže. Dále vede do Otrokovic odkud se stáčí k jihozápadu na Uherské Hradiště a do vinařské oblasti jižní Moravy, přes Hodonín a Břeclav. Po projetí chráněné krajinné oblasti Pálava končí v Mikulově.

Pouze na začátku mezi Mikulovicemi a Litovlí je patrné výrazné převýšení, v dalších částech již jde spíše o rovinný terén.

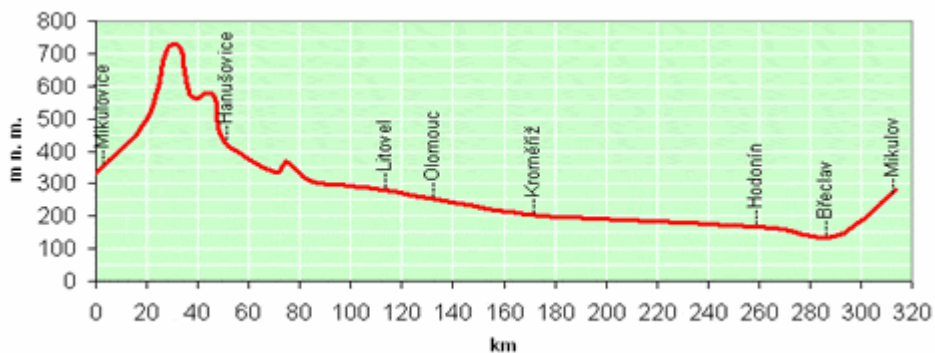
Na trase je k vidění množství přírodních úkazů, tak mnoho kulturně historických památek ve městech. Na severu projíždí pivovarskou oblastí, na jihu nejznámější vinařskou oblastí České republiky.

Stezka nemá vlastní číslo, ale je složena z více úseků, které mají jiné označení. Například v úseku Hanušovice – Olomouc nese číslo 51, v úseku Olomouc – Hodonín číslo 47 aj.



Mapa 5.2: Průběh Moravské stezky (zdroj: <http://www.topbicycle.com/JesMik.htm>)

Graf 5.4: Profil Moravské stezky (zdroj: <http://www.topbicycle.com/JesMik.htm>)



5.3 Cyklotrasa číslo 51

Trasa číslo 51 vede z Hanušovic do Olomouce a zde plynule navazuje na trasu číslo 47. Obě tyto trasy jsou součástí dálkové cyklotrasy Moravská stezka. V zájmovém území se nejedná o nikterak náročný terén. Neobsahuje žádné výkyvy nadmořské výšky. Jedná se o lehkou trasu vedoucí většinou po lesních nebo polních cestách, jen velmi krátké úseky jsou vedeny po silnicích. Z velké části prochází Chráněnou krajinnou oblastí Litovelské Pomoraví. Hlavní parametry výše uvedené trasy jsou vyznačeny v Tab.5.4.

Tab. 5.4: Hlavní parametry trasy č. 51

Celková délka trasy	77 km
Délka trasy v zájmovém území	18 km
Okrajová místa v zájmovém území	lokalita Šargoun Olomouc Hejčín (čerpací stanice)
Obtížnost	lehká
Napojení na trasy číslo	6056, 6107, 6027 (na více místech)

Vlastnosti povrchu cyklotrasy

Vzhledem ke stejnorodosti výškových úrovní se ani povrch příliš radikálně nemění a je na velké části trasy podobný. Dvě třetiny trasy jsou vedeny po lesních asfaltových cestách, zbývající část je vedena podél vodního toku po ujeté nezpevněné stezce, dále polní cestou nebo po místních komunikacích a silnicích.

Trasa může být rozdělena do 7 úseků, které jsou níže popsány.

Šargoun – Lhota nad Moravou, 4 km

Trasa od lokality Šargoun až k silnici vedoucí ze Střeneš do Lhoty nad Moravou vede po lesní asfaltové cestě, viz Obr. 5.15. Je 3 m široká, hladká, bez nerovností a výmolů. Je lemována lesními převážně listnatými porosty.

Podél cesty vede Naučná stezka Luhy Litovelského Pomoraví. Na každém úseku trasy stojí tabule označená číslem, na které si cyklisté mohou přečíst informace týkající se dané oblasti.

Na druhém kilometru dochází ke křížení s trasou číslo 6027, se kterou jdou společně cca 0,5 km, po tomto úseku se opět rozpojí a pokračují každá svým směrem.

Po ukončení lesní cesty následuje krátký půlkilometrový úsek vedoucí po silnici III. třídy Střeň - Lhota nad Moravou právě do zmíněné Lhoty nad Moravou.

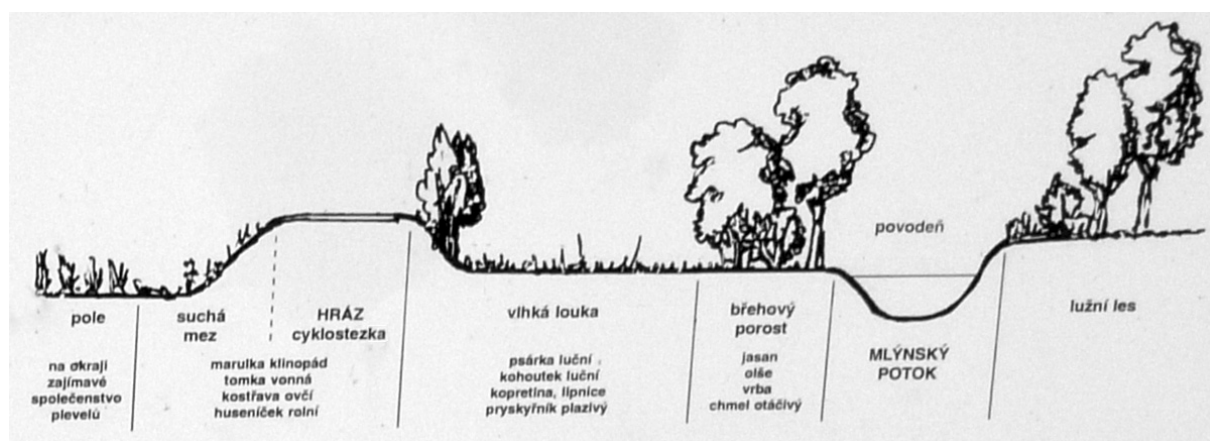


Obr. 5.15: Lesní cesta Litovelským Pomoravím (foto: Š. Krbcová, 26.9.2008)

Lhota nad Moravou – Hynkov, 2,5 km

Na samém okraji Lhoty nad Moravou se odbočí na polní cestu. Po 100 m nás polní cesta dovede k cestě zpevněné asfaltovým postřikem, viz Obr. 5.17. Ve skutečnosti jde o hráz podél Mlýnského potoka, v minulých stoletích se tyto hráze označovaly jako tzv. selské hráze vybudované k zabránění rozlíví řek až k lidským obydlím, viz Obr. 5.16. V upravené podobě slouží k těmto účelům dodnes. Po jedné straně hráze se rozléhají pole a po druhé hustý porost stromů s Mlýnským potokem. Hráze je zabezpečena závorou proti vjezdu motorových vozidel.

Na posledním „půlkilometru“ trasa opouští Chráněnou krajinnou oblast Litovelské Pomoraví a napojuje se na kvalitní asfaltovou cestu. Jde o vyasfaltovanou cestu v lesní krajině. Přibližně 100 m od místa výjezdu z chráněné krajinné oblasti je po levé straně vytvořena mezi stromy plocha s rampami pro in-line brusle nebo skateboard, viz Obr.5.18.



Obr. 5.16: Vzhled tzv. selské hráze v Litovelském Pomoraví (foto: Š. Krbcová, 30.7.2008)



Obr. 5.17: Zpevněná hráz po výjezdu ze Lhoty nad Moravou (foto: Š. Krbcová, 30.7.2008)



Obr. 5.18: Ukázka místa pro in-line brusle (foto: Š. Krbcová, 30.7.2008)

Úsek Šargoun – Hynkov má výjimečný charakter. Jedná se o **tandemovou cyklotrasu pro nevidomé a slabozraké**. Tito naši spoluobčané ji mohou využít k jízdě na tandemovém jízdním kole. Trasy tohoto typu jsou v terénu označeny bílým okem na modrém podkladu.



Obr. 5.19: Označení tandemové cyklotrasy pro nevidomé a slabozraké (foto: Š. Krbcová, 26.9.2008)

Hynkov – U Tří mostů 221 m n.m., 2,5 km

Zde dochází k napojení na asfaltovou místní komunikaci Hynkova. Z ní trasa odbočuje na polní cestu. Je nepevněná, ujetá pouze zemědělskou technikou, kamenitá s množstvím výmolů. V deštivém počasí se v hlubokých výmolech tvoří kaluže, které vysychají velmi dlouho, a proto může být tento úsek nesjízdný a nebezpečný. V polovině délky se opět vrací do CHKO Litovelské Pomoraví a stále kopíruje Naučnou stezku Luhy Litovelského Pomoraví, ve stejném místě se současně napojuje na asfaltovou lesní cestu, lemovanou stromovým porostem nebo lesními školkami, viz Obr.5.20. Rozcestník U Tří mostů leží v nadmořské výšce 221 m.



Obr. 5.20: Lesní cesta mezi Hynkovem a rozcestím U Tří mostů (foto: Š. Krbcová, 30.7.2008)

U Tří mostů – Horka nad Moravou, 2 km

Od rozcestí U Tří mostů se pokračuje dále po asfaltové lesní cestě, ze které se po 1,5 km odbočí kolmým směrem na úzkou, 1 m širokou (místy pouze 0,5 m širokou) stezku.

V případě neodbočení dle značení a pokračování dále rovně po původní cestě, dorazí se k místu pro odpočinek s lavičkami, informační tabulí a rybníkem, viz Obr.5.21. Rybník je součástí nového vodního parku mezi obcemi Skrbeň a Horka nad Moravou.

Výše uvedená stezka je lemovaná vysokou trávou nebo stromy a po necelých 50 m se dostává na pravý břeh Mlýnského potoka. V tomto místě mají cyklisté možnost dalšího posezení ve formě dřevěných laviček a stolu, je tu také možnost rozdělání ohně, viz Obr.5.22. Mohou vidět zajímavé dílo, a to dřevěný most přes značně zelený téměř stojatý potok, který teče souběžně s Mlýnským potokem, viz Obr.5.23. Následující úsek vede stále v těsné blízkosti Mlýnského potoka po velmi úzké stezce, která je vyjetá cyklisty či vyšlapaná chodci, viz Obr.5.24. Místy se stezka rozšiřuje na 1,5 m a dostaneme se po ní až k obci Horka nad Moravou.

Dalším zajímavým úkazem je v tomto úseku železná konstrukce vedoucí přes Mlýnský potok i cyklotrasu. Na obou březích má betonové uchycení. Slouží k přemostění zemního plynu přes potok. Je proto bezpečnější slézt s kola, překonat tuto překážku a pokračovat dále v jízdě, viz Obr.5.25.



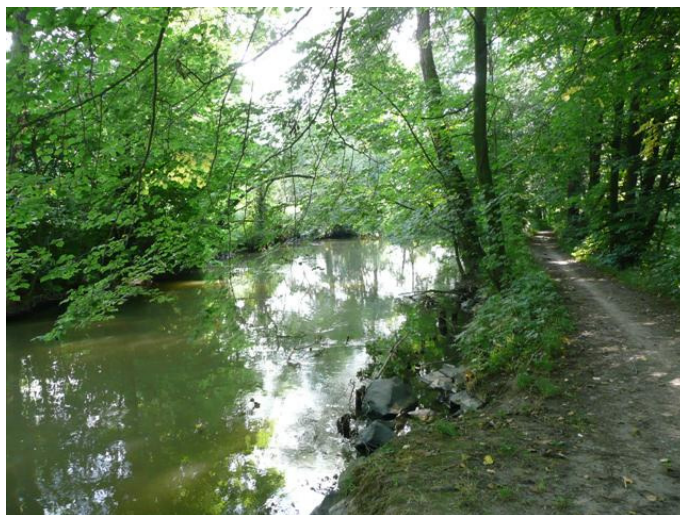
Obr. 5.21: Místo odpočinku u Horky nad Moravou (foto: Š. Krbcová, 30.7.2008)



Obr. 5.22: Posezení u Mlýnského potoka (foto: Š. Krbcová, 30.7.2008)



Obr. 5.23: Dřevěný most přes souběžně tekoucí potok s Mlýnským potokem (foto: Š. Krbcová, 30.7.2008)



Obr. 5.24: Úzká stezka vedoucí podél Mlýnského potoka (foto: Š. Krbcová, 30.7.2008)



Obr. 5.25: Přemostění zemního plynu přes Mlýnský potok (foto: Š. Krbcová, 30.7.2008)

Horka nad Moravou – Poděbrady, 4 km

V Horce nad Moravou se využije místní komunikace pro průjezd obcí a napojí se na kvalitní asfaltovou silnici III. třídy ve směru na Olomouc. Po necelých třech kilometrech se sjíždí k Přírodnímu areálu Poděbrady také po zpevněné asfaltové cestě. Trasa vede po břehu vodní plochy až na rozlehlé parkoviště.

Poděbrady – Olomouc Řepčín, 1,5 km

Výjezdem z parkoviště na luční cestu již trasa směřuje přímo k Olomouci. Jde pouze o dvě vyjeté koleje od automobilů, ale po půl kilometru následuje vjezd na asfaltovou cestu lemující Mlýnský potok. Cesta je ale ve špatném stavu, místy je rozpukaná a přerušovaná častými hrboly. Je vhodné přizpůsobit rychlost jízdy k takto porušenému povrchu.

Pouze v tomto úseku je trasa součástí Naučné stezky Kol kolem Olomouce.

Olomouc Řepčín – Olomouc Hejčín (čerpací stanice), 1,5 km

V poslední části trasa vede po místních komunikacích Olomouce a končí u čerpací stanice v ulici Dolní Hejčínská.

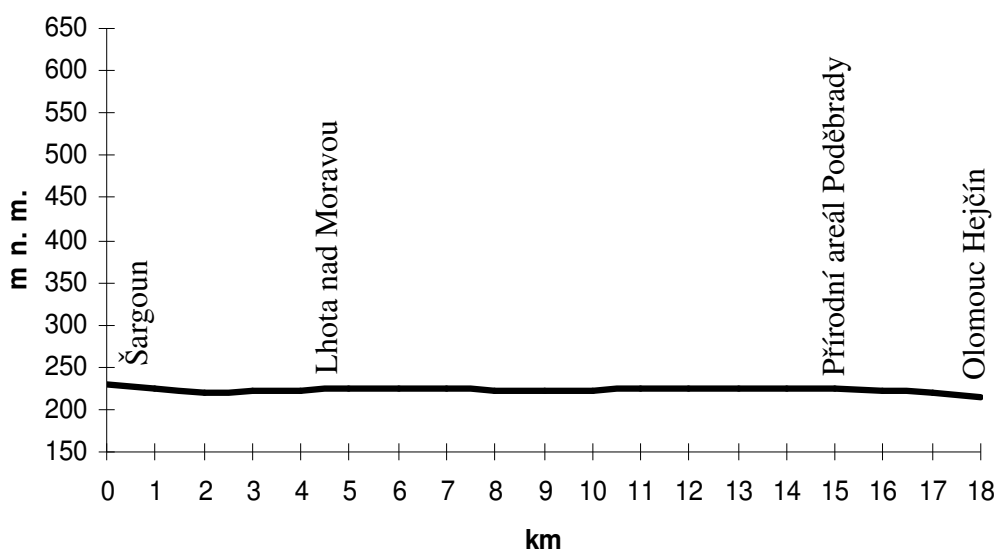
Průběh cyklotrasy obcemi

Cyklotrasa číslo 51 prochází ve směru na Olomouc obcemi Lhota nad Moravou, Hynkov, Horka nad Moravou. Zasahuje do olomouckých městských částí Hejčín a Řepčín.

Profil cyklotrasy

Území, kterým trasa vede je rovinatého charakteru, žádné zvlnění není v terénu patrné. Nadmořská výška činí 225 m, na území Olomouce se sníží na 215 m.

Graf 5.5: Profil cyklotrasy č. 51



Významná místa

Velká část cyklotrasy číslo 51 se nalézá v Chráněné krajinné oblasti Litovelského Pomoraví, souběžně s trasou vedou dvě naučné stezky, Luhy Litovelského Pomoraví a Kol kolem Olomouce. Díky nim se cyklisté dozvědí informace o území, kterým právě projíždějí. Nedaleko Horky nad Moravou se nachází Přírodní areál Poděbrady.

Chráněná krajinná oblast Litovelské Pomoraví

Oblast Litovelského Pomoraví byla za chráněnou krajinnou oblast vyhlášena 15. listopadu 1990. Zaujímá plochu o výměře 96 km². Jedná se o 3 až 8 km široký a 27 km dlouhý pás údolní nivy řeky Moravy mezi Mohelnicí a Olomoucí.

Leží v severní části Hornomoravského úvalu (provincie Západní Karpaty) a v jižní části Mohelnické brázdy (provincie Česká vysočina). Tvoří významný geologický předěl, v těsné blízkosti se zde nachází velmi staré podloží České vysočiny a mladé třetihorní či čtvrtohorní sedimenty Západních Karpat. Hranicí je tzv. Třesínský práh. Právě pod vrchem Třesín se nacházejí veřejnosti přístupné Mladečské jeskyně.

Nadmořská výška se pohybuje v rozmezí 210 – 345 m. n. m. Oblast je hojně porostlá dřevinami, je typická svou harmonicky utvářející se krajinou a značným podílem přirozených ekosystémů lesních a trvalých travních porostů. Osu celé chráněné oblasti tvoří řeka Morava, podle níž oblast dostala i svůj název. Řeka se zde větví, meandruje a je obklopena nivními loukami a lužními lesy, kam se při vyšších průtocích přirozeně rozlévá. [4] V jižní části

protéká územím souběžně s Moravou Mlýnský potok. Všechny rozsáhlejší vodní plochy v CHKO vznikly zaplavením po těžbě šterkopísku (Poděbrady, Chomoutov).

Téměř celé území spadá do teplé klimatické oblasti, pouze malá část u vrchu Třesín do oblasti mírně teplé.

Úkolem chráněné krajinné oblasti je jednak ochrana přírody a krajiny v mimořádně cenném území, jednak zajištění ekologicky vhodného hospodářského využívání krajiny. [4]

V CHKO se nachází množství naučných stezek, které podávají turistům informace o oblasti. Podél trasy vede Naučná stezka Luhy Litovelského Pomoraví a Kol kolem Olomouce.

Poděbrady

Přírodní areál „jezera Poděbrady“ se nachází nedaleko obce Horka nad Moravou. Vznikl zaplavením těžebního prostoru vodou. Jezero i s okolním areálem je hojně využíváno obyvateli blízkých obcí, ale hlavně lidmi z Olomouce. Areál slouží pěším turistům, cyklistům, k jízdě na koni, rybolovu a mnoha dalším aktivitám. Koupání je na vlastní nebezpečí. U jezera se nachází rozlehlé parkoviště. V letních měsících je na východní straně, což je i nejnavštěvovanější travnatá pláž, k dispozici stánek s občerstvením a WC.

Vyskytuje se zde množství organismů, jako například skokan skřehotavý, rosnička zelená, dokonce i bobr evropský a mnohé další. Břehy jezera jsou porostlé stromy a trávou.



Obr. 5.26: Pohled z východní strany na vodní plochu Poděbrady (foto: Š. Krbcová, 30.7.2008)



Obr. 5.27: Stánek s občerstvením u vodní plochy Poděbrady (foto: Š. Krbcová, 30.7.2008)

Napojení na jiné cyklotrasy

Cyklotrasa číslo 51 má velmi dobré napojení na jiné cyklotrasy. U Lhoty nad Moravou se z ní lze napojit na trasu číslo 6056 a na trasu číslo 6107. Další napojení je možné na cyklotrasu číslo 6027, a to hned na třech místech. První místo je u Březové, kde mají dokonce krátký souběžný úsek, dalším místem je rozcestník U Tří mostů a posledním parkoviště u vodní plochy Poděbrady.

Chyby ve značení

Na trase nebyly nalezeny žádné chyby ve značení.

Návrh na změnu

Při vjezdu do zastavěné oblasti v Olomouci Řepčíně se na krátký úsek opouští jízda podél Mlýnského potoka. Jede se do Břetislavovy ulice kolem rodinných domů, po místní komunikaci a navíc místem označeném značkou „Soukromý pozemek vstup zakázán“, po tomto průjezdu se trasa opět vrací k potoku.

Složitá objížďka by vůbec nebyla nutná, neboť je možné stále pokračovat v cestě podél Mlýnského potoka. Cyklisté by jeli stále „v přírodě“ a nemuseli by čelit možným problémům s majitelem pozemku.

Shrnutí

Trasu lze doporučit každé osobě bez rozdílu věku, rodičům s dětmi, mládeži, dospělým i starším osobám. Nejmenší děti by ale měly být v doprovodu dospělé osoby zvláště v místech trasy, která vedou bezprostředně podél řeky Moravy. Je vhodná jak pro sportovně založené cyklisty, tak pro ty rekreační. Velmi příjemná projížďka lesní krajinou Litovelského Pomoraví bez dopravního ruchu, způsobuje velkou frekventovanost trasy. Míjí se zde velké množství cyklistů, kteří využívají cestu nejen ke sportu a zábavě, ale také k jízdě za prací do okolních obcí či měst. V horkých letních dnech brání množství vysokých stromů průchodu slunečních paprsků, proto je zde příjemný stín. Trasa je využitelná také pro pěší turisty.

5.4 Cyklotrasa číslo 5042

Trasa číslo 5042 začíná v Prostějově a vede do Přerova. Kromě krátkých úseků v Prostějově a Přerově leží celá v zájmovém území. Neobsahuje žádné velké výkyvy v nadmořské výšce a postupuje po silnicích III. třídy. Hlavní parametry dané trasy jsou vyznačeny v Tab.5.5.

Tab. 5.5: Hlavní parametry trasy č. 5042

Celková délka trasy	32 km
Délka trasy v zájmovém území	26 km
Okrajová místa v zájmovém území	Držovice Rokytnice
Obtížnost	lehká
Napojení na trasy číslo	47, 6049

Vlastnosti povrchu cyklotrasy

Lze ji označit jako hraniční cyklotrasu zájmového území, tvoří jeho jižní hranici. Vede v celé své délce pouze po asfaltových silnicích III. třídy. Povrch je stejnorodý jak z hlediska povrchu, tak z hlediska nadmořské výšky. Vzhledem k této stejnorodosti je rozdělena na 3 úseky.

Držovice – Kralice na Hané, 6 km

Průjezd přes obec Držovice a okrajové místní části Prostějova je doprovázen intenzivní dopravou, neboť úsek vede po silnici III. třídy a občané těchto silnic využívají k opuštění města Prostějova. Vzhledem k tomu, že se ve městě střetává a proplétá množství silnic II. tříd, ale také dálnice, musí cyklotrasa překonávat nadjezdy a přejezdy frekventovaných silnic.

Kralice na Hané – Císařov, 15 km

Úsek je v celé délce veden po silnici III. třídy. K jejich přerušení a zároveň k malému zpestření pro cyklisty dochází pouze v obcích. Silnice jsou asfaltové s menším množstvím nerovností.

Císařov – Rokytnice, 5 km

Po silnici III. třídy se dostaneme do Rokytnice, kde nás značky nasměrují na účelovou komunikaci vedoucí po jižním okraji obce. Cesta je v dobrém stavu, je asfaltová, zřídka se objevují nerovnosti ve formě kamenů nebo výmolů.



Obr. 5.28: Účelová komunikace na okraji Rokytnice (foto: Š. Krbcová, 28.9.2008)

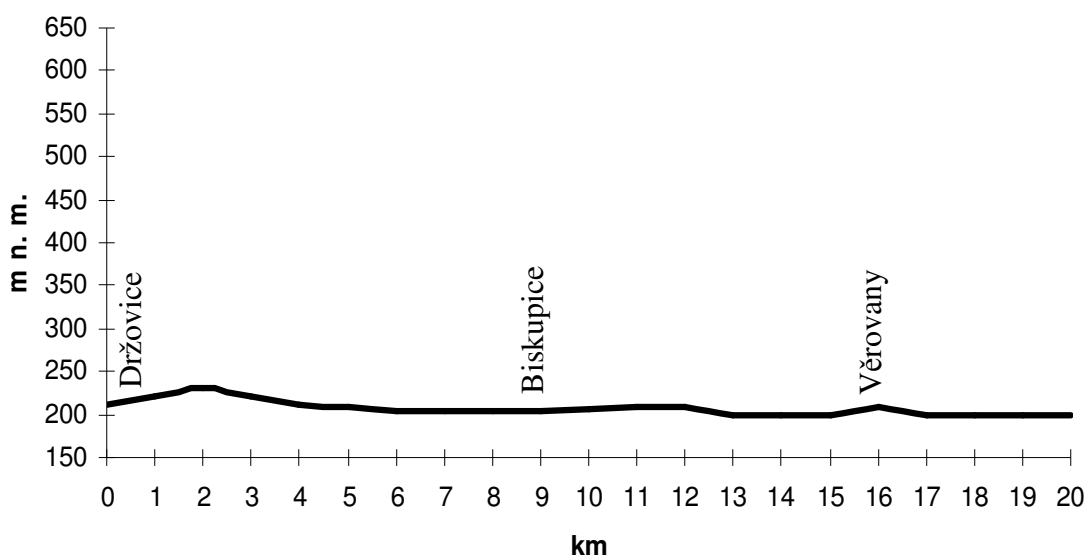
Průběh cyklotrasy obcemi

Zasahuje do okrajových místních částí Prostějova, Vrahovic a Čechůvek. Prochází obcemi Držovice, Kralice na Hané, Biskupice, Klopotovice, Věrovany, Cítov, Císařov a Rokytnice.

