

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

PŘÍRODOVĚDECKÁ FAKULTA

KATEDRA GEOGRAFIE

Marek SOVA

**Opuštěné železniční tratě v ČR a jejich následné
využití se zaměřením na cyklistiku**

Bakalářská práce

Vedoucí práce: **RNDr. Michal Bíl, Ph.D.**

Olomouc 2016

Bibliografický záznam

Autor (osobní číslo): Marek Sova (R13053)
Studijní obor: Regionální geografie
Název práce: Opuštěné železniční tratě v ČR a jejich následné využití se zaměřením na cyklistiku
Title of thesis: Abandoned railway tracks in the Czech Republic and their next use with focus on cycling
Vedoucí práce: RNDr. Michal Bíl, Ph.D.
Rozsah práce: 69 stran, 28 stran příloh

Abstrakt: Práce podává souhrn faktorů, které stály za procesem rušení železničních tratí v ČR. Následně jsou charakterizovány výhody a nevýhody stavby cyklostezek v místech zrušených železnic. Tyto tzv. drážní stezky jsou následně lokalizovány, včetně popisu současného stavu stezek, s doplněním o důvody, které stály za zánikem jednotlivých tratí.

Klíčová slova: Zrušené železniční tratě, drážní stezky, cyklostezka, Greenways

Abstract: The thesis summarizes the factors that caused the process of abandonment of the railway tracks in the Czech Republic. The paper then describes the advantages and disadvantages of building cycle paths in the areas of the former railway track. Localization of such a rail-trails follows with a description of the current state of the paths and the reasons why the current railway tracks was abandoned.

Key words: Abandoned railway tracks, rail-trails, cycle path, Greenways

Prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci *Opuštěné železniční tratě v ČR a jejich následné využití se zaměřením na cyklistiku* vypracoval samostatně pod vedením RNDr. Michala Bíla, Ph.D. a uvedl veškeré použité literární a odborné zdroje.

V Olomouci dne 9. května 2016

.....
podpis

Mé velké poděkování míří především do Centra dopravního výzkumu, v. v. i., kde za odborné vedení a rady vděčím Mgr. Martině Bílové a RNDr. Michalu Bílovi, Ph.D. Za poskytnuté materiály a spolupráci děkuji Ing. Luboši Kalovi z Nadace Partnerství. Cením si také otevřenosti a vřelosti, se kterou jsem se setkal při spolupráci se zástupci úřadu města Zábřeh a Nového Jičína. Děkuji své rodině a blízkým za podporu. V neposlední řadě děkuji všem cyklistům, sportovním i „hobby“ jezdcům, za to, že na kole jezdí, a tím pádem se u nás cyklistika může rozvíjet.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
Přírodovědecká fakulta
Akademický rok: 2014/2015

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Marek SOVA**
Osobní číslo: **R13053**
Studijní program: **B1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Název tématu: **Opuštěné železniční tratě v ČR a jejich následné využití se zaměřením na cyklistiku**
Zadávací katedra: **Katedra geografie**

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

Student se zaměří na opuštěné železniční tratě v České republice. Z dostupných zdrojů vytvoří jejich seznam, který zobrazí v podobě GIS vrstvy ve webové aplikaci. Ke každé trati budou přidruženy popisné údaje specifikující původní využití, uvedení do provozu a opuštění dráhy, současné využití a další údaje. Hlavní důraz bude kladen na ty tratě, které mají nové využití jako cyklotrasy a cyklostezky, případně jsou využívány jinak pro dopravu. Na vybraných tratích student provede dotazníkové šetření za účelem zjistit názory cyklistů na současné využití opuštěné trati. Provede rovněž průzkum vlastníků, správců a nájemců těchto staveb. Výsledky srovná se zahraničím. Rovněž se zaměřením na význam těchto nových cyklo komunikací pro dojížděku, turistiku a trávení volného času.

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

Vedoucí bakalářské práce: **RNDr. Michal Bíl, Ph.D.**
Katedra geoinformatiky

Datum zadání bakalářské práce: **15. dubna 2015**
Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2016**

prof. RNDr. Ivo Frébort, CSc., Ph.D.
děkan

L.S.

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

V Olomouci dne 15. dubna 2015

Příloha zadání bakalářské práce

Seznam odborné literatury:

- Bíl, M., Bílová, M., & Müller, I. (2010). Critical factors in fatal collisions of adult cyclists with automobiles. *Accident Analysis and Prevention*, 42, 1632e1636.
- Bílová, M., Bíl, M., Kala, L., & Martínek, J. (2008). Unified GIS database of cycle infrastructure in the CR. Olomouc: Methodology, Palacký Univesity. (in Czech).
- ESRI, An ESRI White PaperdJuly (1998). (1998). ESRI shapefile technical description. Environmental Systems Research Institute, Inc.
- Gobster, P. H. (1995). Perception and use of a metropolitan greenway system for recreation. *Landscape and Urban Planning*, 33, 401e413.
- INCOMA GfK. "SPORTS EQUIPMENT & FASHION". (2007). Results of representative survey of consumer preferences of 1,000 Czech sports shoppers and analysis of the supply side of the market. Incoma Research and GfK Prague.
- Krizek, K.,J., El-Geneidy, A., & Thompson, K. (2007). A detailed analysis of how an urban trail system affects cyclists' travel. *Transportation*, 34, 611e624.
- Lynn, N. A., & Brown, R. D. (2003). Effects of recreational use impacts on hiking experiences in natural areas. *Landscape and Urban Planning*, 64, 77e87.
- Martínek, J. (2007). Study on the factual share of cycling on the general transport modal split. Ministry of Transport. (in Czech).
- Ritchie, B. W. (1998). Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: planning and management issues. *Tourism Management*, 19(No. 6), 567e582.
- Ryan, R. L., Fábos, J. G., & Allan, J. J. (2006). Understanding opportunities and challenges for collaborative greenway planning in New England. *Landscape and Urban Planning*, 76, 172e191.
- SLDB. (2001). Results of 2001 census. Czech Statistical Office. (database).
- Toccolini, A., Fumagalli, N., & Senes, G. (2006). Greenways planning in Italy: the Lambro River Valley Greenways System. *Landscape and Urban Planning*, 76, 98e111.
- Turner, T. (2006). Greenway planning in Britain: recent work and future plans. *Landscape and Urban Planning*, 76, 240e251.

