

**Vysoká škola logistiky o.p.s.**

**Rozvoj cyklistické dopravy na území  
Šumperska**

(Bakalářská práce)



**Vysoká škola  
logistiky**  
o.p.s.

## **Zadání bakalářské práce**

studentka

**Renata Hanzlíková**

studijní program  
obor

Logistika  
Dopravní logistika

Vedoucí Katedry bakalářského studia Vám ve smyslu čl. 22 Studijního a zkušebního řádu Vysoké školy logistiky o.p.s. pro studium v bakalářském studijním programu určuje tuto bakalářskou práci:

**Název tématu: Rozvoj cyklistické dopravy na území Šumperska**

**Cíl práce:**

Analyzovat cyklistickou dopravu na území Šumperska a navrhnout opatření k jejímu rozvoji.

**Zásady pro vypracování:**

Využijte teoretických východisek oboru logistika. Čerpejte z literatury doporučené vedoucím práce a při zpracování práce postupujte v souladu s pokyny VŠLG a doporučeními vedoucího práce. Části práce využívající neveřejné informace uveďte v samostatné příloze.

Bakalářskou práci zpracujte v těchto bodech:

Úvod

1. Teoretická východiska cyklistické dopravy
2. Analýza cyklistické dopravy na území Šumperska
3. Návrh opatření k rozvoji cyklistické dopravy na území Šumperska
4. Vyhodnocení

Závěr

Rozsah práce: 35 – 50 normostran textu

Seznam odborné literatury:

BARTOŠ, Luděk. Navrhování komunikací pro cyklisty: technické podmínky TP 179. Mariánské Lázně: Koura, 2006. 103 s. ISBN 80-902527-3-7.

MAKEŠ, Pavel a KRÁL, Luboš. Velká kniha cyklistiky. Praha: ComputerPress, 2002. 142 s. ISBN 80-7226-815-5.

MOUREK, Daniel a kol. Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice. Praha: CzechTourism, 2011. 129 s. ISBN 978-80-87560-00-6.

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Michal Turek, Ph.D.

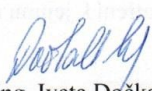
Datum zadání bakalářské práce:

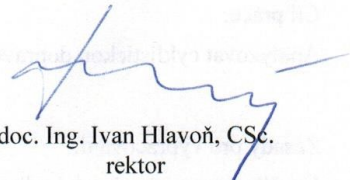
31. 10. 2019

Datum odevzdání bakalářské práce:

5. 5. 2020

Přerov 31. 10. 2019

  
Ing. et Ing. Iveta Dočkalíková, Ph.D.  
vedoucí katedry

  
doc. Ing. Ivan Hlavoň, CSc.  
rektor

## Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je původní a že jsem ji vypracovala samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná a že jsem v práci neporušila autorská práva ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o autorském právu, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Prohlašuji, že jsem byla také seznámena s tím, že se na mou bakalářskou práci plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo. Beru na vědomí, že Vysoká škola logistiky o.p.s. nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro pedagogické, vědecké a prezentační účely školy. Užiji-li svou bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědoma povinnosti informovat o této skutečnosti Vysokou školu logistiky o.p.s.

Prohlašuji, že jsem byla poučena o tom, že bakalářská práce je veřejná ve smyslu zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 47b. Taktéž dávám souhlas Vysoké škole logistiky o.p.s. ke zpřístupnění mnou zpracované bakalářské práce v její tištěné i elektronické verzi. Tímto prohlášením souhlasím s případným použitím této práce Vysokou školou logistiky o.p.s. pro pedagogické, vědecké a prezentační účely.

V Přerově, dne 05. 05. 2020

.....

podpis

## **Poděkování**

Ráda bych touto cestou poděkovala Ing. Michalu Turkovi Ph.D., vedoucímu mé bakalářské práce, za odborný dohled, vedení, konzultace a cenné rady, které mi pomohly k dokončení této práce. Dále bych chtěla poděkovat lidem, kteří si našli čas a konzultovali se mnou danou problematiku a poskytli mi informace.

## **Anotace**

Bakalářská práce Rozvoj cyklistické dopravy na území Šumperska se zabývá rozvojem cyklistické dopravy na Šumpersku. Cílem je analyzovat cyklistickou dopravu na území Šumperska a navrhnout opatření k jejímu rozvoji. Práce analyzuje současný stav cyklistických komunikací na Šumpersku, vedení cyklistických tras a stezek na daném území. Následně hodnotí dotazníkové šetření týkající se cyklistické dopravy na Šumpersku a navrhuje řešení problematických míst.

## **Klíčová slova**

Cyklistická doprava, Šumpersko, cyklostezka, cyklotrasa, doprava

## **Annotation**

The subject of this Bachelor's thesis is Development of Bicycle Transport in the Šumperk Area. The aim of the thesis is to analyse cycle travel in the Šumperk area and to propose measures for its further improvement. This piece of work analyses the current state of cycling routes in Šumperk district, its network in the given area. Consequently, questionnaires are evaluated and possible solutions for problematic issues given.

## **Keywords**

Cycling transport, Šumpersko, cycle path, cycle route, transport

# Obsah

Úvod.....	9
1 Teoretická východiska cyklistické dopravy .....	10
1.1 Charakteristika cyklistické dopravy .....	10
1.1.1 Jízdní pruh pro cyklisty.....	10
1.1.2 Cyklistický pás.....	10
1.1.3 Cyklistické stezky .....	11
1.1.4 Cyklista .....	11
1.1.5 Cykloturistika.....	11
1.2 Cyklistické trasy.....	11
1.2.1 Funkce cyklistické trasy.....	12
1.2.2 Druhy cyklistických tras .....	12
1.2.3 Navrhování sítě cyklistických tras .....	13
1.3 Navrhované parametry komunikací pro cyklisty .....	14
1.3.1 Délka rozhledu pro zastavení.....	14
1.3.2 Prostorové nároky .....	14
1.3.3 Návrhová rychlost.....	14
1.3.4 Šířka jízdního pruhu.....	15
1.4 Dopravní značení .....	15
1.4.1 Svislé dopravní značky .....	15
1.4.2 Vodorovné dopravní značky .....	16
1.4.3 Orientační dopravní značení .....	16
1.4.4 Světelně signalizační zařízení.....	17
1.5 Odstavné a parkovací plochy, zařízení pro jízdní kola .....	17
2 Analýza cyklistické dopravy na území Šumperska .....	18
2.1 Oblast Šumperska.....	18
2.2 Infrastruktura pro cyklisty na území Šumperska .....	18

2.2.1	Cyklotrasy .....	18
2.2.2	Cyklostezky .....	21
2.2.3	Infrastruktura ve městě Šumperk .....	27
2.2.4	Cyklistická věž v Šumperku .....	34
2.3	Intenzita cyklistické dopravy na Šumpersku.....	34
2.4	Dotazníkové šetření.....	36
2.4.1	Struktura dotazníku .....	36
2.4.2	Jednotlivý rozbor otázek .....	36
3	Návrh opatření k rozvoji cyklistické dopravy na území Šumperska .....	54
3.1	Návrhy na nové cyklistické komunikace .....	54
3.2	Bezpečnější křižovatky .....	56
3.3	Úprava nerovnosti povrchů .....	57
3.4	Stojany pro kola .....	58
3.5	Dodatečné osvětlení .....	59
3.6	Propagace .....	60
3.7	Informační tabule .....	60
4	Vyhodnocení.....	62
	Závěr .....	64
	Seznam zdrojů.....	65
	Seznam grafických objektů.....	68
	Seznam příloh .....	70



# Úvod

Ve své bakalářské práci se věnuji cyklistické dopravě a vedení komunikací pro cyklisty. Jelikož je Šumpersko místem, kde se ve větší míře vyskytují turisté či cyklisté, kteří cestují do hor, do lázní nebo za památkami, bylo by dobré, aby se současná cyklistická doprava na Šumpersku zkvalitnila, protože je v poslední době více populární. Využívá se nejen k dopravě, ale také jako druh sportu, například na tréninky nebo závody.

V dnešní době se automobily staly imobilními. Neustále se zvyšuje provoz na silnicích, jsou větší dopravní zácpy, nedostatek parkovacích míst a vyšší nehodovost. Cyklistická doprava nezatěžuje své okolí nadměrným hlukem, dále neznečišťuje ovzduší, a to má následně pozitivní vliv na zdraví člověka. Spolu s kvalitně zbudovanou infrastrukturou umožňuje rychlejší přesun na kratší vzdálenost než motorová doprava.

Cyklistická doprava poskytuje značnou flexibilitou při pohybu v městských částech a částečně řeší i dopravní obsluhu. Při zlepšení cyklistické dopravy je možnost, že ji lidé začnou v plné míře využívat.

Součástí bakalářské práce jsou informace o vedení cyklistické dopravy na území Šumperska. Cílem práce je analyzovat cyklistickou dopravu na území Šumperska a navrhnout opatření k jejímu rozvoji.

Práce je rozdělena na část praktickou a část teoretickou. V teoretické části obecně popisují, co jsou to cyklostezky a cyklotrasy, poté jaké bezpečnostní prvky v cyklistické dopravě existují. Také se soustředím na stav a vedení cyklostezek, dále je pro moji práci důležitá intenzita cyklistů. U intenzity jsem se zaměřila zejména na více frekventované cyklostezky a cyklotrasy.

V praktické části bakalářské práce bude stěžejní dotazník, který bude zaměřený na to, jak jsou lidé spokojeni se zabezpečením, množstvím a osvětlením cyklostezek a cyklotras na Šumpersku. Lidé se mohli vyjádřit, v jakém směru by se vývoj cyklistické dopravy měl zlepšit. To celé dále budu vyhodnocovat v další části, která navazuje na provedenou analýzu. Budou zde uvedeny návrhy na opatření, které by měly vést ke zlepšení a rozvoji cyklistické dopravy.

# 1 Teoretická východiska cyklistické dopravy

V dnešní době je jízdní kolo považováno za ekologický a vhodný prostředek v dopravě, používaný zejména v osobní dopravě a na kratší vzdálenosti. Výhodou cyklistické dopravy je, že má malou prostorovou a zároveň finanční náročnost. [1]

## 1.1 Charakteristika cyklistické dopravy

Přínosem cyklistické dopravy bývá utužování zdraví cyklistů. Omezuje hluk a emise škodlivých látek. V některých městských částech je rychlost jízdního kola srovnatelná s osobní dopravou.[1]

Nevýhodou je počasí, které je závislé na povětrnostních podmínkách (vítr, sníh, déšť) s tím může zároveň souviset vyšší riziko zranitelnosti. Také záleží, jakou kondicí cyklista disponuje. Ve srovnání s automobilovou dopravou má rovněž menší přepravní kapacitu. [1]

Cyklista dosahuje průměrné rychlosti okolo 12-25 km/h na klasickém jízdním kole. Vyšší rychlosti může dosáhnout ve sklonových a směrových poměrech, při dobré viditelnosti a s vhodným uspořádáním a vybavením komunikace. Velkou váhu na vyšší rychlost může mít konstrukce jízdního kola, případně také směr a síla větru. [1]

### 1.1.1 Jízdní pruh pro cyklisty

V hlavním dopravním prostoru se jízdní pruh pro cyklisty navrhuje na jeho pravý okraj pro jednosměrný nebo obousměrný provoz. Je označený vodorovným dopravním značením a považuje se za část pozemní komunikace. Pro bezpečnost cyklistů musí mít pruh kvalitní povrch a dostatečný odvod vody. Šířka bývá navrhována alespoň na 1 m, bezpečnostní odstup od obrubníku je 0,5 m. Do jízdního pruhu se započítává velikost vodícího proužku, ten má velikost 0,25 m. Jízdní pruhy se projektují na místa s vyšší intenzitou. [1]

### 1.1.2 Cyklistický pás

Cyklistický pás je vyhrazený pouze pro cyklisty, pás je samostatná pozemní komunikace. Je složený přinejmenším ze dvou cyklistických pruhů. [2]

### 1.1.3 Cyklistické stezky

Pod pojmem cyklistická stezka si můžeme představit pozemní komunikaci nebo jízdní pás, obvykle značený značkou, určený jedinečně pro jízdu na kole. Cyklistickou stezku mohou využít i in-line bruslaři, jelikož to umožňují pravidla silničního provozu. Ucelené cyklistické stezky se nacházejí ve většině měst v České republice. [3]

### 1.1.4 Cyklista

Cyklistu považujeme za účastníka silničního provozu, je vnímán jako řidič nemotorového vozidla. Cyklista není povinen disponovat řidičským průkazem, ale je povinen znát pravidla silničního provozu, aby nebyl nebezpečný pro sebe i okolí při jízdě po cyklistické stezce nebo silnici. Cyklista stejně jako řidič motorového vozidla nesmí před jízdou požit žádný alkohol. Dále má zakázáno, aby při jízdě na kole zároveň vedl ruční vozík nebo psa na vodítku. [4]

### 1.1.5 Cykloturistika

Cykloturistikou se rozumí vykonávaný pohyb v přírodě pomocí jízdního kola s daným cílem bez soutěžení. Jedná se o druh turistiky, kdy k cestování využíváme kolo. Propojuje člověka s okolní přírodou a současně nezatěžuje životní prostředí. Cykloturistika se dá rozdělit na základní a výkonnostní. Základní cykloturistika je uskutečňována v pravidelných cyklech, výhodou je dobrá fyzická zdatnost a plně zařízené kolo. Výkonnostní cykloturistikou rozumíme například expedici do Skandinávie. Cyklista musí mít výrobnou fyzickou zdatnost a výstroj na kolo musí být speciální. [5]

*„Cykloturistika má však nesporné klady v tom, že značně rozšiřuje vaše cestovatelské možnosti. Mnohdy odpadají nepříjemné návraty k daleko zaparkovanému autu, nebo nutnost časově sladit délku výletu s jízdním řádem vlaků.“* [6, s. 20]

## 1.2 Cyklistické trasy

Cyklistickou trasou je myšlená dopravní cesta, která je vedena po silnicích. Těmi mohou být místní a účelové pozemní komunikace. Z hlediska bezpečnosti jsou tyto komunikace vhodné pro výskyt cyklistů, jsou značeny dle zákona o provozu pozemních komunikací.

Cyklistická trasa se může občas vyznačovat také jako samostatně vymezená cykloturistická trasa. [4]

V České republice od roku 1997 existují cyklistické trasy značeny pásově. Od roku 2001 se na značení cyklistických tras uplatňují i speciální směrové dopravní značky, které spadají pod vyhlášku č.30/2001 Sb. Síť cyklistických tras a tvoří právě tyto druhy značení. Garantem je Klub českých turistů, které pověřilo Ministerstvo dopravy a Ministerstvo vnitra. [4]

### 1.2.1 Funkce cyklistické trasy

Funkce cyklistické trasy lze rozdělit na dvě základní funkce. Vhodná cyklistická trasa je, když splňuje nejlépe obě funkce. V některých případech to ale není možné, proto se pak musí navrhnout dvě souběžné trasy. [1]

- **Dopravní funkce** – je jízda na kole, která slouží k přepravě do cíle. Jde zejména o každodenní přepravu například do školy, do zaměstnání, na úřady, za kulturou, nebo nákupy. Požadavky cyklistů jsou kladeny na co nejkratší cestovní dobu a snadné napojení na cíl trasy. Cyklisté, kteří cestu absolvují každý den, jezdí převážně samostatně. Tuto funkci cyklisté využívají i za špatného počasí. [1]
- **Rekreačně turistická funkce** – cílem rekreačně turistické funkce je samotná jízda na kole. Doprava je vedena k cíli, který je zpravidla bokem zastavěné oblasti. Zajížděky menší vzdálenosti nejsou na obtíž, jsou-li ozvláštněny lákavými místy například výhledy, nebo posezením. Věková skupina je rozdílná, stejně jako zkušenosti a rychlost jízdy. Tuto funkci vykonávají cyklisté za dobrého počasí a většinou ve skupinách i s malými dětmi, ale klidně i jednotlivě. [1]

### 1.2.2 Druhy cyklistických tras

Cyklistické trasy rozdělujeme z hlediska geografických poloh a trasování.

- **Místní cyklistické trasy** – jedná se o trasy využívané pro dopravní situaci v obci, kde plní především funkci dopravní. Místní trasy dělíme do dvou skupin, kterými jsou základní a doplňkové trasy. [1]

Základní trasy mají za úkol spojit důležité cíle. Tvoří důležitou síť cyklistických tras v obcích. Jsou vyznačeny orientačními znaky. [1]

Do doplňkových tras patří spojování cílů menšího významu než u základních tras. U těchto tras není povinností mít orientační značení. [1]

- **Regionální cyklistické trasy** – slučování významných regionálních cílů mají na starost právě regionální cyklistické trasy. Důležitou funkcí je návaznost, ta musí splnit napojení na místní cyklistické trasy. Regionální trasy se dále zabývají rekreační a dopravní funkcí. [1]
- **Dálkové cyklistické trasy** – dálkové neboli nadregionální cyklistické trasy mají za úkol propojit vzdálené cíle. Vzdálenými cíli se myslí například evropská síť. Trasa umožňuje pouze rekreační funkci. Orientační mapy, servis, nebo případné ubytování by měly tyto trasy obsahovat. [1]

### 1.2.3 Navrhování sítě cyklistických tras

Postupem při navrhování cyklistických tras je nutno postupovat podle určitých zásad.