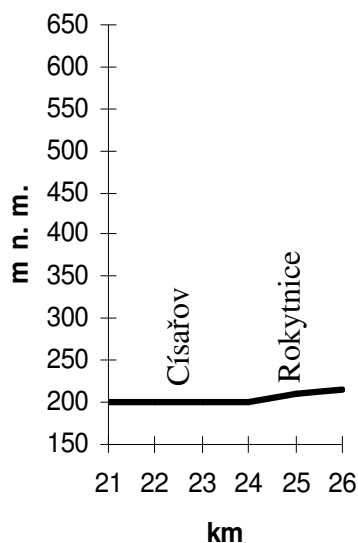
Profil cyklotrasy

Trasa v celé své délce probíhá rovinatou oblastí ve 200 m n. m. Nepatrné kolísání nadmořské výšky, které cyklisté ani nezaznamenají, je pouze ve Vrahovicích, Věrovanech a za obcí Rokytnice.

Graf 5.6: Profil cyklotrasy č. 5042 - 1. část



Graf 5.7: Profil cyklotrasy č. 5042 - 2. část



Významná místa

Po trati nebyla nalezena žádná významná místa.

Napojení na jiné cyklotrasy

Ve Věrovanech se lze napojit na cyklotrasu číslo 47, v Cítově na cyklotrasu číslo 6049. Obě dvě trasy zajišťují severní směr do vnitřní části zájmového území.

Chyby ve značení

Ve značení se chyby neobjevily.

Návrh na změnu

V takovém vzhladu nemusela být žádná cyklotrasa značením vytvořena. Cyklisté využívají stejných cest jako před označením cyklotrasy. I samotná změna povrchu by oživila jinak stereotypní styl jízdy. Stačilo by vést alespoň část trasy některými polními cestami podél silnic. Spojit obce cyklostezkou by nebylo špatné a znamenalo by velký přínos.

Shrnutí

Jedná se o velmi lehkou trasu vedoucí stále v rovinném území. Současný průběh trasy je naprosto nezajímavý a nezábavný. Po trati se kromě průjezdu obcemi a možného odpočinku v obci nevyskytuje žádné zpestření. Cyklotrasa neplní nějak významnou funkci. Silnice jsou spojovací mezi obcemi a městy Prostějov a Přerov, jezdí zde dostatek automobilů.

5.5 Cyklotrasa číslo 6009

Cyklotrasa číslo 6009 vede z Velké Bystřice a její konec se nachází v obci Paseka. Spojuje rovinatou oblast Hané s Nízkým Jeseníkem. Jedná se o obtížnou trasu. Nadmořská výška zpočátku nenáročné trasy se k severu začíná zvyšovat. Terén je většinou silničního charakteru. Hlavní parametry výše uvedené trasy jsou vyznačeny v Tab.5.6.

Tab. 5.6: Hlavní parametry trasy č. 6009

Celková délka trasy	57,5 km
Délka trasy v zájmovém území	16 km
Okrajová místa v zájmovém území	Velká Bystřice lokalita Dómský les
Obtížnost	těžká
Napojení na trasy číslo	5, 6030, 6108

Vlastnosti povrchu cyklotrasy

Trasa kopíruje údolí řeky Bystřice po silnicích III. třídy. V Hrubé Vodě strmě stoupá lesní cestou. Cesty, po kterých cyklotrasa probíhá, jsou asfaltové, bez nerovností. Trasa je rozdělena do 3 úseků, níže popsaných.

Velká Bystřice – Mariánské Údolí, 5 km

Začátek trasy vede podél železniční tratě po zámecké dlažbě, mívá budovu, která je kulturní památkou. Z budovy dřívějšího pivovaru je dnes tříhvězdičkový hotel, část objektu slouží jako sídlo některých firem a ordinace lékařů. Dále se jede po místní komunikaci až k basketbalovému hřišti. Hřiště poslouží jako odpočinkové stanoviště, ale také jako zábava pro děti. Kromě prostoru pro hru basketbalu tu stojí několik laviček, dětských dřevěných atrakcí nebo houpačky, viz Obr.5.29. V tomto místě se cyklisté mohou rozhodnout mezi dvěma možnými cestami, na tyto varianty upozorňuje cyklistická značka návěst před křižovatkou.

Jedna možnost je odbočení na „suchou“ variantu, tedy na cestu vhodnou za suchého počasí. Po projetí zastavbou Velké Bystřice spočívá v jízdě po kamenité cestě s výmoly, po dešti zůstávají kaluže a jízda může být problémová zvláště pro silniční typ jízdních kol. Jede se přírodou podél řeky Bystřice, následuje průjezd chatovou oblastí. Jde zřejmě o přístupovou cestu pro chataře.

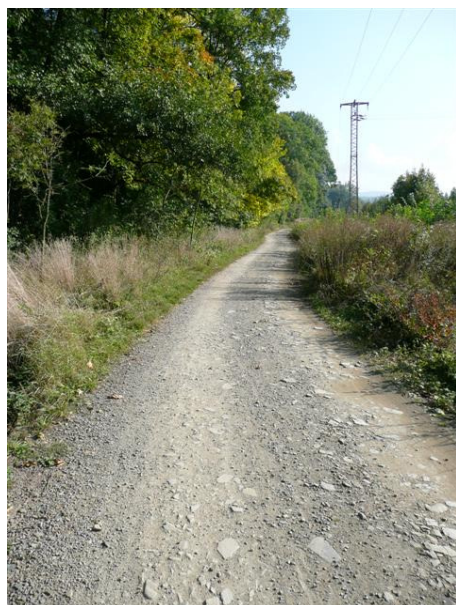
Druhou možností je „mokrý“ varianta, tedy cesta vhodná i za deštivého počasí. Pokračuje se rovně po místní komunikaci a na křižovatce se napojí na silnici III. třídy ve směru na Hlubočky.

Nejedná se o zkrácení délky.

„Suchá“ i „mokrý“ varianta trasy se opět střetnou krátce před začátkem Mariánského Údolí a pokračují dál společně po silnici III. třídy.



Obr. 5.29: Dětské atrakce ve Velké Bystřici (foto: Š. Krbcová, 2.8.2008)



Obr. 5.30: Cesta při výběru „suché“ varianty (foto: Š. Krbcová, 27.9.2008)

Mariánské Údolí – Hrubá Voda, 7 km

Také v obci Hlubočky, částech Mariánské Údolí a Hlubočky se stále pokračuje po silnici III. třídy. U místní samoobsluhy je možné se občerstvit a odpočinout si. Po dvou kilometrech si cyklisté na chvíli odpočinou od rušné silnice a jedou po cca pět metrů široké asfaltové cestě parkem, kam auta mají vjezd zakázán. Mohou si oddechnout na zdejších lavičkách. Po projetí panelákovou zástavbou, dochází k opětovnému napojení na původní silnici, která až do Hrubé Vody vede souběžně se železniční tratí. Trať je položena výše, proto dochází k jejímu několikanásobnému podjíždění.



Obr. 5.31: Cesta parkem v Hlubočkách (foto: Š. Krbcová, 27.9.2008)

Hrubá Voda – lokalita Dómský les, 4 km

Na začátku zástavby rodinných domů v Hrubé Vodě se trasa odpojuje od silnice III. třídy. Při pokračování po silnici by se již jednalo o cyklotrasu číslo 6108. Pro trasu 6009 nastává velké stoupání, dochází zde na čtyřech kilometrech k dvou set padesáti metrovému převýšení. Stoupání probíhá po asfaltové lesní cestě vedoucí hustým porostem stromů podél Mlýnského potoka¹. Druhá polovina stoupání k hranici zájmového území je za pěkného počasí osvětlena slunečními paprsky, vzhledem k méně hustému porostu stromů.



Obr. 5.32: Stoupání po lesní asfaltové cestě (foto: Š. Krbcová, 27.9.2008)

¹ Jedná se o jiný Mlýnský potok než ten protékající Litovelským Pomoravím.

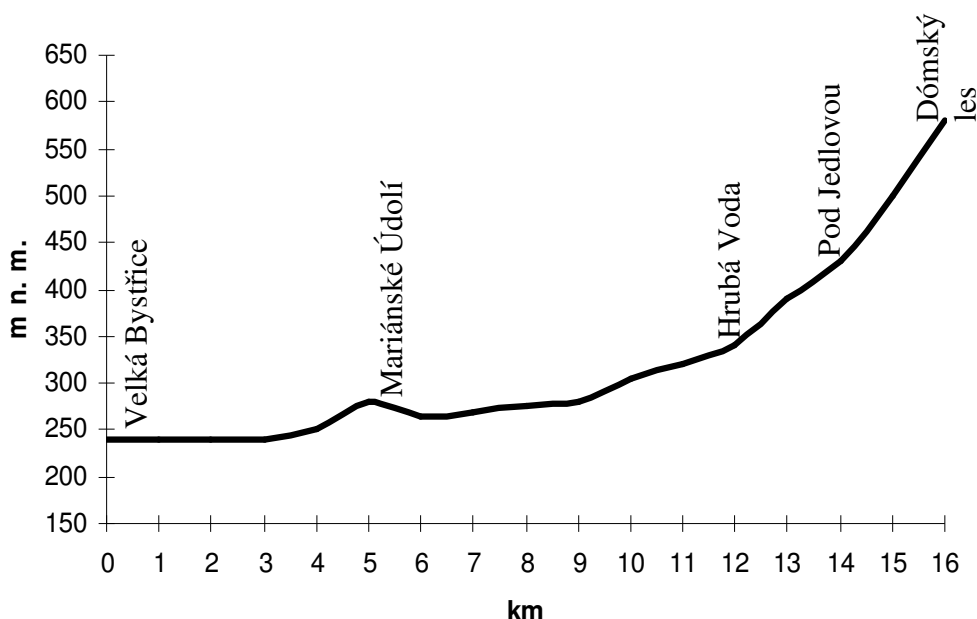
Průběh cyklotrasy obcemi

Cyklotrasa prochází obcemi Velká Bystřice, Mariánské Údolí, Hlubočky a Hrubá Voda.

Profil cyklotrasy

Rovina na území Velké Bystřice je nahrazena v Mariánském Údolí výjezdem do 280 m n. m. a následným sjezdem do 265 m n. m. Od tohoto místa je trasa 6 km tvořena vytrvalým velmi mírným stoupáním. V Hrubé Vodě (340 m n. m.) začíná strmé stoupání lesní cestou do lokality Dómský les (580 m n. m.). Na 4 km dochází ke zvýšení nadmořské výšky o 240 m.

Graf 5.8: Profil cyklotrasy č. 6009



Významná místa

Přírodní park Údolí Bystřice

Park byl vyhlášen v roce 1995. Leží v jihozápadní části Domašovské vrchoviny na severním okraji okresu Olomouc. Na jihu je ohraničen obcí Velká Bystřice, dalším okrajovým místem je Svatý Kopeček a nedaleká zoologická zahrada.

Hlavním vodním tokem je řeka Bystřice se svým hlubokým údolím, ta tvoří téměř východní hranici přírodního parku. V pramenných oblastech některých jejích přítoků se zachovaly rašelinné louky. Zalesněné svahy jsou dost příkré a mají hustý stromový porost.

Zajímavostí je vedení železniční tratě Olomouc – Krnov. Počínaje obcí Hlubočky je trať postavena výše než silnice a údolí řeky Bystřice. Z tohoto důvodu je zde k vidění množství mostů a tunelů.

Součástí přírodního parku jsou dvě chráněná území, Přírodní rezervace Hrubovodské sutě a Přírodní památka Kamenné proudy jižně od Domašova nad Bystřicí.

Hrubovodské sutě

Přírodní rezervace Hrubovodské sutě byla vyhlášena v roce 2001. Nachází se na pravém břehu řeky Bystřice a zaujímá plochu o rozloze 92,6 ha. Rostou zde především společenstva bučin, jedlobučin a suťových lesů. Současné nejstarší porosty v rezervaci si díky přirozené obnově udržely vývojovou kontinuitu s původními pralesovými porosty. [23]

Napojení na jiné cyklotrasy

Cyklotrasa číslo 6009 má návaznost na cyklotrasu číslo 5 ve Velké Bystřici, dále na cyklotrasu číslo 6030 v Mariánském Údolí a cyklotrasu 6108 v Hrubé Vodě.

Chyby ve značení

Nebyly nalezeny žádné chyby ve značení.

Návrh na změnu

Úsek zahrnující průjezd Velkou Bystřicí a „suchou“ variantu cesty před Mariánským Údolím je vyhovující. Další část do Hrubé Vody ale vede po dost rušné komunikaci, proto by bylo dobré průběh trasy odklonit i za cenu prodloužení po některé z lesních stezek. Jako výletní trasa by prodloužení jistě nevadilo a jízda by byla o hodně bezpečnější a zajímavější. Problém by mohla činit nesjízdnost za špatného počasí, což by ale horským kolům jistě nevadilo a rekreační cyklisté by si vybrali slunečný den.

Shrnutí

Jedná se ze začátku o lehkou až středně těžkou trasu. Rovinaté území Velké Bystřice je od Hluboček vystřídáno pozvolným zvyšováním nadmořské výšky. Vrchol přichází ve stoupání z Hrubé Vody k Dómskému lesu. Pro výlet s dětmi je lepší vybrat si jinou cyklotrasu, nebo se alespoň vyhnout tomuto stoupání, cyklistický výlet by se rázem stal výletem pěším, protože by děti musely jízdní kolo do kopce tlačit.

Za pozitivní lze označit dvě možnosti jízdy na konci obce Velká Bystřice. „Suchá“ varianta je určitě vhodnější pro rodiče s dětmi či děti samotné. Po dešti nebo přímo za deště, ale nemusí být úplně po celé délce sjízdna. Druhá možnost silnice z Velké Bystřice do Hluboček je hodně frekventovaná a je potřeba dávat velký pozor.

5.6 Cyklotrasa číslo 6025

Cyklotrasa číslo 6025 začíná v olomoucké městské části Olomouc - západ a svůj cíl má na Bouzově. V zájmovém území leží jen z části. V terénu je patrné mírné zvlnění. Propojuje rovinatou oblast Hané se Zábřežskou vrchovinou. Převážně je tvořena silnicemi, které jsou v některých úsecích značně frekventované. Hlavní parametry výše uvedené trasy jsou vyznačeny v Tab.5.7.

Tab. 5.7: Hlavní parametry trasy č. 6025

Celková délka trasy	38,5 km
Délka trasy v zájmovém území	15 km
Okrajová místa v zájmovém území	Olomouc – západ (západní hranice) Loučany
Obtížnost	středně těžká
Napojení na trasy číslo	6034

Vlastnosti povrchu cyklotrasy

Povrch je v celé délce asfaltový, neboť se postupuje po silnicích II. a III. třídy. V úseku Neředín – Vojnice se naskýtá možnost vyhnout se rušně silnici II. třídy polní cestou. Trasa je rozdělena do 4 úseků, které jsou popsány níže.

Olomouc-západ (západní hranice) – Neředín křižovatka (zastávka tramvaje), 2 km

Od rušné Foerstrovy ulice se projede panelákovou zástavbou Tabulového vrchu po místní komunikaci. Příčným přejezdem Okružní ulice se na okamžik opouští asfaltová silnice a zprvu po úzké asfaltové stezce poté po kamenité účelové komunikaci se dostaneme na místní komunikaci Neředína. Zástavba je zde spíše venkovského typu, tedy i komunikace má menší provoz, výjimkou je závěrečná křižovatka.

Neředín křižovatka (konečná zastávka tramvaje) – Vojnice, 6,5 km

Od křižovatky máme dvě možnosti jízdy.

První možností je „suchá“ varianta vedoucí po polní cestě, která je využívána pouze zemědělci. Za deště nemusí být sjízdná, za dlouho trvajících sucha se hodně prší. Při průjezdu jsou patrné změny v nadmořské výšce. Po opuštění polní cesty se po silnici III. třídy dostaneme do Vojnic.

Druhou možností je „mokrá“ varianta. Lze ji užít i za deštivého počasí. Její nevýhodou je ale jízda po velmi frekventované silnici II. třídy číslo 448 až ke křižovatce u čerpací stanice před Těšeticemi. Terén je na rozdíl od první možnosti více rovinného charakteru. Po sjezdu z Neředína je již jedinou překážkou nadezd nad víceproudovou silnicí obchvatu kolem Olomouce. Na tento krátký úsek se trasa odpojuje od silnice číslo 448, po přejezdu dojde opět k napojení. Od čerpací stanice za obcí Ústín trať postupuje po méně rušné silnici III. třídy ve směru Vojnice.

Obě varianty jsou přibližně stejně dlouhé a setkají se na návsi ve Vojnicích.



Obr. 5.33: Polní cesta Neředín – Vojnice (foto: Š. Krbcová, 27.8.2008)



Obr. 5.34: Nadjezd nad obchvatem kolem Olomouce (foto: Š. Krbcová, 27.8.2008)

Vojnice – Těšetice, 1,5 km

Využitím místní komunikace Vojnic a dále spojovací asfaltové stezky podél potoka se dostaneme do Těšetice.

Po vybudování stezky pro chodce a cyklisty v úseku Ústín, čerpací stanice – Tešetice je v současné době možné vyhnout se obci Vojnice. Stezka je dostatečně široká a má asfaltový povrch bez nerovností, viz Obr.5.35.



Obr. 5.35: Stezka pro chodce a cyklisty vedoucí do Těšetic (foto: Š. Krbcová, 27.8.2008)

Těšetice – Loučany, 5 km

Místní komunikace nás dovede k asfaltové silnici III. třídy spojující tyto dvě obce. Na konci obce Loučany dochází k opuštění zájmového území a následnému vjezdu do Náměště na Hané.

Průběh cyklotrasy obcemi

Na úplném začátku trasa prochází olomouckými městskými částmi Tabulový vrch a Neředín. „Suchá“ varianta prochází navíc částí Olomouc Řepčín a „mokrá“ částí Topolany a obcí Ústín. Po vzájemném spojení postupují přes obce Vojnice, Těšetice a Loučany.

Profil cyklotrasy

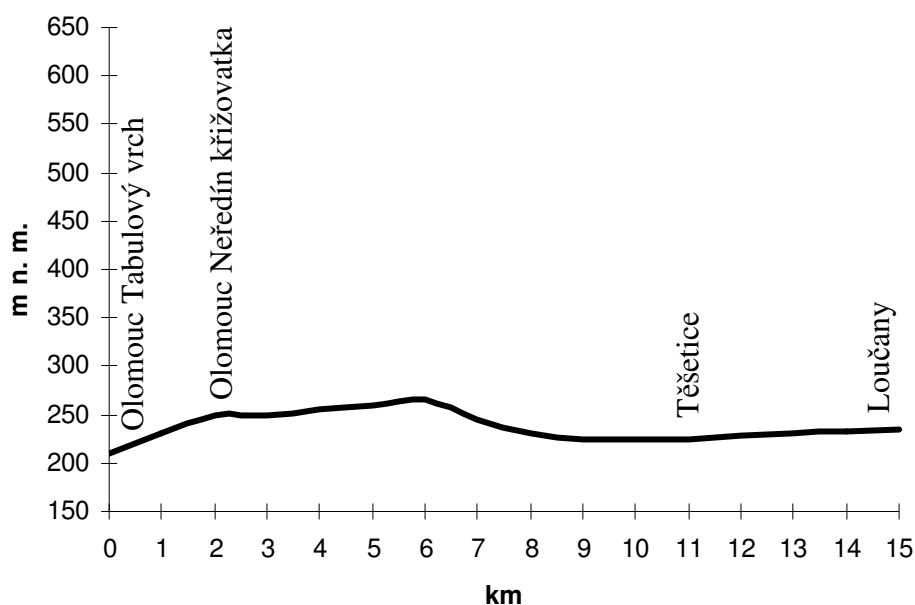
Počáteční společný úsek ke křižovatce v Neředíně je charakterizován stoupáním z 210 m n. m. do 250 m n. m. Nejedná se o velké stoupání, je ale v terénu znatelné. Dále se trasa rozděluje na dvě ramena:

a) „Suchá“ varianta v následujících 4 km nepatrně stoupá do výšky 265 m, z ní pokračuje dvoukilometrovým prudším poklesem do Vojnic do nadmořské výšky 225 m.

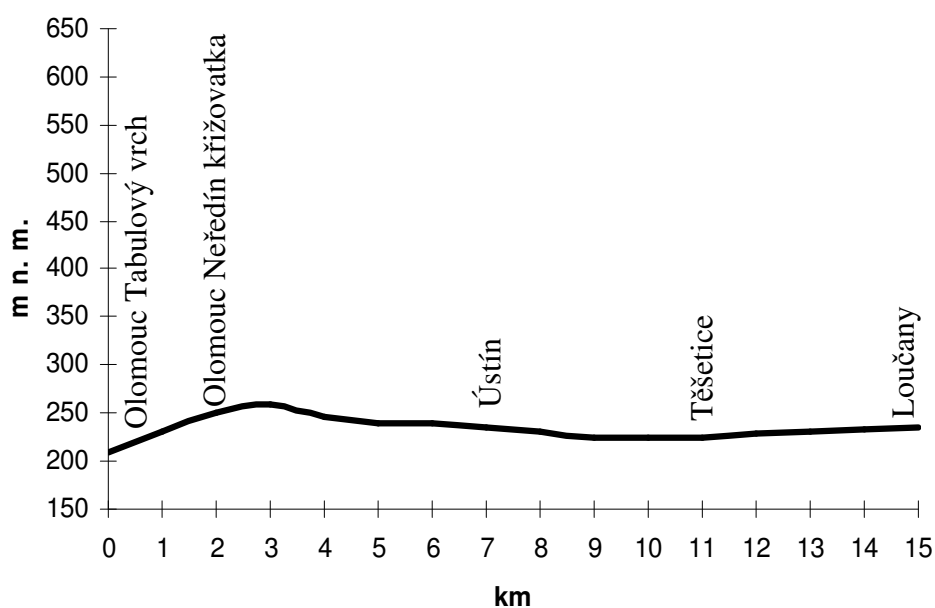
b) „Mokrá“ varianta dosáhne nadmořské výšky 260 m již na 3. kilometru. Následuje 1 km znatelného klesání do 245 m n. m. k nadjezdu přes obchvat Olomouce a 5 km pozvolného klesání do Vojnic v nadmořské výšce 225 m.

Úsek z Vojnic do Loučan leží v rovině ve 225 – 235 m n. m.

Graf 5.9: Profil cyklotrasy č. 6025 - „suchá“ varianta



Graf 5.10: Profil cyklotrasy č. 6025 - „mokrá“ varianta



Významná místa

V části trasy nacházející se v zájmovém území nenajdeme více významná místa. Druhá část trasy mimo území je v tomto ohledu mnohem bohatší. Náměšť na Hané zve k návštěvě svým zámek, dalšími hojně navštěvovanými místy po trase jsou Javoříčské jeskyně nebo cílová zastávka Hrad Bouzov.

Napojení na jiné cyklotrasy

V Těšeticích se od cyklotrasy číslo 6025 odpojuje cyklotrasa s číslem 6034.

Chyby ve značení

Na křižovatce v Neředíně není „suchá“ varianta trasy vůbec označena, cyklisté jsou vedeni přímo po silnici. Nedostatek ve značení byl nalezen také v opačném směru při výjezdu z Vojnic na „suchou“ variantu cesty. Odbočení na polní cestu je předesíláno značením již na konci zástavby Vojnic. Někdo by mohl pochopit, že má odbočit na pole hned jak je to možné. Trmácí se potom složitě přes strniště, nebo v horším případě po osetém poli. Je potřeba dojet až na křižovatku s polní cestou, která slouží k průjezdu zemědělských vozidel.

Návrh na změnu

Průběh trasy může být zachován.

