

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Možnosti rozvoje cyklistické dopravy v okolí řeky Moravy

Martina Malá
Bakalářská práce
2011

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2010/2011

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Martina MALÁ**
Osobní číslo: **D08916**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy-Logistické technologie**
Název tématu: **Možnosti rozvoje cyklistické dopravy v okolí řeky Moravy**
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

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

ÚVOD

1. Analýza současného stavu cyklistické dopravy vybrané oblasti
2. Návrhy rozvoje cyklistické dopravy ve vybrané oblasti
3. Zhodnocení návrhů

ZÁVĚR

Rozsah grafických prací: 2-3
Rozsah pracovní zprávy: 30-40
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:


1. BARTOŠ, L. Navrhování komunikací pro cyklisty, Technické podmínky. Mariánské Lázně: KOURA, 2006, 112 s. ISBN 80-902527-3-7
2. BÍLOVÁ, M. Jednotná GIS databáze cyklistické infrastruktury ČR, Univerzita Palackého v Olomouci, 2007, 60 s. ISBN 978-80-244-2062-2
3. MARTÍNEK, J. 21 pilířů pro cyklistickou infrastrukturu, Centrum dopravního výzkumu, 2007, 72 s. ISBN 978-80-86502-60-1
4. Český normalizační institut ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, 2010

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Miroslav Slivoně
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: 1. února 2011
Termín odevzdání bakalářské práce: 31. května 2011


prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.


doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 1. února 2011

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 16. 4. 2011

Martina Malá

ANOTACE

Tato bakalářská práce se zabývá cyklistickou dopravou v okolí řeky Moravy, konkrétně ve Zlínském kraji. Práce analyzuje současný stav v daném území a stručně charakterizuje základní pojmy cyklistické dopravy. Součástí práce jsou i návrhy na možnost rozvoje cyklistických stezek v dané oblasti. V poslední části bakalářské práce jsou návrhy zhodnoceny.

KLÍČOVÁ SLOVA

Cyklistická doprava, cyklotrasa, cyklostezka, cykloturistika, řeka Morava, Zlínský kraj.

TITLE

The possibilities of cyclic transport development in the area of Morava river

ABSTRAKT

This bachelor work deals with cycling as a transport mode in the area of Morava river, specifically in the Zlín region. The thesis analyzes the current situation in the area and briefly describes the basic concepts of cycling. The work also includes proposals for possible development of cycling trails in the area. In the last part of the reviewed proposals.

KEYWORDS

Cycling transport, bike route, bicycle path, tourism of cycling transport, river Morava, Zlín region.

Poděkování

Děkuji panu Ing. Jiřímu Durd'ákovi za připomínky a rady při zpracování této bakalářské práce. Děkuji i Ing. Jaroslavu Martínkovi za poskytnutí informačních zdrojů a též vedoucímu své bakalářské práce Ing. Miroslavu Slivoňovi za věcné připomínky při zpracování této práce.

OBSAH

ÚVOD	9
1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ POUŽÍVANÝCH V CYKLISTICKÉ DOPRAVĚ	10
1.1 Názvosloví	10
1.2 Funkce cyklistické trasy.....	11
1.3 Druhy a číselné označení cyklistických tras	11
1.4 Značení cyklistických tras	13
1.5 Obtížnosti cyklotras	17
1.6 Povrch cyklotras	17
2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU CYKLISTICKÉ DOPRAVY VYBRANÉ OBLASTI	18
2.1 Zlínský kraj	18
2.1.1 Kroměřížsko.....	19
2.1.2 Uherskohradištsko	19
2.2 Charakteristika řeky Moravy	20
2.3 Baťův kanál.....	20
2.4 Stávající cyklotrasy a cyklostezky řešeného území v okolí řeky Moravy	21
2.4.1 Cyklotrasa č. 47	22
2.5 Analýza silných, slabých stránek, příležitostí a hrozeb cyklistické dopravy v okresech Kroměříž a Uherské Hradiště	30
3 NÁVRHY ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE VYBRANÉ OBLASTI	31
3.1 Popis jednotlivých návrhů v úseku Kroměříž – Spytihněv.....	31
3.1.1 Část trasy Kroměříž – Kvasice	31
3.1.2 Část trasy Kvasice – Bělov - Otokovice	33
3.1.3 Část trasy Otokovice – Napajedla	35
3.1.4 Část trasy Napajedla – Spytihněv (jez).....	36

ZÁVĚR	39
SEZNAM TABULEK	43
SEZNAM OBRÁZKŮ	44
SEZNAM ZKRATEK	46
SEZNAM PŘÍLOH	47

ÚVOD

V poslední době dochází k stále většímu rozvoji cyklistické dopravy. Klade se na ni mnohem větší důraz a to zejména rekreačního charakteru. Jízda na kole umožňuje pohyb na čerstvém vzduchu a je spojována s aktivním odpočinkem. Jízdní kolo je finančně dostupným dopravním prostředkem, neznečišťuje životní prostředí, je tiché, nenápadné. Síť cyklotras a cyklostezek neustále vzrůstá, což umožňuje větší a bezpečnější využívání tohoto druhu dopravy. Cyklistika přestává být chápána jen jako sport, ale je spojována i s trávením volného času a objevováním krásy krajiny. Což způsobuje budování nových cyklistických komunikací, cyklotras. Cyklistický provoz je součástí dopravního systému města a zabírá méně prostoru. Společně s vybudovanou infrastrukturou umožňuje cyklistika rychlejší přesun na kratší vzdálenosti než doprava automobilová.

Zlínský kraj poskytuje svými podmínkami ideální místo pro cykloturistiku. Nabízí rozmanitou paletu přírodních i kulturních památek. Nachází se zde i místo zapsané do Seznamu světového kulturního dědictví UNESCO. Lákavá je i možnost na napojení nedalekých vinařských stezek. Díky svému členitému povrchu je zde možnost věnovat se jak cykloturistice turisticko-rekreační tak i sportovní.

Součástí práce je především analýza cyklostezek a cyklotras v okolí řeky Moravy ve Zlínském kraji, zejména úsekem mezi městy Kroměříž a Uherské Hradiště. Je zaměřena na jejich současný stav a možnosti jejich rozvoje.

Cílem této bakalářské práce je charakterizovat vybrané pojmy z cyklistické dopravy. Vytvořit ucelený popis současného stavu cyklistické dopravy v okolí řeky Moravy ve Zlínském kraji, zejména mezi městy Kroměříž a Uherské Hradiště. Navrhnout možnosti rozvoje již vybudovaných cyklostezek v návaznosti na rozšíření stávající cyklotrasy.

1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ POUŽÍVANÝCH V CYKLISTICKÉ DOPRAVĚ

Cyklostezky a cyklotrasy přináší možnost bezpečnější cyklistické dopravy. Ovlivňují dopravní obslužnost regionu, jelikož je využívají místní lidé pro cesty do zaměstnání a z něj, čímž tak dávají přednost před individuální automobilovou dopravou a veřejnou dopravou. V posledních letech zaznamenala cyklistická doprava velký rozvoj ve výstavbě cyklostezek a cyklotras.

Níže jsou vysvětleny základní pojmy používané v cyklistické dopravě. Často se stává, že se lze v praxi setkat se záměnou některých pojmů např. cyklostezka, cyklotrasa.

1.1 Názvosloví

Dle (2):

Komunikace pro cyklisty – je pozemní komunikace nebo její část, na které není zakázán provoz cyklistů.

Pás pro cyklisty – je pozemní komunikace nebo její část, která je složena z jízdních pruhů pro cyklisty.

Pruh/pás pro chodce – část pozemní komunikace určená pro provoz chodců.

Společný pás pro provoz cyklistů a chodců – pozemní komunikace nebo její část určená pro společný provoz chodců a cyklistů.

Stezka pro cyklisty – pozemní komunikace nebo její část určená pro provoz cyklistů. Označuje se dopravní značkou č. C 8a „Stezka pro cyklisty“ (Příloha 1).

Stezka pro chodce a cyklisty – pozemní komunikace nebo její část určená pro provoz chodců a cyklistů. Označuje se:

- V případě společného pásu pro provoz chodců a cyklistů dopravní značkou č. C 9a „Stezka pro chodce a cyklisty“ (dále uváděno „se společným provozem“) (Příloha 1).
- V případě odděleného pruhu/pásu pro chodce a pruhu/pásu pro cyklisty dopravní značkou č. C 10a „Stezka pro chodce a cyklisty“ (dále uváděno „s odděleným provozem“) (Příloha 1).

Cyklotrasa – je značená stezka s pevným povrchem upravená v Zákoně o provozu na pozemních komunikacích a určená výhradně pro cyklisty anebo cyklisty a chodce. Tato stezka je buď oddělená od silniční dopravy pruhem, nebo samostatná stezka, která se podle své povahy a umístění stává místní komunikací IV. třídy nebo účelovou komunikací.

Cyklostezka - je pozemní komunikace nebo její jízdní pás označený dopravní značkou a vyhrazený pouze pro jízdu na kole. Automobilová a motocyklová doprava je z ní vyloučena. Pravidla silničního provozu však povolují užití cyklostezky např. in-line bruslařům a lyžařům. (3)

Cykloturistická trasa - opouští silnice s automobilovým provozem a vede většinou po horších polních či lesních cestách nebo terémem. Je vyznačena pásovými značkami o rozměru 14x14 cm. Tento typ trasy je vhodný především pro horská kola, případně trekkingová. (4)

1.2 Funkce cyklistické trasy

Cyklistické trasy plní následující funkce:

Dopravní – jízda na kole je především jízdou k cíli. Jedná se o každodenní dopravu s cíli v zastavěném území. Slouží k přepravě do zaměstnání, škol. Vyznačuje se náročností na spojení co nejkratší, nejrychlejší a nejbezpečnější. (4)

Turisticko-rekreační – důležitá je cesta a požitek z jízdy. Jedná se o dopravu především za cíly mimo zastavěná území města. Plánovaná trasa je vedena krajinou, kde nevádí menší objížďka. Základním požadavkem je bezpečnost a přitažlivost prostředí. (4)

Sportovní – cílem je zvyšování kondice. (4)

1.3 Druhy a číselné označení cyklistických tras

Dle důležitosti, trasování, geografické polohy a dopravního významu se cyklistické značené trasy (CZT) rozlišují do čtyř základních skupin, které navrhl Klub českých turistů (KČT):

- a) **Mezinárodní trasy** – CZT I. třídy nebo-li hlavní páteřní trasy se označují jedním číslem a vedou přes území nejméně dvou států. Jsou vedeny

po komunikacích se zpevněným povrchem a nepřekonávají velké výškové rozdíly. Značeny jsou silničními cykloznačkami (obr. 1).