U ucelenosti sítě se klade důraz, aby síť byla souvislá a zároveň bezpečná, poskytovala dané vybavení pro cyklistickou dopravu jako je úschovna kol, možnost odstavení kola nebo orientační značení. Cyklisti volí takové trasy, kde značná část cesty vede po cyklistické trase. [1]

Spojení zdrojů a cílů cyklistických tras vzniká z podstatných směrů poptávky. Důležité je spojení hlavních zdrojů s cíli cyklistické dopravy. Plní dopravní a rekreační funkci v rámci daného území. [1]

Dalším návrhem je atraktivita sítě, v této oblasti zvažujeme požadavky na bezpečnost cyklistů, chodců a automobilové dopravy a délky tras. Prvně jmenovaná oblast se zabývá rozdělením nejen cyklistů, ale i chodců od motorové dopravy. Rozdělení je pomocí jízdních pruhů pro cyklisty, jde o zvýšení bezpečnosti oboustranného ohrožení pomocí oddělených cyklistických stezek. Také se musí brát v potaz kriminalita. Není dobré navrhovat cyklistické trasy bez osvětlení, na nepřehledných místech nebo v odlehlých částech. Druhá část se zabývá délkou trasy. Zde je důležité, aby trasa byla co nejméně komplikovaná, bez oklik a většího převýšení. Délky tras jsou pro cyklisty důležité, proto se při návrhu myslí na co nejkratší a zároveň co nejpohodlnější spojení cílů. [1]

Poslední návrh se věnuje srozumitelnosti sítě, která cyklistům usnadňuje orientaci na daném místě. Jde o logické a plynulé řešení trasy, aby bylo možno držet se přirozené i umělé linie vodních toků, uličních sítí a veřejné dopravy. [1]

### **1.3 Navrhované parametry komunikací pro cyklisty**

Při každém novém návrhu je nutné splnit dané parametry, ty musí splňovat délky rozhledu u zastavení, kvality provozu a další. Návrhové parametry se využívají zejména k potvrzení, zda je vhodné na vybraném místě vybudovat cyklistickou trasu. Návrhové parametry jsou řešeny i u podélného a příčného sklonu, dále i u výškových a směrových oblouků. [1]

#### **1.3.1 Délka rozhledu pro zastavení**

Délka rozhledu nezbytná pro zastavení při rozhledu je určena pro mokrý asfaltový povrch. K 50 % prodloužení dochází ve dvou případech. Prvním případem je nebezpečný povrch, ve druhém případě se jedná o klesání, kde je sklon větší než 5 %. Při návrhové rychlosti 20 km/h je doporučenou délkou rozhledu cyklisty 15 metrů. U vyšší rychlosti 30 km/h to bývá zpravidla 25 metrů. [1]

#### **1.3.2 Prostorové nároky**

Volný prostor nemůže být omezen žádnou pevnou bariérou. Je tvořen z jízdního a bezpečnostního prostoru. Jízdní prostor musí dosahovat nejméně jednoho metru šířky. U bezpečnostního prostoru je to z každé strany o 0,25 m více než u jízdního prostoru. Celková šířka prostoru musí být minimálně 1,5 m. Musí se také počítat s volnou výškou, která musí být tvořena 2,50 m nad komunikací pro cyklisty. [1]

Při obousměrném provozu je bezpečnostní prostor široký 2,50 m. Volná výška je totožná jako při jednosměrném provozu, stejně jako jízdní prostor. [1]

#### **1.3.3 Návrhová rychlost**

Při návrhu cyklistické komunikace je nutno vycházet z návrhové rychlosti, ta má hodnotu 20 km/h. V místě křižovatek se tato rychlost snižuje na 10 km/h. Také se hodnotí fakt,

že v místech, která obsahují dlouhá a prudká klesání budou cyklisté nabírat větší rychlosti. Proto se s klesáním vyšším než 3 % bere v úvahu rychlost 30 km/h. [1]

### 1.3.4 Šířka jízdního pruhu

Šířka jízdního pruhu má základní velikost 1 metr. Zpevněný svršek jízdního pruhu pro cyklisty musí mít minimální šířku 0,75 m. Podélný sklon, který se nachází ve stoupání větším jak 6 %, se musí jízdní pruh pro cyklisty zvětšit o 0,25 m. K šířce jízdního pruhu se přičítá bezpečnostní odstup, jenž je daný podle typu sousedního prostoru, pruhu nebo překážky. Například u parkovacího pruhu, kde bude docházet k podélnému parkování, činí bezpečnostní odstup 0,75 m. U vchodu a vjezdů především v bytové zástavbě je daný odstup 1,50 m. U vzájemného předjíždění v jednosměrném pruhu je možnost rozšířit pruh na 1,50 m. [1]

## 1.4 Dopravní značení

*„Užití dopravních značek vychází zejména ze zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 30/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Další podrobnosti o užití, umístění a provedení značek upravují ČSN EN 12899-1, ČSN EN 1436, TP 100, TP, 133, TP 169, VL 6.1 A VL 6.2.“ [1, s. 63]*

### 1.4.1 Svislé dopravní značky

Ve volném prostoru cyklisty bývají usazovány svislé dopravní značky. Značka je situována po straně jízdního pásu. Její spodní okraj je umístěn nejméně 1,20 metrů nad úroveň jízdního pásu. V případě, že je značka umístěna nad pásem pro cyklisty, je nutné, aby výška ke spodnímu okraji byla nejméně 2,50 m. Na komunikacích se vyskytují značky ve zmenšené velikosti, jedná se primárně o značky výstražné, zákazové či příkazové. Eventuálně podle okolností se mohou osadit značky i v základní velikosti. Jsou i výjimky, kdy se dopravní značky č. P 4 „Dej přednost v jízdě!“, č. P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ a informativní dopravní značky aplikují pouze v základních velikostech. [1]

- **Stezka pro cyklisty** – dopravní značkou č. C 8a „Stezka pro cyklisty“ je označován prostor nebo samostatně vedená stezka pro cyklisty. U této značky

je velmi důležité, aby se opakovala za každou křižovatkou s jinou pozemní komunikací. [1]

Dopravní značka č. C 8b „Konec stezky pro cyklisty“ se umísťuje na konec cyklostezky, platí to i v případě, že cyklostezka zaniká vyústěním na pozemní komunikaci, kde je provoz ostatních vozidel. Zároveň tato značka ruší platnost č. C 8a. [1]

- **Stezka pro cyklisty a chodce** – stezky pro cyklisty a chodce jsou dvojího typu. Prvním typem je stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem. Tato stezka je vyznačena značkou č. C 10a, usazena bývá obvykle na pravém okraji cyklistické stezky, nabízí se i možnost ji situovat na rozhraní pruhů či pásů, na levou stranu okraje se značka umísťuje jen výjimečně. Konec stezky pro cyklisty a chodce je označen dopravní značkou č. C 10b „Konec stezky pro cyklisty“. [1]
- **Pěší zóna** – na pěší zónu se na kole smí vjet tehdy, pokud je v dolní části dopravní značky č. IP 27a „Pěší zóna“ vyznačen znak jízdního kola. Druhou možností je časové omezení, kdy je na značce vyznačen časový limit, ve kterém se mohou jízdní kola po pěší zóně pohybovat. Značku č. IP 27a můžeme vidět u všech vstupů do dané oblasti. Na konci pěší zóny je umístěna značka č. IP 27b „Konec pěší zóny“. [1]

#### 1.4.2 Vodorovné dopravní značky

*„Vodorovné dopravní značky se užívají především k vyznačení vedení jízdního pruhu pro cyklisty, oddělení jízdního pruhu pro cyklisty od jiné komunikace, oddělení protisměrných jízdních pruhů pro cyklisty, vyznačení stanoveného směru jízdy pro cyklisty apod.“ [1, s. 67]*

#### 1.4.3 Orientační dopravní značení

Důležitým prvkem na komunikacích pro cyklisty je orientační dopravní značení. Pod toto značení spadá komplex dopravních značek pro cyklistické trasy. Ty udávají zvolené směry, cíle a eventuálně vzdálenosti k jejich dosažení. Orientační dopravní značení obsahuje i čísla cykloturistických tras. [1]



#### **1.4.4 Světelně signalizační zařízení**

Tématikou světelných signalizačních zařízení se zabývají Technické podmínky 81. Tato zařízení jsou vytvářena z bezpečnostních důvodů, využita jsou na komunikacích se značnou mírou intenzity motorové či cyklistické dopravy, nebo v méně přehledných místech, kde se může vyskytovat větší nehodovost. [1]

Důvodem, proč je v obci jednotné signalizační zařízení, je srozumitelnost pro všechny uživatele, kteří využívají komunikaci. Cyklisté pohybující se po hlavních dopravních komunikacích se řídí světelnými signály motorové dopravy. Světelné signalizační zařízení lze využít v případě, že se přejezd pro cyklisty nachází v těsné blízkosti přechodu pro chodce. V tomto případě se používají světelné signály č. S 11a až č. S 11c. [1]

Před přejezdem nebo při odbočení na křižovatce může být použité z bezpečnostních důvodů signalizační zařízení č. S 7 „Přerušované žluté světlo“, které má tvar signálu č. S 10b a varuje řidiče před přejezdem pro cyklisty. [1]

#### **1.5 Odstavné a parkovací plochy, zařízení pro jízdní kola**

Stojany lze označit jako věci, které slouží k bezpečnému odložení či zaparkování jízdních kol pomocí zámku. Dělí se na stojany trvale instalované, to znamená, že stojany jsou pevně umístěné, a na stojany dočasné, s nimiž se lze setkat například při různých sportovních akcích, před obchody či restauracemi. [2]

Pro dlouhodobé odložení jízdního kola v uzavřeném prostoru slouží úschovny. Projektují se na vytíženějších místech v cyklistické dopravě, navrhuje se ke školám, firmám s větším počtem zaměstnanců, jsou také zřízeny na vlakových či autobusových nádražích. Úschovny disponují ostrahou, která slouží pro zpřístupnění. [2]

Kolárny jsou zřizovány většinou v panelových domech, slouží k bezpečnému uložení jízdních kol v nebytových prostorech. [2]

## 2 Analýza cyklistické dopravy na území Šumperska

V této kapitole budou popsány cyklotrasy procházející Šumperkem a okolními obcemi či vesnicemi a vybrané cyklostezky vedoucí ve městě Šumperk a přilehlém okolí s největší intenzitou. Dále budou uvedeny intenzity na cyklostezkách a proveden rozbor dotazníkového šetření.

### 2.1 Oblast Šumperska

Šumperk je město ležící na severu Moravy. Často bývá označován jako Malá Vídeň či Živá brána Jeseníků. Založeno bylo v období 13. století. Počet obyvatel je okolo 26 tisíc. Nachází se zde několik památek, například Geschaderův dům, ve kterém se nachází expozice Čarodějnických procesů či secesní kostel sv. Jana Evangelisty.

Do obce s rozšířenou působností Šumperk spadá 36 obcí (Bludov, Bohdíkov, Bohutín, Branná, Bratrušov, Bušín, Dlouhomilov, Dolní Studénky, Hanušovice, Hraběšice, Hrabíšín, Chromeč, Jakobovice, Janoušov, Jindřichov, Kopřivná, Libina, Loučná nad Desnou, Malá Morava, Nový Malín, Olšany, Oskava, Petrov nad Desnou, Písařov, Rapotín, Rejchartice, Ruda nad Moravou, Sobotín, Staré Město, Sudkov, Šléglov, Šumperk, Velké Losiny, Vernířovice, Vikantice, Vikýřovice). Celkový počet obyvatel je okolo 69 tisíc. [7]

### 2.2 Infrastruktura pro cyklisty na území Šumperska

#### 2.2.1 Cyklotrasy

- **Cyklotrasa č. 6114** – začíná ve vesnici Nedvězí, dále pokračuje přes Rohli – Brníčko – Sudkov – Dolní Studénky – Třemešek – Šumperk – Vikýřovice – Rapotín – Velké Losiny – Žárovou – Jindřichov – Habartice – Vikantice – Staré Město – Nový Rumburk a končí v místě Kladské sedlo. Délka cyklotrasy je 63,5 km a je značená střední obtížností. [8]
- **Cyklotrasa č. 6115** – cyklotrasa začíná i končí v Šumperku. Jede se přes Hraběšice – Skřítek – Velké Losiny – Vikýřovice. Trasa je středně náročná, obsahuje stoupání, sjezdy, po cestě se střídají různé povrchy terénů.

Délka cyklotrasy je 45 km. Zajímavostí k zastavení může být Ruční papírna Velké Losiny či zámek Velké Losiny. [9]

- **Cyklotrasa č. 6187** – jedná se o trasu vedoucí přes Vernířovice – Velké Losiny – Sobotín – Rudoltice – Šumperk – Dolní Studénky + odb. 6187A. Délka Trasy je 29 km. [10]
- **Cyklotrasa č. 6231** – cyklotrasa začíná ve Štítech, pokračuje do Horních Studének přes Chromeč – Postřelmov – Lesnice. Cyklotrasa je dlouhá 20 km. Jde o lehčí, až středně těžkou trasu, během cesty se nachází příležitostně obtížné stoupání. [11]
- **Čarodějnická cyklotrasa** – jedná se o naučnou stezku s přídavkem krásné krajiny Jeseníků. Celková cyklotrasa měří přibližně 138 km. Je dělená do dvou částí, první je část Šumperská dlouhá 91 km, druhá je část Jesenická s délkou 47 km. Počátečním místem v Šumperské části je Mohelnice, poté se postupuje na Mírov – Šumperk – Nové Domky – Rapotín – Velké Losiny – Sobotín – Vernířovice – Červenohorské sedlo. Červenohorské sedlo je výchozím bodem pro Jesenickou část, která dále pokračuje do Domašova – Jeseníku – České Vsi a končí ve Zlatých horách. Po Čarodějnické cyklotrase je možnost zastavení u různých zajímavých míst, například u pamětních desek nebo pomníčků týkajících se čarodějnických procesů na Šumpersku. Logem této trasy na dopravní značce je čarodějnice na kole. [12]
- **Za jesenickým skřítkem i do lázní** – jedná se o cyklotrasu začínající v Šumperku, která vede přes Hraběšice – Skřítek – Vernířovice – Maršíkov – Velké Losiny – Vikýřovice – Šumperk. Trasa je poměrně náročná z důvodu převýšení, které je na trase okolo 547 m. n. m., délka je 44 km. Po cestě je možnost zastavení na přírodním koupališti Krásné nebo také ve Velkých Losinách, kde se nachází termální lázně, koupaliště či Ruční papírna. [13]
- **Úsovskou vrchovinou na tajemné Bradlo a hrad Brníčko** – při této jízdě je k vidění krásná Úsovská krajina a krásná panoramata. Cyklotrasa začíná a končí v Šumperku, dále vede přes Třemešek – Polesí Drážník – Dlouhomilov – Benkov – Obědné – Bradlo – Lipinku – Nedvězí – Rohli – Brníčko – Sudkov. Trasa je dlouhá 51,5 km, je středně náročná, jelikož vede přes Úsovskou vrchovinu. Trekingová a horská kola mají v tomhle terénu určitou výhodu. Po trase je více

možností kde se dá zastavit, nabízí se třeba zřícenina hradu Brníčko, zámek Třemešek či Rozhledna Bradlo. [14]

- **Z Ramzové do Šumperku údolím Moravy** – cyklotrasu lze začít v Šumperku, ale převýšení je okolo 720 metrů. Proto je lepší využít vlakovou dopravu, která cyklisty přímým spojem ze Šumperku přepraví do vesnice Ramzová. Z Ramzové vede cesta přes Ostružnou – Brannou – Vikantice – Habartice – Hanušovice – Raškov – Bohdíkov – Rudu nad Moravou – Bohutín – Bludov – Sudkov – Králec zpět do Šumperka. I zde jsou vidět krásné panoramatické výhledy. Jde o méně náročnou trasu, která je dlouhá 52 km. [15]
- **Cyklotratě Tulinka** – cyklotratě se nachází ve městě Šumperk. Jejich celková délka je 1 460 m. Je tvořena jednou společnou cestou nahoru o délce 550 m, dále ji tvoří tři separované tratě. Tratě jsou různé obtížnosti, kvůli tomu jsou značeny barvami. Modrou barvou je označena nejlehčí trať a je pojmenovaná dubová. Jedná se o trať, která má délku 410 m a převýšení 30 m. Na trati lze nalézt vlny a klopené zatáčky. Červená trať neboli tobogán, je středně těžké obtížnosti. Určená pro cyklisty, kteří zvládají jízdu ve větší rychlosti, délka je 250 m a převýšení 30 m. Poslední černá trať, zvaná hřebenová, je nejtěžší tratí. Na trati jsou větší terénní nerovnosti, skoky, klopené zatáčky a velmi prudká místa. Délka je 250 m a převýšení 30 m. Cyklotratě Tulinka jsou určeny pro jízdu na horských kolech. Všichni, kteří využijí cyklotratě, jsou povinni mít helmu. [16]



Obr. 2.1 Cyklotratě Tulinka

Zdroj: [17].