Shrnutí

Jedná se o lehkou trasu. Převážně rovinný terén je mírně narušen pouze mezi Neředínem a Vojnicemi. Po cestě mezi lány polí je převýšení větší než při jízdě po silnici. V pěkném počasí, kdy se může využít z Neředína polní cesty, je cyklotrasa vhodná pro rodinné výlety pokračující za hranici zájmového území. Nevýhodou je nedostatek stromů a tím také stinných míst po trase. Zbudované stezky pro chodce a cyklisty v Těšeticích a malém okolí jsou velkou úlevou jak pro automobilovou dopravu tak pro cyklisty. Obyvatelé je využívají buď pouze při přemísťování se po obci nebo při jízdě do zaměstnání či školy.

5.7 Cyklotrasa číslo 6027

Trasa číslo 6027 začíná na parkovišti v Přírodním areálu Poděbrady a svůj cíl má v Litovli. Nachází se kromě malého úseku před Litovlí ve vymezeném území. Jde o lehkou trasu, na které není znatelné žádné převýšení. Částečně se nachází v Litovelském Pomoraví. Cyklotrasa vede souběžně s cyklotrasou číslo 51, jen s tím rozdílem, že není přímá, ale klikatí se a trasu číslo 51 na dvou místech křížuje. Je pro ni typické střídání povrchů od silnic III. tříd po lučníc nebo polní cesty. Hlavní parametry výše uvedené trasy jsou vyznačeny v Tab.5.8.

Tab. 5.8: Hlavní parametry trasy č. 6027

Celková délka trasy	22 km
Délka trasy v zájmovém území	20 km
Okrajová místa	Poděbrady lokalita Dolní les
Obtížnost	lehká
Napojení na trasy číslo	51 (na více místech), 6056

Vlastnosti povrchu cyklotrasy

Trasa je rozdělena do 7 úseků. Každý má odlišný typ povrchu, proto se může stát, že část trasy je sjízdná bez jakýchkoliv problémů za každého počasí a jiná nemusí být za deště průjezdná. Úseky jsou níže popsány.

Poděbrady – Chomoutov, 1,5 km

Značení trasy začíná na parkovišti v Přírodním areálu Poděbrady, cyklisté poté kopírují východní břeh vodní plochy po úzké ujeté cestičce, původně zde byl travnatý povrch. V letních měsících mohou využít zdejší pláže k vykoupaní nebo občerstvení. Následuje polní cesta, která končí v Chomoutově.

Chomoutov – Sedlisko, 2 km

V Chomoutově je využito místní komunikace a silnice II. třídy číslo 446, která vede střední částí obce. Jde o více frekventovanou silnici (tah z Olomouce na Uničov) s množstvím automobilů. Je potřeba dost opatrnosti, zvláště při potřebě odbočit vlevo. Dále se pokračuje po asfaltové silnici do Sedliska.

Sedlisko – U Tří mostů, 2,5 km

Ze Sedliska už je terén příjemnější, projíždějící automobil je pouze výjimkou. Vede po zpevněné cestě vyplněné drobnými kamínky. Po ní se cyklisté vyvezou až k mostu přes potok, viz Obr.5.36. Před tímto mostem jsou podél řeky vytvořeny na pravou i levou stranu cesty stejného typu, může se jednat o budoucí nové cyklostezky či cyklotrasy nebo pokračování některé ze současných cyklotras. Druhá polovina úseku k rozcestníku U Tří mostů je vyplněna lesní cestou, která za nepříznivého počasí nemusí být sjízdná a podél níž se zároveň nachází Lovecká chata.

Cyklotrasa od Sedliska kopíruje průběh zelené turistické trasy pro pěší a k odpojení dochází v obci Náklo.



Obr. 5.36: Rozcestí možných budoucích ramen cyklotras před mostem (foto: Š. Krbcová, 30.7.2008)

U Tří mostů – Skrbeň, 2 km

Po vyjetí z rozcestí, které je vyasfaltované, následuje 0,5 km dlouhá část lesní cestou, která je tvořena udusanou hlinitou lesní půdou. Za špatného počasí je tento krátký úsek naprosto nevhodný pro jízdu na silničním jízdním kole. Po této části trasa opouští Chráněnou krajinnou oblast Litovelské Pomoraví, ve kterém se dosud nacházela a vjíždí na polní cestu, která ji zavede až na okraj obce Skrbeň.



Obr. 5.37: Polní cesta směřující do Skrbně (foto: Š. Krbcová, 13.8.2008)

Skrbeň – Příkazy, 2,5 km

Skrbní vede trasa po místní asfaltové komunikaci. Na konci obce u vlakové zastávky naváže na téměř nevyjetou 30 cm širokou stezku v poli, viz Obr.5.38. Jeden a půl kilometru lemují železniční koleje, dochází také k jejich vícenásobnému překřížení, což bez semaforů a závor může být nebezpečné. Vzhledem k vyšší trávě je tato část cyklotrasy únavná a

nepříjemná, zároveň bychom ji nedoporučovali projíždět na přímém letním slunci, protože není kryta žádnými stromy. Přes pole se dostaneme do obce Příkazy.



Obr. 5.38: Cesta přes pole do Příkaz (foto: Š. Krbcová, 13.8.2008)

Příkazy – Březové, 6 km

Využitím místních komunikací obcí Příkazy, Náklo, Březové a jejich spojovacích silnic III.třídy překonáme asfaltový úsek s automobilovou dopravou. Dokonce ze silnice mezi Příkazy a Unčovicemi můžeme z dálky vidět rychlostní komunikaci R35 a hned vedle silnici II. třídy číslo 635, všechny tři vedou souběžně.

Březové – lokalita Dolní les (hranice zájmového území), 3,5 km

Zde vjíždíme opět do Litovelského Pomoraví a po lesní asfaltové cestě se dopravíme až k Dolnímu lesu (tzn. hranici zájmové oblasti).

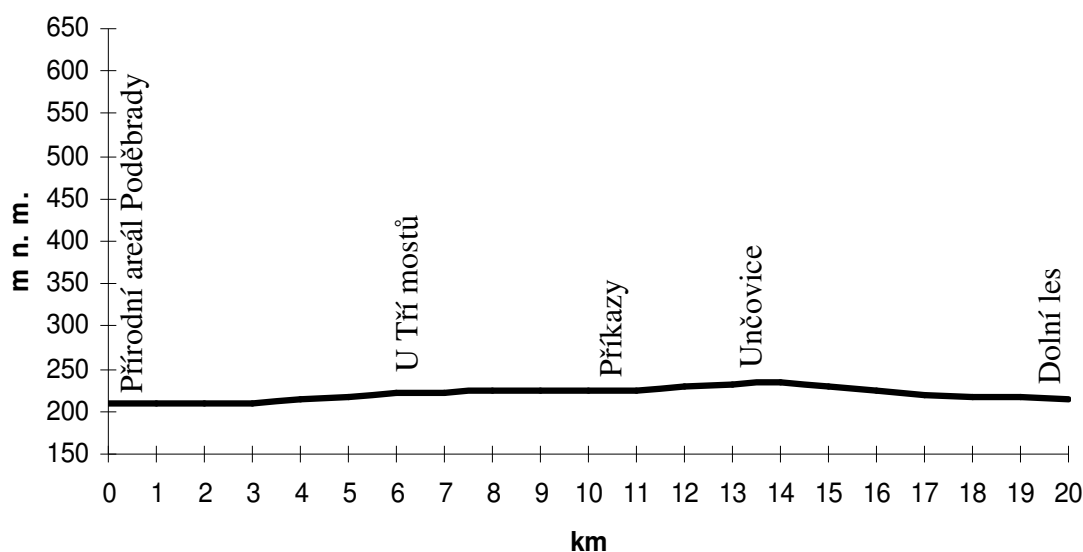
Průběh cyklotrasy obcemi

Trasa prochází obcemi Sedlisko, Skrbeň, Příkazy, Mezice, Unčovice a Březové. Z městských částí Olomouce je to Chomoutov.

Profil cyklotrasy

Trasa vede v rovinatém území ve 210 – 215 m n. m. Nepatrné zvýšení nadmořské výšky na 235 m, které cyklisté ani nepocítí, je v oblasti obcí Příkazy, Náklo a Unčovice na 12. až 15. kilometru.

Graf 5.11: Profil cyklotrasy č. 6027



Významná místa

Lovecká chata

Lovecká chata Horka nad Moravou je hojně navštěvovaným místem nacházejícím se v malebném prostředí lužního lesa Litovelského Pomoraví. Je vzdálená asi 3 km od Horky nad Moravou. Je dostupná po mnohých cyklotrasách, pěších turistických trasách, ale i automobilem.

Chata byla vybudována v 50. letech 20. století, kdy byla spojená s chovem bažantů. Veřejnosti byl vstup do jejích prostor uzavřen. Po roce 1989 byla chata zrekonstruována do podoby, jak ji známe dnes, a zpřístupněna veřejnosti. Bažantnice se dochovaly do současnosti.

Nabízí kromě restaurace a posezení, velké množství jiných aktivit. Lidé si mohou vyzkoušet jízdu na koni, otestovat svoji zdatnost v lanovém centru, zahrát si minigolf, paintball, kopanou a další. Je zde možné ubytování a pořádání různých setkání a besed.

Hanácký skanzen v Příkazích

Soubor staveb lidové architektury v Příkazích nazývaný „Hanácké skanzen“ tvoří památkově chráněná usedlost č. p. 54 a přilehlé zahrady, ve kterých stojí několik stodol. Všechny stavby pocházejí z 19. století. Skanzen byl v současném vzhledu a rozsahu otevřen v roce 1994. Bohatě vybavení umožňuje návštěvníkům zhlédnout život na Hané hlavně na přelomu 19. a 20. století. Obytná část je vybavena dobovými kuchyňskými předměty, různými druhy náradí pro obuvníky, stolaře, kováře a mnoho dalších řemesel. Je zde i ukázka školních pomůcek. [28] V hospodářské části najdeme nástroje spojené se zemědělstvím, jako jsou staré vozy, mlátičky obilí, pluhy, sáně a mnoho dalších. Od roku 1995 je Hanácký skanzen spolu s centrem obce památkovou rezervací.

V objektech se zejména v letních měsících konají různé kulturní akce od výstav po ukázky řemesel a další.

Hanácký skanzen mohou navštívit jednotlivci, ale také školní skupiny, je zajištěn bezbariérový přístup.



Obr. 5.39: Posezení u Lovecké chaty

(zdroj: http://www.autodemont.cz/images/galerie/show_image.php?image=foto_chata_04.jpg)



Obr. 5.40: Hanácký skanzen v Příkazích (foto: Š. Krbcová, 26.9.2008)

Napojení na jiné cyklotrasy

Protíná se třikrát s cyklotrasou číslo 51. Poprvé se tak děje na začátku na parkovišti u vodní plochy Poděbrady, podruhé U Tří mostů a naposledy za obcí Březová, kde má s touto trasou společný úsek dlouhý 0,5 km. V Příkazech má možnost napojení na cyklotrasu číslo 6056.

Chyby ve značení

Jediným nejasným místem se jeví břeh přírodního koupaliště Poděbrady. Vyjetá stezka navádí cyklisty stále podél břehu vodní plochy, to je ale špatný směr, který vede do slepé uličky. Uprostřed vodní plochy se vyskytuje tzv. ostrov, na který je možné se dostat pouze po úzkém mostku a jiná cesta zpět neexistuje. Právě na tento most jsou cyklisté směřováni z důvodu chybějící odbočovací směrové značky

Návrh na změnu

Má vyhovující průběh.

Shrnutí

V celé délce rovinný charakter staví tuto trasu do kategorie tras vhodných pro osoby různého věku a to i sportovně nepříliš nadané. Je povrchově pestrá, nedochází tak k omrzení terénu a k nudným úsekům. Jedinou nevýhodou může být nepřítomnost stromů podél většiny míst, kde trasa prochází. Toto zajišťuje pouze část jedoucí Litovelským Pomoravím.

5.8 Cyklotrasa číslo 6029

Cyklotrasa číslo 6029 začíná v centru města Olomouce (oblast Envelopy) a její konec se nachází v obci Dětrichov nad Bystřicí. Neleží v celé délce v zájmovém území. Nadmořská výška se zpočátku nemění, k severu se začíná zvyšovat. Střídají se různé typy povrchů od silničních po polní stezky. Hlavní parametry výše uvedené trasy jsou vyznačeny v Tab.5.9.

Tab. 5.9: Hlavní parametry trasy č. 6029

Celková délka trasy	41 km
Délka trasy v zájmovém území	20 km
Okrajová místa v zájmovém území	Olomouc Černovír - Hradisko lokalita Na Mlýnku
Obtížnost	středně těžká
Napojení na trasy číslo	6030, 6102, 6103, 6104, 6129

Vlastnosti povrchu cyklotrasy

První polovina postupuje převážně polními cestami a vede rovinatým terénem. Poté se povrch změní na asfaltovou silnici III. třídy a dochází ke stoupání. Stále kopíruje Trusovický potok. Trasa je rozdělena do 3 úseků, které jsou níže popsány.

Černovír-Hradisko – Bohuňovice, 6 km

Po břehu řeky Moravy po ujeté úzké stezce pro pouze jedno jízdní kolo se po 500 m dostaneme na místní komunikaci olomoucké městské části Černovír. Po 1,5 km po přejetí nadjezdu trasa pokračuje po lesní cestě souběžně se železniční tratí Olomouc – Zábřeh k mostu přes Trusovický potok. Lesní cesta je tvořena dvěma koleji oddělenými nízkým porostem trávy. Kolem potoka trasa míří po polní cestě až do Bohuňovic. Na polním úseku mohou za deště nastat problémy se sjízdností.



Obr. 5.41: Polní cesta podél Trusovického potoka směřující do Bohuňovic (foto: Š. Krbcová, 13.8.2008)



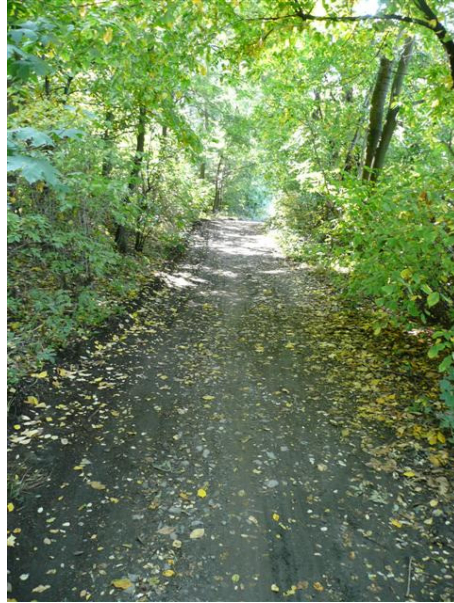
Obr. 5.42: Cesta vedoucí souběžně se železniční tratí Olomouc – Zábřeh (foto: Š. Krbcová, 13.8.2008)

Bohuňovice – Bělkovice-Lašťany, 4 km

Po místní komunikaci se dostaneme k úzké stezce. Stezka má formu cca 1,5 m široké vyjeté koleje na okraji pole, je hlinitá a místy kamenitá. Vede podél Trusovického potoka k podjezdu pod rychlostní silnicí číslo 46, od kterého se rozšiřuje na možnost pohodlné jízdy dvou jízdních kol vedle sebe. Končí na okraji obce Bělkovice-Lašťany. Celý úsek je za deštivého počasí špatně sjízdný, tvoří se kaluže a bahno. Pomalu vysychá z důvodu krytí porostem stromů.



Obr. 5.43: Ukázka stezky z Bohuňovic před podjezdem rychlostní silnice číslo 46 (foto: Š. Krbcová, 5.10.2008)



Obr. 5.44: Cesta za podjezdem rychlostní silnice číslo 46 u Bělkovic-Lašťan (foto: Š. Krbcová, 5.10.2008)

Bělkovice-Lašťany – lokalita Na Mlýnku, 10 km

V obci se střídá využití místní komunikace s účelovou komunikací po samém okraji obce. Původně šlo o asfaltovou cestu, dnes je ale rozbitá a dost kamenitá. Na poslední křižovatce v obci dochází k napojení na silnici III. třídy a zároveň se začíná zvyšovat nadmořská výška. Stoupání probíhá po asfaltové silnici v celé délce tohoto úseku až k lokalitě Na Mlýnku, tedy na hranici zájmového území. Území je označováno jako Bělkovické údolí. Silnice je lemovaná Trusovickým potokem a projíždí kolem lomu.



Obr. 5.45: Průjezd Bělkovickým údolím (foto: Š. Krbcová, 5.10.2008)

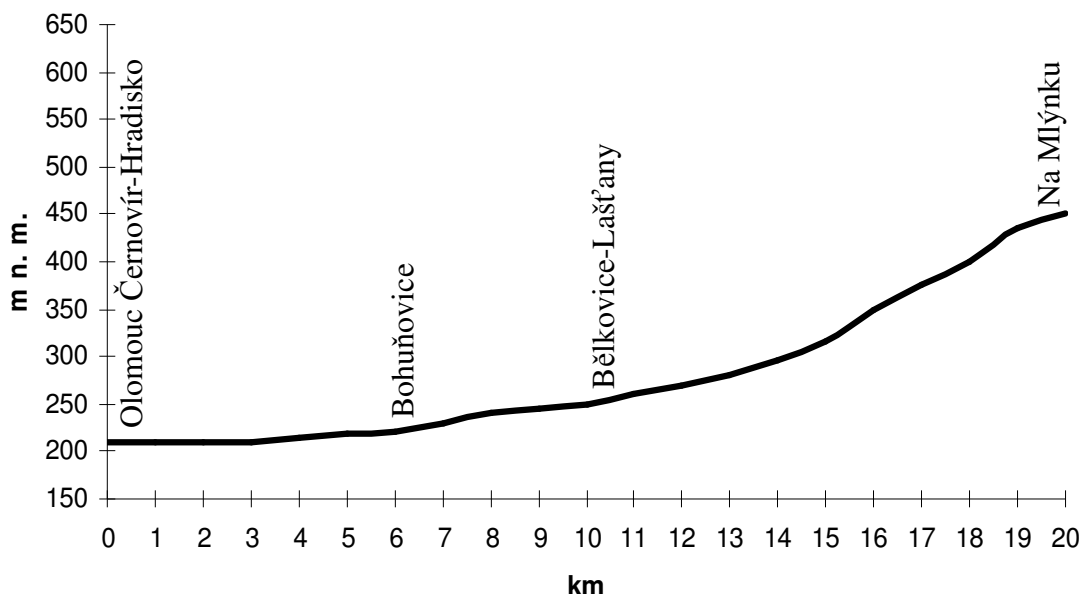
Průběh cyklotrasy obcemi

Minimum délky trasy je stráveno na územích obcí. Jedná se pouze o městskou část Olomouce Černovír-Hradisko a následně obce Bohuňovice a Bělkovice-Lašťany.

Profil cyklotrasy

Z Olomouce do Bohuňovic vede trasa územím v rovině o nadmořské výšce 210 m. Na dalších 6 km z Bohuňovic do obce Bělkovice-Lašťany začíná pozvolné stoupání do 270 m n. m. Poslední úsek je tvořen již zřetelným zvyšováním nadmořské výšky. Převýšení na 8 km činí 180 m. Výjezd není příliš prudký, ale je táhlý bez rovinných částí, proto je náročný.

Graf 5.12: Profil cyklotrasy č. 6029



Významná místa

Kolem železniční trati se projíždí mokřadní oblastí Černovířská slatiniště. Přibližně 1,5 km od severní hranice zájmového území stál v minulosti hrad Tepenec, později se z něj stala zřícenina, která byla naprosto zničena zdejším lomem. Dnes se v místě hradu archeologové snaží zachránit alespoň poslední zbytky. Po červené turistické značce, která protíná silnici v úseku Bělkovice-Lašťany – Na Mlýnku, ve směru na Pohořany se dostaneme k umělé jeskyni, nese název Šifrova jeskyně. Cesta je znepríjemněna popadanými stromy, proto je obtížné se tam dostat na jízdním kole.

Černovířská slatiniště

Černovířské slatiniště se nachází mezi obcemi Hlušovice a olomouckými městskými částmi Černovír, Chválkovice a Týneček. Vzniklo před 10 tisíci lety. Původně šlo o rozlehlý močál. Voda v něm obsahovala dostatek živin a odtékala velmi pomalu. Jestliže se k těmto vlastnostem přidalo příznivé klima došlo ke vzniku slatiniště. Odumřelé části rostlin se nerozkládaly, ale ukládaly a měnily se na slatinu. Vznikla vrstva mocná až pět metrů.

Již se zdálo, že slatiniště zaniknou. Hlavním důvodem byl pokles podzemní vody kvůli výstavbě vodovodu a regulaci Trusovického potoka. Po ničivých povodních v roce 1997 došlo k opětovnému zamokření. Můžeme tedy tuto oblast považovat za jednu z nejvýznamnějších mokřadů.



Obr. 5.46: Pohled na krajinu Černovírských slatinišť
(zdroj: http://www.nature.cz/publik_syst2/files08/IMG_9028_SG_Cernov_big.JPG)

Napojení na jiné cyklotrasy

Cyklotrasa má dobré spojení s okolní sítí cyklotras. V Bohuňovicích se kříží s trasou 6104 a u mostu přes Trusovický potok nedaleko Hlušovic se připojuje trasa číslo 6030. Největší křižovatkou cyklotras jsou Bělkovice-Lašťany s možným najetím na cyklotrasy číslo 6102, 6103 a 6129.

Chyby ve značení

Klamné značení se nachází v Černovíře. Ačkoli je jasné, že jedeme po cyklotrase číslo 6029, u odbočky na stezku po břehu řeky Moravy se objevuje směrová tabulka s číslem 6030.

Návrh na změnu

Není potřeba žádná změna.

Shrnutí

Velká část trasy vede po cestách bez automobilového provozu a bez změn v nadmořské výšce. I přes následující dlouhé táhlé stoupání po silnici III. třídy bychom tuto trasu doporučili. Silnice není příliš frekventovaná, a proto si cyklisté mají šanci vychutnat pobyt v přírodě. Jedinou vadou na kráse je přítomnost lomu. Příjemná projížďka krajinou a údolím Trusovického potoka je vhodná pro širokou veřejnost.

5.9 Cyklotrasa číslo 6030

Trasa číslo 6030 začíná v Mariánském Údolí a končí v Hlušovicích. Lze ji chápat jako osu severovýchodní části zájmového území, která má hustou síť cyklotras. Dostaneme se z ní na většinu cyklotras v této oblasti. Můžeme ji označit za těžkou trasu. Kopcovitý terén způsobuje časté výkyvy nadmořské výšky. Převahu mají lesní asfaltové cesty. Hlavní parametry výše uvedené trasy jsou vyznačeny v Tab.5.10.

Tab. 5.10: Hlavní parametry trasy č. 6030

Celková délka trasy	15 km
Délka trasy v zájmovém území	15 km
Okrajová místa v zájmovém území	Mariánské údolí Hlušovice rozcestí
Obtížnost	těžká
Napojení na trasy číslo	6009, 6029, 6102, 6103

Vlastnosti povrchu cyklotrasy

Povrch je tvořen zpevněnými asfaltovými cestami. V každé části trasy má cesta úplně jiný charakter. Využívají se místní komunikace, silnice III. třídy, účelové komunikace ale hlavně lesní cesty. Právě na posledně zmiňovaných se nejvíce podepisují povětrnostní podmínky, které způsobují zhoršení jejich stavu. Z celkového pohledu můžeme povrch označit za dobrý. Trasa je rozdělena do 5 úseků, jsou níže popsány.

Mariánské Údolí – Posluchov, 2 km

První část trasy je tvořena náročným stoupáním z Mariánského Údolí do Posluchova. Probíhá po silnici III. třídy, ta je v dobrém stavu bez nerovností.

Posluchov – Radíkovská pevnůstka, 2,5 km

Posluchovem se projíždí po místní komunikaci, kolem restaurace, kde je možné občerstvení a kolem místního kostela, nedaleko něhož stojí několik laviček k odpočínutí. Konec obce se nachází na vyvýšeném místě, proto je z něho pěkný výhled na okolní pole a lesy, k tomuto účelu poslouží zdejší lavička. Následujících 500 m trasa pokračuje po účelové komunikaci a lehce klesá. Zemědělské stroje a působení zimy přispěly ke špatnému stavu cesty, která obsahuje výmoly a kameny. U hájenky mohou cyklisté obdivovat místní raritu liliovník tulipánokvětý, viz Obr.5.47 a Obr.5.48. Zde zároveň začíná asfaltová lesní cesta a stoupání k Radíkovské pevnůstce.