Obsah

| | |
|---------------------------------------------------------------|-----------|
| Úvod | 11 |
| 1 Cíle práce, rešerše literatury, metodika | 12 |
| 2 Přehled železniční sítě ČR | 15 |
| 2.1 Historie železniční dopravy..... | 15 |
| 2.2 Současný stav železniční sítě | 16 |
| 3 Přehled zrušených železničních tratí | 18 |
| 3.1 Základní pojmy..... | 18 |
| 3.2 Přehled období a důvody rušení železničních tratí | 18 |
| 3.2.1 Hlavní vlny rušení železničních tratí | 18 |
| 3.2.2 Hlavní důvody rušení a příklady zrušených železnic..... | 20 |
| 3.3 Legislativní rámec rušení železničních tratí | 24 |
| 3.3.1 Zrušení železniční tratě..... | 24 |
| 3.3.2 Převod státního majetku | 24 |
| 3.4 Možnosti využití neprovozovaných železnic | 25 |
| 4 Postavení cykloturistiky a cyklodopravy v ČR | 27 |
| 4.1 Cykloturistika | 28 |
| 4.1.1 Typologie cykloturistů | 28 |
| 4.2 Cyklistická doprava | 29 |
| 4.3 Cyklistická infrastruktura | 30 |
| 4.3.1 Cyklostezka | 30 |
| 4.3.2 Cyklotrasa | 33 |
| 4.4 Cyklistická bezpečnost | 34 |
| 5 Drážní stezky | 36 |
| 5.1 Drážní stezky v zahraničí..... | 37 |
| 5.2 Drážní stezky v ČR..... | 39 |
| 5.3 Stezka Hněvkov – Lupěné | 43 |
| 5.4 Stezka Nový Jičín – Hostašovice | 46 |
| 6 Výsledky dotazníkového šetření a rozhovorů | 48 |
| 6.1 Dotazníkové šetření..... | 48 |
| 6.2 Rozhovory | 51 |
| 7 Odraz drážních stezek na bezpečnost cyklistů | 52 |

| | |
|-------------------------------------------------|-----------|
| Závěr | 56 |
| Summary | 59 |
| Seznam použité literatury a zdrojů | 60 |
| Literatura a internetové zdroje | 60 |
| Zdroje dat | 68 |
| Seznam příloh..... | 69 |

Seznam použitých zkratek

CDV – Centrum dopravního výzkumu

ČR – Česká republika

ČKD – Českomoravská-Kolben-Daněk

ČSÚ – Český statistický úřad

ČTK – Česká tisková kancelář

ČÚZK – Český úřad zeměměřický a katastrální

EAO – ekonomicky aktivní obyvatelstvo

EU – Evropská unie

IAD – individuální automobilová doprava

KČT – Klub českých turistů

MD – Ministerstvo dopravy

MND – Moravské naftové doly

ROP – Regionálně operační program

ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic

SFDI – Státní fond dopravní infrastruktury

SLDB – Sčítání lidí, domů a bytů

SŽDC – Správa železniční dopravní cesty

TSK-ÚDI – Technická správa komunikací-úsek dopravního inženýrství

Úvod

S vývojem společnosti, jde v ruku v ruce i vývoj dopravy. Železniční doprava je neodmyslitelná pro průmyslovou revoluci a v určitém období byl rozvoj železnice symbolem vyspělosti. Aktuální trendy v dopravě, kdy jiné dopravní prostředky v určitých ohledech převyšují kvality železnice, zapříčinily snížení významu železniční dopravy, převážně na místní úrovni. Oproti tomu na celostátní úrovni je železniční doprava stále důležitá a většina investic směřuje právě k modernizaci stávající koridorové sítě. V tomto důsledku bývají některé tratě rušeny.

Cyklistika taktéž zaznamenala svůj vývoj. Lidé hledají způsob, jak trávit svůj volný čas a často volí jízdu na kole jako způsob relaxace. V současnosti také přichází změna v pohledu na kolo jako na dopravní prostředek. Dříve se na lidi, využívající kolo pro potřeby dojížděky, mohlo nahlížet jako na sociálně slabé. Toto stigma však postupně mizí s příchodem společnosti, která si stále více uvědomuje otázku životního stylu a ochrany životního prostředí.

Drážní stezky propojují výsledky vývoje jak železniční dopravy, tak cyklistiky. Nevyužívané železniční liniové brownfieldy ponechané ladem nabízí možnost transferu bývalých tratí na cyklostezky. Tyto cyklostezky napomáhají rozvoji bezpečné cyklistické infrastruktury. Převodem železničních objektů pro potřeby cyklistiky také dochází k zamezování záboru jiných pozemků, které by jinak byly využity pro stavbu cyklostezky. V častých případech je těmito pozemky zemědělská půda, jejíž význam pro hospodářství dané země, potažmo jejich obyvatel, je velmi důležitý.

1 Cíle práce, rešerše literatury, metodika

V práci dojde k vytvoření přehledu rozsahu a časového průběhu rušení železničních tratí v ČR. Následně budou lokalizovány tratě, které byly převedeny na drážní stezky. K těmto stezkám bude vytvořen popis, obsahující informace o předchozím využití tratě a současném stavu stezky. V závěrečné části dojde k provedení dotazníkového šetření na dvou vybraných stezkách, doplněné o rozhovory se zástupci městských úřadů.

Komplexním shrnutím problematiky zrušených železničních tratí se zabývá archivář Vojenského historického archivu – Miroslav Jelen: *Zrušené železniční tratě v Čechách, na Moravě a ve Slezsku* (2009). Zaměřuje se na zrušené tratě, na kterých byla dříve provozována osobní železniční doprava. Udává hlavní důvody, které stály za zánikem tratí, a charakterizuje hlavní vlny rušení. Tato práce bude sloužit jako základ pro získání přehledu o procesu rušení železničních tratí a značně přispěje k vytvoření seznamu drážních stezek. Souhrnné informace o zrušených tratích podává také Sekera (2011) v databázi *Historie železničních tratí ČR*. Databáze, která je aktuální k roku 2011, obsahuje údaje o všech železničních tratích, na kterých byla nebo doposud je provozována železniční doprava.

V předkládané práci bude představen trend zakládání stezek na drážních tělesech. Některé z drážních stezek splňují kritéria, tzv. stezek Greenways. Těmi se v zahraniční literatuře zabývá například Turner (1996; 2006) nebo Toccolini a kol. (2006). Stezkám Greenways i drážním stezkám se v ČR věnuje Nadace Partnerství společně s Centrem dopravního výzkumu v. v. i. Drážní stezky jsou zahrnuty v *Koncepci liniových koridorů a vytváření propojené sítě míst v urbanizovaných aglomeracích a ve volné krajině* (Fábera a kol., 2011). Dále byla kolektivem autorů Centra dopravního výzkumu (CDV) a Nadace Partnerství vytvořena *Databáze zrušených drah v ČR* (2010). V ní je zpracován přehled 43 zrušených tratí, které již na drážní stezky byly přetvořeny nebo ke konverzi mají vhodné podmínky. Jedním z cílů bakalářské práce je tuto databázi aktualizovat.

Mezi kvalifikačními pracemi je tématu drážních stezek věnována pozornost jen okrajově. Například Oujeský (Masarykova Univerzita, 2015) naznačuje možné budoucí řešení zrušených regionálních tratí v převodu na drážní stezky. Kircher

(Masarykova Univerzita, 2014) porovnává možnosti obnovení železničního spojení na trati Čejč – Uhřetice s možností vybudování stezky. Srovnává, jaký rozvojový potenciál obě varianty nabízí, a po analýze doporučuje vybudovat stezku. Přínosy a rizika přeměny přeložky tratě Plzeň – Chrást na cyklostezku interpretuje Esterle (Vysoká škola polytechnická v Jihlavě, 2013).

Tvorba bakalářské práce probíhala ve třech etapách. V rámci nutnosti získat určitý vzorek respondentů, bylo vhodné nejdříve začít s realizací dotazníkového šetření. Pro potřeby práce byly k realizování dotazníkového šetření vytipovány cyklostezky Hněvkov – Lupěné a Nový Jičín – Hostašovice¹. Sběr responzí probíhal na podzim roku 2015.