Obrázek 1: Označení mezinárodní trasy

Zdroj: (5)

- b) **Nadregionální trasy** – CZT II. třídy jsou značeny dvouciferným číslem a vytvářejí základní síť cyklotras na celostátní úrovni. Mohou navazovat na mezinárodní trasy. Umožňují propojení krajů, významných rekreačních oblastí s velkými městy, a také jsou vedeny po komunikacích se zpevněným povrchem a jsou značeny silničními cykloznačkami (obr. 2).



Obrázek 2: Označení nadregionální trasy

Zdroj: (5)

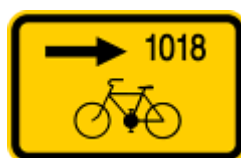
- c) **Regionální trasy** – CZT III. třídy jsou označeny třímístným číslem a spojují významné regiony. Doplnují síť obou výše uvedených kategorií. Měly by dobře navazovat na síť místních cyklotras. Ve většině případů vedou po silnicích III. třídy a komunikacích se zpevněným i nezpevněným povrchem. Plní funkce rekreační i dopravní. Pro jejich správné fungování je důležitá návaznost na síť místních cyklistických tras. Značeny jsou silničními značkami (obr. 3) a v některých případech i barevnými, pásovými cykloznačkami (cykloturistické trasy).



Obrázek 3: Označení regionální trasy

Zdroj: (6)

- d) **Místní trasy** – CZT IV. třídy jsou značeny čtyřciferným číslem a doplňují základní systém cyklistické sítě (obr. 4). Navazují na regionální trasy a jejich funkce je dopravní i rekreační. Využívají se pro dopravu mezi obcemi, zejména pro každodenní cyklistiku.



Obrázek 4: Označení místní trasy

Zdroj: (6)

Zvláštní kategorií jsou dálkové cykloturistické trasy, které jsou pojaty spíše geograficky nebo tematicky (obr. 11). Tyto trasy mají délku několik set kilometrů a jsou chápány jako mezinárodní nebo nadregionální trasy. Příkladem může být Českomoravská stezka, Labská stezka a jiné.

1.4 Značení cyklistických tras

Značení musí cyklistu vést spolehlivě terénem tak, aby nebyl nucen cestu hledat a mohl se plně věnovat svým cyklistickým zájmům.

Cyklistické značení je podobné turistickému. Liší se od sebe především větší velikostí (cca 1,5krát větší) a tím, že co bylo u pěšího značení bílé, je u cyklotras žluté. (7)

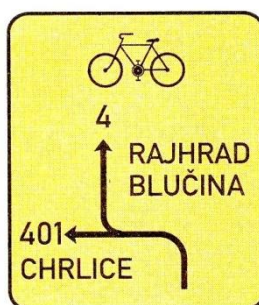
Cyklistické trasy se dělí na cyklotrasy a cykloturistické trasy.

Garantem značení cyklotras je v České republice (ČR) KČT, který také provádí za podpory státu a regionů jejich údržbu a kontrolu.

Cyklotrasy – vedou po silnicích a dobrých místních a účelových komunikacích. Pro značení trasy se používají tři základní dopravní značky: *návěst před křižovatkou*, *směrové tabule* a *směrové tabulky*, které jsou uvedeny níže.

Na všech značkách se nachází symbol kola, nad kterým je uvedeno číslo dané trasy. Značka informuje o cíli, směru a vzdálenosti k cíli, uvedené v kilometrech. U směrových tabulí uvádí i kilometrové vzdálenosti k dalším cílům na trase, s nejbližším místem na druhém řádku. Stejně jako dopravní značky jsou umístěny vpravo před křižovatkou nebo odbočkou cyklotrasy.

Návěst před křižovatkou (obr. 5) se používá před složitějšími rozcestími a ukazuje, jak se má daná křižovatka (rozcestí) projet.



Obrázek 5: Návěst před křižovatkou

Zdroj: (6)

Směrová tabule (obr. 6) značí směr jízdy, vzdálenost do daného cíle v km a číslo značené cyklotrasy.



Obrázek 6: Směrová tabule IS 19a (s jedním cílem)

Zdroj: (6)

Směrová tabulka (obr. 7) vyznačuje směr jízdy dané trasy.



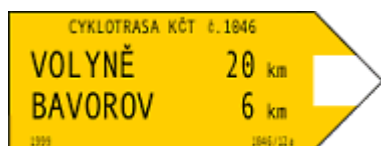
Obrázek 7: Směrová tabulka

Zdroj: (6)

Cykloturistické trasy – vedou po horších lesních či polních cestách nebo terénem. Značí se pásovými značkami o rozměru 14 x 14 cm. Upozorňovací barva je žlutá, vedoucí červená, modrá, zelená či bílá. V některých případech mohou být doplněny šipkou. Jedná se v podstatě o stejné značení jako u lyžařských a pěších tras. Pásové značení je doplněno směrovkami, které mají žlutý podklad a dva řádky textu. V záhlaví bývá napsáno „Cyklotrasa KČT č. ...“ (5)

Dle (16) se cykloturistické trasy rozdělují na:

- *hlavní* – označené červenou a modrou barvou,
- *vedlejší* – označené zelenou barvou,
- *doplňkové* – označené bílou barvou.



Obrázek 8: Cykloturistická směrovka

Zdroj: (7)



Obrázek 9: Cykloturistická značka

Zdroj: (7)



Obrázek 10: Cykloturistická šipka

Zdroj: (7)

Značení pro cyklisty je dvojího druhu a rozlišuje se na:

- a) **Silniční značení** – je součástí veřejného dopravního značení. Cykloznačky jsou zařazeny do skupiny informativních směrových značek. Vzhled a podmínky pro užití silničního značení jsou stanoveny zákonem a technickými pokyny. Používají se tři základní cykloznačky a na všech je vyznačen symbol kola a číslo dané trasy. (4)
- b) **Terénní značení** – používá se na cykloturistické trasy. Tyto trasy jsou značeny pásovými značkami o rozměru 14 x 14 cm, které mají krajní (zvýrazňovací) pásy žluté a prostřední (vodící) je červený, modrý, zelený nebo bílý. Mohou být také doplněny na šipku. Pásové značení je doplněno směrovkami, které oproti těm pěším mají opět žlutý podklad a dva řádky textu. V záhlaví textu směrovky je uvedeno: „Cyklotrasa KČT č. ...“. (4)

Kromě výše uvedených způsobů značení cyklotras se v České republice používají ještě loga, která vyznačují tematické cyklotrasy. Logo se používá místo čísla cyklotrasy. Lze je vidět především na Moravě, kde je jimi označena celá síť vinařských cyklostezek (obr. 11).



Obrázek 11: Tematické značení cyklotras

Zdroj: (8)

1.5 Obtížnosti cyklotras

Obtížnost cyklotras není na cykloznačeních vyznačena, lze ji vyčíst z map či daných webových stránek pro danou trasu.

Cyklotrasy jsou klasifikovány do třech stupňů obtížnosti:

- a) **Lehký** – tuto trasu zvládne i netrénovaná osoba či dítě. Povrch trasy je převážně kvalitní a trasa nevede přes velmi obtížná stoupání či klesání.
- b) **Středně obtížný** – trasa je doporučena méně trénovaným osobám a starším dětem, jelikož občas vede místy s obtížnějším stoupáním či klesáním. Povrch trasy může být jakýkoliv.
- c) **Obtížný** – trasa je doporučena trénovaným osobám, především není doporučena dětem. Trasa je tvořena obtížným stoupáním či klesáním a povrch může být jakýkoliv.

1.6 Povrch cyklotras

Obdobně jako mají cyklotrasy tři stupně obtížnosti, mají také tři různé stupně povrchů:

- a) **Kvalitní povrch** – nejčastěji se jedná o asfalt, kvalitní beton, kvalitní povrch ze šotoliny, drtě či písku. Povrch je rovný a jen výjimečně se vyskytne nějaká nerovnost. Tento povrch je vhodný pro všechny typy kol.
- b) **Méně kvalitní povrch** – je tvořen z rozbitého asfaltu, panelů, rozbitého betonu, makadamu¹. Do této kategorie spadají i zpevněné lesní a polní cesty. Povrch je vhodný pro trekkingová a horská kola.
- c) **Přírodní povrch** – tvoří nezpevněné lesní a polní cesty, na kterých se mohou vyskytovat výmoly, hrboly, kořeny, kameny, padlé stromy, úzká místa a jiné. Tento typ povrchu je vhodný především pro horská kola, výjimečně pak pro kola trekkingová.