Obr. 5.47: Označník vzácného stromu (foto: Š. Krbcová, 2.8.2008)



Obr. 5.48: Detail liliovníku tulipánokvětého (foto: Š. Krbcová, 2.8.2008)

Radíkovská pevnůstka – Dolany, 4 km

Celý úsek do Dolan je veden lesní asfaltovou cestou. Jde o nejnáročnější část trasy. Dochází k častému stoupání a klesání nadmořské výšky. Po ujetí 1,5 km je možné napojit se na trasu číslo 6103 a po dalších 500 metrech se nám naskytne krásný výhled na okolí s možností odpočinku v postaveném dřevěném altánku, viz Obr.5.49. Největší převýšení se nachází mezi lokalitou V Hájků a rozcestím v Dolanech, v námi zvoleném směru jde o dlouhý prudký sjezd k obci Dolany. V závěru tohoto úseku přijedeme přímo před restauraci s nápaditým názvem Na „Blbým“ místě, nabízí občerstvení ve formě nápojů, ale také teplých jídel. Lesní cesta je místy rozbitá s výmoly, to je způsobeno tekoucí vodou po tání sněhu na konci zimy.



Obr. 5.49: Dřevěný altánek k posezení na trase (foto: Š. Krbcová, 2.8.2008)



Obr. 5.50: Dojezd do Dolan po lesní cestě (foto: Š. Krbcová, 2.8.2008)

Dolany – Hlušovice, 5 km

Obcí se projíždí po místní komunikaci. Trasa dále vede po silnici III. třídy. Na křižovatce s velmi frekventovanou rychlostní silnicí číslo 46 (hlavní tah směrem na Olomouc) se pokračuje rovně a tím se naváže na bývalou silnici III. třídy. Dnes slouží jen jako účelová komunikace pro zemědělská vozidla. Díky zanedbatelnému provozu je vhodná jako cyklotrasa. Tato cesta nás přivede až k obci Hlušovice.

Hlušovice – Hlušovice rozcestí, 1,5 km

V Hlušovicích se využívá opět místní komunikace. Trasa má dvě občerstvovací zařízení, která nabízí jen nápoje. U tenisových kurtů je možný odpočinek na lavičkách a děti zde mohou strávit aktivní odpočinek využitím houpaček a prolézacích atrakcí. Od konce obce je mezi loukami a polem vybudovaná asfaltová cyklostezka přibližně 1,5 m široká a její délka činí 500 m. Trasa končí současně s ukončením cyklostezky.

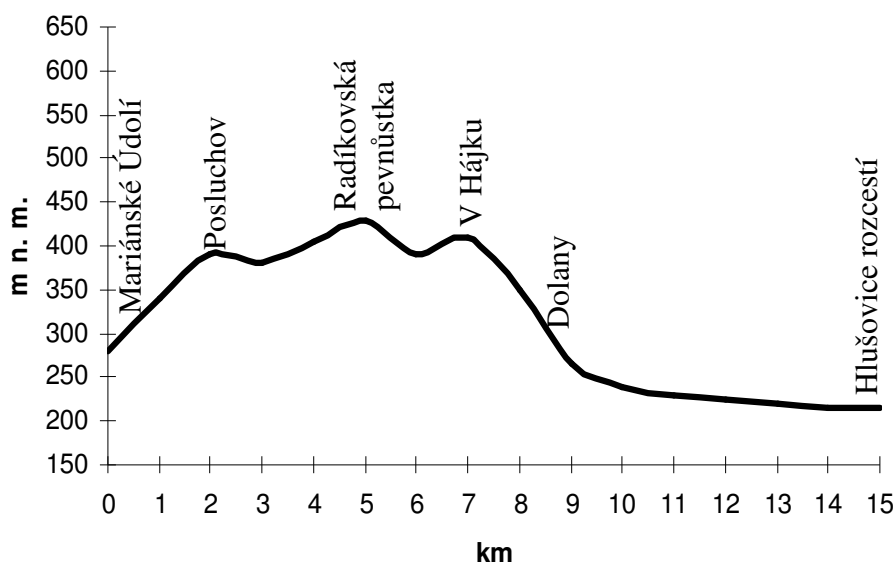
Průběh cyklotrasy obcemi

Výchozí obcí je Mariánské Údolí. Následuje Posluchov a obce Dolany a Hlušovice.

Profil cyklotrasy

Začátek trasy je tvořen stoupáním z 280 m n. m. v Mariánském Údolí do Posluchova v 390 m n. m. Po opuštění Posluchova dochází k mírnému poklesu nadmořské výšky směrem k hájence. Odtud následuje výjezd do nejvýše položeného místa na trase k Radíkovské pevnůstce ve výšce 430 m. Z tohoto vrcholu se sjíždí na rozcestí s trasou 6103, odkud opět mírně stoupáme do 410 m n. m. Tímto cyklisté zdolali nejtěžší dvě třetiny délky trasy a čeká je pouze prudký sjezd do obce Dolany, na kterém činí převýšení na 2 km 145 m, a nepříliš patrné snižování nadmořské výšky do Hlušovic, rozcestí.

Graf 5.13: Profil cyklotrasy č. 6030



Významná místa

První polovina délky (po lokalitu V Hájků) cyklotrasy leží v Přírodním parku Údolí Bystřice. V tomto parku přímo po trase se nachází Fort č. II Radíkov neboli Radíkovská pevnůstka. V okolí konce cyklotrasy najdeme jednu z mokřadních oblastí v České republice.

Radíkovská pevnůstka

V polovině 19. století bylo projektováno opevnění Olomouce. Součástí měl být také komplex fest Svatý Kopeček, který se měl skládat ze čtyř fortů. Došlo ale k realizaci pouze jednoho z nich, fortu č. II Radíkov. Ostatní forte Tověř, Lošov a Droždín byly připraveny na urychlenou stavbu pouze v případě hrozící války.

Jedná se o unikátní stavbu, kterou nikde jinde v České republice nenajdeme. K vybudování došlo v 80. letech 19. století. Nachází se v kopci nad Radíkovem a zaujímá plochu o velikosti 6 ha. Má šestiúhelníkový půdorys, kde obvodová část sloužila jako bojový prostor a v týlové části byly vybudovány kasematy sloužící k ubytování pro přítomné muže. Je obehnán příkopem vylámaným ze skály.

Po několika letech přestala plnit funkci, ke které byla vybudována a začalo docházet k její devastaci. V rukou ji mělo více majitelů. Za 2. světové války připadla německé rodině, po válce zpět do rukou armády. Ta ji využívala jako vojenský sklad, později zde byl sklad drogerie nebo se zde vyráběla pyrotechnika.

V současné době je Fort č. II Radíkov kulturní památkou a dostala se do rukou soukromých majitelů, kteří chtějí dát dnes již ruinám původní podobu. Dnes je část pevnosti veřejnosti v letních měsících přístupná. Kromě pevnosti je místo využíváno také jako chatový tábor s možností jízdy na koních nebo jiných aktivit. Tyčí se zde 75 m vysoký rozhlasový a televizní vysílač, pod kterým je možné občerstvení v restauraci „Pod Věží“.



Obr. 5.51: Radíkovský vysílač (foto: Š. Krbcová, 2.8.2008)

Napojení na jiné cyklotrasy

Cyklotrasa číslo 6030 má velmi dobré napojení na celou síť cyklotras. Přímo z ní lze najet na cyklotrasu číslo 6009 v Mariánském Údolí, na číslo 6103 přibližně 1,5 km za Radíkovskou pevnůstkou, na číslo 6102 v Dolanech a za Hlušovicemi na číslo 6029.

Chyby ve značení

Na místě napojení na trasu číslo 6103 je umístěna směrová tabule, na které jsou chybné informace z hlediska čísel a směru tras. Dalším nedostatkem jsou jiné vzdálenosti do stejných míst z různých stran směrové tabule. Například ze směru Svatý Kopeček bude vzdálenost do Dolan 2 km a od Posluchova bude činit 2,5 km.

Při příjezdu z lesní cesty na rozcestí v Dolanech značení není viditelné, je schováno ve větvích stromu. Značka by měla být postavena blíže k silnici nebo dříve před křižovatkou, aby ji cyklisté stihli zaznamenat.



Obr. 5.52: Chybné značení na rozcestí tras 6030 a 6103 (foto: Š. Krbcová, 2.8.2008)



Obr. 5.53: Skryté značení na rozcestí v Dolanech (foto: Š. Krbcová, 2.8.2008)

Návrh na změnu

Trasa číslo 6030 má plně vyhovující charakter. Není potřeba na jejím průběhu nic měnit. Nejsložitějším místem a zároveň nebezpečným místem je přejezd rychlostní komunikace číslo 46. Takových situací je potřeba se vyvarovat, zde to ale jinak řešit nešlo. Pomohl by pouze nějaký nadjezd či podjezd, výstavba by byla ale příliš finančně nákladná.

Shrnutí

Polovina trasy vede příjemným prostředím lesa. Tato část je kopcovitá a současně nejobtížnější. Druhá polovina vede spíše sídelním prostorem. Celkově minimálně využívá rušných komunikací. Přes svoji obtížnost vlivem nadmořské výšky ji lze doporučit všem i za cenu vedení jízdního kola do obtížného stoupání. Při menší zdatnosti cyklistů je lepší projet trasu ve směru Mariánské Údolí – Dolany. Trasa má velmi dobré spojení do různých zajímavých míst v okolí a dobrou návaznost na další cyklotrasy. Je vhodná za slunného počasí, neboť lesem vede ve stínu stromů, ale také za nepříznivého počasí, nevyskytuje se úsek, který by byl nesjízdný.

5.10 Cyklotrasa číslo 6034

Cyklotrasa číslo 6034 vede z Těšetic do Čech pod Kosířem. V zájmovém území leží více než dvě třetiny její délky. Počáteční rovinný terén je postupně střídán stoupáním k Velkému Kosíři. Převahu má asfaltový povrch. Hlavní parametry jsou vyznačeny v Tab.5.11.

Tab. 5.11: Hlavní parametry trasy č. 6034

Celková délka trasy	15 km
Délka trasy v zájmovém území	12 km
Okrajová místa	Těšetice lokalita v blízkosti Velkého Kosíře
Obtížnost	těžká
Napojení na trasy číslo	6025

Vlastnosti povrchu cyklotrasy

V první části postupuje rovinatou oblastí po silnicích III. třídy. Ve druhé části vede po lesních cestách, po kterých probíhá největší stoupání. Oba typy terénu jsou tvořeny asfaltem. Krátké úseky vedou v poli. Trasa je rozdělena do 4 níže popsanych úseků.

Těšetice – Luběnice, 3 km

Trasa začíná v Těšeticích u základní školy odpojením od trasy 6025. Obcí se projede po místní komunikaci podél řeky Šumice, zpočátku po levém břehu a ve středu obce se přesune na břeh pravý. Na okraji Těšetic dojde k napojení na stezku pro cyklisty do místní části Rataje. Stezka je dostatečně široká pro vyhnutí protijedoucích jízdních kol nebo pro jízdu dvou vedle sebe. Po jejím ukončení se vjíždí na silnici III. třídy směřující do Luběnic.

Pohodlnější je ovšem přímé spojení s využitím Cyklostezky Luběnice – Těšetice (přesněji stezky pro chodce a cyklisty) a poté místní komunikace v obou obcích. Tímto bychom se na chvíli vzdálili od značené cyklotrasy. Vzdálenost úseku mezi obcemi by se zkrátila cca o 500 m.



Obr. 5.54: Cyklostezka Těšetice – Rataje (foto: Š. Krbcová, 27.8.2008)



Obr. 5.55: Stezka pro chodce a cyklisty Těšetice – Luběnice (foto: Š. Krbcová, 27.8.2008)

Luběnice – Slatinice, 1,5 km

Při průjezdu po místní komunikaci Luběnic narazíme na směrovou tabuli, která zve cyklisty k přestávce v jízdě a odpočinku. Za obecním úřadem je vytvořen rozlehlý prostor pro cyklisty. „Zastávka na cyklotrase“ poskytuje širokou nabídku aktivit. Kromě občerstvení a WC jsou zde houpačky, prolézačky pro děti, minigolf a jiné.

Do Slatinic postupujeme po silnici III. třídy.



ZASTÁVKA NA CYKLOTRASE č. 6034

Za Kulturním domem v Luběnicích.

Záměrem projektu bylo navázat na stávající kiosek a vytvořit zde funkční a příjemné prostředí pro návštěvníky areálu všech věkových kategorií.

- Pro nejmenší – děti ve věku od 6-ti do 12-ti roků je určen dětský koutek s herními prvky zahrnující mnohoúhelník se žebřinami, hrazdou, šplhací tyčí a lanem, dále kládovou houpačku, kladinu, konika na pružině, kreslicí tabuli a domeček. Dětskému koutku vévodí totem se šplhadiem.
- Starší děti a dospělí mohou mimo odpočinku na lavicích využít k protažení těla venkovní ribstol s hrazdami.
- Pro soutěživé typy je k dispozici 18 hřišť minigolfu a ruský kuželník.
- Součástí projektu jsou i informační tabule, stojan na kola a celková úprava plochy s výsadbou.

Tato akce byla realizována díky dotacím z EU a ze státního rozpočtu a rovněž díky iniciativě obce



ZDE BYL REALIZOVÁN PROJEKT
SPOLUFINANCOVANÝ EVROPSKOU UNÍ
EVROPSKÝM ZEMĚDĚLSKÝM
ORIENTAČNÍM A ZÁRUČNÍM FONDEM
(EAGGF)

Obr. 5.56: Výpis možných aktivit na „Zastávce na cyklotrase“ v Luběnicích (foto: Š. Krbcová, 27.8.2008)



Obr. 5.57: Ukázka prostředí na „Zastávce na cyklotrase“ v Luběnicích (foto: Š. Krbcová, 27.8.2008)



Obr. 5.58: Minigolf v areálu „Zastávky na cyklotrase“ v Luběnicích (foto: Š. Krbcová, 27.8.2008)

Slatinice – Slatinky, 2,5 km

Ve Slatinicích dorazíme po místní komunikaci k další „Zastávce na cyklotrase“. Odpočinek zde zpestří občerstvení nebo množství dřevěných staveb pro děti. Ve střední části Slatinic lze využít služeb některé z restaurací či cukráren. Asfaltová komunikace po okraji obce je po přejetí silnice II. třídy číslo 449 nahrazena jízdou mezi poli. Jede se po dvou vyjetých kolejkách v trávě. Tento 1 km po nezpevněném povrchu bývá v deštivém počasí těžko sjízdňý. Těsně před hranicí obce Slatinky se využije účelová komunikace.



Obr. 5.59: Dřevěný hrad pro děti na „Zastávce na cyklotrase“ ve Slatinicích (foto: Š. Krbcová, 27.8.2008)



Obr. 5.60: Travnatý úsek mezi obcemi Slatinice a Slatinky (foto: Š. Krbcová, 27.8.2008)

Slatinky – Velký Kosíř (hranice zájmového území), 5 km

Místní komunikace a značení cyklotrasy v obci nás navede k lesu na asfaltovou cestu. Zde začíná dlouhé a prudké stoupání téměř k samotnému vrcholu Velký Kosíř. Po dosažení nejvyššího vrcholu na trase následuje klesání. Cesty obsahují místy nerovnosti, což způsobuje tekoucí voda po tajícím sněhu v jarním období.

Cyklotrasa nevede přímo k vrcholu Velký Kosíř, bylo by nutné z ní sjet a pokračovat po Naučné stezce Velký Kosíř nebo po zelené turistické značce.

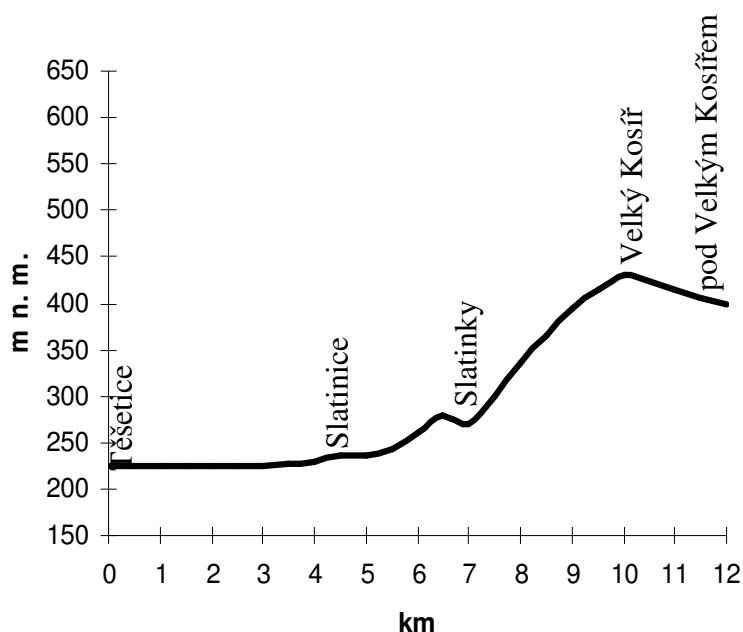
Průběh cyklotrasy obcemi

Trasa prochází obcemi Těšetice, Rataje, Luběnice, Slatinice a Slatinky.

Profil cyklotrasy

Zpočátku rovinatý terén ve 225 m n. m. se začne pozvolna zvedat již před vjezdem do obce Slatinice. Nárůst nadmořské výšky ale cyklisté pocítí až mezi Slatinicemi a Slatinkami, kde naroste o 50 m. Jízdou na návěs ve Slatinkách se dostaneme do údolí, ze kterého následuje největší stoupání do 430 m n. m. téměř k Velkému Kosíři. Jedná se na 3 km o převýšení 160 m. Po dosažení nejvyššího místa v průběhu trasy začíná opět klesání k hranici zájmového území, kde nadmořská výška dosahuje 400 m.

Graf 5.14: Profil cyklotrasy č. 6034



Významná místa

Zavítáme-li do centrální části Slatinic, můžeme obdivovat místní lázně, které léčí nemoci pohybového ústrojí. Zdejší prameny obsahují sirovodík. V jednom z opravených statků se zde nachází Muzeum veteránů. Při opuštění obce trasa vjíždí do Přírodního parku Velký Kosíř.

Přírodní park Velký Kosíř

Park byl vyhlášen v roce 2000 a nachází se v něm množství chráněných území, například Národní přírodní památka Státní lom v Čelechovicích na Hané, Přírodní rezervace Malý Kosíř a mnohé další. Snahou parku je zachovat přírodní ráz krajiny.

Přirozeným porostem parku byly původně teplomilné doubravy, nad kterými už ale převážily smrky a borovice. [34] Celý přírodní park je botanicky velmi cenný. Při jeho prohlídce můžete spatřit bohatá rostlinná společenstva, díky kterým se zde dobře daří hmyzu.[34]

Nejvyšším vrcholem přírodního parku a současně celé Hané je Velký Kosíř se svými 442 m. Je označován jako „hanácký Mont Blank“. Je dostupný pěšky nebo na horském kole. Vede k němu naučná stezka. Na vrcholu původně stála rozhledna, ale kvůli špatnému stavu musela být zničena. Klub českých turistů usiluje o její obnovení.

Napojení na jiné cyklotrasy

V Těšeticích je možné připojit se na cyklotrasu číslo 6025.

Chyby ve značení

Lesní asfaltové cesty jsou značeny jen velmi málo. Většina rozcestí je bez směrových tabulí, není tedy zřejmé, kterou cestu si vybrat.

Přes obce Těšetice a Slatinice má trasa odlišný terénní průběh než je zakresleno v mapách.

Návrh na změnu

Cyklotrasu není nutné měnit.

Shrnutí

Trasa je zpočátku lehká a vhodná pro každého jedince. Od obce Slatinky se začíná nadmořská výška zvyšovat, jedná o velmi náročný úsek. Doporučovali bychom jej zdatnějším cyklistům. Minimum délky trasy je vedeno po silnicích společně s automobily, tomu jistě pomohlo vybudování cyklostezek v obcích i mezi nimi. Přestože se po trati kromě oblasti Velkého Kosíře nenachází mnoho zajímavých míst, jízdu zpříjemňují „Zastávky na cyklotrase“, které se objevují hned ve dvou po sobě jdoucích obcích. Děti jistě uvítají množství zde přítomných atrakcí, dospělí si odpočinou ve stínu stromů na lavičkách u stánku s občerstvením nebo stráví aktivní odpočinek například při hře minigolfu.

5.11 Cyklotrasa číslo 6049

Cyklotrasa číslo 6049 vede od rozcestí mezi obcemi Krčmaň a Grygov, kde se odpojuje od cyklotrasy číslo 6061, do Cítova. Nejsou na ní patrné žádné výkyvy nadmořské výšky. Probíhá po silnicích III. tříd nebo po cyklostezkách. Je krátká, nachází se celá v zájmovém území. Hlavní parametry jsou vyznačeny v Tab.5.12.

Tab. 5.12: Hlavní parametry trasy č. 6034

Celková délka trasy	6 km
Délka trasy v zájmovém území	6 km
Okrajová místa	křižovatka u Krčmaně
	Cítov
Obtížnost	lehká
Napojení na trasy číslo	5042, 6061

Vlastnosti povrchu cyklotrasy

Jedná se o jedinou cyklotrasu v celém zájmovém území, jejíž povrch ze dvou třetin tvoří vybudované cyklostezky nebo stezky pro chodce a cyklisty. Zbývající části vedou místními komunikacemi nebo po silnici III. třídy. Od počátku trasa kopíruje směr železnice z Olomouce na Přerov, v Brodce u Přerova dochází k vzájemnému odklonu. Trasa je rozčleněna na 3 úseky, které jsou popsány níže.

Rozcestí mezi Grygovem a Krčmaní – Majetín, 2 km

Cyklotrasa vzniká odpojením od cyklotrasy číslo 6061 na rozcestí přibližně v polovině vzdálenosti mezi Grygovem a Krčmaní. Postupuje po silnici III. třídy do Majetína. Hned na začátku míjí dvě vodní plochy, u kterých mají cyklisté možnost odpočinku. Uměle vytvořená jezera po těžbě štěrkopísku jsou chovná, neslouží ke koupání.

Majetín – Brodek u Přerova, 2 km

Místní komunikace nás zavede na náves, kde se napojíme na stezku pro chodce a cyklisty. Ta kromě směru Brodek u Přerova pokračuje i v opačném směru přes obec Majetín a zavede cyklisty k místnímu koupališti. Pro snadné setkávání cyklistů je stezka dvouproudová a je tvořena zámkovou dlažbou. Ze střední části obce Majetín po ní dojedeme do Brodce u Přerova. Lemuje přitom frekventovanou silnici. Přímo podél trasy se v Majetíně nachází občerstvení „U Kučerů“.



Obr. 5.61: Stezka pro chodce a cyklisty mezi Majetínem a Brodkem u Přerova (foto: Š. Krbcová, 28.9.2008)

Brodek u Přerova – Cítov, 2 km

V Brodku u Přerova na 500 m opustíme stezku pro chodce a cyklisty a využíváme místní komunikace. V této části trasy je hustý provoz, proto je potřeba plně se věnovat osobní bezpečnosti. Následuje vjezd na 300 m dlouhou cca 1,5 m širokou cyklostezku, jejíž povrch tvoří opět zámková dlažba. Na konci Brodku u Přerova navazuje na asfaltovou dvouproudovou stezku pro chodce a cyklisty, která vede souběžně se silnicí. Po 1 km jsme v obci Cítov. Po místní komunikaci přijíždíme na konečnou křižovatku s trasou 5042.



Obr. 5.62: Cyklostezka v Brodku u Přerova (foto: Š. Krbcová, 28.9.2008)



Obr. 5.63: Přejechání mezi cyklostezkou a stezkou pro chodce a cyklisty v Brodce u Přerova (foto: Š. Krbcová, 28.9.2008)



Obr. 5.64: Stezka pro chodce a cyklisty mezi Brodkem u Přerova a Cítovem (foto: Š. Krbcová, 28.9.2008)

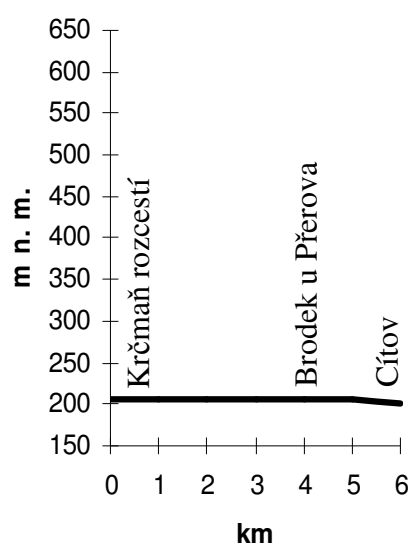
Průběh cyklotrasy obcemi

Trasa protíná tři obce. Jedná se o Majetín, Brodek u Přerova a Cítov.

Profil cyklotrasy

Celá trasa probíhá rovinným územím. Cyklisté v terénu nepocítí žádné zvlnění. Nadmořská výška činí 205 m, na konci trasy v Cítově klesne dokonce na 200 m.