- **EuroVelo 9**

Jedná se o dálkové trasy. V České republice je více než 2100 km cyklotras EuroVelo. Šumperskem prochází 2. etapa cyklotrasy EuroVelo 9 s délkou 63 km. Začátek se nachází v obci Lipová – lázně a pokračuje například přes Brannou, Hanušovice, Šumperk, Bludov a končí v Zábřehu na Moravě. Obtížnost trasy je těžší, větší výhodu mají cyklisti s trekingovými koly. [18]

## 2.2.2 Cyklostezky

Za poslední roky se v Šumperku cyklistická doprava rozvíjí. Je zde několik cyklostezek vedoucích do přilehlých obcí. Ale i cyklostezek, které spojují části Šumperka.

- **Cyklostezka Šumperk – Nový Malín**

S výstavbou cyklostezky mezi Šumperkem a Novým Malínem se začalo v roce 2005. Jednalo se o první etapu nově budované cyklostezky, která slouží jako společná komunikace pro cyklisty a chodce o délce 418 m. Druhá realizace se začala konat v roce 2006, kde se dostavěla další část o délce 522 m. Třetí realizací se vybuodovala stezka o délce 680 m. Začátek cyklostezky je na ulici Lidická v Šumperku, dále je vedená po ulici Uničovská až do Nového Malína, kde tato komunikace pokračuje po obci v délce 1,5 km. Cyklostezka je plně osvětlená. Vybudováním této cyklostezky se mělo zamezit ježdění cyklistů po silnici. [19]



Obr. 2.2 Cyklostezka Šumperk – Nový Malín

Zdroj: vlastní zpracování.

- **Cyklostezka Šumperk – Rapotín**

Cyklostezka mezi Šumperkem a Rapotínem byla rozdělena na dvě etapy. První etapa byla v roce 2012, kdy se postavila stezka o délce 1,5 km, která začínala u Holubího vrchu a vedla k restauraci Zlatá hvězda. V roce 2013 začala druhá navazující etapa, pokračující od restaurace Zlatá hvězda až ke Komunikačnímu a koordinačnímu centru Rapotín, kde je vybudované parkoviště. Celá cyklostezka je vedena vedle silnice I/11. Jedná se o cyklostezku určenou pro cyklisty a chodce. Cyklostezka má po celé své délce zřízení osvětlení. Účelem vybudování byla ochrana cyklistů a chodců, jelikož se jedná o frekventovanou komunikaci, která spojuje Šumperk s několika dalšími většími městy. Celková délka je 3,2 km. [19]



Obr. 2.3 Cyklostezka Šumperk – Rapotín

Zdroj: vlastní zpracování.



- **Cyklostezka Šumperk – Dolní Studénky**

Před vjezdem na cyklostezku Šumperk – Dolní Studénky jsou městské trasy na ulici Žerotínova, které na ni plynule navazují. Cyklostezka je dělená na dvě části, šumperskou a dolnostudénskou. Hranicí je most nad řekou Desná, přes který je cyklostezka vedena. Stezka je určena pro cyklisty a chodce a je vedena v přidruženém dopravním prostoru. Na komunikaci je umístěna odpočinková zóna s posezením, po celé délce je zřízeno osvětlení. Za křižovatkou ve směru na obec Králec se mohou uživatelé napojit na zrekonstruovaný chodník určený i pro cyklisty, který pokračuje až po křižovátku na Nový Malín ve středu obce. Délka stezky je 1,140 km. [20]



Obr. 2.4 Cyklostezka Šumperk – Dolní Studénky

Zdroj: vlastní zpracování.

- **Cyklostezka Dolní Studénky – Sudkov**

Začátek cyklostezky Dolní Studénky – Sudkov je u autobusové zastávky u kostela v Dolních Studénkách. Pokračuje směrem na Sudkov, kde se po cyklistické komunikaci nachází odpočinková zóna s posezením a informační tabulí. Po celé své délce je zřízeno osvětlení. Konec cyklostezky je na hranici zastavěného území Sudkova. V obci Sudkov nelze z prostorových důvodů cyklostezku vybudovat. Celková délka stezky je 1,1 km. [20]



Obr. 2.5 Cyklostezka Dolní Studénky – Sudkov

Zdroj: vlastní zpracování.



- **Cyklostezka Šumperk – Bludov**

Cyklostezka byla vybudována v roce 2013, když se na její stavbě podílela šumperská radnice společně s obcí Bludov. Výstavba této cyklostezky byla z bezpečnostních důvodů, kvůli vysoké frekvenci výskytu dopravních vozidel na silnici I/11 vedoucí ze Šumperka do Bludova. Vybudována byla zejména pro cyklisty, chodce a bruslaře. Ti však nemají povinnost využívat tuto cyklostezku. Napojit se na ní mohou na ulici Bludovská nebo také při výjezdu ze Šumperka na ulici Zábřežská. Při výjezdu na Bludoveček je možnost občerstvení v restauraci společně s ubytováním. Pořádají se zde různé akce pro děti, nachází se zde i farma, kde jsou k vidění ojedinelá zvířata. Při výjezdu z Bludovečku jsou na cestě vidět různé památky, například sloup sv. Rosálie, či kaple sv. Anny. Cyklostezka je nenáročná, byť je zde mírné převýšení, ale následně i sjezdy. Konec cyklostezky se nachází v Bludově za kostelem. Cyklisté, kteří nechtějí využít cyklostezku přes Bludoveček a silnici I/11, mohou použít cyklostezku vedoucí přes Dolní Studénky a Sudkov. [20]



Obr. 2.6 Cyklostezka Šumperk – Bludov

Zdroj: vlastní zpracování.

- **Cyklostezka Šumperk – Bratrušov**

Jednou z posledních vybudovaných cyklostezek na Šumpersku je cyklostezka vedoucí ze Šumperka do Bratrušova. Stavba byla dokončena na konci roku 2019. Většina stezky se nachází na katastrálním území Šumperka. Cyklostezka začíná v Šumperku na ulici Bratrušovská v levé části komunikace. Přibližně po 100 metrech se přesunuje pomocí ostrůvku na pravou část komunikace. Po stezce je osazená zeleň, v některých úsecích je i původní. Jediné posezení se nachází na Bratrušovské střelnici. Na tomto místě se nachází i pomník patřící obětem fašismu. Výjezdem z Bratrušovské střelnice je po cestě mírné stoupání, následně na začátku Bratrušova je postavená lávka přes Bratrušovský potok, po kterém začíná místní chodník, kde může cyklista pokračovat přibližně 600 m dále po obci. Osvětlení se nachází po celé své délce, a to díky tomu, že cyklostezku využívali chodci či cyklisté i ve večerních hodinách. Přibližná délka stezky je 2,5 km. [21]



Obr. 2.7 Cyklostezka Šumperk – Bratrušov

Zdroj: vlastní zpracování.

### 2.2.3 Infrastruktura ve městě Šumperk

V posledních letech se infrastruktura v Šumperku zlepšila, pořád se ale najdou místa, kde cyklistická komunikace chybí úplně.

- **Cyklistické pásy v Dolní Temenici**

Cyklostezka začíná výjezdem doprava z ulice Jugoslávská na ulici Temenická, jde o obousměrný cyklistický pás v přidruženém prostoru. Délka je okolo 550 metrů. Cyklistický pás pokračuje dále přes kruhový objezd a rovnou směrem ke křižovatce mezi ulicemi Langrova, Havlíčkova a Bludovská, kde je možnost dalšího napojení. Délka od kruhového objezdu je okolo 480 m.



Obr. 2.8 Cyklostezka v Dolní Temenici

Zdroj: vlastní zpracování.



- **Cyklostezka mezi náměstím Republiky a ulicí Fibichova**

Cyklostezka je umístěna u panelového sídliště a spojuje ulici Fibichova s náměstím Republiky. Cyklostezku mohou využít jak chodci, tak cyklisté. Délka cyklostezky je přibližně 250 m.



Obr. 2.9 Cyklostezka mezi náměstím Republiky a ulicí Fibichova

Zdroj: vlastní zpracování.

- **Cyklostezka ve Smetanových sadech**

Na cyklostezku ve Smetanových sadech se můžeme připojit ze čtyř směrů. Z ulice Havlíčkova, kde se odbočí po pravé straně, v druhém případě je možno napojit se při směru z ulice Žerotínova a Husova náměstí, odkud se musí na danou cyklostezku odbočit doleva. Další možností je připojení z ulice Nerudova. Poslední možností je napojení z ulice Nemocniční. Cyklostezka byla revitalizována v roce 2014 a slouží pro chodce a cyklisty. Délka je přibližně 320 m.



Obr. 2.10 Cyklostezka ve Smetanových sadech

Zdroj: vlastní zpracování.

- **Vyhrazený jízdní pruh na ulici Kozinova**

V roce 2015 proběhla revitalizace ulic Kozinova a Tereziánská. Jedná se o jednosměrnou komunikaci, kde ale cyklisté mohou jezdit v obou směrech, jde o tzv. cykloobousměrku. Ještě před revitalizací museli cyklisté jezdit v přilehlém Jiráskově sadu. [22]



Obr. 2.11 Obousměrný jízdní pruh na ulici Kozinova

Zdroj: vlastní zpracování.



- **Vyhrazené jízdní pruhy na ulici Havlíčkova, Vančurova**

Jízdní pruh na ulici Havlíčkova navazuje na jízdní pruh vedoucí z ulice Temenická. V případě jízdního pruhu na ulici Vančurova je možnost napojení na jízdní pruh vedoucí na ulici Zábřežská.



Obr. 2.12 Cyklistický pruh na ulici Havlíčkova

Zdroj: vlastní zpracování.

- **Vyhrazené jízdní pruhy na ulici Zábřežská a Jesenická**

Na ulici Zábřežská je možnost napojení z ulice Temenická. Po cestě lze odbočit na ulici Bludovská a pokračovat na cyklostezku vedoucí do Bludova přes Bludoveček. Při pokračování po ulici Žerotínova směrem ke kruhovému objezdu, kde se lze napojit na cyklistický jízdní pruh na Jesenické ulici. Jde o velmi frekventovanou ulici. Důvodem je, že se v blízkosti nachází firma TDK, jejíž počet zaměstnanců dosahuje až 1500. Někteří z nich také využívají tyto jízdní pruhy. Cyklistický pruh dále pokračuje podél komunikace od vlakového nádraží směrem na cyklostezku v Rapotíně.



Obr. 2.13 Vyhrazený jízdní pruh na ulici Zábřežská

Zdroj: vlastní zpracování.



- **Vyhrazené jízdní pruhy na ulici Žerotínova**

Zejména na ulici Žerotínova usnadnila realizace jízdních pruhů cyklistům jízdu na kole z přilehlé obce Dolní Studénky, po celé své délce je zde vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty. Na ulici Žerotínova se nachází společnosti CeramTec či Pars, v součtu mají tyto firmy okolo 1000 zaměstnanců a někteří z nich využívají kolo jako dopravní prostředek.



Obr. 2.14 Vyhrazený jízdní pruh na ulici Žerotínova

Zdroj: vlastní zpracování.

## 2.2.4 Cyklistická věž v Šumperku

V roce 2019 se v Šumperku blízko vlakového nádraží začalo budovat parkoviště a s ním společně i cyklověž. O cyklověž stáli především lidé, kteří si neměli kam schovat kolo. Cyklisti s dražšími koly měli i obavu, že jim kolo někdo ukradne. Cyklověž je navržena na 118 kol. Cena za úschovu kol bude 5 Kč/den. Dostavěna by měla být na konci dubna roku 2020. [23]



Obr. 2.15 Cyklověž v Šumperku

Zdroj: vlastní zpracování.

## 2.3 Intenzita cyklistické dopravy na Šumpersku

Intenzitu cyklistů jsem pozorovala 22. října v čase od 5:30 do 18:30. Jde o nejvíce využívané cyklostezky či cyklotrasy. Prověřované lokality jsem zapsala do tabulky. Pouze u cyklotrasy ze Šumperka do Bratrušova hodnota není známa, protože 22. října nebyla ještě v provozu. Intenzity jsou uváděny v obou směrech.

Tab. 2.1 Intenzita dopravy v Šumperku a okolí

Lokalita	Cyklisti/den
Cyklotrasa Šumperk – Rapotín	717
Cyklotrasa Šumperk – Nový Malín	836
Cyklotrasa Šumperk – Bludov	207
Cyklotrasa Šumperk – Dolní Studénky	1125
Cyklotrasa Dolní Studénky – Sudkov	977
Cyklostezka Dolní Temenice	622
Cyklostezka mezi náměstím Republiky a ulici Fibichova	467
Cyklostezka ve Smetanových sadech	223
Vyhrazený jízdní pruh na ulici Kozinova	372
Vyhrazené jízdní pruhy na ulici Havlíčkova a Vančurova	811/760
Vyhrazené jízdní pruhy na ulici Zábřežská a Jesenická	746/1081
Vyhrazené jízdní pruhy na ulici Žerotínova	1239

Zdroj: vlastní zpracování.

Nejvyšší počet cyklistů byl zaznamenán na ulici Zábřežská, jedná se o jízdní pruh, který se dále napojuje na cyklotrasu do Dolních Studének, kde byla naměřena hodnota o něco menší. Podobných hodnot dosáhl i jízdní pruh vedoucí přes ulici Jesenická. Zde byla hodnota větší i z důvodu dojíždějících zaměstnanců do místních firem, podobně jako na ulici Zábřežská. Vyšších hodnot ještě dosáhla cyklotrasa Šumperk – Nový Malín, Šumperk – Rapotín a Dolní Studénky – Sudkov. Nejmenší hodnota byla naměřena na cyklotrase Šumperk – Bludov, možným důvodem může být i to, že cyklotrasa není osvětlená.

## **2.4 Dotazníkové šetření**

Řešení dotazníkového šetření s názvem Rozvoj cyklistické dopravy na území Šumperska jsem uskutečnila pomocí online dotazníku. Cílem bylo zjištění nedostatků či výhod cyklistických komunikací na Šumpersku.

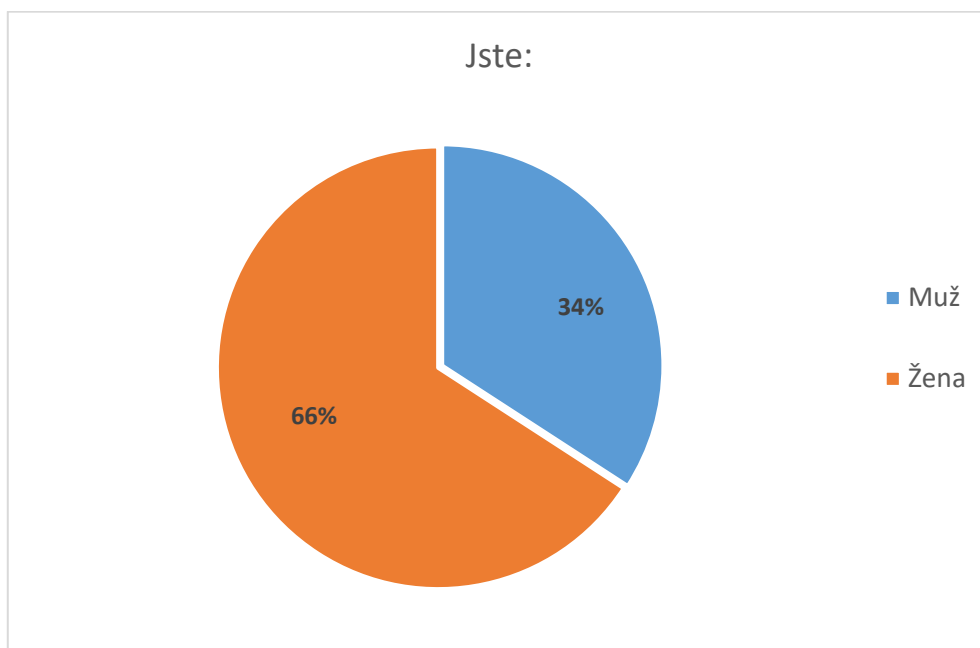
### **2.4.1 Struktura dotazníku**

Na základě dotazníkového šetření s názvem Rozvoj cyklistické dopravy na území Šumperska, který jsem uskutečnila pomocí online dotazníku za účelem zjištění nedostatků či výhod cyklistických komunikací na Šumpersku, budou navrženy opatření ke zlepšení cyklistické dopravy. Dotazník jsem posílala do vybraných obcí a vesnic na Šumpersku, zároveň jsem ho také sdílela na sociálních sítích, zapojilo se do něj 202 respondentů. Celkově obsahuje 16 otázek, 5 otázek je uzavřených s jednou možnou odpovědí, další 3 otázky mají více možností na výběr, ale pokud respondentovi nebude vyhovovat, může využít možnost jiné, kde může napsat svoji odpověď. U 3 otázek je možnost mezi dvěma odpověďmi, kde u jedné musí být uveden důvod. Další 3 otázky mají na výběr více odpovědí a k tomu ještě možnost jiné, kde mohou respondenti napsat svoji odpověď. Posledním druhem otázek jsou otázky otevřené, ale pouze jedna je povinná.