Na obou stezkách probíhal sběr dat dvojím způsobem. Na začátku října osobním dotazováním uživatelů stezek. Místem oslovení uživatelů bylo vždy místo, kde se cyklisté zastavovali – odpočívky nebo naučné tabule. Pro účely sběru dat o dojížděci a za předpokladu neochoty cyklistů zastavit a nechat se zdržet, byl sběr vykonáván i dotazováním cyklistů za jízdy. V listopadu bylo šetření podpořeno online dotazníkem na webu survio.com. V případě stezky Hněvkov – Lupěné byl online dotazník vyvěšen na stránkách města Zábřeh, na stránkách zábřežského turistického informačního centra a také na stránkách obce Hoštejn. V případě novojičínské stezky byli respondenti osloveni přes oficiální facebookovou skupinu Cyklostezka Nový Jičín – Hostašovice.

Dotazník se skládal ze tří částí. První část sloužila ke zjištění obecných údajů o pohlaví, věku a místě vyjížděky uživatelů stezky. Druhá část se týkala otázek zaměřených na způsob trávení volného času na stezce. Ve třetí části odpovídali pouze respondenti, kteří stezku využívají pro potřeby dojížděky.

Následně proběhla komunikace se zainteresovanými úřady města Zábřeh a Nový Jičín. Záměrem bylo provést rozhovor s realizátory projektu, a zjistit tak, jaké problémy provázely samotnou realizaci. Dále jakým způsobem probíhalo vyjednávání o výkupu drážních pozemků a jaká úskalí tato vyjednávání doprovázela. Případně jaké

¹ Původním záměrem bylo realizovat dotazníkové šetření na stezce Nezamyslice – Morkovice, ale při obhlídce stezky autorovi přišlo, že se po stezce pohybuje nízký počet cyklistů a bylo by náročné získat vhodný počet respondentů.

další záměry města se stezkami mají. Po preferenci zástupců úřadů komunikovat přes email jim byl zaslán sestavený dotazník. Nejednalo se tedy o typický rozhovor.

V druhé etapě došlo k vypracování seznamu realizovaných drážních stezek. Ke každé stezce byl vytvořen popis, ve kterém bylo zdůvodněno zrušení tratě, popsán současný stav a průběh realizace stezky. Informace o průběhu zrušení tratí byly povětšinou čerpány z Jelena (2009). Současný stav drážních stezek a průběh jejich realizace byl tvořen z dostupných zdrojů na internetu. Jednalo se o stránky obcí, projektové dokumentace a v některých případech docházelo ke zjišťování stavu pomocí komunikace s orgány místní samosprávy. Místy se objevují převzaté informace z novinových článků. Pro ilustraci je v samotné práci uveden popis dvou stezek, na kterých proběhlo dotazníkové šetření. Popis zbylých stezek je, v rámci zachování formální délky práce, připojen v příloze.

Zjišťování toho, které tratě byly konvertovány na drážní stezky, probíhalo kontrolou jednotlivých tratí popsaných v Databázi zrušených drah v ČR² (Kolektiv autorů CDV a Nadace Partnerství). Dále probíhala kontrola vrstvy nepoužívaných železnic z datové sady DATA200, se snahou o zjištění, jestli některá z tratí nebyla přebudována na cyklostezku.

Práce je doplněna ověřením hypotézy, zda stezky přispěly k cyklistické bezpečnosti v jejím okolí. Zde byly zpracovány data o cyklistických nehodách, které poskytlo CDV.

V závěrečné etapě tvorby předkládané práce došlo k zobrazení drážních stezek ve webové aplikaci. Vytvoření liniové vrstvy proběhlo v mapovém prohlížeči mapy.cz. Nad turistickou mapou byly sledovány průběhy jednotlivých stezek a následně byly vyexportovány ve formátu GPX. V programu QGIS byly tyto vrstvy konvertovány na vrstvu shapefile. V programu ArcMap došlo ke korektuře stezek nad základní mapou 1:10 000 (ČÚZK, 2016). Vrstva byla následně nahrána a spravována v programu ArcGIS Online. Aplikace je dostupná z odkazu: <http://1url.cz/vtKmp>.

² K této databázi CDV poskytlo i liniovou vrstvu s průběhy tras zrušených tratí.

2 Přehled železniční sítě ČR

2.1 Historie železniční dopravy

Počátky železniční dopravy na českém území jsou spjaty se jmény Františka Antonína a Františka Josefa Gerstnera, kteří v roce 1808 navrhli vybudovat koněspřežnou dráhu na přepravu soli mezi Českými Budějovicemi a rakouským Lincem. Dráha byla na celém svém úseku uvedena do provozu 1. 8. 1832 a stala se tak první koněspřežnou dráhou s přepravou osob v Evropě³ (Schreier, 2013).

První parní vlak dorazil na území dnešní ČR v roce 1839 po tzv. Severní dráze císaře Ferdinanda. Tato dráha vedla z Vídně do Břeclavi, kde se později rozdělila na dvě větve. Jedna větev vedla do Olomouce a následně do Polska a druhá odbočovala z Břeclavi do Brna. Do Prahy přijel první vlak z Olomouce v roce 1845. Železnice byla symbol pokroku a území dnešní ČR zaznamenalo velký rozvoj výstavby v 2. pol. 19. století (Kubát a Týfa, 2003).

Koncem 70. let 19. století dosahovala délka železničních tratí na území nynější ČR cca 5 000 km. Následně se projevila potřeba zapojit do sítě i místa, kde železniční doprava scházela, ale byla po ní poptávka. Z toho důvodu byly na konci 2. poloviny 19. století budovány tratě lokální, resp. místní. Stavbu těchto drah výrazně ulehčovala mírná legislativa (Pavlíček, 2002). Jedná se o tyto zákony:

- Zákon č. 56 ř. z. z 26. května 1880 „O poskytování výhod místním drahám“
- Zákon č. 81 ř. z. z 17. června 1887 „O zakládání a provozování místních drah“
- Zákon č. 2 ř. z. z 31. prosince 1894 „O železnicích nižšího řádu“

Zákony povolovaly značné úlevy při stavbách lokálních drah a výrazně snižovaly náklady na jejich výstavbu. Z těchto úlev můžeme zmínit například menší poloměry oblouků (180 m, výjimečně 125 m), větší sklony (35 ‰, výjimečně 50 ‰), lehčí a kratší kolejnice a menší počet jejich spojnic. Trasy takto stavěných tratí se daly vést těsně přimknuté k terénu a nebylo pro ně nutné budovat drahé železniční tunely nebo mosty. Rychlost byla povolena na 25 km/h. Projevila se zde výrazná ztrátovost a neefektivnost. Tento fakt byl zásadní příčinou k jejich pozdějšímu rušení (Jelen, 2009).

³ V kontinentální Evropě, bez Anglie.

Mezi lety 1880–1918 bylo vystavěno dalších cca 4500 km železničních tratí. Po vzniku samostatného Československa už jen dalších 770 km. Těmito tratěmi bylo potřeba doplnit síť o tratě vedoucí západovýchodním směrem. Kvůli zájmům monarchie byla totiž většina tratí dříve budována severojižním směrem (Hudec a kol., 2006).

2.2 Současný stav železniční sítě

K 31. 12. 2014 dosahovala délka železničních tratí 9 559 km. Z toho dvoukolejných tratí bylo 1 943 km. Délka elektrifikovaných tratí dosáhla 3 216 km, tedy 33,6 % z celkové délky tratí (ČSÚ, 2015). Z rozlohy České republiky spadá 301 km² do vlastnictví subjektů vlastnících a provozujících železniční dopravu. Železniční spojení se selektují a investuje se spíše do elektrifikace a modernizace stávající sítě. Především do modernizace čtyř hlavních železničních koridorů, zajišťující provázanost území s celoevropskou sítí (SŽDC, 2012).