Graf 5.15: Profil cyklotrasy č. 6049



Významná místa

V průběhu trasy se nesečkáváme s žádnými přírodními památkami. Možnou zastávkou může být centrum Brodku u Přerova. Na návsi stojí pseudorománský kostel Narození sv. Jana Křtitele, nedaleko něj můžeme obdivovat symbol obce unikátní zvonkohru. Zvonkohra byla zprovozněna v roce 2000. Je složená z 22 zvonů, největší z nich váží 220 kg a nejmenší 5 kg. Byly dodány místní rodinnou dílnou vyrábějící zvony. Zvonkohra je automaticky spouštěna každý den v 18 hodin, v neděli a svátcích ještě navíc v pravé poledne.



Obr. 5.65: Zvonkohra na návsi v Brodku u Přerova
(zdroj: <http://www.brodekuprerova.cz/image/gallery7/ipage00005.htm>)

Napojení na jiné cyklotrasy

Jedná se o spojovací trasu mezi cyklotrasou číslo 6061 a cyklotrasou 5042. Jiné napojení v průběhu není možné.

Chyby ve značení

Nebylo objeveno žádné chybné značení.

Návrh na změnu

O úpravu by stál jen krátký úsek v Brodku u Přerova. Je oproti zbylé délce příliš rušný a hlavně nepřehledný. Stačilo by propojit stezku pro chodce a cyklisty na začátku obce s cyklostezkou na konci, nebo alespoň odklonit trasu od hlavního centra bočními ulicemi.

Shrnutí

Trasa je bezpečná s minimální délkou společného provozu s automobily. První úsek do Majetína má slabý provoz, nejošemetnější je průjezd přes Brodek u Přerova. Stezky pro cyklisty jistě neocení jen výletníci, ale také místní občané, kteří jich využívají při cestě do zaměstnání nebo školy. V žádné části není sice kryta stromovím, ale jízda po cyklostezkách je rychlá a příjemná. Vede rovnoběžně s Moravskou stezkou (trasa č. 47), cyklisté se tak mohou vyhnout silnicím a nepříjemným povrchům, po kterých Moravská stezka vede a nahradit tak jízdu po Moravské stezce trasou číslo 6049.

5.12 Cyklotrasa číslo 6056

Cyklotrasa číslo 6056 vede z obce Příkazy do Lhoty nad Moravou. Nachází se tedy celá v zájmovém území. V celé své délce vede rovinným terénem po asfaltových silnicích. Jedná se o lehkou trasu spojující cyklotrasy číslo 51 a 6027. Hlavní parametry jsou vyznačeny v Tab.5.13.

Tab. 5.13: Hlavní parametry trasy č. 6056

Celková délka trasy	5 km
Délka trasy v zájmovém území	5 km
Okrajová místa	Příkazy Náklo, část Lhota nad Moravou
Obtížnost	lehká
Napojení na trasy číslo	51, 6027

Vlastnosti povrchu cyklotrasy

Celá je vedena po silnicích III. třídy a po místních komunikacích obcí. Trasa je rozdělena vzhledem ke své celkové délce pouze od dvou úseků, které jsou si velmi podobné a jsou níže popsány.

Příkazy – Náklo, 1,5 km

Trasa začíná v obci Příkazy u obecního úřadu a míří úzkou uličkou ze žulových kostek k místní kapli, viz Obr. 5.66. Od ní pokračuje po asfaltové 1,5 m široké cestě k rozcestí, kde se nachází prostor pro venkovská představení či zábavy se stánkem s občerstvením. Ten je ale otevřen pouze v případě konání nějaké kulturní akce. Následuje navázání na úzkou asfaltovou cestu přes louku, viz Obr.5.68. Po vyjetí z této louky dojde k napojení na místní komunikaci Příkaz a dále na pěknou spojovací asfaltovou silnici do Nákla, kde jen občas projede automobil, viz Obr.5.69.



Obr. 5.66: Ulička ze žulových kostek v Příkazích (foto: Š. Krbcová, 13.8.2008)



Obr. 5.67: Kaple sv. Cyrila a Metoděje v Příkazích (foto: Š. Krbcová, 13.8.2008)



Obr. 5.68: Cesta přes louku v Příkazích (foto: Š. Krbcová, 13.8.2008)



Obr. 5.69: Spojovací silnice mezi Náklem a Příkazy (foto: Š. Krbcová, 26.9.2008)

Náklo – Lhota nad Moravou, 3,5 km

Pro vyhnutí se hlavní ulici (návsí) z žulových kostek vede trasa po okraji obce. Využívá místní komunikaci, mívá kostel a vede asi 200 m po asfaltové silnici místy poničené zřejmě průjezdem zemědělských strojů, viz Obr.5.70. Po ní následuje silnice III. třídy do Lhoty nad Moravou. Podél této silnice se nachází vodní plocha Náklo.



Obr. 5.70: Silnice vedoucí po okraji obce Náklo (foto: Š. Krbcová, 26.9.2008)

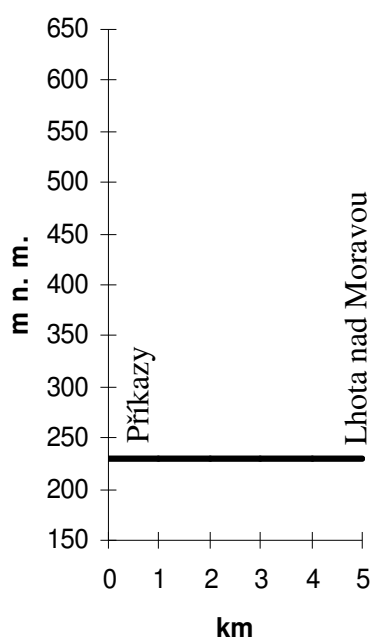
Průběh cyklotrasy obcemi

Projíždí obcemi Příkazy, Náklo a Lhota nad Moravou.

Profil cyklotrasy

Trasa se nachází v celé délce v nadmořské výšce 230 m, má bez výjimky rovinnatý charakter.

Graf 5.16: Profil cyklotrasy č. 6056



Významná místa

Náklo

V důsledku těžby štěrkopísku vznikla mezi Náklem a Lhotou nad Moravou vodní plocha Náklo. Zatopená plocha činí přibližně 100 ha a je hluboká asi 25 m. Areál slouží k rekreaci a koupání, ale těžba stále probíhá.

Východní okraj je lemován travnatými plážemi, viz Obr.5.71. Lidé mají možnost občerstvení i využití veřejného WC, viz Obr.5.72. Koupání je na vlastní nebezpečí a je zakázáno se pohybovat za pobřežní pás vymezený žlutými bójemi. Vodní plochu mohou využít i milovníci vodních sportů.



Obr. 5.71: Vodní plocha Náklo (foto: Š. Krbcová, 13.8.2008)



Obr. 5.72: Posezení s občerstvením u vodní plochy Náklo (foto: Š. Krbcová, 13.8.2008)

Napojení na jiné trasy

Jde o spojovací trasu, v Příkazích naváže na cyklotrasu číslo 6027 a ve Lhotě nad Moravou se napojí na cyklotrasu číslo 51.

Chyby ve značení

V Příkazích hned po minutí Kaple sv. Cyrila a Metoděje se přijede na rozcestí. Ve směru na Náklo je směr trasy jasný. V opačném směru již tomu tak nemusí být, protože po výjezdu z louky se před námi objeví tři možné cesty, viz Obr.5.78. Je sice pravidlem, že pokud není značeno jinak pokračuje trasa po hlavní silnici, zde by ale určitě směrovka byla vhodná.

Dalším problémem je o devadesát stupňů otočená směrovka na následujícím rozcestí v Příkazích. Otočení nejspíše zaviněné výtržníky. V obou směrech (ve směru na Lhotu nad Moravou i ve směru na Příkazy) značka navede cyklisty úplně jiným zcela špatným směrem, viz Obr.5.79.



Obr. 5.73: Rozcestí za kaplí v Příkazích (foto: Š. Krbcová, 26.9.2008)



Obr. 5.74: Otočené značení v Příkazích (foto: Š. Krbcová, 26.9.2008)

Návrh na změnu

Průběh trasy je vyhovující a není potřeba jej žádným způsobem měnit. Nevýhodnou je pouze frekventovaný úsek vedoucí po silnici III. třídy z Nákla do Lhoty nad Moravou.

Shrnutí

Slouží spíše jako spojnice mezi jinými cyklotrasami. Tato lehká trasa je k tomuto účelu vhodná, neboť pro samostatný výlet je příliš krátká. Lidmi je nejvíce využívána v letním období jako příjezdová cesta k vodní ploše Nákla.

5.13 Cyklotrasa číslo 6061

Cyklotrasa číslo 6061 má začátek v Tršicích a směřuje do Blatce. Celá se nachází v zájmovém území a protíná jej od východu ke středu. Tato skutečnost ovlivňuje nadmořskou výšku. Zvlněný terén na východě v oblasti Tršické pahorkatiny se směrem do středu zájmového území začíná měnit v rovinu. Většinou vedena po asfaltových silnicích III. třídy, v několika úsecích po polních nebo lesních cestách. Slouží jako spojnice mezi Moravskou (trasa č. 47) a Jantarovou stezkou (trasa č. 5). Hlavní parametry jsou vyznačeny v Tab.5.14.

Tab. 5.14: Hlavní parametry trasy č. 6061

Celková délka trasy	19 km
Délka trasy v zájmovém území	19 km
Okrajová místa	Tršice Blatec
Obtížnost	středně těžká
Napojení na trasy číslo	5, 47, 6049

Vlastnosti povrchu cyklotrasy

První část trasy je co se týká povrchu pestřejší. Často se střídá průjezd po silnici s polní nebo lesní cestou. Díky tomu je zde zvlněný terén obtížnější zdotat. Druhé části počínaje obcí Krčmaň dominují silnice III. třídy vedoucí v rovině. Trasa je rozdělena do 4 úseků, které jsou níže popsány.

Tršice – Suchonice, 3,5 km

Z Tršic vyjedeme po silnici III. třídy mířící do Lipňan. Na konci Lipňan se odbočí na travnatou nepříliš vyjetou cestu. Míjíme zahrady místních občanů a po 100 m postupujeme po trávě alejí stromů mezi poli dále do Suchonic. Mírně stoupáme.



Obr. 5.75: Travnatá cesta vedoucí do Suchonic (foto: Š. Krbcová, 18.8.2008)

Suchonice – Krčmaň, 6 km

Téměř celý úsek je tvořen zpevněným asfaltovým povrchem. V obcích Suchonice a Přestavky se využívá místních komunikací, obce jsou navzájem spojeny silnicí III. třídy. Za

zástavbou rodinných domů v obci Přestavlky následuje lesní cesta, viz Obr.5.76. Její asfaltové zpevnění není tak kvalitní, místy je střídána cestou s drobnými kamínky. Podél cesty mohou cyklisté využít k odpočinku altánu u rybníka, viz Obr.5.78. Po výjezdu z lesa pokračujeme po travnatém povrchu, viz Obr.5.79, k rychlostní silnici R55, tu přejedeme a napojíme se na polní cestu směřující k obci Krčmaň. Po dešti je polní úsek nesjízdný, z důvodu kaluží a bahnitého povrchu.

Z obce Přestavlky se stále snižuje nadmořská výška. Cyklisté v tomto směru mají výhodu jízdy z kopce.



Obr. 5.76: Lesní cesta mezi Přestavlkami a Krčmaní (foto: Š. Krbcová, 18.8.2008)



Obr. 5.77: Rybník podél lesní cesty mezi Přestavlkami a Krčmaní (foto: Š. Krbcová, 18.8.2008)



Obr. 5.78: Odpočinkový altánek u rybníka podél lesní cesty (foto: Š. Krbcová, 18.8.2008)



Obr. 5.79: Travnatý úsek před obcí Krčmaň (foto: Š. Krbcová, 18.8.2008)

Krčmaň – Grygov, 3,5 km

Obcí se projede po asfaltové komunikaci. Spojení mezi Krčmaní a Grygovem je po silnici III. třídy.

Grygov – Blatce, 6 km

Přes Grygov se projíždí po asfaltové silnici místní komunikace. Na ni naváže silnice III. třídy vedoucí do Blatce. Na začátku Grygova je v letních měsících možnost občerstvení v „Hospůdce v podlesí“. Na druhém okraji obce je vytvořen velký areál sloužící k posezení a občerstvení s možností hry minigolfu nebo zhlédnutí některých zvířat, viz Obr.5.80 a Obr.5.81. V průběhu jízdy do Blatce přejíždíme most přes řeku Moravu a silnici II. třídy číslo 435.



Obr. 5.80: Areál s občerstvením na konci Grygova (foto: Š. Krbcová, 18.8.2008)



Obr. 5.81: Minigolf v areálu s občerstvením v Grygově (foto: Š. Krbcová, 18.8.2008)

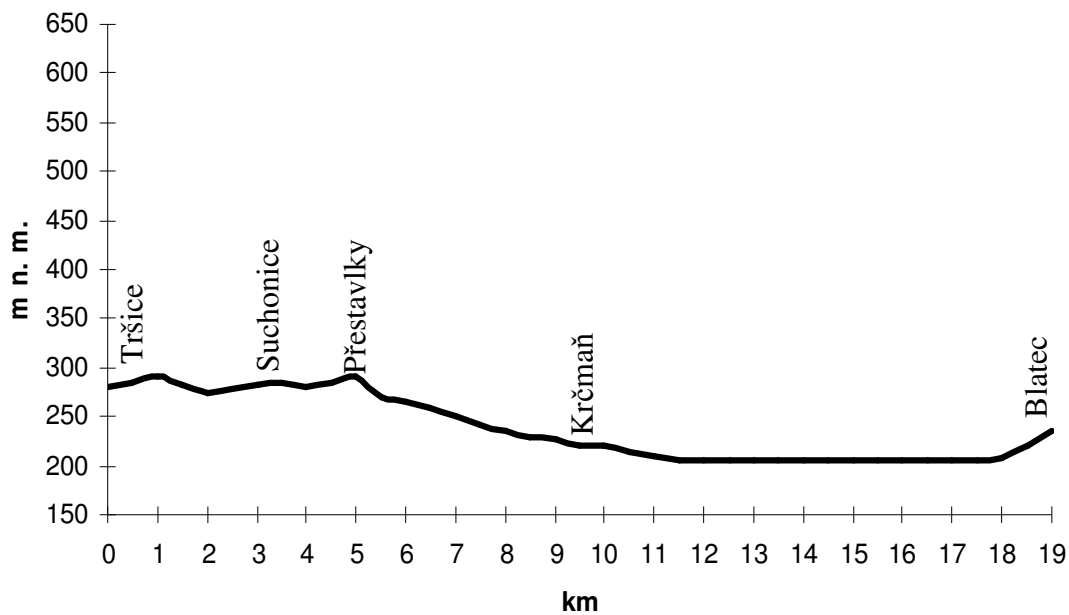
Průběh cyklotrasy obcemi

Trasa prochází zástavbou obcí Tršice, Lipňany, Suchonice, Přestavlky, Krčmaň a Grygov.

Profil cyklotrasy

První část trasy mezi Tršicemi a Přestavlkami je velmi mírně zvlněná, nadmořská výška v délce 5 km kolísá od 275 m do 290 m, v Přestavlkách nabývá svého maxima 290 m a současně zde začíná klesat. Nejprudší je čtyřkilometrový úsek k okraji Krčmaně, poté následuje pozvolné klesání a nadmořská výška se krátce po výjezdu z obce dostane na hodnotu 205 m. Rovinná oblast se na posledním kilometru změní ve stoupání ke 235 m n. m.

Graf 5.17: Profil cyklotrasy č. 6061



Významná místa

Mezi Krčmaní a Grygovem se nachází dvě přírodní památky U Strejčkova lomu a U Bílých hlin. Dostaneme se k nim po zelené turistické značce z Krčmaně. Jižně od Grygova se rozléhá Přírodní rezervace Království.

U Strejčkova lomu

Přírodní památka byla na 3,5 ha vyhlášena již v roce 1966. Jde o oblast bývalého vápencového lomu a jeho okolí.

U Bílých hlin

Lokalita o výměře 0,2 ha je typická stepní květenou. Vyskytuje se zde množství ohrožených druhů, například vstavač trojzubý.

Přírodní rezervace Království

Jižně od Grygova se na téměř 587 ha rozprostírá Přírodní rezervace Království. Jde o významný komplex lužních lesů, s množstvím silně ohrožených druhů rostlin a živočichů. V přesně stanovených obdobích během roku je sem přísný zákaz vstupu. Stojí zde památný strom, který se označuje jako „Král dub“, jehož stáří je mezi 400 až 500 lety.

Napojení na jiné cyklotrasy

Spojení se sítí cyklotras je dobré. Trasa navazuje na dvě dálkové cyklotrasy zájmového území, na cyklotrasu číslo 5 a 47. Na rozcestí mezi Grygovem a Krčmaní je možné vydat se jižním směrem po cyklotrase číslo 6049.

Chyby ve značení

Zásadní chyba byla objevena v obci Tršice – Přestavlky. Na jediné zdejší křižovatce není označen další směr trasy. Pravidlo „v případě neznačení stále po hlavní silnici“ zde

selhává. Je nutné tuto směrovku doplnit. Cyklisté zde jedou rovně, tím se dostávají naprosto mimo směr značené trasy.

Návrh na změnu

Přestože není v Grygově příliš hustý provoz, bylo by ovšem příjemnější opustit hlavní silnici přes náves. Na začátku obce je možné odbočit vlevo, nadjet nad železnici a pokračovat dále po asfaltové cestě k lesu, na rozcestí se vydat vpravo a stále dál po kamenité cestě. Dostaneme se na účelovou komunikaci vedoucí podél vlakové stanice a u železničního přejezdu se opět napojíme na původní průběh trasy.

Shrnutí

Trasa plní spíše spojovací funkci. Významné kulturní památky se na ní nevyskytují. Dost dlouhý úsek vede lesní krajinou podél rybníka v příjemném stínu stromů. V případě jízdy opačným směrem jde současně o nejnáročnější stoupání, které se po trase objevuje. Zbývající části trasy vedou spíše po silnicích, ale v případě únavy obec Grygov zajišťuje v dostatečné míře prostor k občerstvení.

5.14 Cyklotrasa číslo 6102

Cyklotrasa číslo 6102 vede z obce Bělkovice-Lašťany na Svatý Kopeček. Je krátká, nachází se celá v zájmovém území. Kromě prudkého stoupání na Svatý Kopeček neobsahuje žádné výkyvy nadmořské výšky a vede po silnicích III. třídy. Hlavní parametry jsou vyznačeny v Tab.5.15.

Tab. 5.15: Hlavní parametry trasy č. 6102

Celková délka trasy	6 km
Délka trasy v zájmovém území	6 km
Okrajová místa	Svatý Kopeček Bělkovice-Lašťany
Obtížnost	těžká
Napojení na trasy číslo	6029, 6030, 6103, 6129

Vlastnosti povrchu cyklotrasy

Asfaltový povrch silnic III. tříd rovinným terénem je v Samotiškách vystřídán dvoukilometrovým stoupáním na Svatý Kopeček.

Bělkovice-Lašťany – Samotišky, 4 km

Celý úsek se jede po silnici III. třídy. Jedná se o asfaltovou cestu bez nerovností. Přes obce je využito místních komunikací.

Samotišky – Svatý Kopeček, 2 km

Obcí se projíždí po místní komunikaci, ze které se pod bazilikou na Svatém Kopečku odbočí do úzké uličky. Je vydlážděna žulovými kostkami, po nichž vede největší stoupání celé trasy až ke Svatému Kopečku. Zde se naváže na asfaltovou cestu kolem ohrad zoologické zahrady, kde má trasa konečnou. Je zde možnost pokračovat po trase číslo 6103.

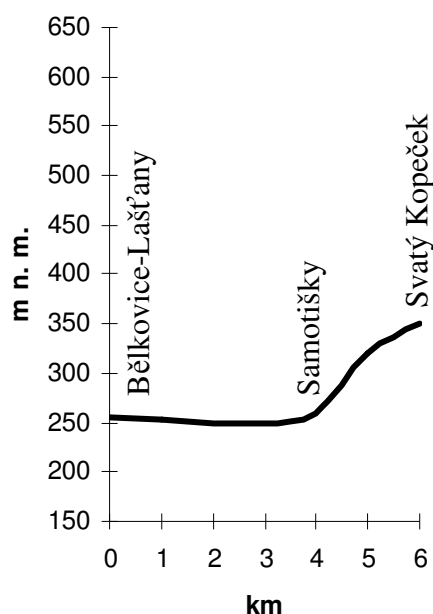
Průběh cyklotrasy obcemi

Protíná obce Bělkovice-Lašťany, Dolany, Tověř, Samotišky a olomouckou městskou část Svatý Kopeček.

Profil cyklotrasy

První 4 km trasy v rovině ve 250 až 260 m n. m. vystřídá v Samotiškách prudký nárůst nadmořské výšky. Jde o převýšení 90 m na 2 km. Cyklisté se dostanou na Svatý Kopeček do 360 m n. m.

Graf 5.18: Profil cyklotrasy č. 6102



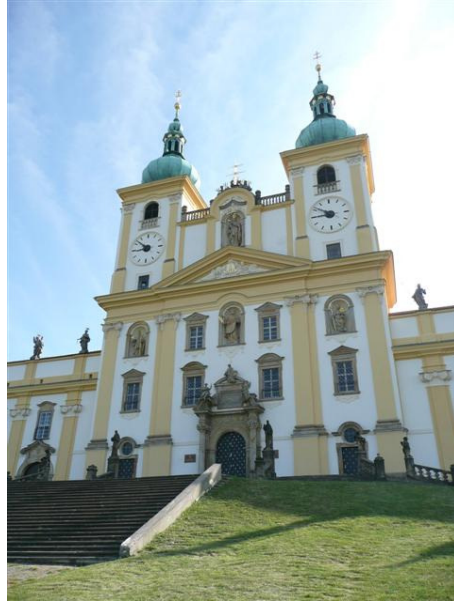
Významná místa

Jediným ale dominantním cílem při jízdě po této trase je jednoznačně jedno z nejvýznamnějších poutních míst v České republice Svatý Kopeček.

Svatý Kopeček

Poutní místo Svatý Kopeček je jedno z nejoblíbenějších míst pro výlety nejen v zájmovém území, ale v celém Olomouckém kraji. Největší návštěvnosti se těší Bazilika Navštívení Panny Marie, kterou navštívil v roce 1995 i papež Jan Pavel II. Druhým místem je zoologická zahrada.

Zoologická zahrada byla otevřena roku 1956. Za dlouhou dobu své životnosti prošla mnohými změnami. Rozšiřovaly se výběhy, zřizovaly nové pavilony a také se zlepšovala péče o návštěvníky. Dnes se v ZOO starají o 300 živočišných druhů na více než 60 ha. Za zmínku stojí pavilon netopýrů, akvárium se žraloky nebo volný výběh makaků a jiné. Kromě prohlídky zvířat je zde množství míst k odpočinku a dětských atrakcí.



Obr. 5.82: Bazilika Navštívení Panny Marie (foto: Š. Krbcová, 6.8.2008)

Napojení na jiné cyklotrasy

Trasa má velmi dobré spojení s ostatními cyklotrasami. Hned na začátku v Bělkovicích-Lašřanech se může napojit na trasy 6029 nebo 6129, v Dolanech na trasu číslo 6030 a na Svatém Kopečku na trasu číslo 6103.

Chyby ve značení

Nebyly nalezeny žádné chyby.

Návrh na změnu

Průběh trasy do Samotišek by mohl být ponechán v původním provedení. Samozřejmě by cyklisté i místní občané ocenily vybudování cyklostezek podél silnic. Trasa je ale natolik krátká, aby došlo k takovým radikálním změnám. Úsek obsahující stoupání na Svatý Kopeček je hodně složitý, navíc probíhá po žulových kostkách. Mnoho cyklistů vyjde nahoru pěšky, proto by bylo lepší vést trasu spíše po asfaltové cestě a raději větším obloukem, i za cenu prodloužení délky.

Shrnutí

Krátká trasa na Svatý Kopeček je zpočátku lehká, ale vše si vynahradí v Samotiškách, kde dojde k velkému převýšení, které zvládne jen málokterý cyklista. Rodiče s dětmi by se měli vydat určitě jinou pozvolnější cestou. Výhodou této cyklotrasy je centrální poloha v místní husté síti cyklotras. Díky tomu lze v celé severovýchodní oblasti zájmového území tvořit množství zajímavých výletních okruhů.

5.15 Cyklotrasa číslo 6103

Trasa číslo 6103 spojuje Bystrovany s obcí Bělkovice-Lašťany. Celá spadá do zájmového území. Jedná se o těžkou trasu, větší stoupání se musí překonat na Svatý Kopeček. Využívá z větší části silnic, výjimkou je pouze okolí Svatého Kopečku s lesními cestami. Je součástí husté sítě cyklotras v severovýchodní části zájmové oblasti. Zavede nás přímo před ZOO na Svatém Kopečku. Hlavní parametry výše uvedené trasy jsou vyznačeny v Tab.5.16.