### **2.4.2 Jednotlivý rozbor otázek**

V této kapitole budou rozebírány jednotlivé otázky. První tři otázky patří ke struktuře respondentů, které vedou ke zjištění jejich pohlaví, věku či statusu.

- **Vyhodnocení otázky č. 1**

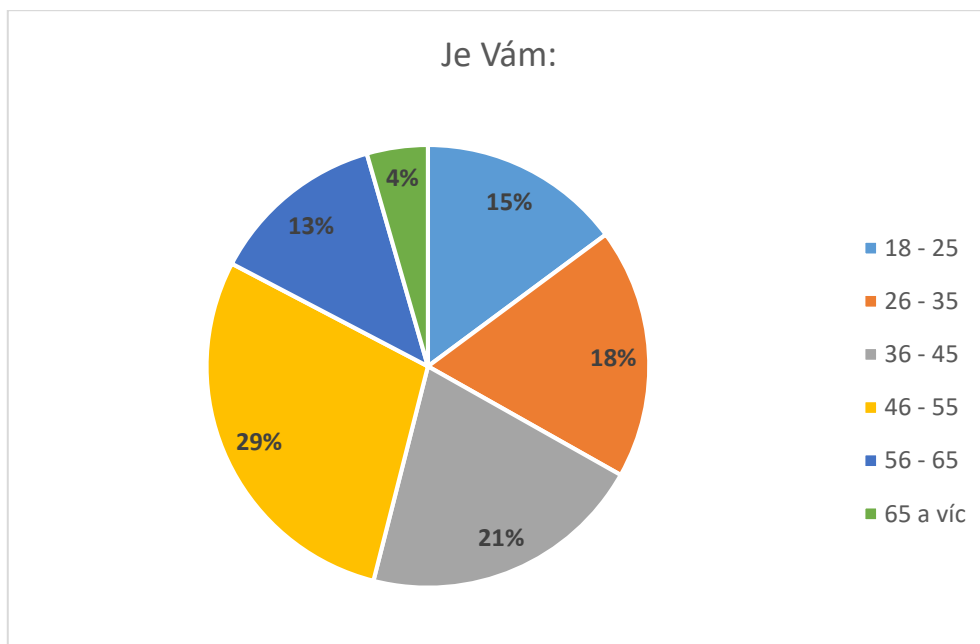


Graf 2.1 Odpověď respondentů na otázku č. 1

Zdroj: dotazníkové šetření, vlastní zpracování.

Z 202 respondentů bylo 133 žen a 69 mužů. Ženy tedy tvoří necelé dvě třetiny z dotázaných respondentů.

- **Vyhodnocení otázky č. 2**

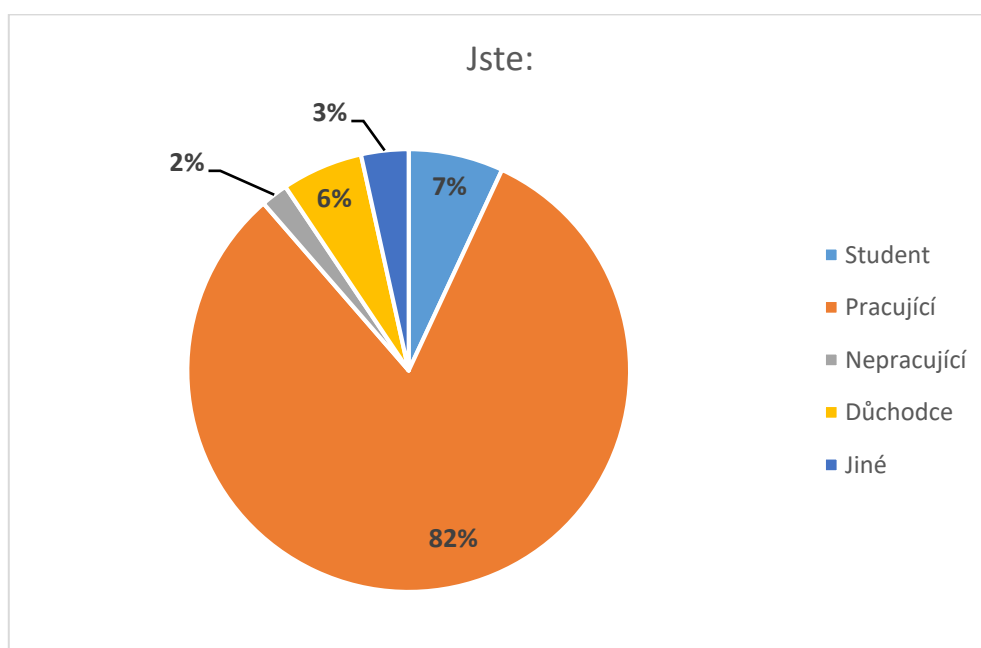


Graf 2.2 Odpověď respondentů na otázku č. 2

Zdroj: dotazníkové šetření, vlastní zpracování.

V otázce č. 2 je věk rozdělený do 6 skupin. Největší zastoupení má kategorie v rozmezí od 46-55 let, když se jich z celkového počtu respondentů zapojilo 58. Druhou nejvíce zastoupenou kategorií jsou lidé ve věku 36-45 let, jichž odpovědělo 42. O pouhých 7 hlasů se na třetím místě umístila kategorie 26-35 let, která má 37 hlasů, kategorie 18-25 let má 30 hlasů a kategorie 56-65 let má 26 hlasů. Nejméně početnou kategorií je věk od 65 a více let, tam se jedná pouze o 9 respondentů.

- **Vyhodnocení otázky č. 3**



Graf 2.3 Odpověď respondentů na otázku č. 3

Zdroj: dotazníkové šetření, vlastní zpracování.

Přes 80 % dotázaných patří do skupiny pracujících, přesně 165 respondentů. Pouze 2 % neboli 4 respondenti spadají do skupiny nepracujících. Mezi těmito kategoriemi jsou studenti se 14 hlasy (7 %), důchodci, kterých je 12 (6 %) a ve skupině jiných vybralo 7 (3 %) respondentů totožnou odpověď, v níž uvádějí mateřskou dovolenou.

- **Vyhodnocení otázky č. 4**

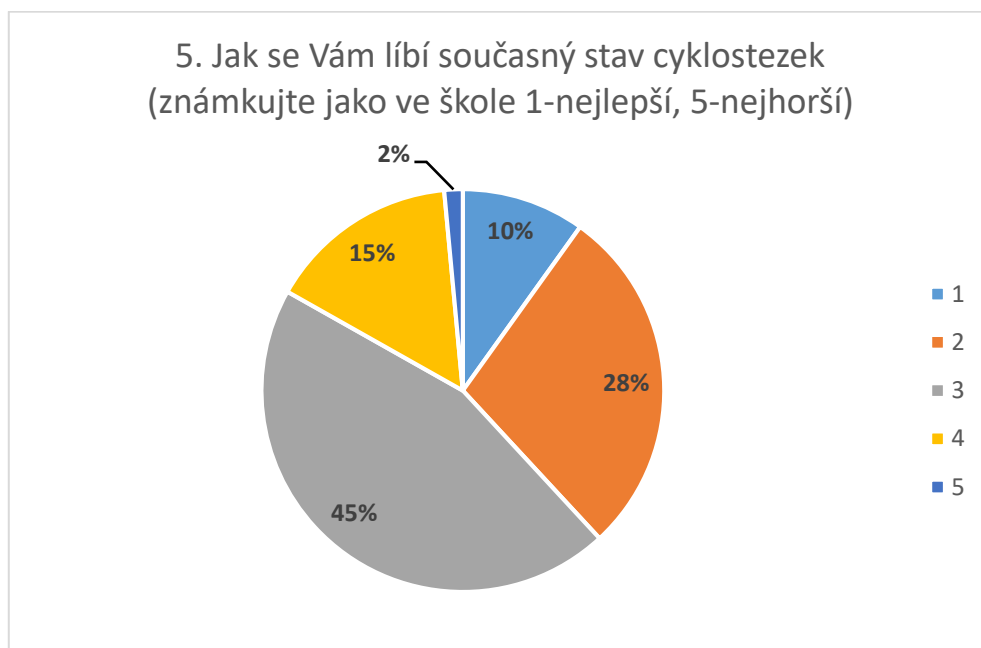


Graf 2.4 Odpověď respondentů na otázku č. 4

Zdroj: dotazníkové šetření, vlastní zpracování.

Na otázku, zda respondenti používají jízdní kolo, bylo možných šest odpovědí. Nejčastěji vybírali odpověď, že jízdní kolo používají méně často. Zde se sešlo 68 respondentů (34 %). Druhá nejčastější odpověď byla „dvakrát až třikrát týdně“, kde se našlo 46 hlasujících respondentů, o pouhý hlas za druhým místem byla odpověď „prakticky denně“, kterou zvolilo 45 respondentů. Odpověď „výjimečně“ vybralo 14 respondentů, odpověď jednou týdně zahrlo 14 respondentů. Nejméně hlasů bylo u odpovědi „vůbec“, jíž vybrali pouze 4 respondenti.

- **Vyhodnocení otázky č. 5**



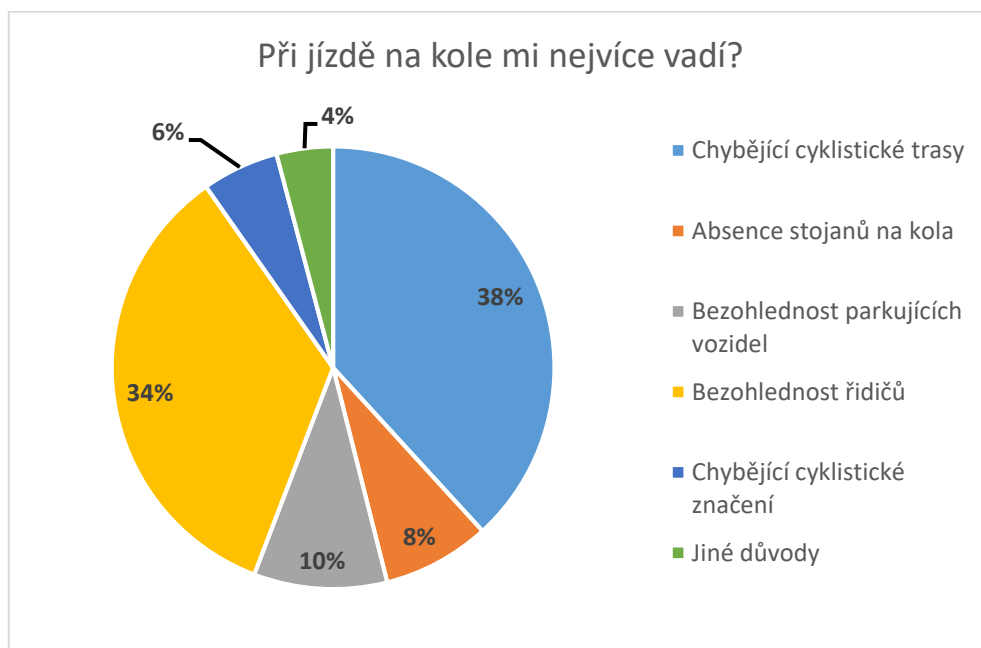
Graf 2.5 Odpověď respondentů na otázku č. 5

Zdroj: dotazníkové šetření, vlastní zpracování.

Otázka č. 5 je zaměřena na hodnocení cyklistických komunikací. Nejčtenější známkou byla trojka, pro známkový průměr hlasovalo 91, tedy 45 % z dotázaných respondentů. Druhou nejčastější odpovědí je známka 2, tuto možnost vybralo 57 dotázaných. Zámka 4 se zamlouvala 31 respondentům, zato známku 1 vybralo pouhých 20 respondentů. Našli se i 3 lidé, kterým současný stav cyklostezek vůbec nevyhovuje, protože je hodnotili za 5. Bohužel na téhle otázce jde vidět, že více než polovina současný stav cyklostezek hodnotí průměrně až podprůměrně.



- **Vyhodnocení otázky č. 6**

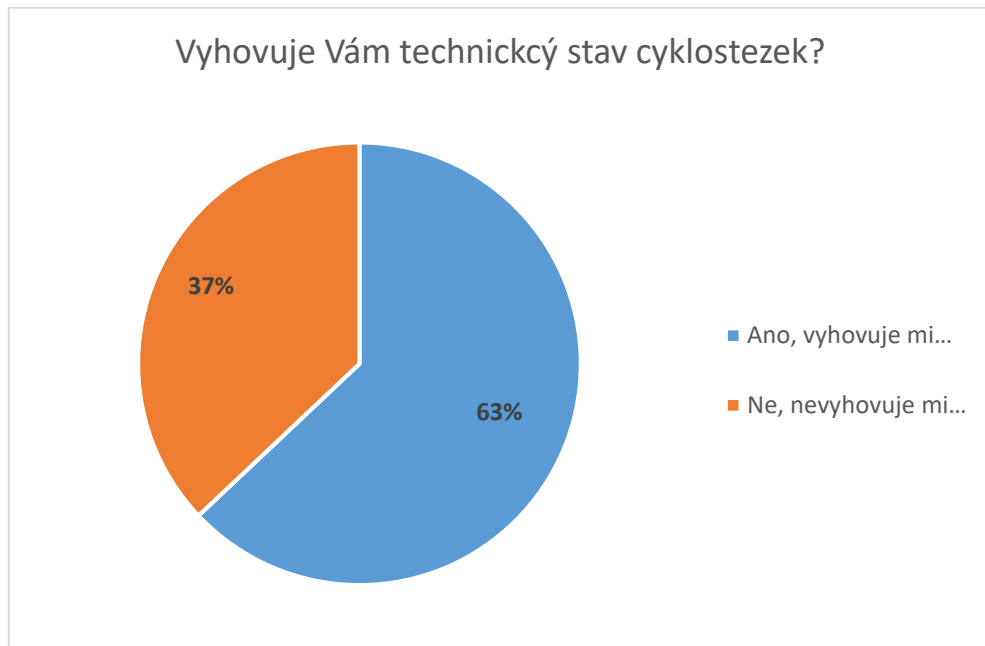


Graf 2.6 Odpověď respondentů na otázku č. 6

Zdroj: dotazníkové šetření, vlastní zpracování.

U šesté otázky bylo na výběr více odpovědí, ale i možnost napsat vlastní důvody, které nebyly výše uvedené. Celkový počet odpovědí proto neodpovídá počtu respondentů. Odpovědí bylo celkem 267. Dvě kategorie oproti ostatním měly svým počtem respondentů převahu. Nejčastěji se vyskytla odpověď, že cyklistům vadí chybějící cyklistické trasy, hlasovalo pro ni 102 respondentů. Poté byla nejčastější odpovědí „bezohlednost řidičů“, kde bylo 92 hlasů. S menším počtem hlasů pak byly odpovědi „bezohlednost parkujících vozidel“ s 26 hlasy, „absence stojanů na kola“ s 21 hlasy a „chybějící cyklistické značení“ s 15 hlasy. 11 respondentů vybralo odpověď „jiné“, kde vypsali svůj důvod. Nejčastější důvody jsem seřadila za sebou: cyklistické komunikace nejsou upravené od šterku a kamení, nerovnost povrchu, nekvalitní cesty, obrubníky na nájezdech na cyklotrasy a neukázněné chování cyklistů, kdy někteří neznají dopravní předpisy.

- **Vyhodnocení otázky č. 7**



Graf 2.7 Odpověď respondentů na otázku č. 7

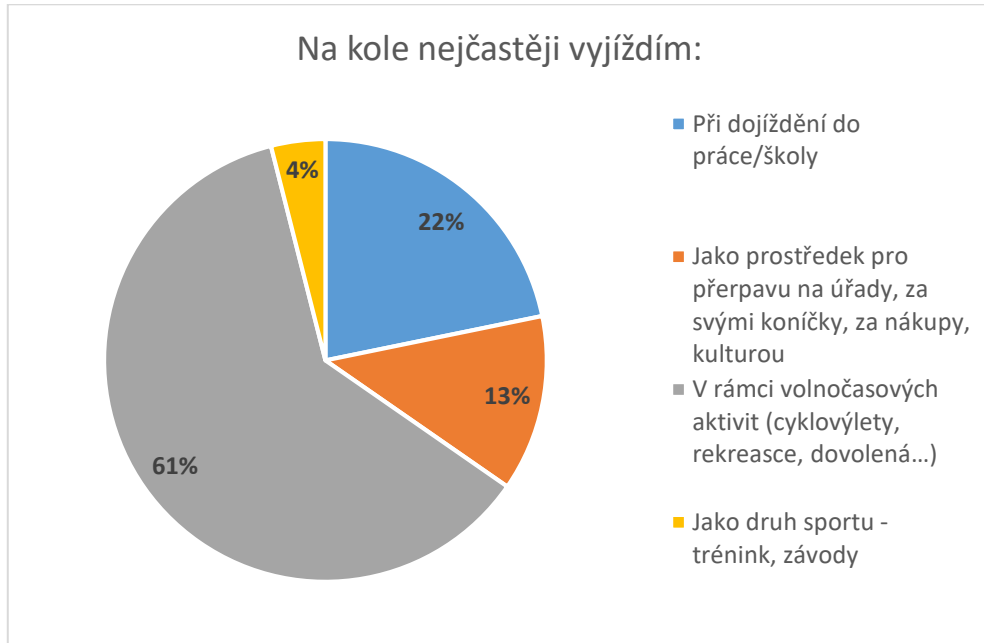
Zdroj: dotazníkové šetření, vlastní zpracování.