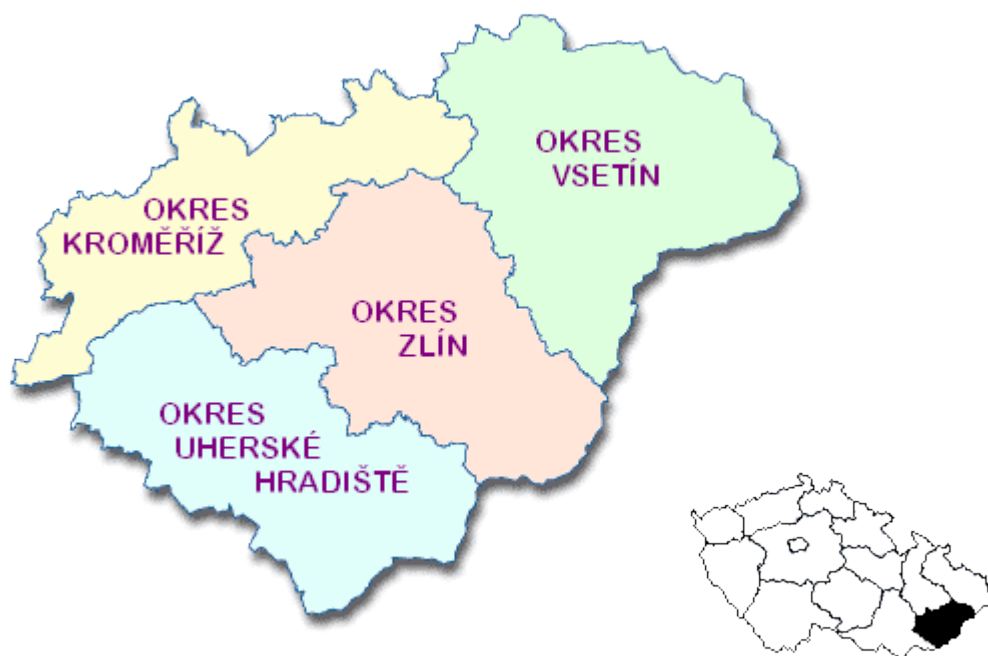
¹ Makadam – drcené kamenivo jako podklad vozovek

2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU CYKLISTICKÉ DOPRAVY VYBRANÉ OBLASTI

Vybranou oblastí je Zlínský kraj, především úsek mezi městy Kroměříž a Uherské Hradiště.

Tato část práce se zabývá popisem řešeného území, řekou Moravou a Baťovým kanálem. Součástí je též analýza současného stavu cyklotrasy č. 47 na území Zlínského kraje mezi městy Kroměříž a Uherské Hradiště.

Na území Zlínského kraje bylo v roce 2009 vybudováno nejvíce nových kilometrů cyklostezek v celé České republice, tj. 53 km. (1)



Obrázek 12: Mapa okresů Zlínského kraje

Zdroj: (13)

2.1 Zlínský kraj

Zlínský kraj vznikl 1. ledna 2000 sloučením okresů Zlín, Kroměříž, Uherské Hradiště a Vsetín. Svou rozlohou 3 964 km² je třetím nejmenším krajem republiky.(9) Na svém východním okraji tvoří státní hranici se Slovenskou republikou. V rámci území České republiky sousedí na jihozápadě s krajem Jihomoravským, na severozápadě s krajem

Olomouckým a na severu s krajem Moravskoslezským. Jeho územní tvoří celkem 305 obcí, ve kterých žilo k 30. 6. 2010 celkem 590 527 obyvatel.(9)

Kraj má značně rozdílné přírodní podmínky, což je ovlivněno členitým charakterem území. Z větší části je území Zlínského kraje kopcovité, tvořené pahorkatinami a pohořími. V jeho západní části se nachází dva moravské úvaly a to dolní část Hornomoravského a severní část Dolnomoravského. Velkou část rozlohy Zlínského kraje zabírají chráněná území. Patří sem Chráněná krajinná oblast (CHKO) Beskydy a CHKO Bílé Karpaty.

Z geografického hlediska je možno území kraje rozdělit do dvou základních oblastí:

Oblast hornatou – nachází se ve východní a severní části regionu. Východní hranici regionu tvoří Bílé Karpaty, které směrem k severu přecházejí v Javorníky a Moravsko-Slezské Beskydy. Severní části dominuje Hostýnsko-Vsetínská hornatina.

Oblast nížiny – nachází se v západní a jižní části regionu. Jeho západní část vyplňuje nevysoké a lesnaté pohoří Chřiby a severní polovina Dolnomoravského úvalu a jižní část Hornomoravského úvalu.

Od západu k jihu, přes úvaly Hornomoravský i Dolnomoravský, protéká největší řeka kraje Morava, do které se vlévá většina toků protékajících územím. Mezi nejvýznamnější patří především v severní části řeka Bečva a v části jižní řeka Olšava.

2.1.1 Kroměřížsko

Okres Kroměříž se nachází v západní části Zlínského kraje. Z části je ohraničen kopci Chřibské pahorkatiny a Hostýnských vrchů. Avšak velkou část jeho území zabírá úrodná rovina.

Na Kroměřížsku je možno navštívit řadu zajímavých míst, jako je například poutní kostel na Svatém Hostýně, Akrcibiskupský zámek v Kroměříži. Což přináší významný rozvoj turistického ruchu.

Přes celé území okresu vede řeka Morava, kterou kopíruje významná nadregionální *Moravská cyklostezka*, jejíž součástí je cyklotrasa č. 47.

2.1.2 Uherskohradištsko

Okres Uherské Hradiště se nachází v jižní části Zlínského kraje. Na východě je tvořen CHKO Bílé Karpaty a směrem na západ nížinami v údolí řek Olšava a Morava.

Mezi významné turistické cíle v regionu patří zrekonstruovaný Bařův plavební kanál, dále například hrad Buchlov, zámek v Buchlovicích a Slovácké letecké muzeum.

Centrem regionu je město *Uherské Hradiště*, jehož jádro města je prohlášeno městskou památkovou zónou. Městem protéká řeka Morava, která v jeho okolí vytvořila lužní lesy s rozmanitou faunou a flórou. V blízkosti města můžeme navštívit zajímavá místa, např. komplex církevních staveb na Velehradě.

2.2 Charakteristika řeky Moravy

Řeka Morava představuje největší moravskou řeku pramenící v Olomouckém kraji na jižním úpatí Králického Sněžníku v nadmořské výšce 1 380 m. n. m. (12) Na svém dolním toku tvoří státní hranice mezi Českou republikou a Slovenskou republikou, a mezi Slovenskou republikou a Rakouskem. V blízkosti hranic se Slovenskem se stéká s řekou Dyjí. Na Slovensku se u Děvína vlévá do Dunaje, s kterým poté ústí do Černého moře. Délka Moravy je 354 km, z toho 269,6 km na území České republiky. (12)

V průběhu let byl tok řeky postupně regulován tak, aby bylo snižováno riziko povodní. Na území Zlínského kraje protéká řeka převážně regulovaným korytem s několika jezy, v některých případech se zdymadly.

Na toku řeky Moravy byla vybudována malá vodní cesta pod názvem „Vodní cesta řeky Moravy a průplavu Otrokovice – Rohatec“, v celkové délce 60 km, která nese od roku 2002 název *Bařův kanál*. (12)

2.3 Bařův kanál

Bařův kanál (BK) je vodní cesta, která byla postavena ve třicátých letech 20. století pro účely nákladní plavby a meliorace². V dnešní době však slouží výhradně k rekreaci.(16) Bařův kanál vede částečně po řece Moravě, částečně pak po uměle vybudovaném kanále, který se na území Zlínského kraje od řeky Moravy odděluje ve Spytihněvi a znovu se k ní připojuje ve Starém Městě.

² Meliorace – opatření, zejména odvodňování a zavodňování, směřující ke zlepšení půdy

Na území Zlínského kraje vede BK z Otrokovic do Uherského Ostrohu a dále do Jihomoravského kraje. Sjízdnost kanálu zajišťuje ve Zlínském kraji 7 z celkových 13 plavebních komor, které umožňují osobní dopravu. (12)

Tato vodní cesta nabízí plavby na osobních lodích s kapacitou 60 osob.(12) Díky možnosti přepravy jízdních kol na palubě lodí lze kombinovat plavbu s cyklistickými výlety.

Po celé své délce je Baťův kanál lemován nejjihnější částí dálkové trasy Moravská stezka, jež je značena jako cyklotrasa č. 47, na kterou dále navazují stezky a trasy v okolí.

2.4 Stávající cyklotrasy a cyklostezky řešeného území v okolí řeky Moravy

Území Zlínského kraje je ohraničeno významnými turistickými oblastmi, jako jsou Moravskoslezské Beskydy, Bílé Karpaty, Chřiby, Javorníky, ale také Hostýnské, Vizovické a Vsetínské vrchy. Nemalou součástí je i oblast nížiny kolem řeky Moravy, která se pyšní mnoha vinicemi. Všechny tyto oblasti jsou něčím významné a nabízí dobré podmínky pro cykloturistiku.

Se svou délkou cyklostezek se Zlínský kraj řadí na druhé místo v tuzemsku, těsně za hlavní město Prahu. (11) Umožnily to převážně dotace z fondů Evropské unie. Což mělo za následek zatraktivnění dané lokality.

Zlínským krajem vede podél řeky Moravy cyklotrasa č. 47.

2.4.1 Cyklotrasa č. 47

Je součástí nadregionální cyklistické trasy II. třídy „**Moravská stezka**“ (Mikulovice – Jeseník – Hanušovice – Bludov – Mohelnice – Litovel – Olomouc – Tovačov – Kroměříž – Hodonín – Mikulčice – Lanžhot – Břeclav), která je zařazena do sítě evropských cyklotras. Celková délka cyklotrasy je 293 km. (14)



Obrázek 13: Moravská stezka Jeseník – Mikulov

Zdroj: (17)

Na území Zlínského kraje cyklotrasa č. 47 též pod názvem „*Cyklostezka podél Bařova kanálu a řeky Moravy*“ začíná v Kroměříži a vede přes Uherské Hradiště, Veselí nad Moravou až do Hodonína. Celková délka trasy mezi Kroměříží a Hodonínem je 80 km.

Cyklostezka kolem BK je projektem dobrovolného svazku obcí s názvem Sdružení obcí pro rozvoj Bařova kanálu a vodní cesty na řece Moravě.

Díky souběhu s řekou Moravou má cyklotrasa minimální výškové převýšení. Je zní možno odbočit a využít nabídky Moravských vinařských stezek a stezek v přírodním parku Chřiby a Hostýnské vrchy, kde je kopcovitý terén. (11)

V roce 2010 došlo k přeznačení trasy, která se dále rozdělila na cyklotrasu pod čísly 47A a 47B (Příloha 3).