Tab. 5.16: Hlavní parametry trasy č. 6103

Celková délka trasy	14 km
Délka trasy v zájmovém území	14 km
Okrajová místa v zájmovém území	Bystrovany Bělkovice-Lašťany
Obtížnost	těžká
Napojení na trasy číslo	5, 6030, 6102, 6029

Vlastnosti povrchu cyklotrasy

Povrch trasy je tvořen asfaltovými cestami. V úseku od Svatého Kopečku do Dolan jde o lesní cesty bez dopravního ruchu, jinak se jedná o silnice III. tříd nebo místní komunikace. Trasa je rozdělena na 4 části.

Bystrovany – Droždín, 2 km

Po průjezdu obcí Bystrovany místní komunikací se naváže na silnici III. třídy ve směru Olomouc Droždín. Tento úsek je jediným rovinným úsekem trasy.

Droždín – Svatý Kopeček, 2 km

Zde se opět využívá místní komunikace, na tomto úseku současně začíná hlavní stoupání ke Svatému Kopečku. Po výjezdu z Droždína dochází k napojení na asfaltovou silnici III. třídy, tedy na silnici vedoucí z centra města Olomouce a blízkého okolí na Svatý Kopeček. Silnice je velmi frekventovaná nejen osobními automobily, ale také autobusy, je potřeba sledovat provoz.

Svatý Kopeček – Dolany, 5 km

Hned po vjezdu na Svatý Kopeček se vyhneme rušné střední části odbočením na polní cestu, po 50 m se napojíme na panelový chodník. Z něj podle značení pokračujeme po místní komunikaci. V případě opuštění přesného průběhu trasy stojí za zhlédnutí známá bazilika na Svatém Kopečku. Cestou k ní procházíme kolem stánků se suvenýry, hračkami, s rychlým občerstvením nebo zmrzlinou. K odpočinku slouží lavičky v malém parku.

Z místní komunikace sjedeme po travnatém pásu mezi stromy k ohradě zoologické zahrady. Odtud již pokračujeme po asfaltové silnici, která nás dovede před vchod do zoologické zahrady. V tomto úseku míváme stánky s občerstvením, sladkostmi a různými suvenýry. Kromě toho se zde nachází velká nově zřízená restaurace a naproti ní rozlehlý sportovní areál pro malé i velké návštěvníky, kteří mohou vyzkoušet svoji zdatnost na lanových průlezkách, proběhnout se po dřevěných atrakcích nebo jen využít laviček k odpočinku, viz Obr.5.83.

Od brány zoologické zahrady vede trasa 3,5 km lesní asfaltovou cestou. Po jednom kilometru dojde k napojení na cyklotrasu číslo 6030, se kterou vedou do Dolan souběžně.

Cesta je místy narušena činností tajícího sněhu po zimě. Jedná se o prudký a klikatý sjezd, je potřeba přizpůsobit rychlost jízdy, aby nedošlo k ohrožení sebe ani jiných cyklistů.



Obr. 5.83: Prostor před zoologickou zahradou (foto: Š. Krbcová, 6.8.2008)

Dolany – Bělkovice-Lašťany, 5 km

Celý úsek je veden po silnicích III. třídy a v obcích po místních komunikacích. Stálým stoupáním se dorazí do Věsky, místní části obce Dolany. Poslední část trasy je odlehčena klesáním do obce Bělkovice-Lašťany.

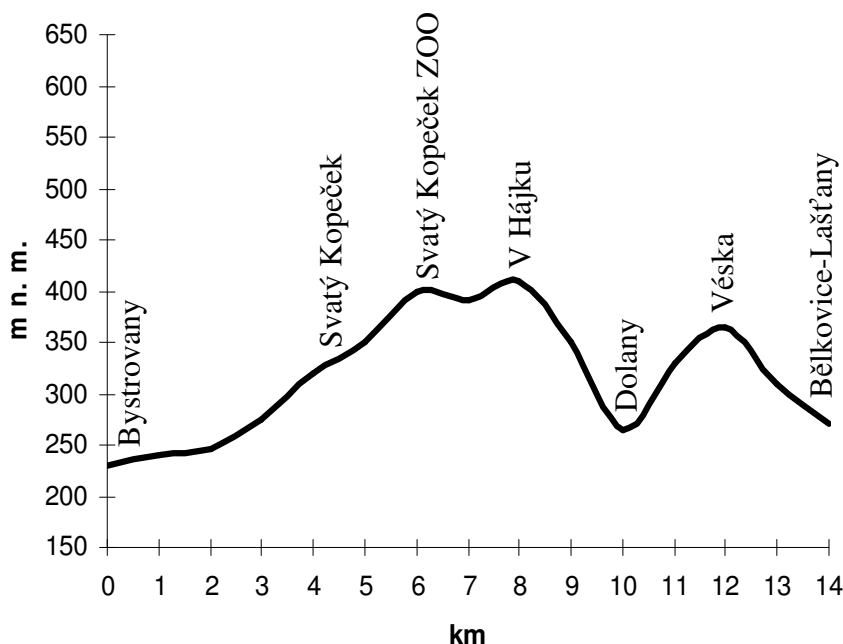
Průběh cyklotrasy obcemi

Trasa projíždí obcí Bystrovany, následují olomoucké městské části Droždín, Svatý Kopeček a obce Dolany s místní částí Věska a Bělkovice-Lašťany.

Profil cyklotrasy

Do počáteční nadmořské výšky 230 m se již trasa ve svém průběhu nedostane. Náročný úsek se nachází mezi Droždínem a Svatým Kopečkem. Jedná se o čtyři kilometry neustálého stoupání, při němž cyklista zdolá převýšení 155 m. Ze Svatého Kopečku trasa nepatrně klesne, to je ale následně vystřídáno vystoupaním do 410 m n. m. tedy do svého maxima. Pokračuje prudkým sjezdem do 270 m n. m. do Dolan. (Při jízdě v opačném směru se jedná o nejnáročnější úsek celé trasy.) Zde začíná opětné zvyšování nadmořské výšky, které je zastaveno ve 365 m n. m. na konci obce Věska, odkud již zbývá sjezd do 270 m n. m.

Graf 5.19: Profil cyklotrasy č. 6103



Významná místa

Průběh trasy umožňuje dostatečné kulturní vyžití. Prvním významným místem je Svatý Kopeček, viz kapitola 5.14. Po výjezdu z obce Dolany máme možnost odpočinku a prohlédnutí lokality zvané Kartouzka. Poslední zastavení je spíše pro sportovně založené. Na samém konci obce Véska nás čeká areál golfového hřiště. Krátkou prohlídkou nebo i využitím se dá odpočinout od náročné jízdy po asfaltových silnicích.

Kartouzka

Kartouzka je zříceninou kartuziánského kláštera. Z velkého klášterního komplexu zde zůstaly zbytky kostela, dvou kaplí a mužských cel. Kartuziáni byli typičtí svým životem v samotě, navzájem se setkávali pouze v neděli a o svátcích. Zdejší kartuziánští mniši kritizovali Jana Husa, to se jim stalo osudným, protože v roce 1425 husité klášter obsadili a přebudovali v pevnost. To se ale nelíbilo Olomoučanům, kteří po neúspěšném dobývání od husitů klášter odkoupili a nechali rozbořit.

V současné době se jedná o nejvýznamnější památku na kartuziány v celé České republice. Vlivem počasí i chováním lidí chátrá, dokonce jí hrozí zasypaní. Místní z Dolan se ale snaží získat prostředky na její oživení.



Obr. 5.84: Pozůstatky kartuziánského kláštera
(zdroj:<http://www.dzbel.cz/index.php?page=foto&adr=kartouzka&img=1007.JPG&width=680&height=510&title=Kartouzka>)

Golfový areál

Golf club Olomouc se nachází v Dolanech, místní části Véska. Vznikl v roce 1993 na ploše o výměře 80 ha. Hráčům nabízí osmnáctijamkové hřiště s množstvím písečných a vodních překážek. Kromě hry si hráči mohou užívat pěkný výhled do okolí.



Obr. 5.85: Golfové hřiště u obce Véska (foto: Š. Krbcová, 6.8.2008)

Napojení na jiné cyklotrasy

Má velmi dobré propojení s jinými cyklotrasami. Jde o napojení na trasu číslo 5 v Bystrovanech, na číslo 6102 u ZOO na Svatém Kopečku, na číslo 6030 na rozcestí přibližně jeden kilometr za Svatým Kopečkem a na číslo 6029 v Bělkovicích-Lašťanech.

Chyby ve značení

Mezi olomouckými městskými částmi Droždín a Svatý Kopeček se nenachází žádné cyklistické značení. Vzhledem k velkému množství možných odbočení zde tyto značky chybí.

Zbytečně se pak jede po rušných komunikacích i v místech kde značení velí jinak. Při jízdě v opačném směru se některé značky objevují, ale také by bylo vhodné je doplnit.

Návrh na změnu

Část trasy z Bystrovan na Svatý Kopeček by mohl být veden mimo silnice III. třídy. Jsou příliš frekventované na společnou jízdu automobilů a jízdních kol. V okolí je dostatek polních nebo lučních stezek, které by se daly využít. Je možné využít také turistických tras. Jiným opatřením by bylo vybudování cyklostezky podél silnice, alespoň podél rovného úseku z Bystrovan do Droždína.

Zbývající průběh není potřeba měnit. Na silnici z Dolan není tak silný provoz a průjezd lesem je v také v pořádku.

Shrnutí

Jedná se o těžkou trasu se dvěma náročnými stoupáními na Svatý Kopeček a následně do Vésky. Kromě částí vedoucích po silnicích je dobře stíněna stromy, tedy nevádí jízda za horkých slunných dnů. Většinou asfaltový povrch nebrání v jízdě za deštivého počasí.

Lze ji doporučit pro výlety především na Svatý Kopeček. Poslouží také jako spojnice k jiným cyklotrasám. Jediným problémem při jízdě s dětmi je začátek trasy, tam by bylo opravdu vhodné volit některou z polních cest.

5.16 Cyklotrasa číslo 6104

Trasa číslo 6104 vede ze Lhoty u Šternberka do Bohuňovic. Nachází se celá v zájmovém území. Neobjevuje se na ní žádné terénní zvlnění. Převažuje jízda po silnicích III. třídy, dlouhý úsek je veden po cyklostezce. Hlavní parametry výše uvedené trasy jsou vyznačeny v Tab.5.17

Tab. 5.17: Hlavní parametry trasy č. 6104

Celková délka trasy	7 km
Délka trasy v zájmovém území	7 km
Okrajová místa v zájmovém území	Lhota u Šternberka Bohuňovice
Obtížnost	lehká
Napojení na trasy číslo	6029, 6107

Vlastnosti povrchu cyklotrasy

Před jízdou po silnici cyklisty ochránilo vybudování cyklostezky, která vyplňuje značný úsek do Štarnova. Zbývající část využívá silnici III. třídy. Celá trasa prochází rovinným územím, bez žádných výkyvů nadmořské výšky. Je rozdělena na 2 části, které jsou níže popsány.

Lhota u Šternberka – Štarnov železniční stanice, 4,5 km

Trasa začíná ve Lhotě paradoxně na soukromém pozemku, kam je vjezd zakázán. Po ujetí 300 m nás cedule upozorňuje na vjezd na cyklostezku. Cyklostezka je dostatečně široká pro vyhnutí se protijedoucím cyklistům. Střídá se na ní asfaltový povrch s povrchem zámkové dlažby, jejich přejezdy jsou plynulé bez velkých nerovností. Lemuje železniční trať Šternberk – Olomouc. Cyklostezka končí po dvou kilometrech nájezdem na silnici III. třídy vedoucí do Štarnova. V tomto místě jsou dvě možné varianty jízdy, obě jsou vyznačeny na svislé značce.

První „suchá“ varianta je vhodná za suchého počasí. Díky ní se vyhneme průjezdu obcí Štarnov. Vede souběžně s potokem a železnicí, po levé straně se rozkládá lán pole. Jedná se o polní nezpevněnou cestu, která je dost široká. (Někteří občané bydlící na samém okraji Štarnova si po ní krátí cestu automobilem do Šternberka.) Tato možnost jízdy je přibližně o 700 m kratší.

Druhá možnost je „mokrá“ varianta, kterou lze užít i v deštivých dnech. Jedná se o silnici III. třídy do Štarnova, v obci prochází po místních komunikacích až k vlakové zastávce.

V centrální části obce Štarnov je výborné místo pro odpočinek a občerstvení. Vedle místní samoobsluhy je zbudovaná cukrárna s posezením. V letních měsících se prodává zmrzlina, nápoje a různé další sladkosti. Při průjezdu obcí se mívá sportovní areál s fotbalovým hřištěm, tenisovými kurty, restaurací a dětskými průlezkami. Tedy další možné místo přestávky v jízdě.



Obr. 5.86: Přejechod rozdílných povrchů na cyklostezce Lhota – Štarnov (foto: Š. Krbcová, 13.8.2008)



Obr. 5.87: „Suchá“ varianta trasy do Štarnova (foto: Š. Krbcová, 13.8.2008)



Obr. 5.88: Cukrárna ve Štarnově (foto: Š. Krbcová, 13.8.2008)

Štarnov železniční stanice – Bohuňovice, 2,5 km

Druhá polovina trasy vede po asfaltové silnici III. třídy spojující Štarnov s Bohuňovicemi. Místní komunikace v obci nás dovede až na konec trasy.

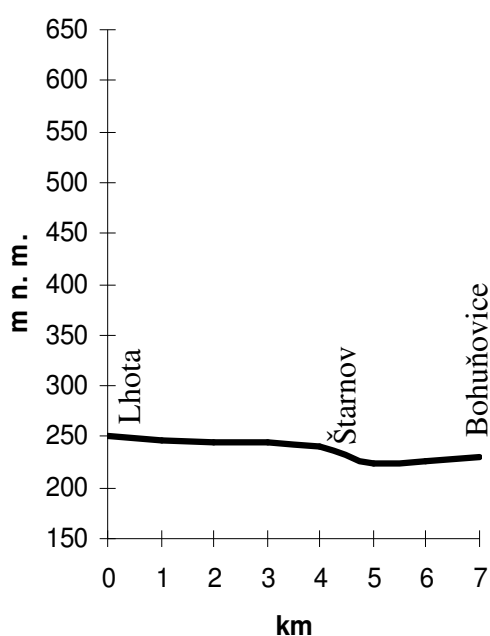
Průběh cyklotrasy obcemi

Trasa prochází okrajovou částí Šternberka, konkrétně jeho místní částí Lhota. Dále protíná obce Štarnov a Bohuňovice. Dokonce se můžeme Štarnovu úplně vyhnout, využijeme-li „suchou“ variantu průběhu trasy.

Profil cyklotrasy

Na pěti kilometrech ze Lhoty do Štarnova se nadmořská výška sníží o pouhých 25 m, zvlnění terénu není tedy žádné.

Graf 5.20: Profil cyklotrasy č. 6104



Významná místa

Vzhledem ke své délce a průběhu se po trase nevyskytuje žádná kulturní nebo přírodní památka. Trasa neleží ani v žádném chráněném území. Po trase se ale dostaneme do Šternberka, zde se nalézá množství historických památek nejznámější je Státní hrad Šternberk a Muzeum hodin.

Napojení na jiné cyklotrasy

Trasa plní spíše spojovací funkci. Na jiné cyklotrasy se může připojit pouze na začátku a to na cyklotrasu číslo 6107, nebo na konci na cyklotrasu číslo 6029.

Chyby ve značení

Trasa je značena dostatečně. Na křižovatce před vjezdem do Bohuňovic je směrová tabulka umístěna naprosto nevhodným způsobem. Na křižovatce ve tvaru písmene ypsilon stojí přímo uprostřed mezi dvěma cestami. Bylo by lepší postavit ji pár metrů před křižovatkou, aby cyklisté po příjezdu na rozcestí věděli kudy mají pokračovat. Při stávajícím umístění dojedou do křižovatky a teprve zjistí směr. Pokud by měli následně odbočovat vlevo, nastala by velice komplikovaná a nebezpečná dopravní situace.

Podle cykloturistických map, turistických map s označenými cyklistickými trasami a průvodců je průběh cyklotrasy číslo 6104 odlišný od skutečného označení v terénu. Teoreticky by měla spojit Moravskou Huzovou a Bohuňovice. Bohužel se v Moravské Huzové ani ve Štarnově neobjevují žádné značky, které by určovaly tento průběh trasy.



Obr. 5.89: Nevhodné umístění směrové tabulky u Bohuňovic (foto: Š. Krbcová, 13.8.2008)

Návrh na změnu

Není potřeba provádět jakékoliv změny.

Shrnutí

Jedná se o lehkou trasu vedoucí v naprosto rovném terénu, je tudíž vhodná pro širokou škálu cyklistů. Přítomnost na silnici s automobily je minimální. Vybudování cyklostezky pro omezení jízdních kol jedoucích po silnici a zároveň zpříjemnění jízdy cyklistům je určitě velkým přínosem. Může být využívána pro výlety, ale také místními občany jako cesta do zaměstnání či školy.

5.17 Cyklotrasa číslo 6107

Trasa číslo 6107 začíná u Lhoty nad Moravou a míří do Lhoty u Šternberka, kde končí nedaleko železniční stanice na hranici vymezeného území. Nachází se celá v zájmovém území. Jde o lehkou trasu bez větších změn v nadmořské výšce. Tvořena silnicemi, které jsou ale v některých úsecích zničené. Hlavní parametry výše uvedené trasy jsou vyznačeny v Tab.5.18.

Tab. 5.18: Hlavní parametry trasy č. 6107

Celková délka trasy	15 km
Délka trasy v zájmovém území	15 km
Okrajová místa v zájmovém území	Lhota nad Moravou Lhota u Šternberka
Obtížnost	lehká
Napojení na trasy číslo	51, 6104

Vlastnosti povrchu cyklotrasy

Pro povrch je typická jeho stejnorodost. Převážně vede po silnicích III. tříd. Část trasy leží v Chráněné krajinné oblasti Litovelské Pomoraví.

Lhota nad Moravou – Střeň, 0,5 km

První část vede po spojovací silnici mezi Lhotou nad Moravou a Střením. Jde o asfaltovou silnici, která je obklopena lesy Litovelského Pomoraví. Jede se proto dobře i za slunného počasí.

Střeň – Štěpánov, 4,5 km

Zde trať zpočátku užívá místní komunikace a dále postupuje po silnici III. třídy směřující do Štěpánova. Po opuštění obce po 2,5 km se silnice přibližně na půl kilometru napojuje na silnici II. třídy číslo 446 (hlavní tah do Olomouce). Právě v tomto místě cyklotrasa vyjíždí z chráněné krajinné oblasti, tím se také zbavuje možného stínu stromů. Na první křižovatce se opět vrací na původní silnici III. třídy, která nás přivede do obce Štěpánov.

Zajímavým ale současně sporným úsekem je část trasy (asi 300 m) po vyjetí ze Střene a těsně před nadjezdem nad železniční tratí, která je ohraničena z obou stran značkou zákaz vjezdu. I přes tuto značku zde jezdí motorová vozidla. Na tento zákaz je upozorněno dopředu pouze v jednom směru (Štěpánov - Střeň)

Štěpánov – Lužice, 7 km

Trasa dále pokračuje po místních komunikacích Štěpánova a Moravské Huzové. Mimo obce se jede po silnicích III. tříd. Silnice do Moravské Huzové není v dobrém stavu, obsahuje nerovnosti, výtluky a díry.

Lužice – Lhota u Šternberka, 3 km

Ještě před vjezdem do obce Lužice se trasa na křižovatce spojí se silnicí II. třídy číslo 447 (tah Litovel - Šternberk) a po ní projede celou obcí. Těsně před koncem obce dojde k odbočení na Lhotu. Jedná se ale o cestu v katastrofálním stavu, naprosto nevhodnou pro jízdu na silničním kole. Leží na ní velké množství velkých kamenů, cesta je rozdrolená

s výmoly, viz Obr.5.90. Po obou stranách se nachází pole, proto je výhodnější využít jízdu po poli, to je ale možné jen v případě posklizňové doby, viz Obr.5.91.



Obr. 5.90: Silnice spojující Lhotu a obec Lužice (foto: Š. Krbcová, 13.8.2008)



Obr. 5.91: Cesta v poli kopřující silnici Lhota – Lužice (foto: Š. Krbcová, 13.8.2008)

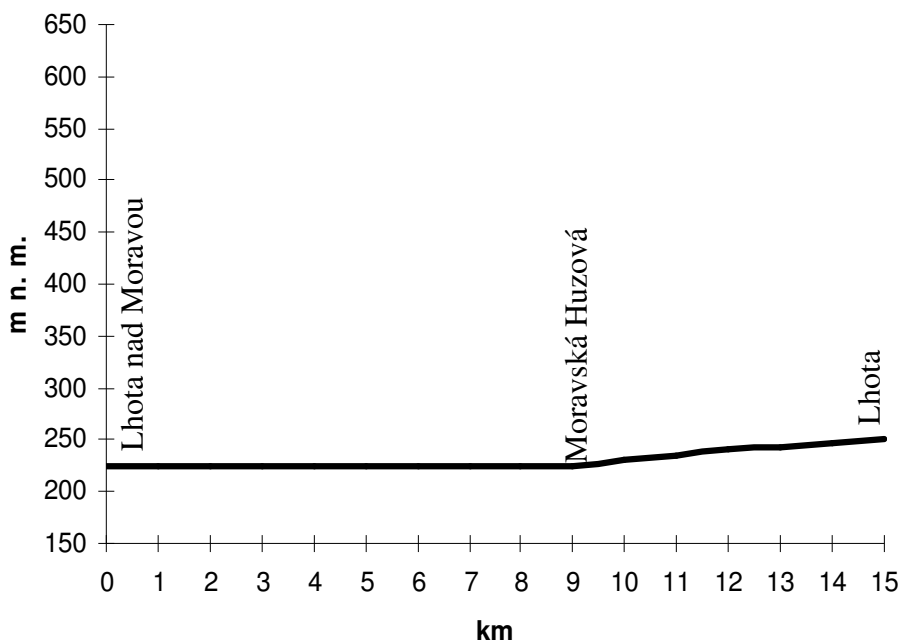
Průběh cyklotrasy obcemi

Protíná obce Střeň, Štěpánov, Moravskou Huzovou, Stádlo, Lužici a končí ve Lhotě, což je místní část Šternberka.

Profil cyklotrasy

Dvě třetiny délky trasy vedou ve 225 m n. m. Od obce Stádlo se terén začíná velmi pozvolna zvedat. Nadmořská výška dosáhne maxima 250 m na konci trasy ve Lhotě.

Graf 5.21: Profil cyklotrasy č. 6107



Významná místa

Jen krátký úsek prochází Chráněnou krajinnou oblastí Litovelské Pomoraví. V přímém průběhu trasy se nevyskytuje žádné kulturní místo nebo místo v přírodě pyšnicí se zvláštní ochranou nebo alespoň návštěvností místních obyvatel. Při opuštění trasy je možné dojet k vodním plochám Nákla a Chomutovského jezera.

Napojení na jiné cyklotrasy

Na začátku se z cyklotrasy dá napojit na cyklotrasu číslo 51 u Lhoty nad Moravou a na konci na číslo 6104 ve Lhotě. Slouží tedy opravdu jako spojnice cyklotras.

Chyby ve značení

Po trase nedošlo k chybám ve značení, spíše k nedokonalosti značení. Problém se vyskytl pouze v obci Lužice, kde trasa měla odbočit z hlavního tahu na Lhotu. Směrovka je umístěna ne přímo u silnice jak bývá zvykem, ale na sloupu v trávě vzdáleném od silnice 10 m. Pro cyklisty nemusí být patrná, jede se totiž po dost frekventované silnici a je potřeba sledovat provoz na cestě.

Návrh na změnu

Změna se přímo nabízí. Cyklotrasa kopíruje silnice, a to v některých částech dokonce II. tříd, které skýtají dost hustou dopravu, a proto by bylo lepší táhnout trasu po spíše polních nebo spojovacích cestách s minimem rychle jedoucích automobilů. V lepším případě vybudovat podél stávající trasy cyklostezky. Tuto variantu by přivítali nejen náhodní turisté, ale i místní občané při jízdě do zaměstnání nebo do škol.

Shrnutí

Jedná se sice o lehkou trasu bez velkého převýšení. Problémem je ale průběh pouze po místních komunikacích a silnicích, které jsou hodně frekventované. Pro výlet rodičů s dětmi bychom tuto trasu určitě nedoporučovali. Pro dojetí a napojení se na jiné cyklotrasy ji lze využít, ale jako rekreační výletní trasa není příznivá.