V evropském kontextu se Česká republika, s hustotou železniční sítě 0,12 km/km², řadí na první příčky (SŽDC, 2012). Z krajů má největší hustotu železniční sítě hl. m. Praha (0,49 km/km²), převážně díky své malé rozloze. Vyjma kraje hl. m. Prahy je nejhustější železniční síť k nalezení v Ústeckém kraji (0,19 km/km²). Následuje kraj Liberecký (0,17 km/km²), Karlovarský a Královéhradecký (0,15 km/km²). Regiony s nejmenší hustotou železniční sítě (0,09 km/km²) jsou Zlínský kraj, Plzeňský kraj a Kraj Vysočina (ČSÚ, 2014).

Tab. 1: Provozní délka železnic a hustota železniční sítě v krajích ČR k 31. 12. 2013

| Kraj | Provozní délka železnic (km) | Hustota železniční sítě (km/km ²) |
|-----------------|------------------------------|-----------------------------------------------|
| Hl. m. Praha | 244 | 0,49 |
| Ústecký | 1 020 | 0,19 |
| Liberecký | 551 | 0,17 |
| Královéhradecký | 714 | 0,15 |
| Karlovarský | 493 | 0,15 |
| Moravskoslezský | 664 | 0,12 |
| Pardubický | 542 | 0,12 |
| Středočeský | 1 281 | 0,12 |
| Olomoucký | 602 | 0,11 |
| Jihomoravský | 783 | 0,11 |
| Jihočeský | 978 | 0,10 |
| Plzeňský | 707 | 0,09 |
| Vysočina | 622 | 0,09 |
| Zlínský | 359 | 0,09 |
| ČR | 9 560 | 0,12 |

Zdroj: ČSÚ, 2014

Na okresní úrovni dosahují největší hustoty železniční sítě městské a průmyslové regiony. Hodnot přes 0,2 km/km² dosahují okresy Praha, Plzeň-město, Brno-město, Karviná, Mělník, Litoměřice, Ústí nad Labem, Teplice a Děčín (Mirvald, 2000).

Z legislativního hlediska je nejdůležitějším dokumentem zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, který rozděluje dráhy do čtyř kategorií.

Zákon o drahách definuje:

- **dráhu celostátní** – slouží k mezinárodní a celostátní veřejné dopravě a je jako taková označena,
- **dráhu regionální** – dráha regionálního nebo místního významu, která slouží veřejné železniční dopravě a je zaústěna do celostátní nebo jiné regionální dráhy,
- **vlečku** – slouží k vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele a je zaústěna do jiné celostátní nebo regionální dráhy, nebo jiné vlečky,
- **speciální dráhu** – slouží k zabezpečení dopravní obslužnosti obce (metro, tramvaj).

3 Přehled zrušených železničních tratí

3.1 Základní pojmy

Zrušené tratě tvoří spolu s opuštěnými tratěmi širší skupinu neprovozovaných drah. Tyto dva druhy jsou na základě Databáze zrušených drah (kolektiv autorů CDV a Nadace Partnerství, 2010) definovány následovně:

- **Opuštěná trať** (se zastavenou dopravou) – není na ni uskutečňován provoz, jak v podobě osobní, tak nákladní dopravy. Ke ztrátě funkce dopravní obsluhy došlo v důsledku např. nerentabilnosti provozu nebo špatnému technickému stavu. Pokud vlastníkem celostátní či regionální tratě není stát a daný vlastník není schopen zajistit její provozuschopnost, musí ji nabídnout k odkoupení státu.
- **Zrušená trať** – došlo k právnímu zrušení dané tratě. Zrušením přešla dráha z režimu zákona č. 266/1994 Sb., o drahách do režimu zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavební řádu, a to včetně všech svých součástí.

3.2 Přehled období a důvody rušení železničních tratí

3.2.1 Hlavní vlny rušení železniční tratí

Opouštění a rušení železnic probíhalo postupně. Několikrát však přišlo období, kdy došlo k většímu, hromadnému rušení tratí. Stalo se tak ve čtyřech vlnách (Jelen, 2009):

- **ve 30. letech 20. století,**
- **v 70. letech 20. století⁴,**
- **V 90. letech 20. století,**
- **v současnosti,**

Před 1. sv. válkou byla železnice symbolem pokroku a postupně se rozvíjela. Tehdejší druhy dopravních prostředků pro železnici nebyly velkou konkurencí.

Problémy spjaté s Velkou hospodářskou krizí byly důvodem příchodu první vlny zastavování provozu na železnicích. Jedná se o období 30. let 20. století, kdy

⁴ s přesahem do první poloviny 80. let 20. století

docházelo k rušení jen místních – lokálních drah. U většiny tratí šlo však pouze o dočasné zastavení provozu. Železniční doprava tehdy měla ještě silné postavení a její význam později mírně narostl v letech 2. světové války. V poválečných letech se provoz na většinu tratí, z důvodu nedostatku pohonných hmot pro automobilovou dopravu, alespoň na určité období vrátil (Jelen, 2009).

V 50. a 60. letech byly železnice nuceny přizpůsobit se zájmům řízeného národního hospodářství, které v té době preferovalo těžký průmysl. Železniční tratě tak ustupovaly novým projektům, velkým stavbám a především povrchové těžbě hnědého uhlí. Rušení postihovalo jak místní dráhy, tak i některé úseky hlavních tratí.

K nejvýznamnějšímu rušení železničních tratí došlo v 70. letech 20. století. Jako hlavním důvodem byla ztrátovost jejich provozu. Rušení se týkalo především lokálních tratí. Podle Jelena (2009) za příchod této vlny rušení mohly tyto jevy:

- poválečný odsun německého obyvatelstva,
- přesun nákladní dopravy na silnici,
- rušení průmyslových podniků původně s tratěmi spjatými,
- rozvoj a preference autobusové dopravy,
- rozvoj individuální automobilové dopravy (IAD),
- zanedbání technického stavu tratí.

Nadále i v 70. letech byly případy, že tratě bývaly rušeny kvůli realizaci velkých staveb a dalšímu intenzivnímu rozvoji povrchové těžby hnědého uhlí.

K další větší vlně zastavování dopravy či k úplnému rušení železničních tratí došlo v 90. letech, avšak za jiného politického režimu a odlišných ekonomických podmínek. Hlavním důvodem byla i tentokrát nerentabilita provozu spojená se špatným technickým stavem tratí (Jelen, 2009).

Mezi lety 2006–2008 došlo k další relativně větší vlně zastavování, která mírným tempem zasahuje až do současnosti. V tomto případě se často jedná o překládání tratí v rámci modernizací (SŽDC, 2012).

3.2.2 Hlavní důvody rušení a příklady zrušených železnic

V následující tabulce je shrnuto, jaké důvody stály za zánikem jednotlivých železničních tratí. Je potřeba upozornit, že ne vždy bylo zrušení tratě způsobeno pouze jedním důvodem. Tyto faktory vzájemně spolupůsobily a zapříčinily zánik tratě. Jelen (2009) se ve své práci zabýval 76 zrušenými tratěmi o celkové délce 752,6 km.