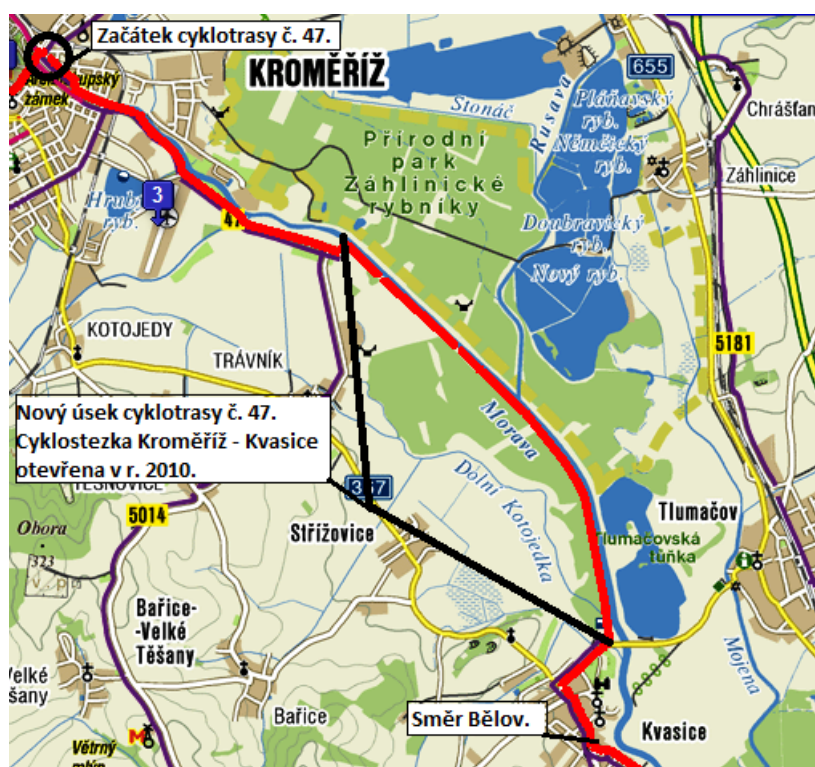
Popis jednotlivých úseků cyklotrasy č. 47 v úseku Kroměříž – Uherské Hradiště

Délka cyklotrasy z Kroměříže do Uherského Hradiště je 35 km.

a) Kroměříž - Kvasice

Celková délka úseku je 9,8 km (obr. 14).

Ve městě Kroměříž vede trasa nejprve po místních komunikacích. Následně se napojuje na cyklostezku v ulici Za Oskolí (Příloha 2) směrem k místnímu kroměřížskému letišti v délce 980 m. Směrem od letiště (Příloha 2) do Trávnických Zahrad (část Kroměříže) vede opět cyklotrasa po klidné místní komunikaci III. třídy (Příloha 2). Z Trávnických Zahrad již cyklotrasa vede po nové cyklostezce (otevřené na jaře roku 2010) až do obce Kvasice v celkové délce 5,19 km (Příloha 2).



Obrázek 14: Cyklotrasa v úseku Kroměříž – Kvasice

Zdroj: (Autorka s využitím zdroje 19)

Nový úsek cyklostezky kopíruje pravý břeh řeky Moravy a je veden po koruně protipovodňové hráze.

V tomto úseku je možno si u soutoku řeky Moravy a říčky Rusavy odpočinout na přilehlých lavičkách (Příloha 2). Je zde umístěna i informační tabule, na které jsou vyznačeny další cyklotrasy, cyklostezky a zajímavé turistické cíle v okolí.

Nová část cyklostezky končí u fotbalového areálu v Kvasicích u silnice spojující Kvasice s Tlumačovem (Příloha 2). Zde je situace značně nebezpečná, jelikož cyklostezka se zde napojuje na frekventovanou silnici II/367. I značení je tu nepřehledné, není jasné, kterým směrem se má cyklista dále vydat, aby bylo možno pokračovat po cyklotrase č. 47. Díky místnímu rovinatému terénu jsou zde ideální podmínky pro cyklistickou dopravu. Cyklostezka má zpevněný asfaltový povrch a je určena pro cyklisty, in-line bruslaře a pěší.

Od fotbalového areálu v Kvasicích dále cyklotrasa č. 47 pokračuje přes obec Kvasice po silnici III/36735 směrem k obci Bělov (obr. 15).

Nedostatky úseku:

- vedení cyklotrasy od kroměřížského letiště po silnici III. třídy až k nově vybudovanému úseku v Trávnických Zahradách,
- v obci Kvasice napojení cyklotrasy na frekventovanou silnici II/367,
- u fotbalového areálu v Kvasicích nepřehledné značení trasy.

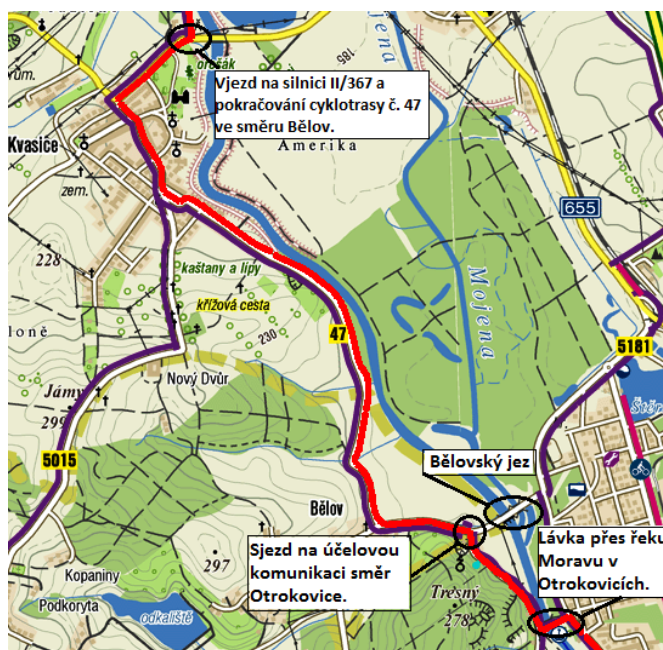
b) Kvasice - Bělov

Délka trasy 5 km.

Tento úsek cyklotrasy č. 47 vede po silnici III/36735 ze směru Kvasice na okraj obce Bělov dále ve směru do Otrokovic. Za obcí Bělov směr Otrokovice cyklotrasa odbočuje před Bělovským jezem vpravo na účelovou komunikaci, která vede k lávce pro pěší přes řeku Moravu v Otrokovicích (Příloha 2). Zde cyklotrasa navazuje na cyklostezku s asfaltovým povrchem ve směru Otrokovice – Napajedla.

Nedostatky úseku:

- Vjezd na silnici II/367 a vedení cyklotrasy po silnici III/36735 z obce Kvasice na okraj obce Bělov, až k účelové komunikaci ve směru Otrokovice (obr. 15).



Obrázek 15: Cyklotrasa č. 47 v úseku Kvasice - Bělouš - Otrokovice

Zdroj: (Autorka s využitím zdroje 19)

c) Otrokovice - Napajedla

Délka trasy 2,7 km.

Cyklotrasa č. 47 ze směru Bělouš zde začíná na lávce pro pěší, přes řeku Moravu, kde je převedena z pravého břehu řeky na levý. Zde navazuje na cyklostezku, ve směru Napajedla, vedoucí souběžně s řekou Moravou, až k říčce Dřevnici, kterou překovává po stávající lávce (obr 17). Odtud dále pokračuje po levém břehu protipovodňové hráze, až do města Napajedla (obr. 16).

Cyklostezka prochází intravilánem města Napajedla. Vede kolem městského přístaviště výletní plavby a mimoúrovňově kříží železniční koridor Přerov – Břeclav.

Ve městě Napajedla cyklostezka končí u tamějšího průmyslového areálu, kde je poté trasa vedena po místních komunikacích města.

Po celém úseku Otrokovice – přístaviště Napajedla má cyklostezka asfaltový povrch a je určena pro cyklisty, in-line bruslaře a pěší.



Obrázek 16: Cyklotrasa č. 47 v úseku Otrokovice – Napajedla

Zdroj: (Autorka s využitím zdroje 19)

Nedostatky úseku:

- V úseku cyklostezky **Otrokovice – Napajedla** nevhodná lávka pro cyklisty (obr. 17). Nutno sesednout z kola. Nebezpečí kolize chodce s cyklistou či většího počtu cyklistů.
- **Napajedla** – jak již bylo uvedeno, cyklostezka ze směru Otrokovice končí v Napajedlech u průmyslového areálu (Příloha 4), kde poté dále pokračuje jako cyklotrasa č. 47 po místních komunikacích města.



Obrázek 17: Lávka přes říčku Dřevnici

Zdroj: (Autorka)

d) Napajedla – Spytihněv

Délka trasy 4,8 km

V Napajedlech jak již bylo uvedeno výše, vede cyklostezka kolem tamějšího sídliště v těsné blízkosti řeky Moravy. Asi po kilometru cyklostezka končí a část cyklotrasy č. 47 je vedena po místních komunikacích Napajedel, kde je poté trasa vyvedena u kempu Pahrbek. Od kempu je část trasy vedena po nezpevněném úseku polní cesty, kde opět po cca 400 metrech přechází v asfaltovou cyklostezku (v katastru obce Spytihněv), a to až k jezu v obci Spytihněv (obr. 18).



Obrázek 18: Cyklotrasa č. 47 úsek Napajedla – Spytihněv

Zdroj: (Autorka s využitím zdroje 19)

Nedostatky úseku:

- ve městě Napajedla vedení cyklotrasy po místních komunikacích,
- v úseku z kempu Pahrbek směr Spytihněv – nezpevněný úsek, který je při špatných klimatických podmínkách nesjízdný (Příloha 4).

e) Spytihněv – Babice – Uherské Hradiště

Délka trasy 9,7 km (obr. 19).

Úsek cyklotrasy č. 47 Spytihněv – Babice, též nazývaný „Cyklostezka podél Baťova kanálu“, je rozdělen na úseky Spytihněv a Babice. Začíná na katastrálním území obce Spytihněv, cca 400 metrů za kempem Pahrbek v Napajedlech. V celém svém úseku vede cyklostezka podél Baťova kanálu (Příloha 4) a její povrch je v celé délce asfaltový.