5.18 Cyklotrasa číslo 6129

Cyklotrasa číslo 6129 začíná v Bělkovicích-Lašřanech a mířící do Horních Loděnic. Část trasy se nachází mimo zájmové území. Nadmořská výška od začátku stále roste. Povrch je tvořen asfaltovými cestami. Hlavní parametry výše uvedené trasy jsou vyznačeny v Tab.5.19.

Tab. 5.19: Hlavní parametry trasy č. 6129

Celková délka trasy	14 km
Délka trasy v zájmovém území	8 km
Okrajová místa v zájmovém území	Bělkovice-Lašřany k.ú.Domašov nad Bystřicí (hranice území)
Obtížnost	těžká
Napojení na trasy číslo	6029, 6102

Vlastnosti povrchu cyklotrasy

Stále zvyšující se nadmořskou výšku překonává po lesní cestě, na kterou po jejím ukončení navazuje silnice III. třídy. Povrch je zpevněný asfaltem. Je rozdělena na 2 úseky, které jsou níže popsány.

Bělkovice-Lašřany – Domašov u Šternberka, 5 km

Po místní komunikaci se dopravíme na okraj obce. Projedeme kolem chatové oblasti, na jejímž konci se napojíme na lesní asfaltovou cestu. Jízdu krajinou narušuje pouze neustálá jízda do kopce. Po výjezdu z lesa cca po 3 km pokračujeme po stejné cestě, ale nacházíme se již mezi lány polí. Úsek cesty od konce lesa do Domašova je využíván zemědělci. Nadále mírně stoupáme místy jde o rovinu.



Obr. 5.92: Lesní cesta mezi Bohuňovicemi a Domašovem u Šternberka (foto: Š. Krbcová, 5. 10. 2008)

Domašov u Šternberka – severní hranice zájmového území, 3 km

Využitím místní komunikace Domašova se projede obcí. Trasa vede přímo kolem místní restaurace s příznačným názvem „Hospoda“. Pokud člověk nechce využít služeb restaurace má možnost si odpočinout v malém parku naproti ní. Následuje silniční průběh po silnici III. třídy se zvyšováním nadmořské výšky.

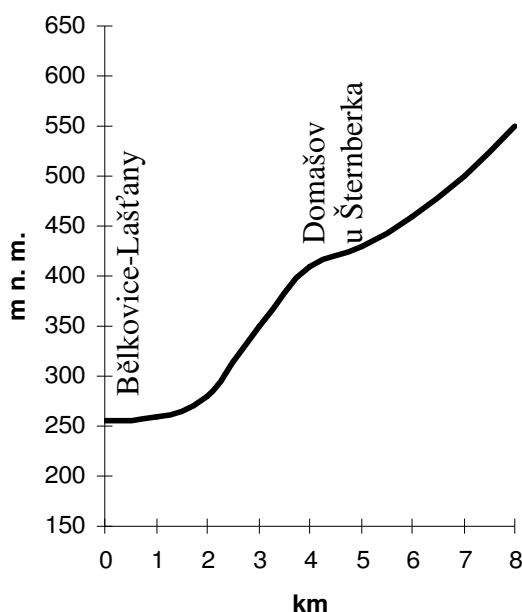
Průběh cyklotrasy obcemi

Trasa protíná pouze území dvou obcí, Bělkovice-Lašťany a Domašov u Šternberka.

Profil cyklotrasy

Rovinatý charakter o nadmořské výšce 255 m se na trase objevuje pouze na počátku při projíždění obcí Bělkovice-Lašťany. Za hranicemi obce dochází k poměrně prudkému stoupání lesem, které je na několik desítek metrů přerušeno v Domašově u Šternberka. Po výjezdu se nadmořská výška opět začne zvyšovat, to trvá až k samotné hranici zájmového území v nadmořské výšce 550 m.

Graf 5.22: Profil cyklotrasy č. 6129



Významná místa

Při jízdě po této trase nenajdeme žádná známá hojně navštěvovaná místa, kulturní ani přírodní památky.

Napojení na jiné cyklotrasy

V celém zájmovém území může dojít k napojení na jinou trasu pouze na křižovatce v Bělkovicích-Lašťanech, ze které trasa 6129 vychází. Má možnost pokračovat po cyklotrase číslo 6029 nebo 6102. Jiné opuštění cyklotrasy jde pouze po jiných silnicích nebo lesních stezkách, které nejsou cyklotrasami.

Chyby ve značení

Trasa je značena správně.

Návrh na změnu

Cyklotrasa má optimální průběh, není třeba do něj zasahovat.

Shrnutí

Kvůli svému neustálému stoupání je tato krátká „horská“ trasa vhodná na výlety především pro zdatné cyklisty. Je možné ji projet v každém počasí, protože terén tomu nijak nebrání. Zvláště za slunečných dní zde může být příjemně díky stínu stromů. V lesní části je automobil pouze výjimkou, mají totiž vjezd zakázán. Na silnici z Domašova automobily sice mohou, ale není jich tolik. Pro výlet s malými dětmi bychom trasu nedoporučovali vzhledem k její náročnosti.

6 Kategorizace cyklotras

Kategorizace podle jakéhokoliv faktoru bere ohled pouze na tu část cyklotrasy, která se nachází v zájmovém území. Ve členění podle převýšení a podle typu povrchu bylo vytvořeno kritérium, díky kterému se cyklotrasy rozdělily do několika skupin. U ostatních dělení se klade důraz především na subjektivní názor autora vycházející z vlastní zkušenosti z terénního výzkumu.

6.1 Kategorizace podle převýšení

Při tvoření dělicího kritéria bylo pohlíženo na ta největší převýšení, která se na celé trase vyskytují, nezáleželo přitom na zbývajících částech trasy, ani na poměru rovinatých území ke zvlněným. (Například cyklotrasa číslo 6102 by svým počátečním terénem jistě spadala do kategorie lehkých tras, ale převýšení na Svatý Kopeček ji zařazuje mezi těžké trasy.) Toto dělení se nemusí shodovat s dělením cyklistických tras v cykloturistických průvodcích a jiných zdrojích.

Cyklotrasy jsou podle velikosti převýšení rozděleny do následujících tří skupin, na lehké, středně těžké a těžké.

Za **těžké** byly brány takové trasy, které mají nejméně jednou ve svém průběhu maximální převýšení na 1 km alespoň 55 m.

Za **středně těžké** byly označeny takové trasy, které mají nejméně jednou ve svém průběhu maximální převýšení na 1 km alespoň 20 m.

Ostatní trasy jsou brány jako **lehké** trasy. Mají maximální převýšením na 1 km nižší než obě výše uvedené hranice.

Tab. 6.1: Dělení cyklotras podle převýšení

lehké	středně těžké	těžké
51	5	6009
5042	47	6030
6027	6025	6034
6049	6029	6102
6056	6061	6103
6104		6129
6107		

Tab. 6.2: Velikost převýšení u těžkých cyklotras

číslo cyklotrasy	převýšení	
	celková velikost	maximální na 1 km
6009	na 4 km o 240 m	80 m
6030	na 2 km o 145 m	85 m
6034	na 3 km o 160 m	70 m
6102	na 2 km o 90 m	60 m
6103	na 4 km o 155 m na 2 km o 145 m	85 m
6129	na 7 km o 290 m	70 m

6.2 Kategorizace podle zpevnění povrchu

Vzhledem k přítomnosti pouze cyklotras a žádných cykloturistických tras v zázemí Olomouce dominuje na všech trasách zpevněný povrch. U žádné cyklotrasy nečiní podíl nezpevněných úseků více než 40 %.

U tras 6027 a u „suché“ varianty trasy 6025 tvoří nezpevněný povrch právě 40 % z jejich délky, u trasy 6029 jde o 27 % a u „suché“ varianty trasy 6104 to je 25 %.

Tab. 6.3: Dělení cyklotras podle zpevnění povrchu

pouze zpevněný povrch	1 - 10 % nezpevněného povrchu	> 10 % nezpevněného povrchu
5042	5	51
6009 (mokrý varianta)	47	6025 (suchá varianta)
6025 (mokrý varianta)	6009 (suchá varianta)	6027
6030	6034	6029
6049	6061	6104 (suchá varianta)
6056		
6102		
6103		
6104 (mokrý varianta)		
6107		
6129		

6.3 Kategorizace podle typu povrchu

Podle tohoto faktoru jsou cyklotrasy rozděleny do skupin typu povrchu, který na nich převládá z více než 50 %. V důsledku toho, že u žádné trasy netvoří nezpevněný povrch více než 50 % z její celkové délky v zájmovém území, týkají se jednotlivé skupiny v Tab.6.4 pouze zpevněného povrchu.

Z Tab.6.4 je viditelné, že na 12 cyklotrasách z celkových 18 jasně převažuje silniční povrch v kombinaci s místními komunikacemi jednotlivých obcí. Pouze na cyklotrase 6049 tvoří téměř 60 % povrchu vybudované cyklostezky nebo stezky pro chodce a cyklisty. Na trase 51, která vede Chráněnou krajinnou oblastí Litovelské Pomoraví, převládají lesní asfaltové cesty.

U cyklotras s podílem silnic mezi 50 - 70 % z celkové délky trasy bylo v Tab.6.5 doplněno, jaké typy povrchů se nachází na zbytku délky trasy.

U tras číslo 51 a 6049 tvoří většinu zbývajících délek silnice a místní komunikace.

Tab. 6.4: Dělení cyklotras podle typu povrchu, který zaujímá více než 50 % délky cyklotrasy

silnice a místní komunikace (podíl v %)	cyklostezky a stezky pro chodce a cyklisty (podíl %)	lesní asfaltové cesty (podíl %)
5 (90)	6049 (59)	51 (55)
47 (75)		
5042 (96)		
6009 (60) ¹		
6009 (66) ²		
6025 (55) ¹		
6025 (95) ²		
6029 (73)		
6056 (70)		
6061 (74)		
6102 (83)		
6103 (68)		
6104 (79) ²		
6107 (87)		

¹ „Suchá“ varianta trasy

² „Mokrá“ varianta trasy

Tab. 6.5: Podíl zbývajících typů povrchů u cyklotras s podílem silnic v rozmezí 50 - 70 % včetně

cyklotrasa	silnice a místní komunikace	lesní asfaltové	nezpevněný povrch	jiná asfaltová cesta bez automobilů	ostatní (typ povrchu)
6009 ¹	60 %	25 %	6 %	6 %	3 % (zámková dlažba)
6009 ²	66 %	25 %	-	6 %	3 % (zámková dlažba)
6025 ¹	55 %	-	40 %	5 %	-
6056	70 %	-	-	26 %	4 % (žulové kostky)
6103	68 %	29 %	-	-	3 % (panely)

¹ „Suchá“ varianta trasy

² „Mokrá“ varianta trasy

Na zbylých trasách žádný z povrchů nepřesahuje 50 % podíl, proto jsou jejich typy povrchů rozepsány v Tab.6.6. U „suché“ varianty trasy 6104 a u trasy 6034 je zřejmý nejvyšší podíl silnic vzhledem k ostatním povrchům. Trasa 6129 má stejný podíl silnic a lesních asfaltových cest.

Tab. 6.6: Typy povrchů u cyklotras, na kterých nemá žádný povrch podíl vyšší než 50 %

cyklotrasa	silnice a místní komunikace	lesní asfaltové	účelové komunikace	nezpevněný povrch	stezky pro chodce a cyklisty
6027	43 %	17 %	-	40 %	-
6030	33 %	37 %	27 %	-	3 %
6034	46 %	38 %	-	8 %	8 %
6104 ¹	48 %	-	-	28 %	24 %
6129	50 %	50 %	-	-	-

¹„Suchá“ varianta trasy

6.4 Kategorizace podle atraktivity míst podél trasy

Kategorie podle tohoto faktoru nelze určit podle přesně stanoveného kritéria, které by se dalo spočítat. Je kladen důraz na vlastní názor. Cyklotrasy jsou rozděleny do 3 skupin.

První skupinu tvoří trasy, na kterých je možnost prohlédnutí nebo navštívení významné kulturní památky jako je například bazilika na Svatém Kopečku, Radíkovská pevnůstka atd. V každé obci se nachází kostel, kaplička, smírčí kříže nebo památníky, nemají ale tak velký význam, proto na ně není brán zřetel.

Druhou skupinou jsou trasy, které zasahují do chráněné krajinné oblasti, na území přírodního parku nebo procházející lesní krajinou. Trasy, kde mají cyklisté možnost si zaplavat, osvěžit a odpočinout si (Náklo, Poděbrady), trasy, v jejichž blízkosti se nacházejí přírodní památky nebo přírodní rezervace.

Poslední skupinou jsou trasy, na kterých bychom významnější místo jen těžko hledali, slouží spíše jako spojnice mezi ostatními cyklotrasami.

Pokud se na trase vyskytují jak kulturní pamětihodnosti, tak významná přírodní místa, je cyklotrasa zařazena pouze do jedné ze skupin podle toho, které místo má podle autora větší návštěvnost.

Tab. 6.7: Dělení cyklotras podle atraktivity míst

Trasy s kulturním vyžitím	Trasy s přírodním vyžitím	Žádné přírodní ani kulturní vyžití
5	51	5042
47	6009	6025
6030	6027	6104
6049	6029	6107
6102	6034	
6103	6056	
	6061	
	6129	

6.5 Kategorizace podle možnosti občerstvení po trase

Na 8 z celkových 18 cyklotras zájmového území se vyskytuje občerstvovací zařízení vytvořené přímo pro potřeby cyklistů nebo pěších turistů. Ve většině případů je nevýhodou sezónní otevírací doba, hlavně z důvodu venkovního provozu. Dalším problémem je jedno takové občerstvení na celé například 20 km dlouhé trase.

Výjimečná situace nastává na cyklotrase 6034. V jejím průběhu jsou nedaleko od sebe v Luběnicích a Slatinicích vybudovány „Zastávky na cyklotrase“. Zde mají malí i velcí o zábavu postaráno, díky dětským průlezkám, minigolfu a také občerstvení.

Na ostatních trasách či mimo tato místa je možné využít místních pohostinství, restaurací, cukráren a obchodů, které se vyskytují ve většině obcí nebo se musí cyklisté spolehnout na vlastní zásoby.

Tab. 6.8: Dělení cyklotras podle přítomnosti občerstvení vytvořeného přímo pro cyklisty

občerstvení přímo na trase určené cyklistům (mimo místní pohostinství)	bez speciálního občerstvení pro cyklisty přímo na trase
47	5
6027	51
6030	5042
6034	6009
6056	6025
6061	6029
6102	6049
6103	6104
	6107
	6129

7 Popis nových cyklistických tras

Síť cyklotras je v zázemí Olomouce dostatečná. Zejména severní a hlavně severovýchodní část území je na cyklotrasy bohatá. Nedostatkem je neexistence cykloturistické trasy a průběh cyklotras po silnicích s automobilovým provozem.

Vzhledem k rozložení cyklotras byly nové trasy navrženy spíše v jižní části území, kde síť cyklotras není zdaleka tak hustá a převažují cyklotrasy vedoucí po silnicích a minimálně v terénu bez automobilového provozu. Návrh průběhu nové trasy je situován spíše do míst s nerovným polním povrchem nebo alespoň do míst s menším silničním provozem, proto také mohou být označeny jako cykloturistické trasy. Obě nově navržené cykloturistické trasy jsou vhodnější pro horská kola.

7.1 Návrh cykloturistické trasy I.

Začíná ve Velké Bystřici a končí v Tršicích. Jasnou převahu mají nebezpečné typy povrchů. V terénu je znatelné časté kolísání nadmořské výšky. Hlavní parametry dané trasy jsou vyznačeny v Tab.7.1.

Tab. 7.1: Hlavní parametry cykloturistické trasy I.

Délka trasy	11 km
Okrajová místa	Velká Bystřice Tršice
Obtížnost	středně těžká
Napojení na trasy číslo	5, 6058

Vlastnosti povrchu cyklotrasy

Trasa vede převážně po polních cestách. Výjimkou je pouze průjezd obcemi, kde využívá místních komunikací. Trasa je rozdělena do 3 úseků.

Velká Bystřice – Přáslavice, 2,5 km

Přes centrální část Velké Bystřice cca 500 m trasa vede po místní komunikaci. Na úplný okraj obce se 300 m jede po kamenité cestě, dříve snad účelová komunikace pro zemědělské stroje, viz Obr.7.1. Na konci této cesty dochází k napojení na zpevněnou asfaltovou silnici, po které se dostaneme do Přáslavic. Silnice je úzká a je na ní malý provoz.



Obr. 7.1: Cesta na okraji Velké Bystřice (foto: Š. Krbcová, 4.4.2009)

Přáslavice – Doloplazy, 4 km

Po využití místní komunikace v obci se vjíždí na nezpevněnou polní cestu, která je místy hodně kamenitá s výmoly. Polní cesta je v místě nadjezdu nad rychlostní komunikací R35 přerušena asfaltovým zpevněním. Za nadjezdem jde spíše o travnatou polní cestu se dvěma vyjetými koleji. Stále stejným terénem se dojede do obce Doloplazy.



Obr. 7.2: Polní cesta z Přáslavic do Doloplaz (foto: Š. Krbcová, 4.4.2009)

Doloplazy – Tršice, 4,5 km

Velmi krátce se trasa zdržuje na místní komunikaci v obci Doloplazy. Za obcí se najede na cestu v poli, která má charakter dvou vyjetých kolejí a poměrně prudkého stoupání. Stejný terén nás dovede na místo, kde se naskýtá pěkný pohled shora na vodní nádrž Tršice, viz Obr.7.4. Odtud následuje sjezd k hrázi vodní nádrže, přes kterou se přejede a polní cesta již směřuje do Tršic. V Tršicích trasa vede po místní asfaltové komunikaci.



Obr. 7.3: Polní travnatá cesta vedoucí z obce Doloplazy k vodní nádrži Tršice (foto: Š. Krbcová, 4.4.2009)



Obr. 7.4: Pohled na vodní nádrž Tršice (foto: Š. Krbcová, 4.4.2009)

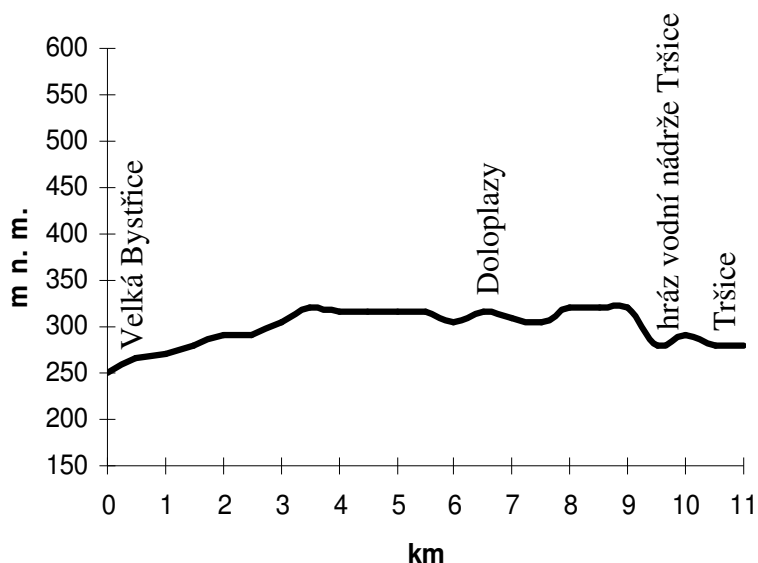
Průběh cyklotrasy obcemi

Trasa prochází obcemi Velká Bystřice, Přáslavice, Doloplazy a Tršice.

Profil cyklotrasy

Na celé trase cyklisté zaznamenávají kolísání nadmořské výšky. První velmi pozvolné zvyšování nadmořské výšky je znatelné již od začátku z Velké Bystřice z 250 m n. m. do Přáslavic. Zde stoupaní vyvrcholí na 320 m n. m. Po výjezdu z obce dochází k mírnému poklesu a do Doloplaz se jede ve 315 m n. m. Před obcí se nadmořská výška sníží na 305 m a hned nato začne stoupaní zpět do 315 m. Ve střední části obce se sjíždí do 305 m n. m. Krátce za obcí se terén začíná opět zvedat do 320 m n. m., kde na 1 km zůstane. Poté následuje prudký sjezd k hrázi vodní nádrže, odkud se nadmořská výška do Tršic výrazně nezmění.

Graf 7.1: Profil návrhu cykloturistické trasy I.



Významná místa

Vzhledem k průběhu trasy polními cestami je nejzajímavějším místem vodní nádrž Tršice, kde mají cyklisté možnost si odpočinout u hráze nebo v trávě na břehu.

Napojení na jiné cyklotrasy

K napojení na existující síť cyklotras v zájmovém území může dojít pouze na začátku ve Velké Bystřici na trasu 5, nebo na konci v Tršicích na trasu 6058.

Shrnutí

Jedná se o středně těžkou trasu s častými výkyvy nadmořské výšky. Ta má sice nejvyšší hodnotu 320 m, což není mnoho, ale některá stoupání jsou obtížná. K náročnosti také přispívá terén, kterým trasa vede. Na trase se sice nevyskytuje žádná kulturní památka, ale častá střídání typů povrchu ji dělají zajímavou a vhodnou pro výlety. Nevýhodou je nedostatek stromového porostu, který by bránil průchodu slunečních paprsků. Naopak za nepříznivého počasí nemusí být většina polních cest sjízdná. Tento návrh trasy by mohl nahradit jízdu po dálkové cyklotrase číslo 5 v úseku Velká Bystřice – Tršice.

7.2 Návrh cykloturistické trasy II.

Trasa má začátek na okraji Těšetic a vede do obce Kožušany-Tážaly. Neobsahuje žádné velké výkyvy v nadmořské výšce a střídá se jízda po silnici III. třídy s jízdou po polních cestách. Hlavní parametry dané trasy jsou vyznačeny v Tab.7.2.

Tab. 7.2: Hlavní parametry cykloturistické trasy II.

Délka trasy v zájmovém území	12 km
Okrajová místa v zájmovém území	Těšetice Kožušany-Tážaly (napojení na trasu 47)
Obtížnost	lehká
Napojení na trasy číslo	5, 47, 6025

Vlastnosti povrchu cyklotrasy

Trasa využívá především nezpevněných polních cest. Jen krátký úsek je veden po asfaltové silnici III. třídy, která má nízkou intenzitu vozidel. Je rozdělena na 2 úseky, které jsou níže popsány.

Těšetice – Žerůvky, 6,5 km

Trasa začíná na okraji Těšetic u mostu přes řeku Blatu. Celý úsek k silnici II. třídy číslo 570 je veden po levém břehu řeky. První část polní cesty dlouhá 1,5 km, by mohla být označena jako účelová komunikace, viz Obr.7.5. Dnes jsou na ní vidět zbytky asfaltu. Je ve velmi špatném stavu s množstvím kamenů a výmolů. Slouží především zemědělským strojům. Následuje polní cesta tvořená dvěma vyjetými kolejiemi, která je místy zarostlá trávou. Na 2,5 km mají cyklisté možnost obdivovat několik vodních ploch, které jsou propojeny malými splavy, viz Obr.7.6. Po minutě tohoto místa dochází k napojení na účelovou komunikaci (jedná se o přístupovou cestu k místnímu hospodářství). Po celkových 3,5 km jízdy podél řeky Blaty se vjíždí na 300 m na silnici II. třídy číslo 570. Následuje opět nájezd na polní cestu, ze které se po 700 m napojíme na silnici III. třídy spojující Hněvotín a Žerůvky. Po 2 km se nacházíme na okraji obce Žerůvky.



Obr. 7.5: První úsek polní cesty podél řeky Blaty při výjezdu z Těšetic (foto: Š. Krbcová, 3.4.2009)



Obr. 7.6: Ukázka malých splavů (foto: Š. Krbcová, 3.4.2009)

Žerůvky – Kožušany-Tážaly, 5,5 km

Pro vyhnutí se průjezdu přes obec je trasa vedena 1 km po polní cestě, která cyklisty dovede až do sousední obce Bystročice. Po krátkém úseku po místní komunikaci dochází opět k vjezdu na polní cestu. Hlavně zpočátku při výjezdu z Bystročic je narušena hlubokými kolejiemi způsobenými jízdou zemědělských strojů. V dalších úsecích se střídá cesta tvořená dvěma vyjetými kolejiemi, kamenitá cesta a pěkná polní cesta bez výraznějších nerovností. Takto dojedeme až do obce Kožušany-Tážaly.