Tab. 2: Důvody zastavování dopravy a rušení tratí

| Důvod rušení | Počet tratí | Délka (km) |
|--------------------------------------------|-------------|------------|
| Nerentabilita a neefektivnost provozu | 35 | 409,0 |
| Ústup jiným projektům | 15 | 221,5 |
| Politické a hospodářské změny po roce 1945 | 17 | 39,2 |
| Špatný stav trati | 3 + 1 část | 43,3 |
| Přestavba na tramvajovou trať | 4 | 33,9 |
| Jiné důvody | 2 | 5,7 |

Zdroj: Jelen, 2009

Nerentabilita a neefektivnost provozu dané dráhy, byly nejčastějším důvodem ke zrušení tratě. Zejména se jednalo o místní – lokální dráhy, které často sloužily zájmům pouze jednoho subjektu (průmyslového podniku, cukrovaru apod.). Po zániku takového subjektu nebyl po železniční dopravě v oblasti zájem (Jelen, 2009). S tím souvisí i značná docházková vzdálenost železniční stanice od sídla, která po rozvoji IAD a autobusové dopravy tento zájem ještě snížila (Vodný, 2011).

Co do počtu celkové délky zrušených železničních tratí figuruje na druhém místě rušení z **důvodu ústupu tratě jinému projektu**. Jedná se o 15 drah s celkovou délkou 221,5 km, kde stále dominují místní dráhy, ale jsou rušeny i hlavní tratě. V devíti případech tratě ustupovaly stavbě jiného objektu. Stavba přehradních nádrží Švihov a Šance měla za následek zatopení tratí Trhový Štěpánov – Dolní Kralovice, resp. Ostravice – Bílá. Silnicím ustoupily tratě Ostrov – Jáchymov a Praha Vysočany – Praha Těšnov. Novým rychlíkovým trasám ustupovaly tratě Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou a Brno – Tišnov. V ostravské aglomeraci došlo ke zrušení dvou tratí v rámci modernizace dopravního systému spojeného s výstavbou nové bytové zástavby. Trať Kadaňský Rohozec – Doupov ustoupila zřízení vojenského výcvikového prostoru Hradiště. Dalších šest tratí v severozápadních Čechách zaniklo z důvodu poválečné intenzifikace povrchové těžby hnědého uhlí (Jelen, 2009).

Politické a hospodářské změny po roce 1945, ze kterých zmíníme především odsun německého obyvatelstva, změny evropských hranic a vznik tzv. železné opony, byly důvody k rušení převážně železničních hraničních přechodů. To vysvětluje i fakt, že sice došlo ke zrušení 17 tratí, avšak o celkové délce 39,2 km. Zrušené tratě z těchto důvodů jsou například Opava-západ – Piltsch (Polsko) a Křimov – Reitzenhain (Německo) (Jelen, 2009).

Je nutné zdůraznit, že politické a hospodářské změny nepřímo působily také při pozdějším rušení tratí z důvodu nerentability. Hlavním důvodem byl zmiňovaný odsud Němců po 2. světové válce, a s ním spojený zánik místních průmyslových podniků a tedy ztráty uživatelů železničních tratí – omezení dopravní poptávky. Při vlně rušení tratí v 70. letech bylo 10 tratí postiženo na území bývalých Sudet (Jelen, 2009).

Kvůli **špatnému technickému stavu** byly zrušeny tři tratě a část jedné trati. Z důvodu orientace národního hospodářství na těžký průmysl se po roce 1948 většina financí na rekonstrukce a modernizaci drah investovala především do hlavních železničních tahů, na kterých bylo převáženo uhlí a další významné komodity. Nedůležitým tratím se proto nedostávalo údržby a chátraly (Jelen, 2009).

V důsledku **přestavby železniční tratě na tramvajovou trať** zanikly železnice ve Slezsku a na Moravě. Konkrétně kvůli rozšiřování aglomerace na Ostravsku (3 tratě) a jedna trať v Brně. Tratě tedy fyzicky nepřestaly fungovat, ale byly přestavěny na tramvajové využití (Jelen, 2009).

Níže jsou uvedeny souhrnné informace o neprovozovaných tratích v ČR. V roce 2011 byla celková délka neprovozovaných železničních tratí v ČR 1337,7 km. Největší podíl zastávají tratě zrušené a přeložené (70 %). Dalších 15 % tvoří tratě opuštěné s příležitostnou osobní dopravou (Sekera, 2011). Celková délka zrušených tratí v tabulce 3 se liší od délky, kterou uvádí Jelen (2009). Můžeme to přičítat rozdílné metodice, kterou oba autoři používali.

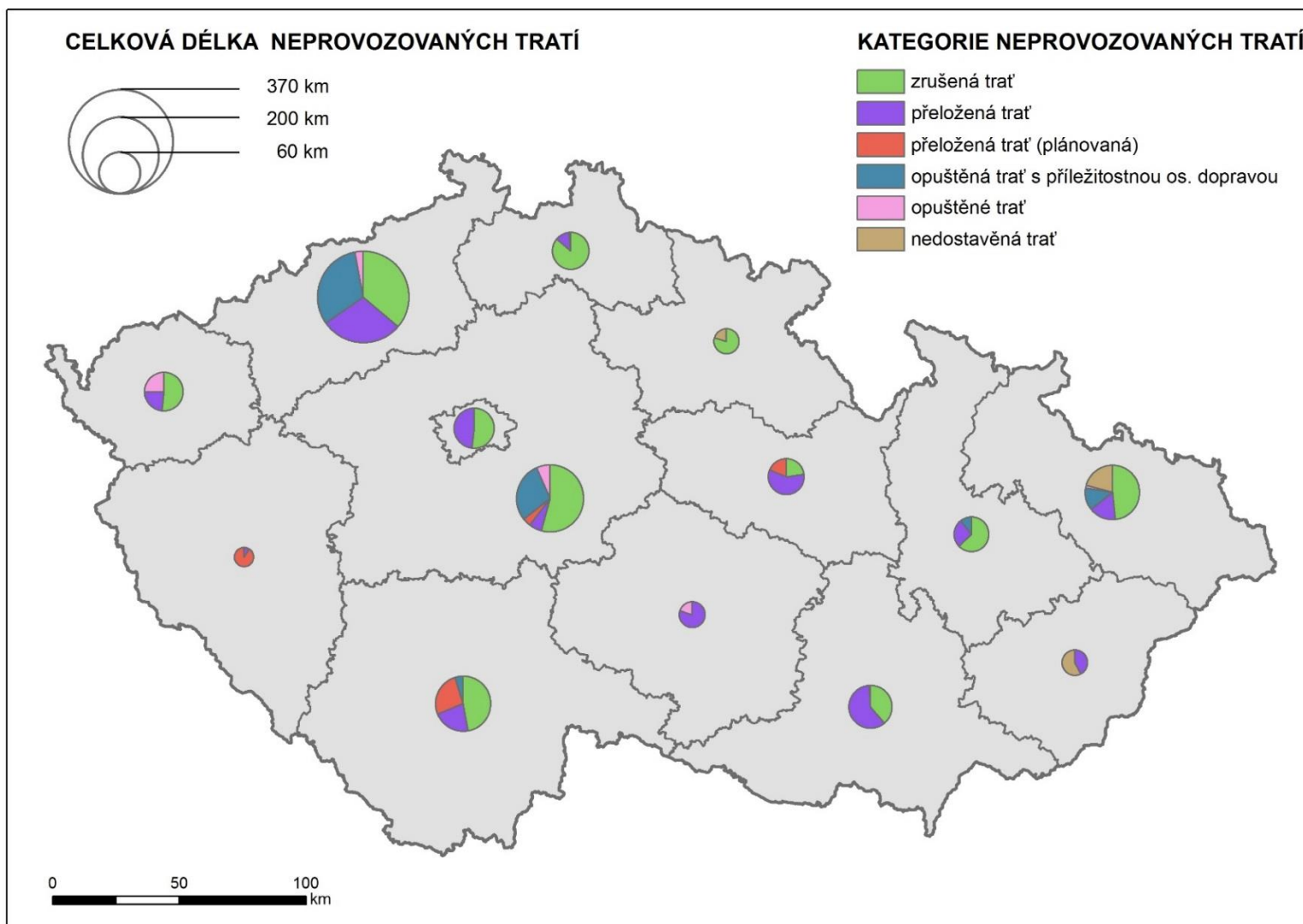
Tab. 3: Neprovozované železniční tratě v krajích ČR (do roku 2011)