Cyklostezka končí v Uherském Hradišti (Příloha 4), kde se BK vlévá zpět do Moravy. Dále zde cyklotrasa č. 47 vede až do Veselí nad Moravou, tímto úsekem se však daná bakalářská práce již nezabývá.



Obrázek 19: Cyklotrasa č. 47 úsek Spytihněv - Babice - Uherské Hradiště

Zdroj: (Autorka s využitím zdroje 19)

Úsek Spytihněv

Od kempu Pahrbek vede cyklotrasa po levém břehu řeky Moravy. Následně přechází po stávajícím mostě (jezu) na pravý břeh, kde je od řeky Moravy oddělena plavebním kanálem – Bažův kanál. V celé své délce vede cyklostezka po koruně protipovodňové hráze a její povrch je asfaltový. Celková délka tohoto úseku je 1,29 km.

Úsek Babice

Tento úsek kopíruje pravý břeh Bažova kanálu a byl otevřen v dubnu roku 2010. Celková délka úseku na území obce Babice je 478 m. (12)

Díky svému rovinnatému terénu v celé délce úseku jsou zde ideální podmínky pro cyklistickou dopravu.

Na celém úseku Spytihněv – Babice – Uherské Hradiště nejsou žádné nedostatky.

2.5 Analýza silných, slabých stránek, příležitostí a hrozeb cyklistické dopravy v okresech Kroměříž a Uherské Hradiště

Analýza hodnotí silné a slabé stránky, jež jsou hodnoceny z hlediska vnitřního prostředí, příležitosti a hrozby, které jsou ovlivňovány vnějším prostředím. Tato analýza slouží ke stanovení pozice řešeného území v oblasti geografické polohy území, infrastruktury území a v oblasti základních podmínek pro rozvoj turistického ruchu.

V analýze bylo přihlédnuto k vlastnímu terénnímu průzkumu trasy a k všeobecným dostupným informacím o daných oblastech.

Tabulka 1: Analýza silných, slabých stránek, příležitostí a hrozeb cyklistické dopravy v okresech Kroměříž a Uherské Hradiště

Silné stránky	Slabé stránky
Výhodná geografická poloha regionů.	Nevhodný stav povrchů na některých úsecích cyklotrasy.
Atraktivita regionů (kulturní i přírodní památky, folklór, členitá krajina).	Existence nebezpečných míst na cyklotrase.
Dostupnost regionů pomocí mezinárodní a nadregionální cyklotrasy.	Malé zázemí pro cyklistickou dopravu (cyklopůjčovny, odpočinková místa).
Zájem o budování nových úseků ze strany obyvatel, měst, obcí a dobrovolných sdruženích.	Chybějící či nepřehledné značení.
Významná cyklostezka podél Bařova kanálu.	
Možná místa pro rozšíření cyklostezek a napojení na místní cyklotrasy.	
Příležitosti	Hrozby
Vybudování sítě cyklopůjčoven.	Nezájem o využití služeb cyklopůjčoven.
Menší zátěž na životní prostředí.	Přeplněnost komunikací pro cyklisty.
Budování cyklostezek, pruhů pro cyklisty.	Nedostatek financí na nové projekty.
Zvýšení bezpečnosti cyklistů.	
Zatraktivnění regionů.	
Financování z fondů Evropské unie.	

Zdroj: (Autorka)

3 NÁVRHY ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE VYBRANÉ OBLASTI

Tato část práce se zabývá návrhy, které by mohly přispět k rozvoji cyklistické dopravy v dané lokalitě, což by mohlo mít za následek rozvoj cestovního ruchu.

Cílem je především navrhnout místa pro rozšíření dané cyklotrasy, jež by umožnily bezpečnější a pohodlnější jízdu pro cyklisty a ostatní účastníky silničního provozu.

3.1 Popis jednotlivých návrhů v úseku Kroměříž – Spytihněv

Návrhy jsou řešeny mezi úseky *Kroměříž – Kvasice*, *Kvasice – Bělov*, *Otrokovice – Napajedla*, *Napajedla – Spytihněv*. Ve směru ze Spytihněvy do Uherského Hradiště je cyklostezka dobudována v celém úseku. Nejsou zde žádné návrhy na úpravu či rozšíření cyklostezky.

V průběhu psaní bakalářské práce bylo zjištěno, že již existuje zpracovaná dokumentace na rozšíření, úpravu cyklotrasy v úseku Kvasice – Bělov.

Návrhy, které jsou popsány níže, byly uskutečňovány k roku 2010. V roce 2011 však po opakované analýze trasy došlo v úseku kemp Pahrbek v Napajedlech – Spytihněv ke stavbě nové cyklostezky. Díky tomu je možné, že se návrhy mohou shodovat s již skutečným stavem.

3.1.1 Část trasy Kroměříž – Kvasice

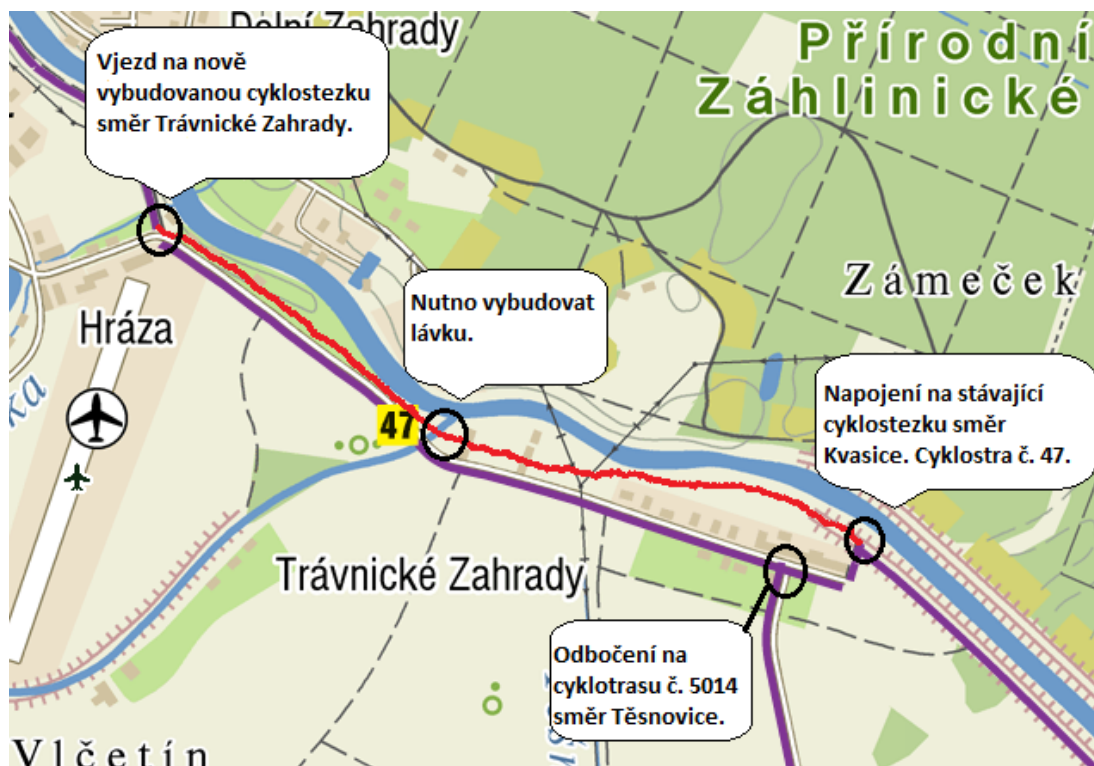
Problém

Problémem na této části úseku je vedení cyklotrasy po silnici III. třídy směrem do městské části Trávnícké Zahrady.

Návrh na odstranění problému

Návrhem je napojit stávající cyklostezku končící před kroměřížským letištěm na stávající úsek vedoucí z Trávníckých Zahrad směrem do Kvasic.

Cyklostezka by vedla od kroměřížského letiště po pravém břehu podél řeky Moravy, po koruně protipovodňové hráze. Bylo by zde nutné vybudovat lávku přes říčku Kolojedku (obr. 20).



Obrázek 20: Návrh cyklostezky v úseku Kroměříž - Trávnícké Zahrady

Zdroj: (Autorka s využitím zdroje 19)

Zhodnocení návrhu:

Tímto návrhem by se docílilo větší bezpečnosti a požitku z jízdy pro cyklisty. Avšak dle získaných informací by nově postavený úsek nebyl nejspíš příliš využíván, jelikož silnice III. třídy není příliš frekventovaná. Také je v Trávníckých Zahradách možno odbočit na cyklotrasu č. 5014 ve směru Těšnovice, což by při výstavbě nového úseku znamenalo, že se musí cyklista vrátit zpět do obce, takže by pro něj nebylo vhodné nový úsek využít.

3.1.2 Část trasy Kvasice – Bělov - Otokovice

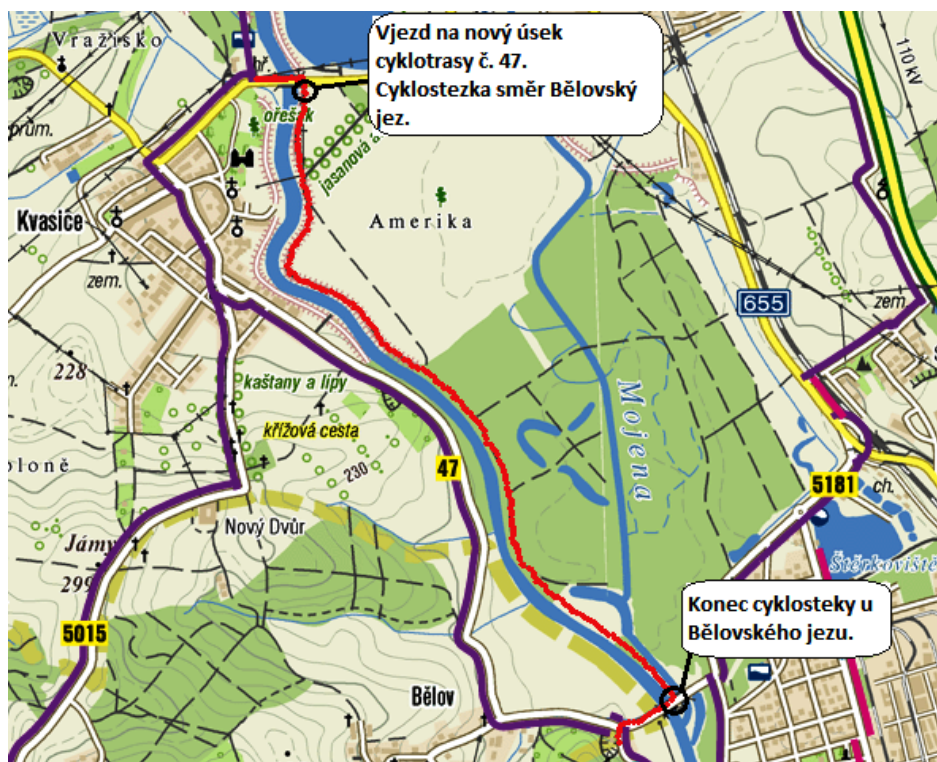
Cyklostezka ze směru od Kroměříže končí u sportovního areálu v Kvasicích, kde jak bylo popsáno výše, pokračuje ve směru do Otokovic po silnici II/367.