Otázka, zda respondentům vyhovuje technický stav cyklostezek, byla nepovinnou otevřenou otázkou. Odpovědělo pouze 108 respondentů, 94 respondentů se zdrželo odpovědi. U odpovědi „ano, vyhovuje mi“, byly odpovědi například: „Vyhovují mi, protože většina je jich zatím ještě nových, snad jich bude přibývat.“; „Ano, vyhovují mi, ale je jich celkem nedostatek.“; „Vyhovují mi, ale mohly by být v některých místech i širší.“; „Je to něco mezi, spíše mi vyhovují, ale chtělo by to je více propojit mezi sebou.“; „Ano, vyhovují mi, ale když jezdím v noci, tak třeba zeleň docela v některých částech zavazí.“; „Jsou dobré.“; „Vyhovuje mi teď hlavně cyklotrasa na Bratrušov, protože je oddělená od silnice, víc takových!“; „Většina cyklostezek okolo měst je novějších, takže zatím to je dobré, snad to tak bude i nadále.“

Důvody odpovědi „ne, nevyhovuje mi“, jsou například: „Chybí mi osvětlení na Bludoveček!“; „Jsem starší a potřeboval bych na některých místech posezení, někde není.“; „Neuklizené díry.“; „Je jich málo, a když jsou, tak na sebe nenavazují.“; „Ocenil bych lepší stav nájezdů.“; „V zimě jsou téměř nesjízdné a v létě teda udržované také moc nejsou.“; „Neupravené díry.“; „Jsou hrozná, spíš

mě jejich vzhled a povrch odrazuje.“; „Neupravené prostředí kolem trasy, odpadky, díry na trase.“; „Stojany u obchodů jsou plné a je jich minimum.“

- **Vyhodnocení otázky č. 8**

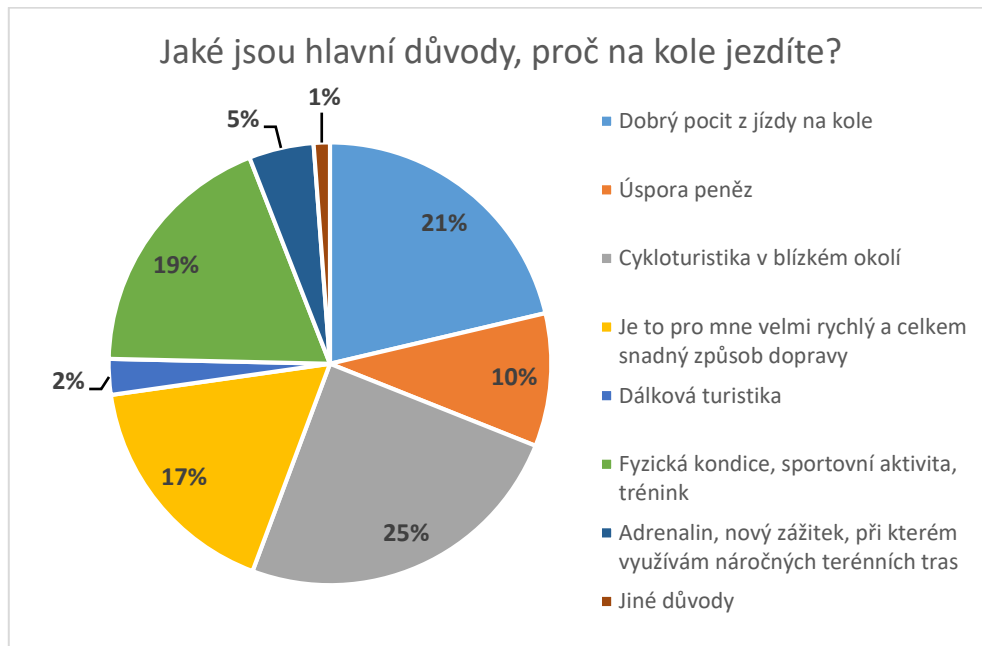


Graf 2.8 Odpověď respondentů na otázku č. 8

Zdroj: dotazníkové šetření, vlastní zpracování.

U této otázky byly na výběr čtyři možnosti, respondenti mohli vybrat pouze jednu z nich. Více než polovina respondentů vyjždí na kole v rámci volnočasových aktivit, přesněji 124. Při dojíždění za prací či do školy využívá kolo 44 respondentů. Jen 26 hlasů zaznamenala odpověď, že respondenti kolo využívají jako prostředek pro přepravu na úřady, za svými koníčky, za nákupy či kulturou. Pouhé 4 %, neboli 8 respondentů, využívají jízdní kolo k tréninkům nebo cyklistickým závodům.

- **Vyhodnocení otázky č. 9**

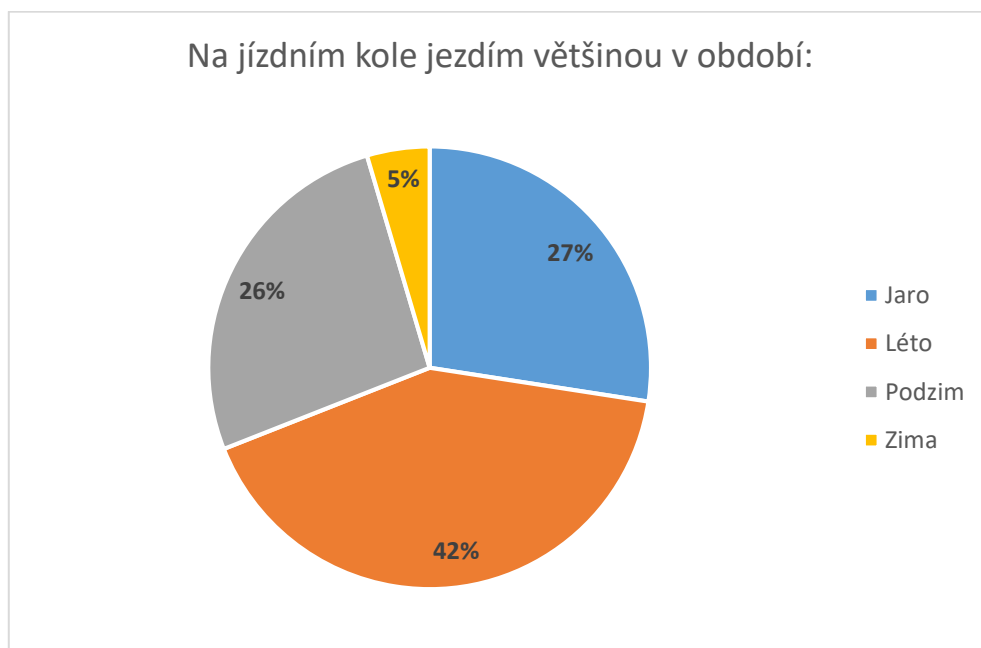


Graf 2.9 Odpověď respondentů na otázku č. 9

Zdroj: dotazníkové šetření, vlastní zpracování.

Cílem otázky č. 9 bylo zjistit, jaký mají lidé hlavní důvod, kvůli kterému jezdí na kole. Jednalo se o otázku s možností více odpovědí, těch celkově bylo 422. Nejvíce opakovanou odpovědí byla cykloturistika v blízkém okolí, pro kterou hlasovalo 104 respondentů. S 90 hlasy druhá byla možnost, že jízdu na kole provozují z dobrého pocitu. Pro fyzickou kondici, sportovní aktivitu nebo trénink hlasovalo 79 respondentů. Čtvrtou nejčastější odpovědí se 72 respondenty byla vybraná možnost, že berou jízdu na kole jako rychlý a celkem snadný způsob dopravy. Už s menším počtem 41 hlasů byla odpověď, že kolo využívají, aby ušetřili peníze například za palivo nebo za městskou hromadnou dopravu. Adrenalin při využití náročnějších tras, ať už singltreků nebo lesních cest, využívá 5 %, neboli 20 respondentů, dálkovou turistiku volilo pouze 11 respondentů. V jiných důvodech uvedli, že kolo využívají například při poruše vozidla.

- **Vyhodnocení otázky č. 10**

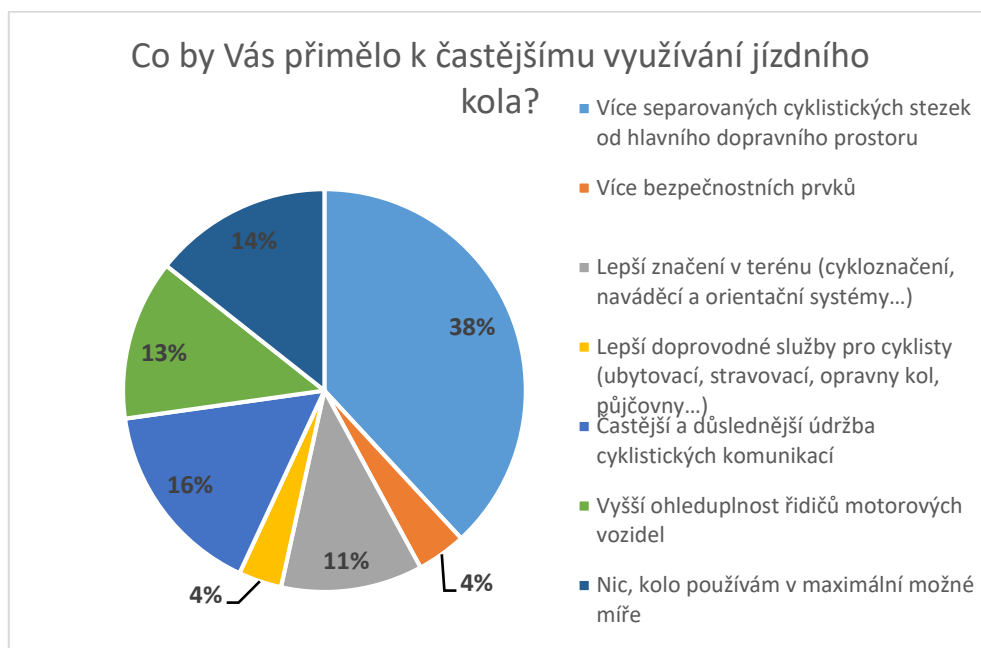


Graf 2.10 Odpověď respondentů na otázku č. 10

Zdroj: dotazníkové šetření, vlastní zpracování.

Tato otázka ukazuje, v jakém období cyklisté jezdí na kole. U otázky bylo opět umožněno zaškrtnutí více odpovědí. Celkový počet není počet respondentů, ale jedná se o celkový počet odpovědí, těch bylo 481. Z grafu je patrné, že nejčastější odpovědí bylo léto, kde až na 2 respondenty všichni tuto odpověď zvolili. Odpovědi „jaro“ a „podzim“ od sebe dělil jen kousek, získaly 132 a 127 hlasů. V zimě využívá kolo pouze 22 respondentů, tito respondenti jsou zároveň lidmi, kteří kolo využívají celoročně. Na jaře, v létě a na podzim zároveň využívá kolo 91 respondentů. Na jaře a v létě kolo využívá 17 respondentů. V létě a na podzim je to pak 14 respondentů.

- **Vyhodnocení otázky č. 11**

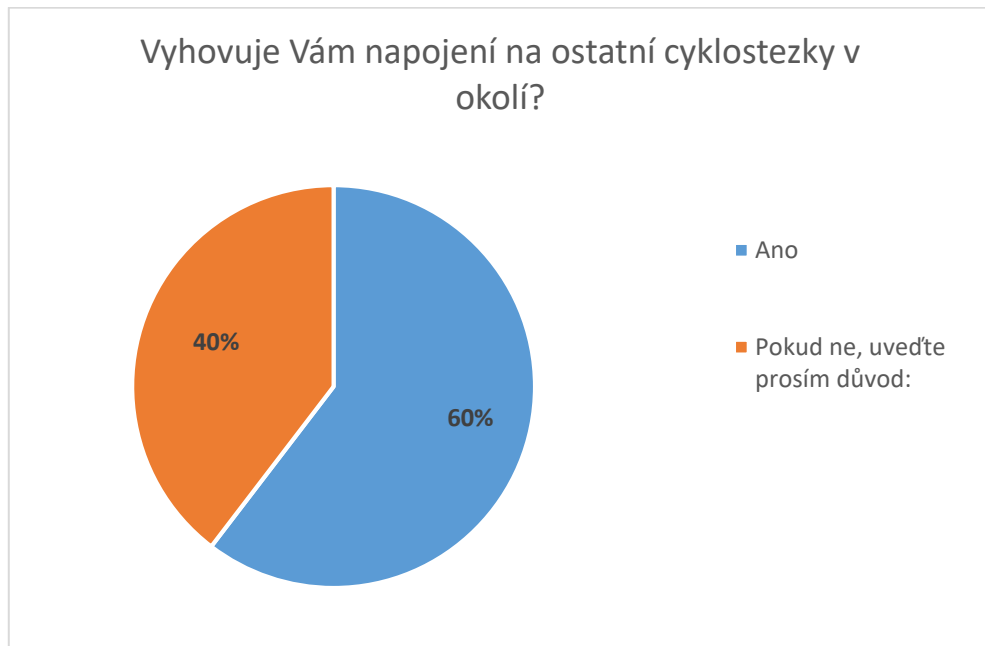


Graf 2.11 Odpověď respondentů na otázku č. 11

Zdroj: dotazníkové šetření, vlastní zpracování.

Největší počet hlasů měla odpověď, že by respondenti uvítali více separovaných cyklistických stezek od hlavního dopravního prostoru. Pro tuto odpověď bylo 77 respondentů. Druhou nejvíce zastoupenou odpovědí s 32 hlasy je, že by si cyklisté přáli častější a důslednější údržbu cyklistických komunikací. K častějšímu využití jízdního kola by 26 respondentů přimělo, kdyby byli řidiči motorových vozidel více ohleduplní. Jiných 23 respondentů by zase přimělo, kdyby byly lépe značeny cyklistické komunikace. Najdou se i tací, kteří využívají kolo v maximální možné míře, tuto odpověď vybralo 29 dotázaných. Více bezpečnostních prvků by uvítalo 8 respondentů a zbylých 7 by bylo rádo za lepší doprovodné služby, jako například ubytování, stravování či opravy a půjčovny kol.

- **Vyhodnocení otázky č. 12**

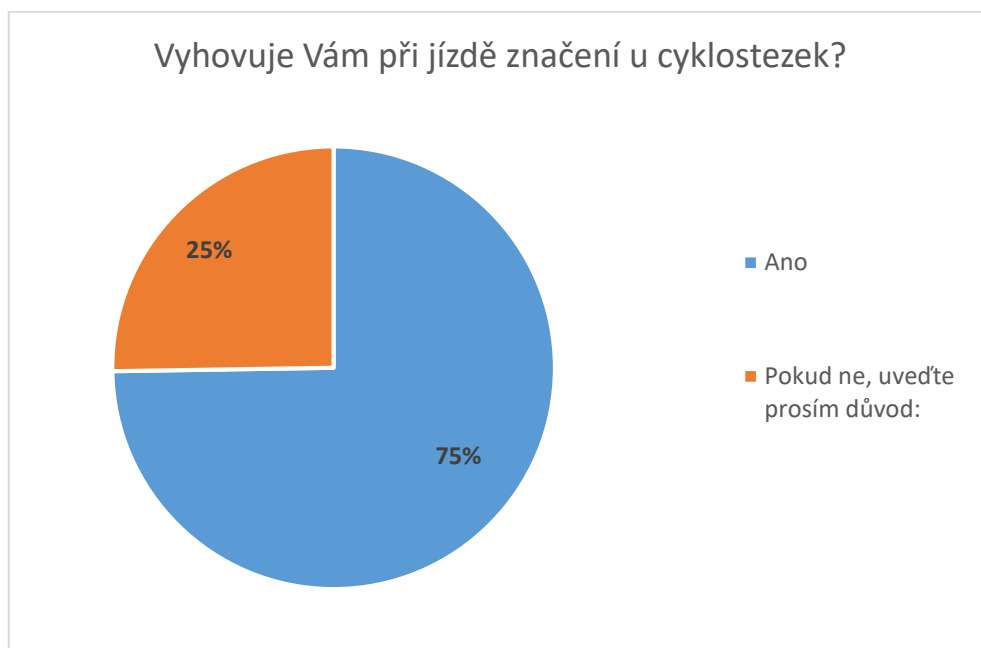


Graf 2.12 Odpověď respondentů na otázku č. 12

Zdroj: dotazníkové šetření, vlastní zpracování.