| Kraj | Železniční tratě (km) | | | | | | Celkem |
|-----------------|-----------------------|--------------|-------------|---------------------------|-------------|-------------|----------------|
| | Zrušené | Přeložky | | Opuštěné | | Nedostavěné | |
| | | Realizované | V plánu | S příležitostnou dopravou | Bez dopravy | | |
| Ústecký | 134,1 | 108 | 0 | 117,0 | 10,9 | 0 | 370,0 |
| Středočeský | 107,9 | 12,3 | 8,0 | 58,0 | 12,9 | 0,6 | 200,0 |
| Moravskoslezský | 73,2 | 20,9 | 0 | 17,0 | 2,3 | 27,0 | 141,0 |
| Jihočeský | 63,2 | 29,0 | 35,0 | 6,6 | 0 | 0 | 134,0 |
| Jihomoravský | 31,6 | 48,8 | 0 | 0 | 0,8 | 1,0 | 82,1 |
| hl. m. Praha | 37,2 | 34,6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 71,9 |
| Karlovarský | 34,0 | 15,2 | 0 | 0 | 16,6 | 0 | 65,7 |
| Liberecký | 52,1 | 7,3 | 0 | 0 | 1,2 | 0 | 60,4 |
| Pardubický | 13,2 | 33,6 | 11,0 | 0 | 0 | 0 | 57,7 |
| Olomoucký | 33,5 | 14,1 | 0 | 5,7 | 0 | 0 | 53,4 |
| Vysočina | 0 | 23,6 | 0 | 0 | 5,8 | 0 | 29,4 |
| Zlínský | 0 | 12,0 | 0 | 0 | 0 | 16,5 | 28,5 |
| Královéhradecký | 22,4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5,6 | 28,0 |
| Plzeňský | 0 | 1,5 | 15,0 | 0 | 0 | 0 | 16,5 |
| Celkem | 602,4 | 361,0 | 69,0 | 205,0 | 50,4 | 50,7 | 1 337,7 |

Zdroj: Sekera, 2011

Naposledy byla databáze aktualizována v roce 2011. Poslední zrušenou železniční tratí byla prozatím trať Nový Jičín – Hostašovice, kde došlo ke zrušení kvůli špatnému stavu tratě po povodních v roce 2009 (sdělení Ing. Kvítkové, SŽDC, 2016). Od poslední aktualizace databáze tudíž nedošlo ke zrušení žádné železniční tratě.

Graficky doplňuje tabulku obrázek 1, který znázorňuje rozmístění neprovozovaných drah v krajích ČR. Největší délky dosahují neprovozované železnice v Ústeckém kraji (370,2 km), Středočeském kraji (199,5 km), Moravskoslezském kraji (140,4 km). Hranici 100 km neprovozovaných železnic překonává i Jihočeský kraj (133,9 km). Ve všech případech dosahovaly největší délky zrušené železnice. Následovaly buďto přeložené tratě, nebo tratě s příležitostnou osobní dopravou.



Obr. 1: Distribuce neprovozovaných železničních tratí v krajích ČR do roku 2011 (zdroj: vlastní zpracování z dat Sekera, 2011; ArcČR500)

3.3 Legislativní rámec rušení železničních tratí

3.3.1 Zrušení železniční tratě

Pokud železnice přestane plnit funkci dopravní obslužnosti – dojde k jejímu opuštění a stane se trvale nepotřebnou. Její vlastník podává návrh na zrušení. Postupuje se v souladu s ustanoveními zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů. Zrušením natrvalo zaniká právní statut dráhy jako cesty určené k pohybu drážních vozidel (kolektiv autorů CDV a Nadace Partnerství, 2010).

O zrušení dráhy rozhoduje příslušný správní drážní úřad, kterými jsou:

- Ministerstvo dopravy – jedná-li se o celostátní nebo regionální tratě,
- Drážní úřad – jedná-li se o vlečky,
- příslušná obec – v případě tramvajové, trolejbusové či jiné speciální dráhy.

Správní úřad nadále vyrozumí všechny účastníky řízení – vlastníka železnice, vlastníky zaústěných železnic, provozovatele dráhy, příslušné obce a kraje, o tom, že bylo zahájeno správní řízení. Drážní správní úřad nadále vydá rozhodnutí se stanoveným dnem zrušení dráhy. Od tohoto dne přestává pro dráhu platit právní režim zákona o drahách a začíná se na ni vztahovat zákon č. 50/1976 Sb., „O územním plánování a stavebním řádu“ (stavební zákon). Ten se dále vztahuje také na přidružené součásti dráhy (kolektiv autorů CDV a Nadace Partnerství, 2010).

3.3.2 Převod státního majetku

Stát je vlastníkem většiny železniční infrastruktury. Ať se jedná o celostátní či regionální dráhy, provozované či bez provozu. Pro Českou republiku tento majetek spravuje Správa dopravní železniční cesty, s. o. (SŽDC). Členy správní rady, jako vrcholného orgánu SŽDC, jmenuje vláda ČR. SŽDC hospodaří s majetkem tvořící železniční dopravní cestu (kolektiv autorů CDV a Nadace Partnerství, 2010).

Zrušené železnice a pozemky s nimi souvisejícími se SŽDC snaží odprodat, protože nemá zájem na tom starat se o dále nepotřebný majetek. Převodní cena je stanovena na základě znaleckého posudku a zůstatkové účetní hodnoty majetku (Fábera a kol., 2011).

Majetek tak bývá odprodáván subjektům, kterými jsou obce, neziskové organizace a další. Tyto subjekty už většinou přichází s návrhem – projektem, jak nevyužívanou, zrušenou železnici využijí. Podle Mourka a kol. (2011) prodejní cena zrušené tratě, stanovená vládou, často nepřihlíží k veřejně prospěšnému účelu následného využití tratí. V konečném důsledku tyto přemrštěné ceny pozemků často realizátory zpomalují, ne-li odrazují od realizace projektu.

Iniciátoři projektu si majetek mohou do vyřešení konečné ceny pozemek alespoň pronajmout, avšak SŽDC spíše preferuje přímý prodej (Fábera a kol., 2011).

3.4 Možnosti využití neprovozovaných železnic

V ČR i v zahraničí se setkáváme se třemi možnostmi využití zrušených železničních tratí. Jedná se o využití v podobě muzejní železnice, velodráhy a přestavby na cyklostezku.