Problém

Problémem na tomto úseku je vedení cyklotrasy po frekventované silnici II/367 a zdejší nepřehledné značení (Příloha 2).

Návrh na odstranění problému

V tomto místě by mohla být cyklotrasa převedena na levý břeh řeky Moravy a dále pokračovat po koruně stávající protipovodňové hráze (Příloha 2) až k Bělovskému jezu (obr. 21).



Obrázek 21: Návrh cyklostezky ve směru Kvasice - Bělovský jez

Zdroj: (Autorka s využitím zdroje 19)

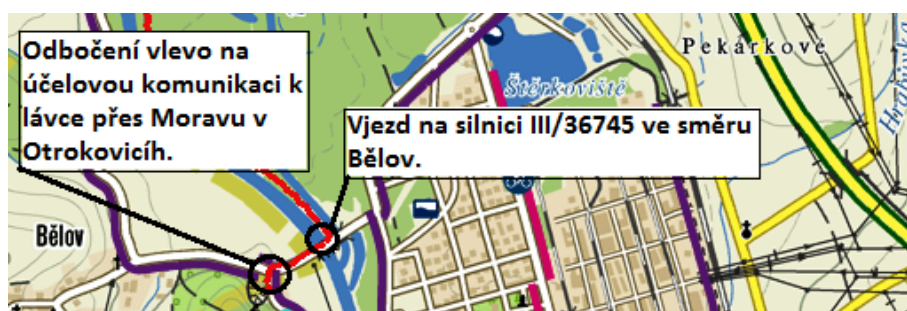
Za tímto účelem by bylo nutno na silnici II/367 před vjezdem do obce Kvasice doplnit silniční značení, upozorňující na pohyb cyklistů ve vozovce, např. dopravní značkou *Cyklisté* (obr. 22).



Obrázek 22: Cyklisté

Zdroj: (5)

Nový úsek cyklotrasy by končil u Bělovského jezu, kde by dále cyklotrasa pokračovala z části po silnici III/36745, což by znamenalo tento úsek označit dopravní značkou *Cyklisté* upozorňující na pohyb cyklistů ve vozovce (obr. 22). Poté by se odbočilo vlevo na účelovou komunikaci směrem k lávce přes řeku Moravu v Otrokovicích (obr. 23).



Obrázek 23: Návrh - Bělovský jez směr Otrokovice

Zdroj: (Autorka s využitím zdroje 19)

V květnu 2011 však došlo k dostavbě nové cyklostezky ve městě Otrokovice (Příloha 4), která vede ze směru Tlumačov ulicí Karla Čapka, až po lávku přes řeku Moravu v ulici Moravní (obr. 24). Tato cyklostezka je součástí cyklotrasy č. 47, zatím však ještě nedošlo k jejímu zaznačení v mapách.

Tato dostavba znamená, že navrhnutá cyklostezka ze směru Kvasice, končící u Bělovského jezu, by mohla pokračovat po přejetí silnice III/36745 po nově vybudované cyklostezce v Otrokovicích (obr. 24) napojující se dále na cyklostezku ve směru Napajedla.



Obrázek 24: Nová cyklostezka ve městě Otrokovice

Zdroj: (Autorka s využitím zdroje 19)

Zhodnocení návrhu

Dostavba této části cyklotrasy mezi obcemi Kvasice a Bělov by měla význam zejména ve zvýšení bezpečnosti dopravy převedením cyklistů ze zatížených tahů a místních komunikací. Dále zvýšení využitelnosti cyklotrasy pro cyklisty, in-line bruslaře, pěší. Což by mělo pozitivní vliv na rozvoj turistického ruchu v dané oblasti a aktivní využití volného času pro obyvatele regionu.

3.1.3 Část trasy Otrokovice – Napajedla

Úsek cyklotrasy mezi městy Otrokovice a Napajedla je zcela dobudována. V celé své délce má cyklotrasa zpevněný asfaltový povrch.

Problém

Spíše nedostatkem než problémem na tomto úseku je lávka vedoucí přes říčku Dřevnici (obr. 17), která zcela nevyhovuje požadavkům cyklistů pro rychlou a bezpečnou jízdu. Pro překonání lávky musí cyklista sesednout z kola, zdolat několik schodů,

aby se na lávku dostal. Lávka též není příliš široká, při setkání cyklistů z chodci, či větším počtů cyklistů dochází ke kolizi, což znamená zdržení na trase.

Návrh na odstranění problému

Návrhem je vybudovat novou lávku přes říčku Dřevnici, kde by nebylo nutné sesednou z kola.

Tímto návrhem by se docílilo větší bezpečnosti jak pro cyklisty tak pěší, též by to znamenalo urychlení jízdy na tomto úseku.

3.1.4 Část trasy Napajedla – Spytihněv (jez)

Při průjezdu městem Napajedla, jak již bylo uvedené výše, cyklotrasa č. 47 vede po místních komunikacích města Napajedla, což je pro cyklisty nebezpečné a nepohodlné.

Problém

V tomto úseku jsou problémy dva:

- a) Vedení cyklotrasy po místních komunikacích města.
- b) Nezpevněný úsek cyklotrasy mezi kempem Pahrbek v Napajedlech a zpevněným povrchem ve směru Spytihněv.

Návrh na odstranění problémů

- a) *Vedení cyklotrasy po místních komunikacích města*

Návrhem je vybudovat cyklostezku, která by byla napojena na již vybudovaný úsek vedoucí z Otrokovic (obr. 25). Ve městě Napajedla by cyklostezka vedla od tamějšího průmyslového areálu podél řeky Moravy (Příloha 4), až ke kempu Pahrbek, kde by se napojila na další nově vybudovaný úsek cyklostezky ve směru Spytihněv (obr. 26)



Obrázek 25: Návrh v úseku Napajedla - kemp Pahrbek

Zdroj: (Autorka s využitím zdroje 19)

b) *Nezpevněný úsek mezi kempem Pahrbek v Napajedlech se zpevněným povrchem ve směru Spytihněv*

Návrhem je upravit a napojit stávající nezpevněný cca 400 metrový úsek z kempu Pahrbek v Napajedlech na vybudovaný úsek se zpevněným povrchem ve směru Spytihněv.

Znamenalo by to vykácení několika stromů vedoucích podél cesty (Příloha 4) a danou část povrchu upravit na povrch asfaltový. Jelikož uvedená část úseku je za nepříznivých podmínek neprůjezdná a tento cca 400 metrový úsek je poté nutno objet.

Tento návrh na zpevnění cyklotrasy od kempu Pahrbek směrem ke Spytihněvy byl učiněn v roce 2010. Po opětovné analýze tohoto úseku však bylo zjištěno, že cyklostezka za kempem Pahrbek již byla v průběhu roku 2011 upravena a pro veřejnost otevřena v květnu 2011.



Obrázek 26: Návrh v úseku kemp Pahrbek – Spytihněv

Zdroj: (Autorka s využitím zdroje 19)

Zhodnocení návrhů

a) Vedení cyklotrasy po místních komunikacích města

Tímto návrhem by se docílilo větší bezpečnosti a požitku z jízdy pro cyklisty, in-line bruslaře a pěší. Bylo však zjištěno, že tento návrh by nebylo možno uskutečnit, jelikož daný úsek vlastní několik majitelů a výkup pozemků by byl velice finančně náročný až nemožný, jelikož ne všichni vlastníci sídlí v ČR.

Je však možné tento úsek alespoň částečně zpevnit na stezku se šterkovým povrchem. Dle dostupných informací tak již bylo učiněno v letošním roce.

b) Nezpevněný úsek mezi kempem Pahrbek v Napajedlech se zpevněným úsekem ve směru Spytihněv

Tímto návrhem by se docílilo kvalitnější a pohodlnější jízdy i za nepříznivých podmínek.

Dle zjištěných informací je již tento úsek od května 2011 hotov a zpřístupněn.

ZÁVĚR

Hlavní součástí rozvoje cyklistické dopravy je budování cyklostezek, jež oddělují cyklisty od silničního provozu, a sítě cyklotras, které spojují města, obce a významná místa v daných oblastech.

Zlínský kraj je díky svým přírodním podmínkám a kulturnímu bohatství vhodný pro rozvoj cyklistické dopravy, a to zejména turisticko-rekreačního charakteru. Územím Zlínského kraje prochází cyklotrasa č. 47 – Moravská stezka, která téměř v celé své délce na území kraje vede podél řeky Moravy.

V současné době rozvoj cyklistické dopravy podporují především města a obce, jež se sdružují do dobrovolných svazků a organizací. V neposlední radě k rozvoji cyklistické dopravy napomohly též dotace z evropských fondů.