U této otázky měli dotázaní na výběr dvě možnosti, přičemž u jedné mohli napsat svůj názor či důvod. 122 respondentům napojení na ostatní cyklostezky v okolí vyhovuje. V 80 případech už dotázaní nejsou spokojeni. Jedním z nejčastěji psaných důvodů bylo, že cyklistických komunikací je v regionu obecně málo a čím dál jsou od Šumperka, tím horší to je. Poté, že i napojení není zrovna dobré, většinou si respondenti stěžují na nelogičnost napojení, protože se křižují s frekventovanými silnicemi a převážně se dá napojit na další cyklostezku pouze přes křižovatku. Byl zde i názor, že se cyklistické komunikace staví nárazově, bez případného rozmyšlení a systému. Když bych se zaměřila na obce a vesnice, tak dotázaní uvádí příklady, kde jim tyto komunikace chybí. Mezi nimi se nachází Petrov nad Desnou, z Bludova do Sudkova chybí cyklistická komunikace úplně, tak jako v Dlouhomilově. Pár dotázaných uvedlo, že z Rapotína do Velkých Losin není také vůbec nic. Bezpečnější cestu na přehradu Krásné by také dotázaní uvítali.

- **Vyhodnocení otázky č. 13**



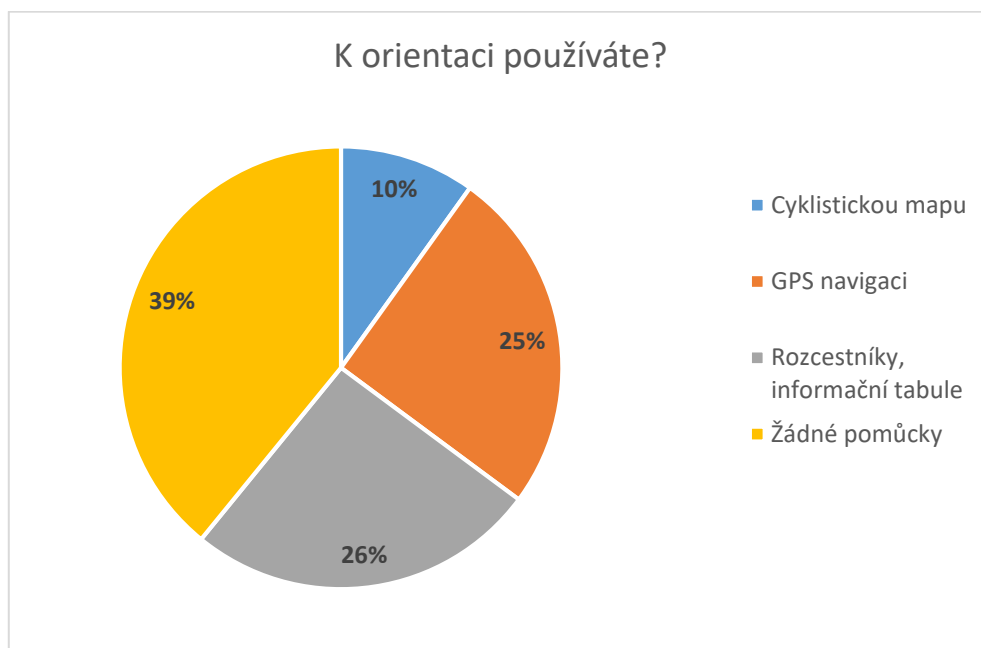
Graf 2.13 Odpověď respondentů na otázku č. 13

Zdroj: dotazníkové šetření, vlastní zpracování.

Otázkou č. 13 jsem se chtěla dozvědět, jestli dotázaným vyhovuje při jízdě na kole značení u cyklistických komunikací. Na tuto otázku byla možnost jedné odpovědi, kde v jednom případě mohli respondenti napsat důvod, s čím nejsou spokojeni. V 75 %, neboli 151 respondentům, značení vyhovuje. Vybrala jsem pár odpovědí, které mi dotazovaní napsali: „Jako nekomfortní považuji přerušovanou jízdni přednost na cyklostezkách při všech výjezdech z hlavní komunikace v obci.“; „Chybí mi varování řidičům na přejezd cyklistů, zde hrozí možnost střetu.“; „Ne na každé protínající vedlejší komunikaci je cyklostezka přerušena a musí se dávat přednost autům, tím pádem musí být jezdec neustále ve střehu.“; „Na některých úsecích bych uvítal zrcadla.“; „Některé značky jsou špatně umístěné.“



- **Vyhodnocení otázky č. 14**

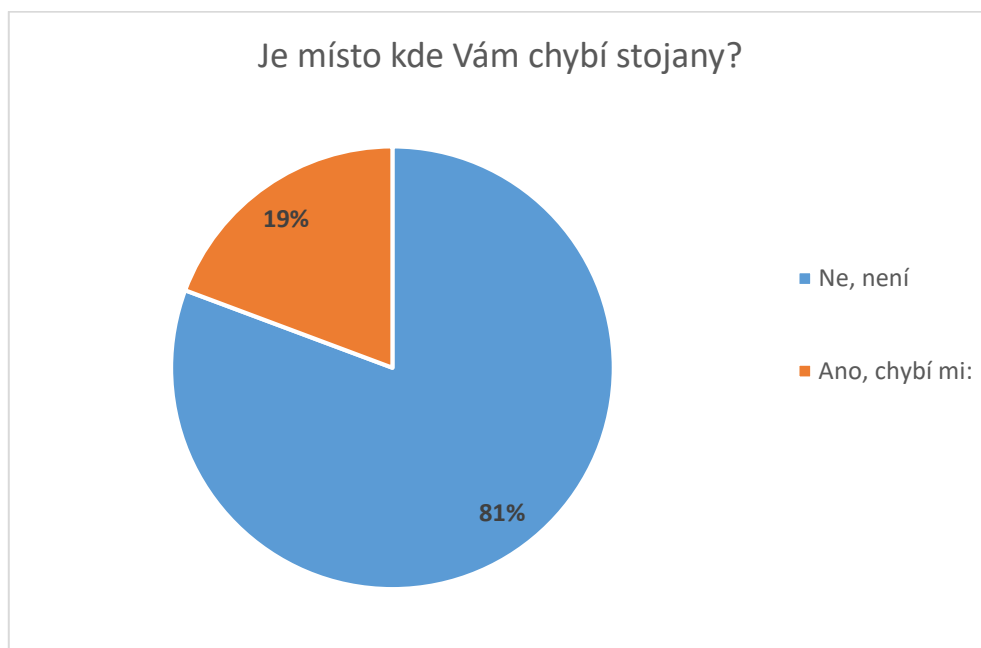


Graf 2.14 Odpověď respondentů na otázku č. 14

Zdroj: dotazníkové šetření, vlastní zpracování.

Při jízdě na kole více než jedna třetina nevyužívá žádné pomůcky k lepší orientaci. Důvodem může být, že okolí znají, tudíž nepotřebují žádnou pomoc. Rozcestníky s informačními tabulemi, které bývají v okolí cyklistických komunikací, používá 52 dotázaných. Hned vzápětí je GPS navigace, tu využívá 51 respondentů. Cyklistickou mapu si vybralo pouze 20 respondentů.

- **Vyhodnocení otázky č. 15**



Graf 2.15 Odpověď respondentů na otázku č. 15

Zdroj: dotazníkové šetření, vlastní zpracování.

Na otázku č. 15 byla možnost dvou odpovědí, přičemž u jedné mohli dotazovaní vyslovit svůj názor. Při otázce, zda někde chybí stojany, se většina, tedy 163 dotázaných, shodla, že stojanů je dost. Negativně na to reagovalo 39 respondentů, kteří by byli rádi za více stojanů u obchodů nebo přímo v centru města Šumperk. Někteří z nich si kolo musí opírat o zdi u obchodů. U vlakových nádraží by také uvítali více stojanů, v Šumperku tento problém bude vyřešen pravděpodobně na konci dubna, kdy by měla být dokončena stavba cyklověže u vlakového nádraží. Respondenti ještě poukazovali na to, že by nic nenamítali, kdyby byly stojany pod dohledem kamer městské policie.

- **Vyhodnocení otázky č. 16**

Jedná se o otázku otevřenou, v níž jsem se ptala, jaké cyklostezky respondenti využívají na Šumpersku nejvíce. Dotázaní mohli vypsát více cyklistických komunikací, což udělala převážná většina z nich. V tabulce jsou uvedené a postupně seřazené cyklistické komunikace, které respondenti nejvíce využívají.

Tab. 2.2 Nejčastěji využívané cyklistické komunikace na Šumpersku

<b>Cyklistické komunikace</b>	<b>Počet hlasů</b>
Šumperk – Rapotín	62
Šumperk – Dolní Studénky	52
Šumperk – Nový Malín	50
Šumperk – Bratrušov	49
Šumperk – Bludov	33
Dolní Studénky – Sudkov	32
Postřelmov – Lupěné	26
Vikýřovice – Rapotín	18
Dolní Studénky – Bludov	16
Šumperk – Zábřeh na Moravě (Dolní Studénky – Sudkov – Postřelmov)	15
Šumperk – Velké Losiny	14
Hanušovice – Staré město	13
Nový Malín – Bludov	12
Cyklotrasa 6187	11
Šumperk – Mohelnice (Sudkov – Postřelmov – Třeština – Moravičany)	7
Bludov – Krásné (Sudkov – Dolní Studénky – Šumperk)	5

Zdroj: dotazníkové šetření, vlastní zpracování.

Při zápisu z dotazníku jsem zařadila cyklistické komunikace, např. Šumperk – Bludov nebo Bludov – Šumperk do jedné skupiny. Tou nejčastější odpovědí byla cyklostezka Šumperk – Rapotín. Tato stezka byla zvolena v 62 případech. Následovala ji cyklistická stezka Šumperk – Dolní Studénky s 52 hlasy. Třetí nejčastější odpovědí byla cyklostezka Šumperk – Nový Malín. Většina cyklostezek je od sebe rozestoupená pouze o pár hlasů. Jde vidět, že jsou tyto cyklistické komunikace nejvíce využívané, třeba i proto, že spojují Šumperk s přílehlými obcemi.

Vůbec špatně si nevedla nová cyklostezka Šumperk – Bratrušov, u které je 49 hlasů. Respondenti ji často využívají pro jízdu na kole, ale i na kolečkových bruslích či při rychlé chůzi.

Cyklostezka Šumperk – Bludov, jež vede přes Bludoveček, je také oblíbená, i když si někteří v předešlých otázkách stěžovali na osvětlení, které zde chybí. Dále se využívají cyklistické komunikace Dolní Studénky – Sudkov s 32 hlasy, Postřelmov – Lupěné s 26 hlasy. Mezi Šumperkem a Zábřehem na Moravě a opačně využívá cyklistické komunikace 15 dotázaných, cestu absolvují přes obce Dolní Studénky – Sudkov – Postřelmov. 13 respondentů rádo jezdí přes komunikace spojující Hanušovice a Staré Město. Cyklotrasu 6187 vedoucí přes Vernířovice – Velké Losiny – Sobotín – Rudoltice – Šumperk – Dolní Studénky zvolilo 11 dotázaných. Trochu delší trasu, přibližně 30 km, využije 7 dotázaných, když se vydají ze Šumperka do Mohelnice. 5 dotázaných zvolilo trasu vedoucí z Bludova přes Sudkov a Dolní Studénky až k vodní nádrži Krásné u Šumperka.

Tab. 2.3 Nejčastěji využívané cyklistické komunikace v Šumperku

<b>Cyklistické komunikace</b>	<b>Počet hlasů</b>
Cyklostezka Dolní Temenice	22
Vyhrazené jízdní pruhy na ulici Žerotínova	18
Vyhrazené jízdní pruhy na ulici Zábřežská a Jesenická	18/14
Cyklostezka ve Smetanových sadech	12
Vyhrazený jízdní pruh na ulici Kozinova	9

Zdroj: dotazníkové šetření, vlastní zpracování.

Z cyklistických komunikací ve městě Šumperk byly nejčastější odpovědi: cyklostezka Dolní Temenice s 22 hlasy; vyhrazené jízdní pruhy na ulici Žerotínova (18 hlasů); vyhrazené jízdní pruhy na ulici Zábřežská (18 hlasů) a Jesenická (14 hlasů); cyklostezka ve Smetanových sadech (12 hlasů).

V otázce č. 16 byly odpovědi většinou týkající se cyklistických komunikací na Šumpersku. Jde zde krásně vidět, které trasy a stezky jsou využívány nejvíce. Odpovědi týkající se komunikací v Šumperku nebylo příliš. Většina se zaměřila na okolí, ale i tak výsledky mnohé ukazují.

### **3 Návrh opatření k rozvoji cyklistické dopravy na území Šumperska**

K tomu, aby cyklisté využívali na Šumpersku více cyklistických komunikací, je potřeba vybudovat kvalitní, a hlavně bezpečné tratě, které budou sloužit přepravě do cílového místa. Pro větší využitelnost cyklistických komunikací je vhodné rozšíření cyklistické infrastruktury. K tomu se vztahuje také možnost si bezpečně uložit kolo do stojanů, aniž by někteří měli obavy z krádeže kola. Je pravdou, že na některých místech není možnost vybudovat cyklistickou komunikaci, ať už z prostorových důvodů, například zastavěných měst, nebo úzkých silnic, kde se špatně stavějí samostatné cyklistické pruhy, a proto se musí hledat jiná řešení, jež by byla pro cyklisty přijatelná. V kapitole uvedu několik řešení, jak by se dala zlepšit cyklistická doprava na Šumpersku.

#### **3.1 Návrhy na nové cyklistické komunikace**

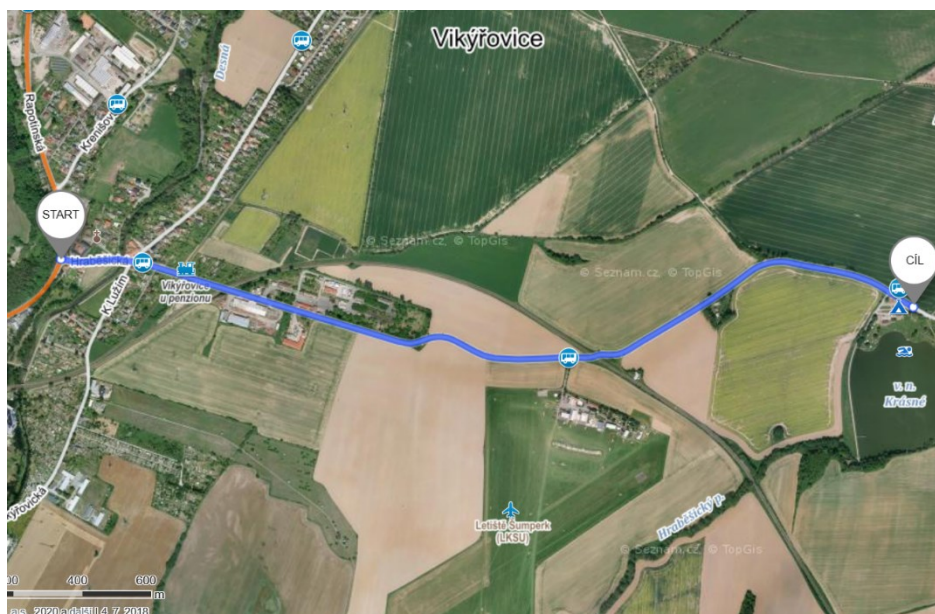
V této podkapitole chci prezentovat vlastní návrhy na nové cyklistické komunikace na Šumpersku, které by sloužily k rozvoji této oblasti. Pokud by se návrhy někdy realizovaly, je zapotřebí mít vyřešené všechny majtkové, stavební či finanční problémy.

- **Cyklistická komunikace na přehradu Krásné**

Cyklistickou komunikaci by bylo vhodné napojit na hlavní komunikaci vedoucí z ulice Jesenická či Rapotínská, kde se nachází vyhrazený cyklistický pruh. Odbočením doprava z ulice Jesenická, respektive doleva z ulice Rapotínská, se lze napojit na ulici Hraběšická, kde by se mohla vybudovat cyklistická komunikace na přehradu Krásné. Ta by měla okolo 2,6 km délku a převýšení 41 m.

Pokud by se cyklostezka protáhla až do obce Hraběšice, mohli by tuto komunikaci využívat jak lidé z obce, tak i ti, kteří mají v této oblasti zahrádku.

Přehrada Krásné se nachází přibližně asi 3 km od Šumperka. Cestu na přehradu Krásné využívá spousta lidí, jde o oblíbené místo. Zejména pak v letních měsících, kdy je krásné počasí. Je zde možnost koupání, vypůjčení šlapadel, rybaření či kempování. Na Krásném se nachází i restaurace, kde se pořádají různé akce, například grilování nebo tradiční sraz chovatelů exotického ptactva.