Muzejní železnice

Muzejní železnice slouží jako atrakce, kde hlavním zážitkem pro turisty je jízda v dobových a speciálních vozidlech, které nelze potkat v klasickém provozu. Tyto železnice slouží pouze jako turistický cíl. První muzejní železnice byly zrealizovány v 60. letech minulého století ve Velké Británii. Následovalo rozšíření do západní Evropy, USA a Austrálie. V ČR existuje také mnoho muzejních železnic. Například Česká Kamenice – Kamenický Šenov, nebo úzkokolejka Jindřichův Hradec – Nová Bystřice. V nejčastějších případech muzejní železnici provozuje nezisková organizace, výjimkou bývají obchodní společnosti, obce, muzea nebo železniční dopravci (Fábera a kol., 2011).

Velodráhy

Dalším možným způsobem jak vhodně využít zrušenou železniční trať, je provozovat na ní velodráhu. Jedná se o šlapací drezínu, která kombinuje drážní dopravu a cyklistiku. První velodráha vznikla ve Francii v 80. letech minulého století. V ČR se s velodráhou setkáme například v mikroregionu Nový Dvůr na Kyjovsku. Na čtyřkilometrové důlní vlečce byl provoz zřízen v roce 1993 a ve spolupráci s Klubem železničních modelářů Brno (Fábera a kol., 2011).

Převod zrušených železničních tratí na muzejní železnici nebo velodráhu znamená konzervaci železničního svršku i spodku a zachování liniového koridoru – je tedy možné obnovit původní funkci (dopravní obslužnost). Dále se zvýší turistický potenciál oblasti. Vytvoří se zde pracovní místa ať už v oblasti ubytování a stravování nebo obsluhy muzejní železnice či velodráhy. Výhodou velodrah oproti muzejním železnicím jsou nižší nároky na technický stav železničního svršku a s tím spojené nižší náklady na provoz. Nevýhodou obou variant je nevhodnost systémového využití zrušených tratí. Za nevýhodu by se také dal považovat fakt, že i přes to, že se zvýší cestovní ruch v oblasti, vymizí původní záměr železnice – dopravní obslužnost (Fábera a kol., 2011).

Oba požadavky ovšem splňuje třetí forma využití zrušených železničních tratí, a to přestavba na (drážní) cyklostezku.

Drážní stezky

Drážní cyklostezka je místní nebo účelová komunikace vybudovaná na tělese zrušené železnice, kde je vyloučen provoz motorové dopravy. Počátky drážních cyklostezek lze najít v 60. letech 20. století v USA. Dnes se na takových stezkách mohou cyklisté projíždět ve většině vyspělých zemí (Fábera a kol., 2011).

Výhody přestavby zrušených železnic na drážní stezky jsou následující:

- Konzervuje těleso bývalé trati a zachovává liniový koridor,
- plní dopravně obslužnou funkci i napomáhá turistickému ruchu v oblasti,
- může je využít široké spektrum uživatelů – chodci, cyklisti, jezdci na koni, vozíčkáři, in-line bruslaři a další,
- jsou vhodné pro systémové využití zrušených železnic.

Nevýhody:

- Náklady na vybudování,
- z důvodu stržení železničního svršku je u drážních cyklostezek oproti muzejním železnicím a velodrahám vyšší nákladnost při zpětné konverzi na železnici.

4 Postavení cykloturistiky a cyklodopravy v ČR

Kolo je dopravní prostředek, který neprodukuje žádné znečišťující ani hlukové emise. Jízdu na kole člověk vykonává pohyb na většinou čerstvém vzduchu a tím pečuje o své zdraví. Jízda na kole skýtá mnoho výhod. Člověk nepotřebuje oprávnění k jízdě na bicyklu, kola i jejich provoz jsou svou finanční nenáročností dostupné pro většinu společnosti. Výhody má jízda na kole například v městském prostředí, kde se dá dostat tam, kam autem ne. Kongesci se cyklista snadno vyhne tím, že převede jízdu na jinou trasu. Na druhou stranu může od jízdy na kole odrazovat obava z odcizení bicyklu, pocit nebezpečí z pohybu v dopravním provozu nebo nevhodné počasí.

Na kole můžeme potkat vrcholové sportovce, rodiny s dětmi nebo důchodce využívající kolo jako dopravní prostředek při jízdě například na nákup. Ve všech případech se však jedná o cyklistiku, která má v obecné úrovni tři základní podoby. Podle Mourka a kol. (2011) to jsou – sport, relaxace a doprava. Tyto tři roviny by se daly dále zobecnit na dvě širší kategorie. Na jednu stranu plní cyklistika funkci dopravní obsluhy a na druhou stranu se jedná o jízdu na kole ve volném čase – cykloturistiku (sport a relaxace). Na českých komunikacích tak lze, při velkém zjednodušení, spatřovat dvě obvykle polarizované skupiny uživatelů. Pro jednu skupinu je hlavní poptávka po separaci od provozu motorových vozidel a cestovní rychlost tady nemá zásadní význam. Pro druhou skupinu je nejpodstatnější nejlepší časová dostupnost. Těmto cyklistům nečiní pohyb po komunikacích s nevyloženou motorovou dopravou tak významný problém (Martínek a kol., 2008).

V následujícím textu se zaměříme na obě podoby cyklistiky, tedy na cykloturistiku i cyklodopravu zvlášť.

4.1 Cykloturistika

Definici cykloturistiky najdeme například v Mourkovi a kol. (2007, str. 11), kde je popsána jako „*jízda na trekingových, městských a horských, méně již na silničních kolech především za cíli mimo zastavěná území. Využívá jak komunikace se zpevněným, tak i přírodním povrchem. Této skupině cyklistů nevádí menší zajižďka. Požadavkem je atraktivní prostředí a co nejvyšší bezpečnost. Skupina cykloturistů je velmi rozmanitá věkově i výkonnostně*“.

V anglicky psaných publikacích bývá navíc specifikováno, kolik času cyklista na kole stráví. Jako cykloturistu by se tedy dalo definovat člověka, který je na kole, od místa odkud vyjel, déle než 24 hodin nebo jednu noc (Leiper, 1981). Pro cyklisty, kteří nejsou do cyklistické aktivity zapojeni déle než 24 hodin nebo jednu noc, je v zahraniční literatuře zaveden termín rekreační cyklista (Ritchie, 1998). Obecně tedy můžeme tvrdit, že v zahraniční literatuře je cykloturistika vnímána spíše jako forma trávení dovolené, kdy cyklisté tráví dva a více dnů po sobě jízdou na kole. V našich podmínkách máme, pro tyto cyklisty, spíše zavedený termín dálkový cyklisté.

Cyklistika patří v ČR k nejčastěji provozovaným sportům. Podle dostupného průzkumu provozuje cyklistiku jako sport – relaxaci 27 % populace ve věku 15–69 let (Mourek a kol., 2011).

4.1.1 Typologie cykloturistů

V ČR chybí a prozatím nebyl proveden celorepublikových cyklistický průzkum. Z empirických pozorování lze pracovat s následující typologií cykloturistů (Mourek a kol., 2011). Tato typologie je na tomto místě uvedena, protože následně posloužila pro vytvoření dotazníku.