Cílem práce bylo analyzovat současný stav cyklistické dopravy v okolí řeky Moravy a navrhnout možnosti rozšíření již stávajících úseků cyklotrasy č. 47. Řešenou oblastí byl úsek mezi městy Kroměříž a Uherské Hradiště, kde současný stav cyklotrasy není zcela dostačující. V posledních několika letech se zde podařilo díky evropským fondům postavit nové úseky cyklostezek a to mezi městy Otrokovice – Napajedla, Kroměříž - Kvasice a též dokončit cyklostezku podél Baťova kanálu. Avšak jsou tu stále nedostatky zejména mezi úseky Kvasice – Bělov, Napajedla – Spytihněv, které se podařilo v práci analyzovat a navrhnout možnosti na jejich dostavbu a napojení na již vzniklé cyklostezky. Dostavbou těchto úseků by se docílilo větší bezpečnosti jak pro cyklisty, tak ostatní účastníky silničního provozu. Dalším přínosem těchto dostaveb by byl i větší požitek z jízdy a rozvoj turistického ruchu, k čemuž by dopomohlo vytvoření sítě cyklopůjčoven v úseku Kroměříž – Uherské Hradiště, jež zde chybí.

Analýza a návrhy na rozvoj vybraných úseků v této práci byly provedeny v září roku 2010. Avšak po opětovném projetí dané trasy bylo zjištěno, že začátkem roku 2011 došlo ve městě Napajedla k výstavbě úseku za kempem Pahrbeke směrem Spytihněv. Tento úsek byl v květnu 2011 otevřen, což bylo v práci zohledněno a vysvětleno.

Závěrem lze říci, že cíl této bakalářské práce byl splněn. Podařilo se analyzovat současný stav cyklistické dopravy v okolí řeky Moravy a navrhnout místa na rozšíření dané

trasy. Budou – li se některé návrhy realizovat, povede to v budoucnu k větší bezpečnosti pro cyklisty a též k rozšíření nabídky a přilákání více turistů do dané oblasti.

SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. c2010 [cit. 2010-11-13]. Dostupné z: <<http://cyklostrategie.cdvinfo.cz/cyklopolitika/kraje/zlinsky/>>
- (2) Centrum dopravního výzkumu. Program rozvoje cyklistické dopravy: pracovní podklady pro území NUTS II Střední Morava. Praha: Centrum dopravního výzkumu, 2007. 51 s.
- (3) *Cyklistika Krnov*. Cyklopojmy, druhy cyklistické dopravy a tras [online]. [cit. 2010-11-11]. Dostupný z: <<http://www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/Cyklopojmy.htm>>.
- (4) *Informační portál Karlovarského kraje*. Značení tras [online]. [cit. 2010-11-23]. Dostupné z: <<http://www.kr-karlovarsky.cz/Cyklo/znaceni/>>.
- (5) *BS Morava spol. s r. o.* Dopravní značení. [online]. [cit. 2010-12-15]. Dostupné z: <<http://www.dopravni-znaceni-bsmorava.cz/o-firme-bs-morava/>>
- (6) *T.K. Průzkumník*. Turistické značení v České republice [online]. [cit. 2010-12-15]. Dostupné z: <http://www.pruzkumnik.cz/praxe/turistika/>
- (7) Klub českých turistů. Značení cyklotras: učební texty pro značkáře díl N.: Klub českých turistů – Rada značení, 2007. 32 s.
- (8) *Plzeňsko na kole*. *Cyklostezka nebo* cyklotrasa [online]. c2007-2010 [cit. 2010-12-15]. Dostupné z: <<http://www.plzenskonakole.cz/cz/cyklostezka-nebo-cyklotrasa-jaky-je-v-tom-rozdil-134.htm>>
- (9) *Český statistický úřad*. Zlínský kraj [online]. c2010-12-24 [cit. 2010-11-23]. Dostupné z: <<http://www.czso.cz/xz/redakce.nsf/i/home>>.
- (10) *Metodická podpora regionálního rozvoje*. Zlínský kraj [online]. [cit. 2011-02-02]. Dostupné z: <<http://www.regionalnirozvoj.cz/index.php/zlinsky-kraj.html>>
- (11) *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. c2010 [cit. 2010-11-13]. Dostupné z: <<http://cyklostrategie.cdvinfo.cz/cyklopolitika/kraje/zlinsky/>>
- (12) Interní materiály poskytnuté dne 26. 10. 2011 od Ing. Jiřího Durďáka projektového manažera DSO Sdružení obcí pro rozvoj Bařova kanálu a vodní cesty na řece Moravě
- (13) *Zlínský kraj*. Regionální informační portál [online]. [cit. 2011-03-27]. Dostupné z: <http://www.zlinskykraj.net/cleneni.php>

- (14) *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy* [online]. c2010 [cit. 2010-03-27].
Dostupné z: < <http://www.cyklostrategie.cz/file/cykloturistika-vybrane-cyklotrasy-cr-23/>>
- (15) *Národní strategie cyklistické dopravy, Cykloinfrastruktura* [online]. c2010 [cit. 2010-12-28]. Dostupné z: <<http://www.cyklostrategie.cz/cykloinfrastruktura/in-line-cyklo/>>
- (16) CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Rozvoj cyklistické dopravy v České republice – II. díl*. Brno: Brko, s. r. o., 2000. 112 s. ISBN 80-9021-41-7-7
- (17) *Topbicycle – půjčovna kol* [online]. c2005 [cit. 2010-12-26]. Dostupné z:
<http://www.topbicycle.com/JesMik.htm>
- (18) *Mapy.cz*, [online], [cit. 2010 – 12 - 26]. Dostupné z: < <http://www.mapy.cz/>>

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Analýza silných, slabých stránek, příležitostí a hrozeb cyklistické dopravy v okresech Kroměříž a Uherské Hradiště	30
---	----

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Označení mezinárodní trasy	12
Obrázek 2: Označení nadregionální trasy	12
Obrázek 3: Označení regionální trasy	13
Obrázek 4: Označení místní trasy.....	13
Obrázek 5: Návěst před křižovatkou	14
Obrázek 6: Směrová tabule IS 19a (s jedním cílem)	14
Obrázek 7: Směrová tabulka.....	14
Obrázek 8: Cykloturistická směrovka	15
Obrázek 9: Cykloturistická značka	15
Obrázek 10: Cykloturistická šipka.....	15
Obrázek 11: Tematické značení cyklotras	16
Obrázek 12: Mapa okresů Zlínského kraje	18
Obrázek 13: Moravská stezka Jeseník – Mikulov	22
Obrázek 14: Cyklotrasa v úseku Kroměříž – Kvasice	23
Obrázek 15: Cyklotrasa č. 47 v úseku Kvasice - Bělov – Otrokovice.....	25
Obrázek 16: Cyklotrasa č. 47 v úseku Otrokovice – Napajedla	26
Obrázek 17: Lávka přes říčku Dřevnici	27
Obrázek 18: Cyklotrasa č. 47 úsek Napajedla – Spytihněv	28
Obrázek 19: Cyklotrasa č. 47 úsek Spytihněv - Babice - Uherské Hradiště	29
Obrázek 20: Návrh cyklostezky v úseku Kroměříž - Trávnícké Zahrady	32
Obrázek 21: Návrh cyklostezky ve směru Kvasice - Bělovský jez	33
Obrázek 22: Cyklisté	34
Obrázek 23: Návrh - Bělovský jez směr Otrokovice	34
Obrázek 24: Nová cyklostezka ve městě Otrokovice	35

Obrázek 25: Návrh v úseku Napajedla - kemp Pahrbek	37
Obrázek 26: Návrh v úseku kemp Pahrbek – Spytihněv	38

SEZNAM ZKRATEK

- BK – Baťův kanál
- CZT – Cyklistické značené trasy
- ČR – Česká republika
- CHKO – Chráněná krajinná oblast
- KTČ – Klub českých turistů

SEZNAM PŘÍLOH

- Příloha 1: Vybrané dopravní značení pro cyklisty
- Příloha 2: Fotky cyklotrasy č. 47 v úseku Kroměříž – Kvasice
- Příloha 3: Přeznačení cyklotrasy č. 47
- Příloha 4: Fotky cyklotrasy č. 47 v úseku Otrokovice – Napajedla – Spytihněv – Uherské Hradiště

PŘÍLOHY

Vybrané dopravní značení pro cyklisty



Obrázek: Stezka pro cyklisty C 8a



*Obrázek: Stezka pro cyklisty a chodce
C 9a (se společným provozem)*

Zdroj: (15)



*Obrázek: Stezka pro chodce a cyklisty
C 10a (s odděleným provozem)*

Zdroj: (15)

PŘÍLOHA 2

Fotky cyklotrasy č. 47 v úseku Kroměříž - Kvasice



*Obrázek: Část cyklotrasy ze směru ulice Za Oskolí kolem letiště
ve směru do Travnických zahrad*

Zdroj: (Autorka)



Obrázek: Výjezd z ulice Za Oskolí ve směru k letišti

Zdroj: (Autorka)



Obrázek: Nový úsek cyklostezky (z r. 2010) Travnické zahrady - Kvasice

Zdroj: (Autorka)