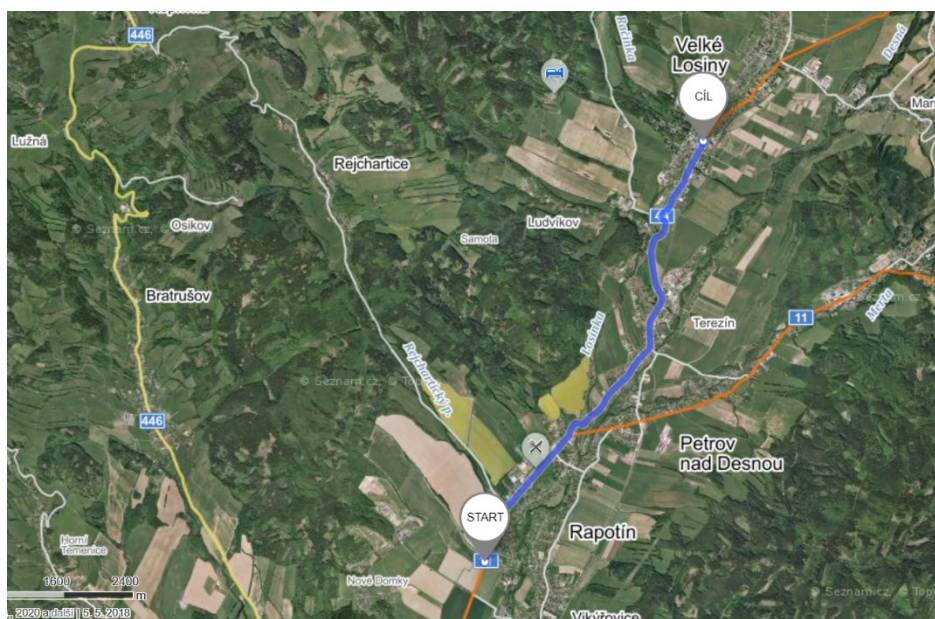


Obr. 3.16 Cyklistická komunikace na přehradu Krásné

Zdroj: [24].

- **Cyklistická komunikace Rapotín – Velké Losiny**

Nejlepším řešením je napojení této cyklistické komunikace na stávající cyklostezku Šumperk – Rapotín končící na ulici Šumperská v Rapotíně, mnoho cyklistů právě pokračuje v tomto směru. Cesta označená na Obr. 3.2 je hodně využívaná motoristy, tudíž je dobré vybudovat cyklistickou komunikaci, případně cyklistický pruh vedoucí tímto směrem.



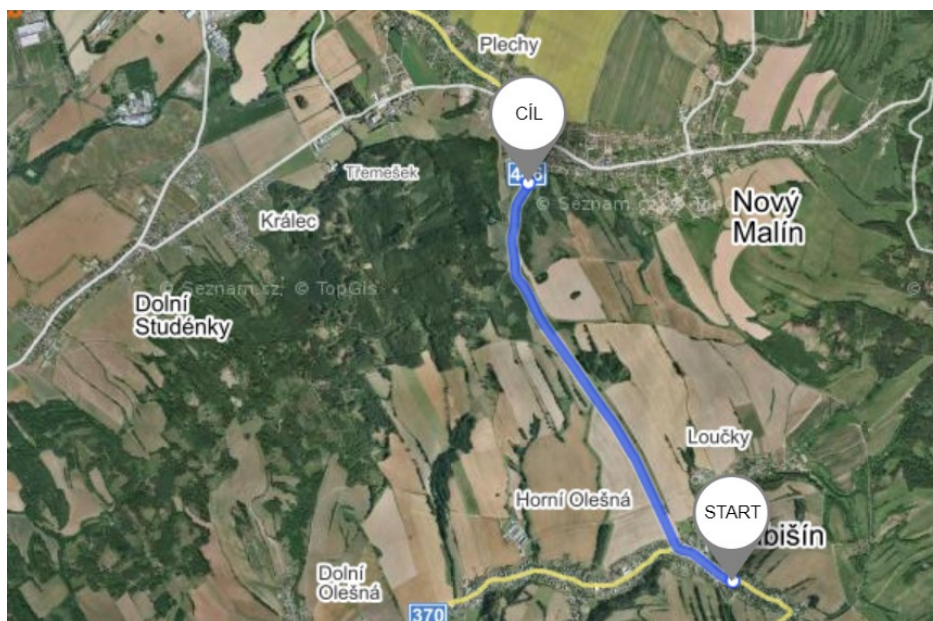
Obr. 3.17 Cyklistická komunikace Rapotín – Velké Losiny

Zdroj: [25].



- **Cyklistická komunikace Hrabíšín – Nový Malín**

Cyklistickou komunikaci vedoucí do Hrabíšína lze napojit na cyklostezku vedoucí ze Šumperka do Nového Malína, která vede i přes obec Nový Malín. Silnice z Nového Malína do Hrabíšína je více frekventovaná, jelikož se jedná o cestu směřující do obcí či vesnic, například Libina, Brníčko, Dlouhomilov. Kvůli frekventovanosti by cyklistická komunikace ulehčila jízdu cyklistům, hlavně kvůli většímu bezpečí.



Obr. 3.18 Cyklistická komunikace Hrabíšín – Nový Malín

Zdroj: [26].

### **3.2 Bezpečnější křižovatky**

V Šumperku a blízkém okolí existují křižovatky s vyšší frekvencí, jimž se cyklisté kvůli zvýšenému riziku nebezpečnosti vyhýbají. Řešením této situace by mohly být tzv. předsazené stopčáry. Jedná se o prostor, který je určen pro cyklisty, kde mají větší bezpečnost z důvodu, že se cyklista nachází před vozidly a tím pádem vyjíždí na křižovatku jako první. Proto se cyklista nemusí obávat možného bočního střetu s motorovými vozidly. Jde o vodorovnou dopravní značku značenou V19 „Prostor pro cyklisty“.



Využít toto značení by bylo vhodné na křižovatkách ulic v Šumperku:

- Temenická, Langrova a Havlíčkova,
- Žerotínova a Jesenická,
- M. R. Štefánika, Jesenická a Uničovská,
- Jesenická a Lidická.



Obr. 3.19 Předsunutá stopčára v Praze 4

Zdroj: [27].

### 3.3 Úprava nerovnosti povrchů

V této kapitole se zaměříme na nerovnosti a umístění kanálových poklopů. Poklopy jsou v některých případech špatně orientovány, čímž zvyšují riziko pro projíždějícího cyklistu, jemuž hrozí zapadnutí kola.

Mělo by se dbát na to, aby se poklopy, jež mají obdélníkové otvory, otočily kolmo ke směru jízdy cyklisty. Největšími problémy u těchto špatně orientovaných poklopů je zapadnutí, ale i to, že cyklista se snaží poklop objet a tím vyjede mírně doleva a ohrozí nejen sebe, ale i motoristu, který jede za ním a vybočení nečeká. V tomto momentu pak může vzniknout střet. Řešením, jak jsem už zmínila, je otočení poklopu kanálu o 90°.

Tento problém se špatně natočeným poklopem se nachází na ulici Šumavská v Šumperku. Na této ulici se nenachází žádná komunikace určená přímo pro cyklisty, ti sdílí komunikaci s automobily. Proto je špatné, v jakém stavu se nachází. Na komunikaci jsou

i nerovnosti v podobě zapadlých kanálů a děr, které je potřeba spravit do bezpečné podoby. Také na ulici Havlíčkova se nachází v cyklistickém pruhu výmol, který by pro bezpečnost cyklistů bylo dobré zasypat. Problémy týkající se nerovností a poklopů, by mohli mít na starost pracovníci technických služeb při jejich pravidelné činnosti, kdy uklízí a udržují o veřejné plochy.



Obr. 3.20 Výmol a nevhodné otočení poklopu na ulici Šumavská

Zdroj: vlastní zpracování.

### 3.4 Stojany pro kola

Cyklistické stojany jsou velmi důležitým prvkem v cyklistické infrastruktuře. Jejich rozmístění musí být promyšlené a efektivní. Při odložení kola musí mít cyklista pocit, že je kolo v kvalitním stojanu. Tento pocit nesplňují stojany, do nichž se vkládá jen přední kolo. U těchto stojanů se často kolo vyvrací a hrozí tak poškození výpletu, rámu či brzdových kotoučů. Mimo jiné tam nejdou vsunout kola s větší šířkou pláště. U kol s brzdovými kotouči je také problém vložení. Lepší variantou stojanů je typ obráceného U. V dotazníku si respondenti stěžovali na méně stojanů u obchodů. U supermarketů se v některých případech nachází stojany jen na přední kola, takže může dojít k vyvrácení. Druhým problémem u těchto stojanů je, že když jsou například na 6 míst, nejsou vždy využity na 100 %, jelikož se tam zároveň všechna kola nevejdou a lidé je tam nechtějí tlačit, aby si je neodřeli nebo nějakým způsobem i nezničili. Jsou zde

i případy, že supermarkety mají stojany v podobě obráceného U. Tyto stojany se nachází u supermarketu Lidl, ale v určitých dnech, konkrétně v době akcí, jsou stojany obsazené a někteří lidé kola opět opírají o zdi. Větší problém se nachází na městě, kde se po celé pěší zóně vyskytuje minimum stojanů. Jde o ulice Generála Svobody a Hlavní třídu. Někteří lidé mají na kole své vlastní stojany. Ti, kteří nedisponují vlastními středovými stojany, si svá kola opírají o výlohy či zdi, což se nelíbí většině provozoven, které na svých výlohách mají vylepené nápisy, že opírání kol není povoleno.

### 3.5 Dodatečné osvětlení

Z dotazníku vyplynulo, že lidem chybí osvětlení na cyklostezce vedoucí ze Šumperka do Bludova přes Bludoveček. Na této trase se nenachází žádné veřejné osvětlení. Cyklisté při jízdě za tmy nemusí mít pocit bezpečí. Je tedy možné, že tuto trasu proto vynechají, nebo ji využijí pouze v denních hodinách. Proto by bylo dobré zřídit zde veřejné osvětlení po celé délce cyklostezky, aby se na ní cyklisté mohli bez problémů pohybovat i za tmy.



Obr. 3.21 Cyklostezka Šumperk – Bludov

Zdroj: vlastní zpracování.

### **3.6 Propagace**

Při prohlídce webových stránek některých obcí, vesnic či měst, jsem nenašla stránku, kde by byly vypsané cyklistické komunikace, jež se vyskytují v daném místě. Přišlo by vhod všechny cyklistické sítě vypsat například do přehledných tabulek, které mohou obsahovat, odkud kam trasa vede, jak je dlouhá a co zajímavého se po cestě a v její blízkosti nachází.

Využili by to i turisté směřující z jiných částí republiky, kdyby měli vše na jednom místě. Jednou z možností je i udělat mapu, na níž se vyznačí komunikace určené pro cyklisty. V místech, kde by se tyto komunikace nenacházely, lze najít alternativu v podobě odlehlých a polních cest, kde by nebyla vysoká intenzita motorové dopravy a cesta by byla bezpečnější. Vše by na sebe mohlo navazovat. Myslím, že takovou variantu využijí i obyvatelé Šumperska, což by je mohlo vést k výměně auta za kolo. Pro Šumperko by noví turisté znamenali vyšší návštěvnost a větší míru využívání služeb, díky čemuž bude růst ekonomika této oblasti.

Další možností by mohlo být uspořádání akce na podporu cyklistické dopravy na Šumpersku. Například města a obce by mohly organizovat různé vzdělávací a výletní akce, čímž by motivovaly nové, ale i stávající cyklisty, kteří neradi jezdí sami a dají větší přednost skupinám. I soutěžní akce, kde by výhrou mohlo být vybavení na kola, například zvonky, reflexní pásy, pláštěnky či potahy na sedla. Další možností je vymyšlení aplikace, která bude zaznamenávat počet naježděných km a následně odměňovat cyklisty na nejvyšších příčkách.

### **3.7 Informační tabule**

Zlepšení cestovního ruchu může nastat v případě, že bude více informačních tabulí na cyklistických komunikacích. S novými informačními tabulemi, které budou obsahovat informace o zajímavostech v přílehlém okolí, informace ohledně kulturních a sportovních akcí či vyžití, například v letních dnech možnost koupání na veřejných koupalištích.

Informační tabule ve výše zmiňovaných cyklistických komunikacích se nachází pouze na cyklostezce Dolní Studénky – Sudkov. Podle mého názoru je vhodné umístit informační tabule na frekventovaných místech v Šumperku. Konkrétně na cyklostezku Šumperk – Rapotín, jelikož se v Rapotíně nachází novější rozhledna Bukovka s výhledem



na Jeseníky a Rychlebské hory, poté cyklostezka Šumperk – Bludov. Případně, pokud by se uskutečnila výstavba cyklostezky Rapotín – Velké Losiny, přijde vhod i na tuto stezku umístit informační tabuli, protože ve Velkých Losinách se nachází plno míst k vidění, ať už zámek, papírna či termální lázně.

## 4 Vyhodnocení

Oproti minulosti bylo určitě dosaženo pokroku při budování cyklistických tras i stezek, ale pořád se dá řada věcí zlepšit.

Při větším propojení cyklistických komunikací je určitě velká pravděpodobnost, že se cyklistika na Šumpersku zvedne a bude jí využívat více lidí. Cyklostezka na přehradu Krásné by jistě přilákala mnoho cyklistů či turistů, kteří by toto místo využili k relaxaci, rybaření nebo setkání s kamarády u dobrého jídla v restauraci. Další navrhované cyklostezky jsou zejména do míst s vyšší frekvencí motorových vozidel. Zde jsou navrženy hlavně kvůli bezpečnosti cyklistů. Příkladem je návrh na cyklistickou komunikaci z Rapotína do Velkých Losin. Cyklisté se snaží vyhnout cestám s vysokým provozem a jezdí bočními uličkami mezi domy. Mnoho žen na mateřské dovolené uvítá klidnější, ale hlavně bezpečnější cestu s dětmi do cílového místa. Při vyšší využitelnosti komunikací, jež budou sjednocené, se také může snížit automobilová doprava, což by mělo příznivý dopad na životní prostředí a na lidské zdraví.

Z vlastního pozorování lze usoudit, že křižovatky jsou kritickým bodem. V některých případech cyklista raději sleze z kola a křižovatku projde s kolem po boku přes přechod pro chodce. Důvodem může být bezohlednost některých řidičů, kteří nečekají a hned vjíždí do křižovatky, i když mají po svém boku cyklistu. Proto by tento problém mohly napravit tzv. předsazené stopčáry. Cyklisté by měli svůj prostor, do něhož by jim motoristé nemohli vjet a cyklisté by se mohli bezpečně rozjet v křižovatce.

Problém s poklopy se vyřeší jejím otočením o 90°, zabrání se tak najetí kola do volného místa v poklopu, které může způsobit zranění nebo zničení kola cyklisty. Výmoly na silnici by se daly vyřešit pomocí štěrku, který se nasype do výmolu. Jde sice o dočasné řešení, ale určitě to bude bezpečnější. Případně zvolit plátování pomocí asfaltu. Na ulici Šumavská je bohužel celá silnice v dost bídném stavu, zde by byla rozhodně lepší realizace celé cesty, která by neohrožovala účastníky provozu.

V Šumperku u vlakového nádraží se situace se stojany na kola teď hodně zlepšila, jelikož zanedlouho bude v provozu cyklověž, která pojme přes 100 kol. Při posílení stojanů u supermarketů se předejde tomu, že si lidé budou muset hledat místo, kam kolo zaparkovat. Ve městě se nenachází dostatek stojanů, tak proto navrhuji, aby se umístilo

více stojanů na pěší zónu. Výsledkem bude to, že se zabrání neúmyslnému poškození zdí, omítek či výloh.

Cestu přes Bludoveček absolvuje hodně cyklistů, turistů či maminek s dětmi. Proto by bylo velkým přínosem zřízení osvětlení po celé délce. Pak by tuto komunikaci bylo možné využívat i ve večerních hodinách. Při sjezdech by cesta byla bezpečnější kvůli lepší viditelnosti na cestu než s pouhým předním osvětlením na kole.

Při zlepšení propagace a zviditelnění cyklistických komunikací na Šumpersku je možné, že bude přínos pro tuto oblast především v posílení cestovního ruchu. Cyklisté z jiných oblastí budou využívat cyklistické komunikace na Šumpersku, kde je k vidění spousta zajímavých a naučných míst zároveň. Při vytvoření akcí městem nebo obcemi by mohli být cyklisté povzbuzováni hmotnými dárky.

Informační tabule je důležité umístit na cyklistické komunikace, aby byly jejich součástí. Cyklisté se tímto mohou seznámit se zajímavostmi nacházejícími se v okolí. Kladem informačních tabulí je, že se omezí počet cyklistů, kteří marně hledají určité místo a než ho najdou, musí se několikrát optat lidí, na které po cestě narazí.

## Závěr

Analyzovat a následně navrhnout opatření k rozvoji cyklistické dopravy na Šumpersku bylo cílem mé bakalářské práce.

V teoretické části za pomoci odborné literatury jsem vypsala pojmy týkající se cyklistiky, cykloturistiky či dopravního značení.

Důležitým bodem bylo znát názory zájemců, kteří využívají cyklistickou dopravu na Šumpersku. Z tohoto důvodu jsem vytvořila dotazník, jehož cílem bylo získat informace týkající se dosavadní spokojenosti a nedostatků, které by chtěli změnit v cyklistické dopravě. Dotazník byl umístěný na webových stránkách, kde ho vyplnilo 202 respondentů. Poté jsem se ještě snažila sledovat intenzitu na vybraných místech. Tento výzkum byl krátkodobý a uskutečnil se během jednoho dne.