Obr. 7.7: Polní cesta po výjezdu z Bystročic (foto: Š. Krbcová, 3.4.2009)

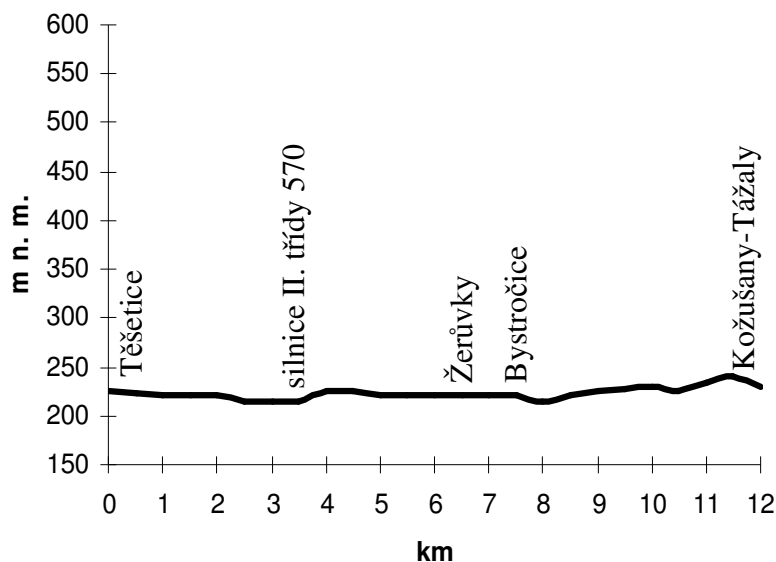
Průběh cyklotrasy obcemi

Projíždí se pouze obcí Bystročice. V průběhu trasy narazíme na obce Těšetice, Žerůvky a Kožušany-Tážaly, do nichž se ale vůbec nezajíždí.

Profil cyklotrasy

Trasa v celé své délce prostupuje rovinatou oblastí. Nadmořská výška se pohybuje od 215 do 225 m. Její kolísání je znatelné pouze na posledním úseku z Bystročic do obce Kožušany-Tážaly. Krátce před koncem dosahuje svého maxima 240 m.

Graf 7.2: Profil návrhu cykloturistické trasy II.



Významná místa

Pokud bychom opustili průběh trasy, je možné navštívit Národní přírodní památku Na Skále. Znamenalo by to prodloužení cesty přibližně o dva kilometry. Jedná se o nepříliš hluboké údolí. Původně se zde těžil vápenec, dnes je údolí zatravněno s několika zbytky skalnatého povrchu. Přístup veřejnosti zpříjemňují schody.



Obr. 7.8: Národní přírodní památka Na Skále (foto: Š. Krbcová, 4.4.2009)

Napojení na jiné cyklotrasy

V Těšeticích je možné napojení na cyklotrasy číslo 6025 a 6034, před obcí Kožušany-Tážaly na dálkovou cyklotrasu číslo 47.

Shrnutí

Průběh trasy není díky častému střídání typů povrchů nezáživný. Nejpříjemnější částí je jízda podél řeky Blaty. Nejfrekventovanějším úsekem je 300 m po silnici II. třídy. Na zbytku trasy se cyklisté téměř nesetkají s projíždějícím motorovým vozidlem. Přestože jde o lehkou trasu v rovinném území, průjezd je ztížen drsností a nerovnostmi povrchu polních cest. Díky tomu je vhodná především pro horská kola

8 Vlastní návrhy, kladné a záporné stránky cyklistických tras v zázemí Olomouce

Největším problémem cyklotras v zázemí Olomouce je jejich vedení po silnicích. V některých úsecích dokonce po silnicích II. tříd, které mají vysokou intenzitu motorových vozidel. Tato skutečnost brání cyklistům vychutnat si svoji jízdu, ale hlavně musí být ostražití a sledovat provoz. Přítomnost cyklistů na silnici způsobuje nepříjemnosti i samotným řidičům například při předjíždění.

Je velice složité se vyvarovat označení trasy v silničním provozu, pokud terén nedovoluje jiné řešení nebo neobsahuje žádné okrajové účelové komunikace nebo lesní cesty jako je tomu v Litovelském Pomoraví.

Situaci by vyřešilo a výrazně zjednodušilo vytvoření cyklostezek nebo stezek pro chodce a cyklisty podél silniční dopravy, jako je tomu mezi Majetínem a Cítovem nebo mezi Lhotou a Štarnovem. Takových stezek nevyužívají pouze rekreační cyklisté jedoucí na výlet za památkami nebo do přírody, ale mnohem více místní občané dojíždějící do okolních obcí do zaměstnání nebo školy. Jiným řešením by bylo vymezení cyklistického pruhu na okraji vozovky, která by ale musela mít dostatečnou šířku.

Druhým problémem je bezesporu nespolehlivost značení. Může být způsobena dvěma skutečnostmi.

V první řadě by byla potřeba větší důslednost při značení cyklistických tras v terénu. Osoby provádějící značení by měly být pozorné. Nedošlo by tak k umístění směrové tabulky s chybným číslem cyklotrasy, jako je tomu v Černoviře. Cyklista jede po cyklotrase 6029 a najednou vidí směrovku s označením trasy 6030, po které vlastně vůbec nejede. Dalším příkladem je rozcestník v místě setkání tras 6030 a 6103 nedaleko Svatého Kopečku, kde směr šipky na rozcestníku ukazuje chybný směr trasy 6030.

Značení by se mělo držet jednotného standardu umísťovat svislé značky vpravo ve směru jízdy bezprostředně vedle silnice. Značky by byly dobře viditelné a zabránilo by se tím přehlédnutí odbočení. Častokrát je směrová tabulka umístěna vlevo po směru jízdy.

Těmto situacím by se dalo jistě zabránit.

Druhé skutečnosti ale zabránit nejde, jedná se o kontakt cyklistických značek s vandaly a výtržníky. Tyto osoby způsobují v lepším případě otáčení značek jiným směrem, v horším případě značky vyvrací, sprejují, popisují či jinak poškozují.

Dalším problémem je nedostatek nezbytně nutné infrastruktury pro cyklisty a současně pro jejich jízdní kola. U stávajících cyklotras se jedná o minimum odpočívadel a občerstvovacích zařízení. Odpočívadla najdeme hlavně u vytvořených cyklostezek. Stojany na kola jsou k vidění opravdu jen zřídka kde. V případě, že není u kola stojánek, musí je majitelé opírat o zdi budov nebo je pokládat na zem. Občerstvovacích zařízení pro cyklisty je také velmi málo. Často musí cyklisté využívat obecních pohostinství, kde se ale opět naskýtá problém „kam s kolem?“. Při zanechání jízdního kola před budovou hrozí odcizení. Vzhledem k nepřítomnosti servisu by se cyklisté měli spoléhat na vlastní vybavení a vozit s sebou nejnnutnější nářadí, lepení v případě píchnutí kola a pumpu.

Dále si můžeme u některých tras všimnout nesouhlasného značení v terénu a jejich zakreslení v mapách. Jedná se o odlišný průběh, jako je tomu u cyklotrasy 6034 nebo 6104. Výjimečná situace nastává u cyklotrasy 6038, která v terénu vůbec neexistuje, ale je zaznačená v každé mapě. Bylo by vhodné sjednotit zákres v mapě se skutečným průběhem v terénu.

Za kladnou stránku lze považovat množství informačních tabulí podél některých tras. Cyklisté se na nich mohou dočíst informace o obcích, o kulturních místech v dané oblasti nebo jde o mapu s vyznačenými cyklotrasami. Nad ostatní oblastí v zájmovém území bychom

mohli vyzdvihnout region Haná, na jehož území jsou vybudovány dvě „Zastávky na cyklotrase“ a velké množství stezek pro chodce a cyklisty. To je hodnoceno velmi pozitivně a cyklisté se na zdejší cyklotrasy budou jistě rádi vracet.

Plánem do budoucna je určitě minimalizovat pobyt cyklistů na rušných silnicích. Bylo by vhodné projíždět každým rokem existující cyklistické trasy a provádět tak kontrolu cyklistických značek. Přínosem by jistě bylo zlepšení cyklistické infrastruktury. Je jasné, že všechna opatření jsou velmi finančně náročná a bude trvat dlouhou dobu než se síť cyklistických tras zdokonalí a dostane se na úroveň zemí západní Evropy.

9 Závěr

Záliba v cykloturistice za posledních několik let stoupla a nadále se bude zvyšovat. Pro jízdu na kole jsou v zázemí Olomouce příznivé podmínky a široké možnosti. Cyklisté si mohou vybírat mezi náročnými trasami obsahujícími prudká stoupání a trasami vedoucími stále v rovině bez výrazného kolísání nadmořské výšky. Dále mohou pozorovat krásy přírody nebo navštívit různé pamětihodnosti. Vzhledem k tomu, že v zázemí chybí cykloturistické trasy, byly dvě takové v práci navrženy. Splňují podmínku minimálního pobytu cyklistů na rušných silnicích.

Přínosem by bylo vydávání více informačních letáků, průvodců a různých map, což by přispělo současně ke zviditelnění cykloturistiky a lepší orientaci cyklistů v terénu.

Přes hustou síť cyklotras je stále co vylepšovat. Jedná se především o správnost značení, snížení počtu kilometrů vedoucích po rušných silnicích nebo doplnění potřebné infrastruktury. Při současném průběhu cyklotras po silnicích by měla být zajištěna bezpečnost cyklistů alespoň snížením rychlosti motorových vozidel. Předěšlo by se tím množství dopravních nehod s cyklisty.

Patříčné úřady se již otázkou budování cyklostezek a s tím spojených zařízení zabývají. Překážkou jsou finance, kterých je stále nedostatek.

V každém případě patří jízda na kole k jedné z nejšetrnějších možných způsobů přepravy, neboť znečištění životního prostředí je nulové. Zároveň příznivě působí na zdraví osob.

Práce může posloužit cyklistům pro přiblížení oblasti, kterou se rozhodli navštívit. Seznámí se v ní s charakterem zdejších cyklotras a díky tomu si mohou vybrat trasu, která jim bude nejvíce vyhovovat.

10 Shrnutí

Cílem diplomové práce bylo zhodnotit cyklistické trasy v zázemí Olomouce, popsat jejich prostorové rozmístění a vytvořit kategorizaci podle některých vybraných ukazatelů. Posledním úkolem bylo navrhnout průběh nových cyklistických tras a možná zlepšení v oblasti cykloturistiky.

Práce je založena především na vlastním terénním výzkumu za pomoci cykloturistických map.

Zázemí Olomouce je definováno jako území ve vzdálenosti 12 - 15 km od jádra města, které bylo vyčleněno. Území Olomouce bylo vymezeno podle městských částí, mimo Olomouc podle katastrálních území.

Samostatnou kapitolu tvoří vývoj cyklistických tras v České republice, jejich druhy a značení. Klub českých turistů rozlišuje dva druhy cyklistických tras.

Stěžejní částí je kapitola zabývající se podrobným popisem stávajících cyklistických tras v zázemí Olomouce. V zájmovém území se nenachází žádné cykloturistické trasy. Vede zde 22 cyklotras.

Převahu mají místní cyklotrasy. Na dané území jich zasahuje 19 a jsou různorodé. Nejdelší je místní cyklotrasa s číslem 5042, která je dlouhá 26 km a tvoří jižní hranici území. Naopak nejkratší je trasa číslo 6056 s 5 km. U každé cyklotrasy je charakterizován typ povrchu, obce, kterými prochází a důležitá místa, která je možné na dané trase navštívit. Změna nadmořské výšky je znázorněna profilem. Jsou popsána chybně označená místa po trase a navrženy některé změny.

Územím prochází tři dálkové cyklotrasy. Nejvýznamnější cyklotrasou je trasa číslo 5. Vede z Prostějova do Olomouce, kde se stáčí opět k jihu do Přerova.

Bohatou sítí cyklotras má zejména severovýchodní část území. Cyklisté zde mají možnost vytvořit dostatek okruhů pro výlety. V jižní části jsou cyklotrasy rozmístěny řidčeji a převažuje povrch silnic.

Vzhledem k rozmanitosti cyklotras byla vytvořena kategorizace podle některých faktorů. Podle převýšení jsou cyklotrasy rozděleny rovnoměrně do tří skupin. Podle typu povrchu dominují cyklotrasy se zpevněným povrchem. Další dělení je vytvořeno podle možného cíle cyklistů, jde o trasy s kulturním a přírodním vyžitím, třetí skupina nemá žádné takové významné místo. Poslední členění je podle možnosti občerstvení po trase. Osm cyklotras nabízí občerstvení v areálech určených pro cyklisty nebo pěší turisty, na ostatních cyklotrasách mohou cyklisté využít obecních restaurací a pohostinství.

V jižní části zájmového území byly navrženy dvě nové cykloturistické trasy. Jedna je 12 km dlouhá a vede z Těšetic do obce Kožušany-Tážaly. Druhá měří 11 km, začíná ve Velké Bystřici a končí v Tršicích. U obou převažuje nezpevněný povrch. Za deštivého počasí nemusí být sjízdné.

V poslední kapitole se práce věnuje návrhům do budoucnosti a možným vylepšením na poli cykloturistiky. Jde především o důslednost, údržbu a pravidelnou kontrolu při značení. Hlavní úkolem do dalších let by mělo být omezení průběhu tras po frekventovaných silnicích na minimum a zajištění dostatečné infrastruktury podél cyklistických tras.

Klíčová slova

Cyklistické trasy, cykloturistická trasa, cyklotrasa, Olomouc, značení cyklistických tras, vývoj cyklistických tras, cyklotrasy v zázemí Olomouce

11 Summary

The aim of this diploma thesis is to assess cycle trails in Olomouc hinterland, describe their location and set up their categorization by selected indicators. The last aim is to project new cycle trails and possible innovations.

The diploma thesis is based mainly on a personal field research with the help of cycle trail maps.

Olomouc hinterland is created by territory which is 12-15 kilometres distant from the city centre. Olomouc territory is determined in agreement with city boroughs, territories around the city in agreement with Land Register Office.

Separate chapter deals with the cycle trails development in the Czech Republic, their types and signing. Czech Tourist Club distinguish between various cycle trails.

The fundamental chapter describes in detail current cycle trails in Olomouc hinterland. There are 22 cycle trails but none of them is particular for tourists.

Most of the cycle trails are local. There are 19 of them. The longest cycle trail No. 5042 measures 26 km and forms south border of the territory. The cycle trail No. 6056, measuring 5 km, is the shortest. The surface type, the community type and the interesting places to visit are specified for each of the cycle trails. Incorrectly signed places are described and some modifications are suggested.

Three long-distance cycle trails pass through the territory. The most considerable is the cycle trail No. 5 leading from Prostějov to Olomouc and then to Přerov.

There are many cycle trails in the north-eastern part of the territory that provides the cyclists with many trip possibilities. In the south part there are not so many cycle trails.

With respect to the diversity of cycle trails, the categorization by selected factors is set up. According to the superelevation, the cycle trails are divided in three groups. In accordance with the surface type, the cycle trails with hardened surface are dominant. Next category deals with possible destinations: culture, nature or no such place. The last division applies to refreshment on the way. There are eight cycle trails with refreshment zones for cyclists or tourists, on the other trails there are some traditional restaurants or hostels.

Two new cycle trails are projected in the south part of the territory. The first one leads from Těšetice to Kožušany-Tážaly and measures 12 km. The second measures 11 km and leads from Velká Bystřice to Tršice. Both of them have rather unconsolidated surface. When there is rainy weather, the cycle trails can be impracticable.

The last chapter includes future suggestions and possible innovations, for example consequentiality, maintainance and regular check while signing. The main target for the future is to reduce cycle trails on the frequented roads and provide sufficient infrastructure along cycle trails.

Key words

Cycle trail, Olomouc, cycle trails signing, cycle trails development, cycle trails in Olomouc hinterland

12 Literatura a ostatní informační zdroje

- [1] Shocart. Velká cykloturistická mapa: Olomoucko: 1: 60 000: cyklotrasy, typy na výlety, profily, klasifikace povrchů. Vizovice: Shocart, 2007. ISBN 978-80-7224-551-2
- [2] Klub českých turistů. Cykloturistická mapa: Haná a Hostýnské vrchy: 1: 100 000: profily tras, průvodce. Praha: Klub českých turistů, 2001. ISBN 80-85999-91-9
- [3] Machovský. Atlas KMČ: Město Olomouc: 1: 2 500. Olomouc: Machovský.
- [4] Chráněná území ČR Olomoucko - Litovelské Pomoraví. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, 2003, str.350 - 408
- [5] Olomoucký kraj, Doprava. Koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území olomouckého kraje, 2003 [online].[cit. 1. 4. 2009].Dostupné z: <http://www.kr-olomoucky.cz/OlomouckyKraj/Doprava/Cyklistick%C3%A11+doprava/Koncepce+cyklistick%C3%A9+dopravy/Koncepce+cyklistick%C3%A9+dopravy_CZ.htm?lang=CZ>
- [6] Český úřad zeměměřičský a katastrální, Nahlížení do katastrů [online].[cit. 20. 6. 2008].Dostupné z: <<http://nahliznidokn.cuzk.cz/Mapa.aspx?typ=CR&id=0>>
- [7] Hniková, L.: Cykloturistika fenomén v cestovním ruchu. Odborná absolventská práce. Hradec Králové, Vyšší odborná škola cestovního ruchu v Hradci Králové, 2006 [online]. [cit. 20. 2. 2009].Dostupné z: <<http://www.nakole.cz/images/photos/clanky/000195/cykloturistika.pdf>>
- [8] Vojenský újezd Libavá - oficiální internetové stránky [online].Újezdní úřad vojenského újezdu Libavá, 2006, [cit. 30. 11. 2008].Dostupné z: <http://www.vojujezd-libava.cz/vismo/dokumenty2.asp?u=9342&id_org=9342&id=3381>
- [9] Kdy a kam.cz, Siedlerův mlýn a vojenský výcvikový prostor Libavá [online].[cit. 30. 11. 2008].Dostupné z: <<http://www.kdyakam.cz/index.php?stranka=detail-akce&id-akce=5914>>
- [10] Ministerstvo dopravy, Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy: Značení cyklotras v ČR [online].[cit. 15. 2. 2009].Dostupné z: <<http://www.cyklostrategie.cz/temata12.php>>
- [11] Web o cykloturistice, Značení cyklistických tras [online].[cit. 15. 2. 2009].Dostupné z: <<http://www.klaudy.net/znaceni-cyklotras.php>>
- [12] Klub českých turistů, Cykloznačení [online].[cit. 14. 2. 2009].Dostupné z: <<http://www.kct.cz/?oid=10193&PHPSESSID=428d4d6db86b10523f823d256594bae>>

- [13] Cyklistika pro všechny Krnov, Cykloznačení, názory na cyklotrasy [online].[cit. 14. 2. 2009].Dostupné z: <<http://www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/Cykloznaceni.htm>>
- [14] Pouč, J.: Eurovelo evropská síť cyklotras [online].2007, [cit. 15. 3. 2009].Dostupné z: <<http://www.cyklotoulky.cz/clanky/clanky-display/cyklotrasy/zahranici/eurovelo-evropska-sit-cyklotras/>>
- [15] Arboretum „Přírodní ráj“ [online].[cit. 3. 3. 2009].Dostupné z: <<http://www.horizont-zs.cz/index.php?page=0301>>
- [16] Jihočeský kraj, Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Jihočeském kraji [online].[cit. 15. 2. 2009].Dostupné z: <www.kraj-jihocesky.cz/file.php?par%5Bid_r%5D=24246&par%5Bview%5D=0 ->
- [17] Kdy a kam.cz, Zámek Tršice [online].[cit. 20. 3. 2009].Dostupné z: <<http://www.kdyakam.cz/index.php?stranka=detail-akce&id-akce=30732>>
- [18] Turistické regiony ČR, Cyklotrasa č. 5 Brno, Přízřenice-Hatě, část Jantarové stezky [online].2008,[cit. 15. 3. 2009].Dostupné z: <<http://www.tourism.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=137680>>
- [19] Topbicycle - půjčovna kol, Jantarová stezka Vídeň - Krakov [online].[cit. 15. 3. 2009].Dostupné z: <<http://www.topbicycle.com/WienKrak.htm>>
- [20] Moravská cyklostezka, Cyklotrasa 47 [online].[cit. 15. 3. 2009].Dostupné z: <<http://mujweb.cz/cestovani/moravskacyklostezka/47.htm>>
- [21] Castles.cz, Hrady, zámky a tvrže Čech, Moravy a Slezska, Tučapská skalka [online].[cit. 15. 3. 2009].Dostupné z: <<http://www.castles.cz/turisticke-zajimavosti/tucapska-skalka.html>>
- [22] Topbicycle - půjčovna kol, Moravská stezka Jeseník - Mikulov [online].[cit. 15. 3. 2009].Dostupné z: <<http://www.topbicycle.com/JesMik.htm>>
- [23] Mikroregion Bystřička, Přírodní rezervace Hrubovodské sutě [online].[cit. 20. 2. 2009].Dostupné z: <<http://bystrickaturistika.velkabystrice.cz/Articles.php?Menu2ID=166&Menu1ID=74>>
- [24] Rýmařovsko - turistický portál, Přírodní park Údolí Bystřice [online].2008, [cit. 20. 2. 2009].Dostupné z: <http://www.rymarovsko.cz/index.php?option=com_content&task=view&id=302&Itemid=271>
- [25] Střední Morava, Přírodní park Údolí Bystřice [online].[cit. 20. 2. 2009].Dostupné z: <<http://www.ok-tourism.cz/strednimorava/cil/421/>>

- [26] Olomoucký kraj, Cyklotrasa č. 6025 Olomouc - Bouzov [online].2008, [cit. 23. 2. 2009].Dostupné z:
<<http://www.olomoucky.kraj.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=80711>>
- [27] Lovecká chata Horka nad Moravou [online].[cit. 24. 2. 2009].Dostupné z:
<<http://www.autodemont.cz/cz/chata/historie.php>>
- [28] Hanácké skanzen, Příkazy [online].[cit. 24. 2. 2009].Dostupné z:
<<http://www.pampeliska.cz/turistika/olomoucky-kraj/hana/prikazy/hanacke-skanzen-950.html>>
- [29] Střední Morava-Haná, Černovířská slatiniště [online].[cit. 2. 3. 2009].Dostupné z:
<http://www.kr-olomoucky.cz/OlomouckyKraj/aplikace/TOP10/stredni_morava/stezky.htm#16>
- [30] Vítek, P.: Tepenec [online].2006, [cit. 2. 3. 2009].Dostupné z:
<<http://www.hrady.cz/?OID=634>>
- [31] Cyklotrasy, Cyklotrasa č. 6029 Olomouc - Dětrichov nad Bystřicí [online].2008, [cit. 2. 3. 2009].Dostupné z:
<<http://cyklotrasy.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=80717>>
- [32] Fort číslo II. RADÍKOV z festu na Svatém Kopečku [online].[cit. 5. 3. 2009].Dostupné z: <<http://pevnost-radikov.cz/index.php?co=historie>>
- [33] Neoficiální stránky Radíkovské pevnůstky [online].[cit. 5. 3. 2009].Dostupné z:
<<http://www.fortradikov.wbs.cz/>>
- [34] Střední Morava, Přírodní park Velký Kosíř [online].[cit. 10. 3. 2009].Dostupné z:
<<http://www.ok-tourism.cz/strednimorava/cil/423/>>
- [35] Oficiální internetové stránky obce Brodek u Přerova [online].[cit. 11. 3. 2009].Dostupné z: <<http://www.brodekuprerova.cz/>>
- [36] Pískovna Náklo [online].[cit. 13. 3. 2009].Dostupné z:
<<http://pruvodce.turistik.cz/piskovna-naklo.htm>>
- [37] Machač, O.: U Strejčkova lomu - Přírodní památka [online].[cit. 14. 3. 2009].Dostupné z: <<http://www.naturabohemica.cz/u-strejckova-lomu/>>
- [38] Folta, P.: Království - Přírodní rezervace [online].[cit. 14. 3. 2009].Dostupné z:
<<http://www.turistika.cz/turisticke-cile/detail/kralovstvi-prirodni-rezervace>>
- [39] Folta, P.: U Bílých hlin [online].[cit. 14. 3. 2009].Dostupné z:
<<http://www.turistika.cz/turisticke-cile/detail/u-bilych-hlin>>
- [40] Svatý Kopeček u Olomouce, Zoologická zahrada Olomouc [online].[cit. 14. 3. 2009].Dostupné z: <<http://www.svaty-kopecek.cz/zoo-popis>>

- [41] Toulavá kamera, Kartouzka [online].[cit. 14. 3. 2009].Dostupné z:
<http://toulavakamera.ct24.cz/article.asp?article_id=21>
- [42] Turistické informace, Cyklotrasa č. 6129 Horní Loděnice - Bělkovice –Laš'any
[online].[cit. 16. 3. 2009].Dostupné z:
<<http://ejpovice.mic.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=95318>>
- [43] Duchoslav, M.: Flóra a vegetace Národní přírodní památky Na Skále u Hněvotína.
Olomouc: Přírodovědecká fakulta Univerzity Palackého v Olomouci, Katedra
botaniky, 2006 [online].[cit. 4. 4. 2009].Dostupné z:
<<http://botany.upol.cz/prezentace/duch/publ/hnevotin.pdf>>