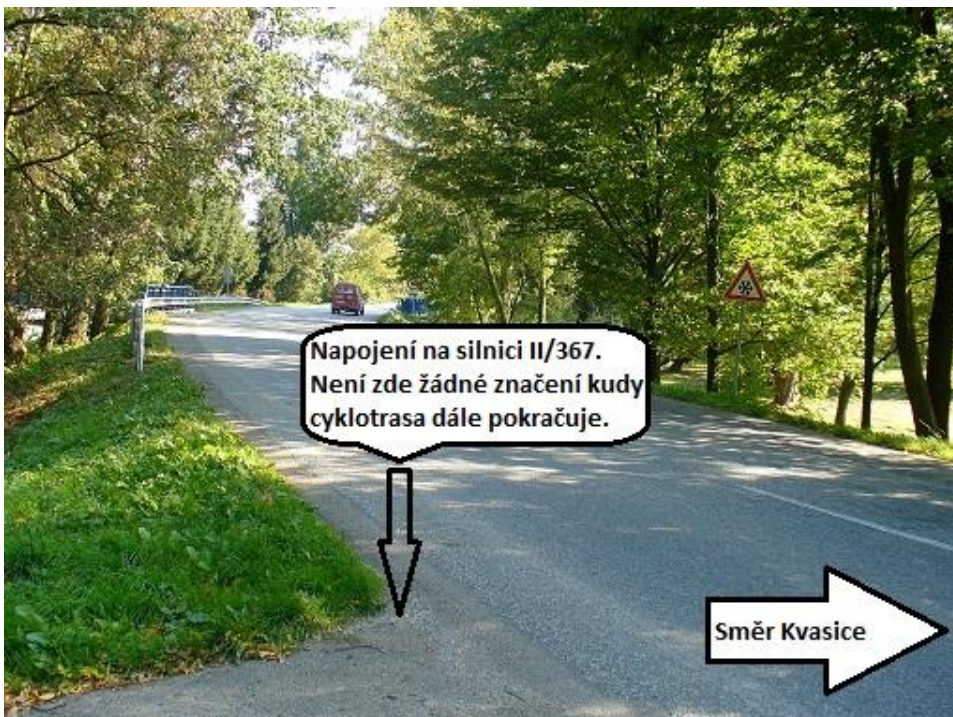
Obrázek: Soutok řeky Moravy a říčky Rusavy

Zdroj: (Autorka)



Obrázek: Odpočívadlo u soutoku Moravy a říčky Rusavy

Zdroj: (Autorka)



Obrázek: Konec cyklostezky v obci Kvasice

Zdroj: (Autorka)



Obrázek: Návrh vedení cyklotrasy po silnici II/367 ve směru Běloušský jez

Zdroj: (Autorka s využitím zdroje 19)



Obrázek: Místo návrhu na vybudování cyklostezky ve směru Běloušský jez

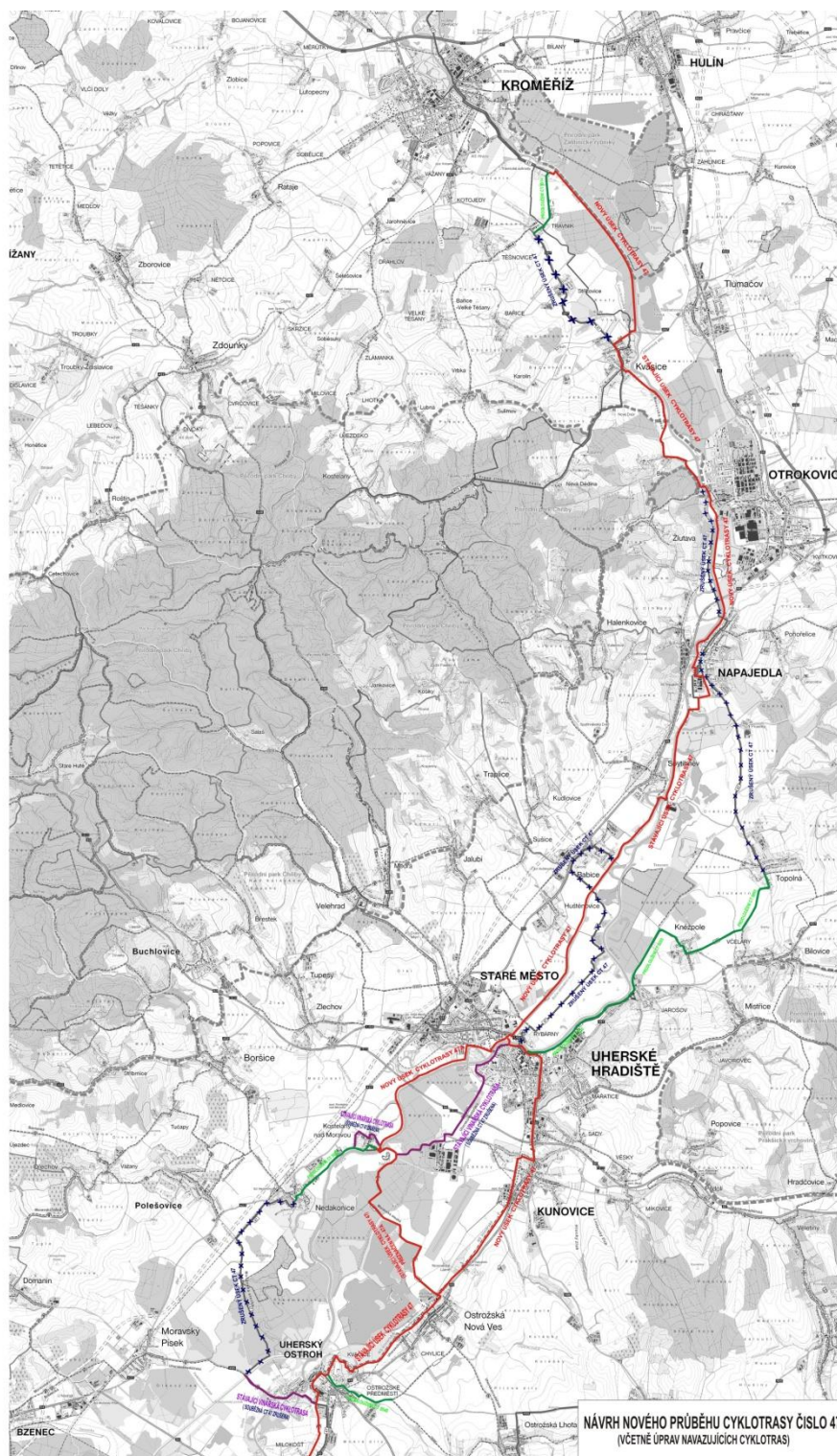
Zdroj: (Autorka)



Obrázek: Lávka pro pěší přes řeku Moravu v Otrokovcích

Zdroj: (Autorka)

Přeznačení cyklotrasy č. 47



Obrázek: Mapa cyklotrasy č. 47

Zdroj: (12)

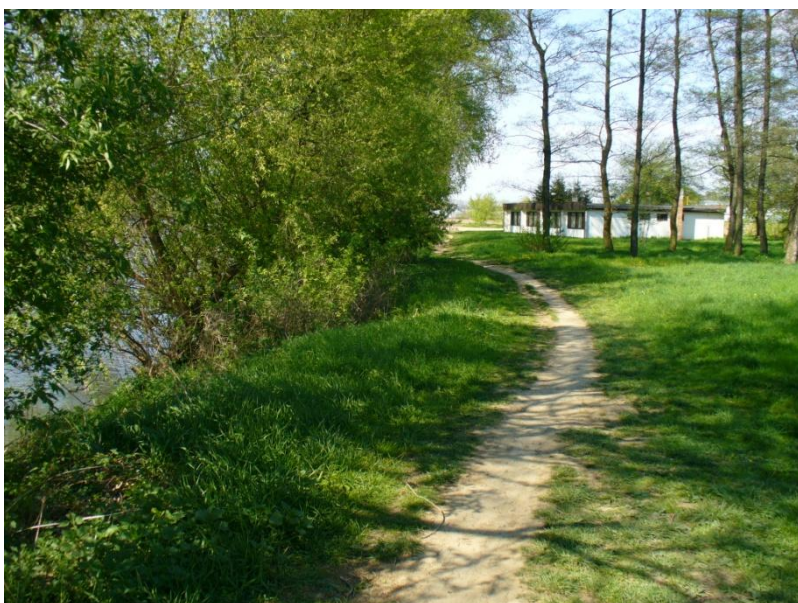
PŘÍLOHA 4

Fotky cyklotrasy č. 47 v úseku Otrokovice – Napajedla – Spytihněv



Obrázek: Nová cyklostezka v Otrokovicích vedoucí ze směru Tlumačov, Bělov

Zdroj: (Autorka)



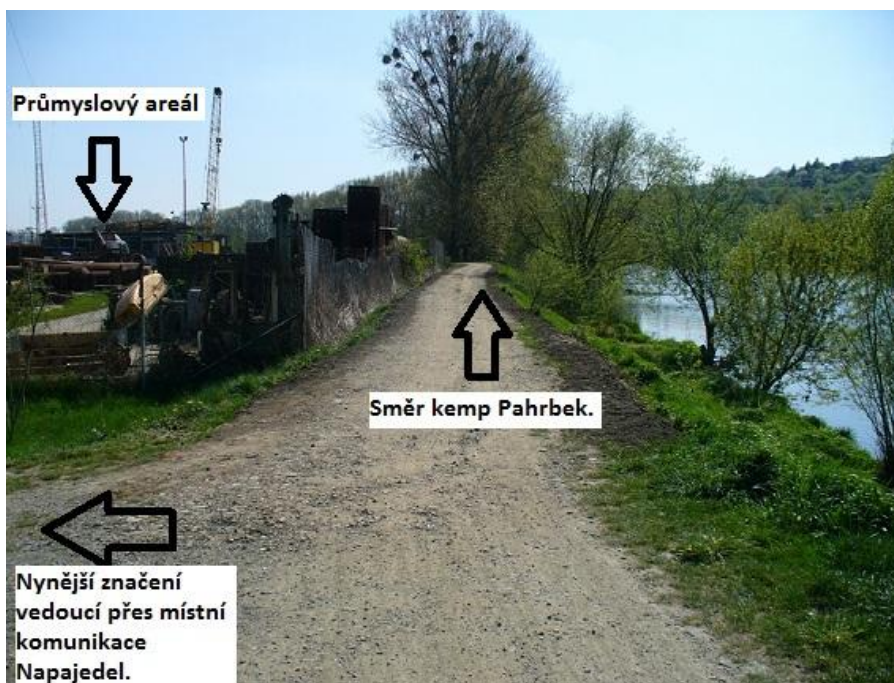
Obrázek: Nezpevněný úsek za kempem Pahrbek

Zdroj: (Autorka)



Obrázek: Konec cyklostezky podél Bařova kanálu v Uherském Hradiřtři

Zdroj: (Autorka)



Obrázek: Návrh vedení cyklotrasy ve směru kemp Pahrbek v Napajedlech

Zdroj: (Autorka)



Obrázek: Cyklostezka podél Bařova kanálu začínající za jezem v obci Spytihněv

Zdroj: (Autorka)