Šumpersko nabízí několik zajímavých a naučných tras, příkladem může být Čarodějnická trasa, kde se zabrousí i do historie. Stejně tak nabízí stezky spojující přilehlé obce nebo také trailové tratě, které využijí příznivci adrenalinových sportů.

Myslím, že do budoucna má Šumpersko velký potenciál zlepšit podmínky pro cyklisty, ať už ve výstavbě nových cyklistických komunikací nebo v rozšiřování stávajících komunikací, osvětlení či bezpečnosti na křižovatkách. Jelikož je na Šumpersku mnoho příznivců cyklistiky, je zlepšení tohoto odvětví určitě dobrým krokem do budoucna, třeba i pro cestovní ruch.

V závěru samotné práce navrhuji opatření na zlepšení kvality cyklistické dopravy na Šumpersku, kde uvádím důvody, proč by se daná situace měla řešit.



## Seznam zdrojů

- [1] BARTOŠ, Luděk. *Navrhování komunikací pro cyklisty: technické podmínky TP 179*. Mariánské Lázně: Koura, 2006. 103 s. ISBN 80-902527-3-7.
- [2] THOŘ, Václav a kol. *Rozvoj cyklistické dopravy v České republice. Díl 2, Soubor zařízení pro cyklistickou dopravu a jejich technické prvky, cyklistická infrastruktura*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2000. 112 s. ISBN 80-902141-7-7.
- [3] MOUREK, Daniel a kol. *Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice*. Praha: CzechTourism, 2011. 129 s. ISBN 978-80-87560-00-6.
- [4] BESIP – Cyklista je řidič nemotorového vozidla. *BESIP – Úvod* [online]. Copyright © 2020 [cit. 27.02.2020]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Aktivni-pohyb-v-silnicnim-provozu/Na-kole/Senior-cyklista>.
- [5] ONDRÁČEK, Jan, Sylva HŘEBÍČKOVÁ a Masarykova univerzita. *Cykloturistika*. Brno: Masarykova univerzita, 2007. s. [1a]. ISBN 978-80-210-4443-2. Dostupné také z: <https://kramerius-vs.nkp.cz/uuid/uuid:dc3fdb80-2ba9-11e8-af9f-5ef3fc9bb22f>.
- [6] KRÁL, Lubomír a Pavel MAKEŠ. *Velká kniha cyklistiky*. Praha: Computer Press, 2002. s. [1a]. ISBN 80-7226-815-5. Dostupné také z: <https://kramerius-vs.nkp.cz/uuid/uuid:20ef4070-e214-11e2-b28b-001018b5eb5c>.
- [7] SO ORP Šumperk | ČSÚ v Olomouci. *Český statistický úřad | ČSÚ* [online]. 2020 [cit. 2020-04-02]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xm/so-orp-sumperk>.
- [8] Cyklotrasy. *Cyklotrasa č. 6114 Nedvězí-rozc. - Kladské Sedlo* [online]. 2020 [cit. 2020-04-02]. Dostupné z: <http://cyklotrasy.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=95403>.
- [9] Lysahora. *Cyklotrasa Šumperk - Skřítek - Velké Losiny - Šumperk* [online]. 2020 [cit. 2020-04-02]. Dostupné z: <http://www.lysahora.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=90470>.
- [10] Analytická část | Olomoucký kraj. [online]. Copyright © [cit. 2020-04-29]. Dostupné z: <https://www.olkraj.cz/analyticka-cast-cl-4107.html>.

- [11] Cyklistické trasy v mikroregionu - Svazek obcí mikroregionu Zábřežsko. *Svazek obcí mikroregionu Zábřežsko* [online]. Copyright © 2010. Všechna práva vyhrazena. [cit. 2020-04-29]. Dostupné z: <http://www.zabrezsko.cz/63-cyklodoprava-spolecny-projekt>.
- [12] Čarodějnická cyklotrasa po polsko - Českém pohraničí - O projektu. Szlak czarownic - po polsko-czeskim pograniczu - Start [online]. Copyright © Čarodějnická cyklotrasa po polsko [cit. 2020-04-02]. Dostupné z: <http://www.szlakczarownic.eu/cs/o-projektu.html>.
- [13] Za jesenickým skřítkem i do lázní - Jeseníky. *Jeseníky - hory, které miluješ* [online]. Copyright © 2009 [cit. 2020-04-29]. Dostupné z: [https://www.navstivtejeseniky.cz/trasa/za-jesenickym-skritkem-i-do-lazni/?fbclid=IwAR27\\_hQB0rXzx-2gOfGBUuNPGDDy3K1\\_UY9x6hlTh1ZJ\\_SCgyyE4zzOXLvw](https://www.navstivtejeseniky.cz/trasa/za-jesenickym-skritkem-i-do-lazni/?fbclid=IwAR27_hQB0rXzx-2gOfGBUuNPGDDy3K1_UY9x6hlTh1ZJ_SCgyyE4zzOXLvw).
- [14] SumperskyRej. *Úsovskou vrchovinou na tajemné Bradlo* [online]. 2020 [cit. 2020-04-02]. Dostupné z: <http://sumpersky.rej.cz/tipy-na-vylet/90/>.
- [15] SumperskyRej. *Z Ramzové do Šumperku údolím Moravy* [online]. 2020 [cit. 2020-04-02]. Dostupné z: <http://sumpersky.rej.cz/tipy-na-vylet/80/>.
- [16] Cyklotratě Tulinka - Cykloturistika - Šumperk - Šumperk. *Šumperk* [online]. 2020 [cit. 2020-04-02]. Dostupné z: <https://m.sumperk.cz/dr-cs/4202-cyklotrate-tulinka.html>.
- [17] Chodíte na Tulinku? Cyklotrasa bojuje o Cenu Olomouckého kraje, můžete hlasovat - ŠUMPERK 24. *ŠUMPERK 24 - Nezávislý zpravodajský portál pro Šumperk a okolí* [online]. Dostupné z: <https://sumperk24.cz/2019/08/07/chodite-na-tulinku-trasa-pro-cyklisty-bojuje-o-cenu-olomouckeho-kraje-staci-hlasovat/>
- [18] Eurovelo9 Greenways - Nadace Partnerství. [online]. Copyright © 1998 [cit. 2020-04-27]. Dostupné z: <https://www.greenways.cz/EuroVelo/EuroVelo-v-CR/EuroVelo-9?lat=49.55272014573308&lon=16.32577415000002&z=7>.
- [19] Generel dopravy města Šumperk. Praha: České vysoké učení technické v Praze Fakulta dopravní, Ústav dopravních systémů, 2009.
- [20] Strategie územního správního obvodu ORP Šumperk v oblasti předškolní výchovy a základního školství, sociálních služeb, odpadového hospodářství, podpory

podnikání a zaměstnanosti a infrastruktury pro veřejnou dopravu. Šumperk: město Šumperk, 2014.

- [21] Šumperk – Bratrušov – smíšená cyklo a pěší stezka – Trasy | Turistika.cz. *Pro větší zážitek z cest a výletů* | Turistika.cz [online]. Copyright © 2007 [cit. 2020-04-02]. Dostupné z: <https://www.turistika.cz/trasy/sumperk-bratrusov-smisena-cyklo-a-pesi-stezka/detail>.
- [22] Šumperk. *Ukončené projekty* [online]. 2020 [cit. 2020-04-02]. Dostupné z: <https://www.sumperk.cz/redakce/tisk.php?clanek=27769&>;
- [23] Akce terminál? Po skladišti zbyla jen jáma – Šumperský a jesenický deník. *Šumperský a jesenický deník – informace, které jsou vám nejbliž* [online]. Copyright © [cit. 2020-04-02]. Dostupné z: [https://sumpersky.denik.cz/zpravy\\_region/akce-terminal-po-skladisti-zbyla-jen-jama-20190906.html](https://sumpersky.denik.cz/zpravy_region/akce-terminal-po-skladisti-zbyla-jen-jama-20190906.html).
- [24] Mapy.cz. *Mapy.cz* [online]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?planovani-trasy&x=17.0176915&y=49.9668209&z=15&l=0&base=ophoto&rc=9nSb9xXNYwI0qfdP&rs=stre&rs=coor&ri=145716&ri=&mrp=%7B%22c%22%3A111%7D&xc=%5B%5D>.
- [25] Mapy.cz. *Mapy.cz* [online]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?mereni-vzdalenosti&x=17.0212964&y=49.9656339&z=15&base=ophoto&rm=>.
- [26] Mapy.cz. *Mapy.cz* [online]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?mereni-vzdalenosti&x=17.0289146&y=49.9258997&z=13&l=0&base=ophoto&rm=>.
- [27] Základní termíny cyklistické infrastruktury - prostor pro cyklisty (V19, "předsunutá stopčára") (Portál hlavního města Prahy). *301 Moved Permanently* [online]. Copyright © 2020 [cit. 2020-04-21]. Dostupné z: [http://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/cyklisticka/cyklisticka\\_old\\_zaloha/s\\_kole\\_m\\_po\\_praze/slovník\\_cyklisticke\\_infrastruktury/zakladni\\_termíny\\_cyklisticke\\_6.html](http://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/cyklisticka/cyklisticka_old_zaloha/s_kole_m_po_praze/slovník_cyklisticke_infrastruktury/zakladni_termíny_cyklisticke_6.html).

# Seznam grafických objektů

## Seznam obrázků

Obr. 2.1 Cyklotratě Tulinka .....	20
Obr. 2.2 Cyklostezka Šumperk – Nový Malín.....	21
Obr. 2.3 Cyklostezka Šumperk – Rapotín .....	22
Obr. 2.4 Cyklostezka Šumperk – Dolní Studénky.....	23
Obr. 2.5 Cyklostezka Dolní Studénky – Sudkov .....	24
Obr. 2.6 Cyklostezka Šumperk – Bludov .....	25
Obr. 2.7 Cyklostezka Šumperk – Bratrušov .....	26
Obr. 2.8 Cyklostezka v Dolní Temenici .....	27
Obr. 2.9 Cyklostezka mezi náměstím Republiky a ulici Fibichova.....	28
Obr. 2.10 Cyklostezka ve Smetanových sadech .....	29
Obr. 2.11 Obousměrný jízdní pruh na ulici Kozinova.....	30
Obr. 2.12 Cyklistický pruh na ulici Havlíčkova .....	31
Obr. 2.13 Vyhrazený jízdní pruh na ulici Zábřežská .....	32
Obr. 2.14 Vyhrazený jízdní pruh na ulici Žerotínova.....	33
Obr. 2.15 Cyklověž v Šumperku .....	34
Obr. 3.1 Cyklistická komunikace na přehradu Krásné .....	55
Obr. 3.2 Cyklistická komunikace Rapotín – Velké Losiny .....	55
Obr. 3.3 Cyklistická komunikace Hradišín – Nový Malín .....	56
Obr. 3.4 Předsunutá stopčára v Praze 4 .....	57
Obr. 3.5 Výmol a nevhodné otočení poklopu na ulici Šumavská.....	58
Obr. 3.6 Cyklostezka Šumperk – Bludov .....	59

## Seznam tabulek

Tab. 2.1 Intenzita dopravy v Šumperku a okolí.....	35
Tab. 2.2 Nejčastěji využívané cyklistické komunikace na Šumpersku .....	51
Tab. 2.3 Nejčastěji využívané cyklistické komunikace v Šumperku .....	52

## Seznam grafů

Graf 2.1 Odpověď respondentů na otázku č. 1 .....	37
Graf 2.2 Odpověď respondentů na otázku č. 2 .....	37
Graf 2.3 Odpověď respondentů na otázku č. 3 .....	38
Graf 2.4 Odpověď respondentů na otázku č. 4 .....	39
Graf 2.5 Odpověď respondentů na otázku č. 5 .....	40
Graf 2.6 Odpověď respondentů na otázku č. 6 .....	41
Graf 2.7 Odpověď respondentů na otázku č. 7 .....	42
Graf 2.8 Odpověď respondentů na otázku č. 8 .....	43
Graf 2.9 Odpověď respondentů na otázku č. 9 .....	44
Graf 2.10 Odpověď respondentů na otázku č. 10 .....	45
Graf 2.11 Odpověď respondentů na otázku č. 11 .....	46
Graf 2.12 Odpověď respondentů na otázku č. 12 .....	47
Graf 2.13 Odpověď respondentů na otázku č. 13 .....	48
Graf 2.14 Odpověď respondentů na otázku č. 14 .....	49
Graf 2.15 Odpověď respondentů na otázku č. 15 .....	50

## **Seznam příloh**

Příloha A      Dotazník

Dobrý den,  
jmenuji se Renata Hanzlíková a jsem studentkou 3. ročníku bakalářského studia na Vysoké škole logistiky o.p.s. v Přerově. V rámci své bakalářské práce Rozvoj cyklistické dopravy na území Šumperska Vás prosím o vyplnění krátkého dotazníku. Výzkum je zcela anonymní a materiály z něj budou použity pro účel bakalářské práce.

Předem děkuji za Vaši spolupráci.

**1. Jste:**

Muž  
Žena

**2. Je Vám:**

18-25  
26-35  
36-45  
46-55  
56-65  
65 a víc

**3. Jste:**

Student  
Pracující  
Nepracující  
Důchodce  
Jiné

**4. Jak často používáte jízdní kolo?**

Prakticky denně  
Jednou týdně  
Dvakrát až třikrát týdně  
Méně často  
Výjimečně  
Vůbec

**5. Jak se Vám líbí současný stav cyklostezek (známkujte jako ve škole 1-nejlepší, 5-nejhorší)**

1  
2  
3  
4  
5

**6. Při jízdě na kole mi nejvíc vadí?**

Chybějící cyklistické trasy  
Absence stojanů na kola

Bezohlednost parkujících vozidel  
Bezohlednost řidičů  
Chybějící cyklistického značení  
Jiné důvody

**7. Vyhovuje Vám technický stav cyklostezek?**

Ano, vyhovuje mi: ...  
Ne, nevyhovuje mi: ...

**8. Na kole nejčastěji vyjíždím:**

Při dojíždění do zaměstnání/do školy  
Jako prostředek pro přepravu na úřady, za svými koníčky, za nákupy, kulturou  
V rámci volnočasových aktivit (cyklovýlety, rekreace, dovolená...)  
Jako druh sportu – tréninky závody

**9. Jaké jsou hlavní důvody, proč na kole jezdíte:**

Dobrá pocit z jízdy na kole  
Úspora peněz  
Cykloturistika v blízkém okolí  
Je to pro mne velmi rychlý a celkem snadný způsob dopravy  
Dálková turistika  
Fyzické kondice, sportovní aktivita, trénink  
Adrenalin, nový zážitek, při kterém využívám náročných terénních tras  
(singltreky, lesní cesty)  
Jiné důvody

**10. Na jízdním kole jezdím většinou v období:**

Jaro  
Léto  
Podzim  
Zima

**11. Co by Vás přimělo k častějšímu využívání jízdního kola?**

Více separovaných cyklistických stezek od hlavního dopravního prostoru  
Více bezpečnostních prvků  
Lepší značení v terénu (cykloznačení, naváděcí a orientační systémy...)  
Lepší doprovodné služby pro cyklisty (ubytovací, stravovací, opravný kol, půjčovny...)  
Častější a důslednější údržba cyklistických komunikací  
Vyšší ohleduplnost řidičů motorových vozidel  
Nic, kolo používám v maximální možné míře

**12. Vyhovuje Vám napojení na ostatní cyklostezky v okolí?**

Ano  
Pokud ne, uveďte prosím důvod:

**13. Vyhovuje Vám při jízdě značení u cyklostezek?**

Ano  
Pokud ne, uveďte prosím důvod:



**14. K orientaci používáte?**

- Cyklistickou mapu
- GPS navigaci
- Rozcestníky, informační tabule
- Žádné pomůcky

**15. Je místo kde Vám chybí stojany?**

- Ne, není.....
- Ano, chybí mi.....

**16. Jaké cyklostezky na Šumpersku využíváte nejvíce?**

<b>Autorka</b>	<b>Renata Hanzlíková</b>
<b>Název BP</b>	<b>Rozvoj cyklistické dopravy na území Šumperska</b>
<b>Studijní obor</b>	<b>DOL</b>
<b>Rok obhajoby BP</b>	<b>2020</b>
<b>Počet stran</b>	56
<b>Počet příloh</b>	1
<b>Vedoucí BP</b>	<b>Ing. Michal Turek Ph.D.</b>
<b>Anotace</b>	Bakalářská práce Rozvoj cyklistické dopravy na území Šumperska se zabývá rozvojem cyklistické dopravy na Šumpersku. Cílem je analyzovat cyklistickou dopravu na území Šumperska a navrhnout opatření k jejímu rozvoji. Práce analyzuje současný stav cyklistických komunikací na Šumpersku, vedení cyklistických tras a stezek na daném území. Následně hodnotí dotazníkové šetření týkající se cyklistické dopravy na Šumpersku a navrhuje řešení problematických míst.
<b>Klíčová slova</b>	Cyklistická doprava, Šumpersko, cyklostezka, cyklotrasa, doprava
<b>Místo uložení</b>	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
<b>Signatura</b>	