Tab. 4: Typologie cykloturistů

| Typ cyklisty | Charakteristika |
|---------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Rodina s dětmi⁵ | Vyhledávají krátké a bezpečné trasy, jde jim především o jízdu na kvalitním zpevněném povrchu. Častým cílem je pro ně zastávka s aktivitami pro děti – hřiště, nekuřácká restaurace, aj. |
| Méně zdatní rekreační cyklisté | Často se jedná o seniory nebo lidi začínající s jízdou na kole. Jezdí na nenáročných trasách do 30 km, převážně na kvalitním zpevněném povrchu. Důležité jsou turistické cíle. |
| Zdatnější rekreační cyklisté | Jízda po okružních trasách v délce 50–100 km po zpevněném povrchu, ale i na přírodních cestách. Nekvalitní povrch ani velké převýšení pro ně nejsou překážkou. Cílem je pro ně radost z jízdy na kole v kombinaci s poznáváním jiných míst. |
| Dálková cyklisté | Delší trasy od 50 do 100 km, drží se páteřních tras, většinou se v regionu zdrží noc a pokračují dál. Důležité je kvalitní značení, často absolvují trasy podél evropských řek nebo trasy EuroVelo. |
| Terénní cyklisté | Preferují především přírodě blízké cesty a úzké stezky v terénu. Denní etapy 30 až 60 km v náročném terénu. |
| Sportovně-rekreační cyklisté | Vyhledávají masové akce sportovního typu, například MTB maratony nebo silniční maratony. Mají vyšší ambice, trénují, jezdí na výkon. |

Zdroj: Mourek a kol., 2011

4.2 Cyklistická doprava

Cyklistickou dopravu chápeme jako jízdu na kole vykonávanou za účelem dostat se do určeného cíle, kterým může být místo zaměstnání, škola, lékař, úřad, nákup nebo například zábava. Jízda se vyznačuje požadavkem co nejkratší trasy, nízké časové náročnosti a bezproblémového průjezdu křižovatkami (Mourek a kol., 2011).

Využívání kola jako dopravního prostředku pro každodenní dojížděku je velmi častým jevem. Z projektu CYCLE21, ve kterém byly zpracována data z SLDB 2001, vyšlo najevo, že z 2 315 002 vyjíždějících a dojíždějících do zaměstnání a škol, je kolo jako dopravní prostředek využíváno 3,1 % osob. Na nízké zastoupení kola při cestě do školy ukazuje fakt, že když vezmeme v úvahu pouze cesty do zaměstnání, podíl cyklistické dopravy na celkové dělbě práce vzroste na 7,3 % (Martínek a Čárský, 2006).

V některých krajích můžeme sledovat, že dojížděka do práce na kole na celkové dělbě přepravní práce, dosahuje poměrně vysokých čísel. Pardubický kraj dosahuje podílu 16,6 %. Následuje Olomoucký a Královéhradecký kraj s podílem 15,7 % resp. 15,4 %. V mnohých případech rozhoduje o tom, jestli člověk zvolí kolo jako dopravní prostředek pro jízdu do zaměstnání například to, jaké jsou v lokalitě terénní poměry,

⁵ Do dotazníkového šetření byla tato kategorie zahrnuta, když se jednalo o nejméně jednoho dospělého s nejméně jedním dítětem do 15 let.

jak je cyklistická infrastruktura bezpečná nebo jak na sebe navazuje (Bílová a kol., 2007).

Tab. 5: Podíl cyklistů dojíždějících do zaměstnání na celkové dělbě přepravní práce v krajích v roce 2001

| Kraj | Podíl (%) | Kraj | Podíl (%) |
|-----------------|-----------|-----------------|-----------|
| Pardubický | 16,6 | Moravskoslezský | 6,3 |
| Olomoucký | 15,7 | Vysočina | 5,9 |
| Královéhradecký | 15,4 | Plzeňský | 4,4 |
| Zlínský | 10,3 | Liberecký | 4,2 |
| Jihočeský | 9,2 | Ústecký | 3,9 |
| Jihomoravský | 7,6 | Karlovarský | 2,8 |
| Středočeský | 7,4 | Hl. m. Praha | 0,6 |

Zdroj: Martínek a Čárský, 2006

Na obecní úrovni dojíždí nejvíce obyvatel do práce na kole v Uničově – 42 % z EAO (Martínek a Čárský, 2006). V některých obcích se můžeme setkat s rozdílnou podporou cyklo dopravy. Například ve zmiňovaném Uničově jsou lidé naučeni jezdit na kole do zaměstnání, školy, na nákupy i jinam. Jsou zde dobré podmínky pro cyklistiku a město rozvoj cyklistické infrastruktury podporuje. Oproti tomu například v Lysé nad Labem, kde je cyklistika a cyklo doprava také velmi populární, má město ve své infrastruktuře pouze 200 m cyklostezky (ČT24, tvrzení J. Martínka, 2015).

4.3 Cyklistická infrastruktura

Na cyklisty, jako na účastníky silničního provozu, se vztahuje zákon č. 361/2000 Sb. „O provozu na pozemních komunikacích“, ve znění pozdějších předpisů. Cyklisté se mohou pohybovat na silnicích I. – III. třídy, místních a účelových komunikacích. Cyklistická infrastruktura se dělí na:

- **cyklistickou stezku – cyklostezku,**
- **cyklistickou trasu – cyklotrasu.**

4.3.1 Cyklostezka

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. Cyklostezky jsou označeny svíslou dopravní značkou a jsou rozlišovány tyto druhy:

Stežka pro cyklisty – je pozemní komunikací pro cyklisty a je z ní vyloučen pohyb jiných účastníků provozu. Osoba vedoucí kolo smí stežku využít. Stežka je označena značením č. C 8 (BESIP, 2013a).



Obr. 2: Dopravní značka č. C 8a „Stežka pro cyklisty“; dopravní značka č. C 8b „Konec stežky pro cyklisty“.

Zdroj: BESIP, 2013a

Stežka pro chodce a cyklisty „se společným provozem“ – je pozemní komunikace se smíšeným provozem cyklistů a chodců. Oba druhy uživatelů se nesmějí vzájemně ohrozit. K značení se používá značka č. C 9 (BESIP, 2013a).



Obr. 3: Dopravní značka č. C 9a „Stežka pro chodce a cyklisty“; dopravní značka č. C 9b „Konec stežky pro chodce a cyklisty“.

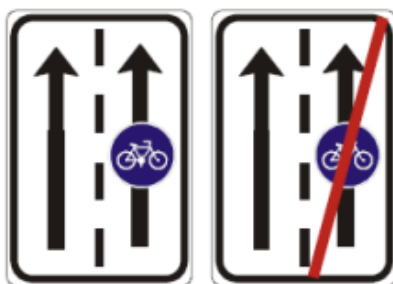
Zdroj: (BESIP, 2013a)

Stežka pro chodce a cyklisty „s odděleným provozem“ – je pozemní komunikace, na kterém se chodci i cyklisti musí pohybovat ve svém vyznačeném pruhu. Sousedního pruhu smí využít jen v případě, když obchází nebo předjíždějí překážku (BESIP, 2013a).



Obr. 4: Dopravní značka č. C 10a „Stezka pro chodce a cyklisty“; dopravní značka č. C 10b „Konec stezky pro chodce a cyklisty“.
Zdroj: (BESIP, 2013a)

Cyklistický pruh – je samostatnou částí pozemní komunikace, určenou výhradně k pohybu cyklistů. Cyklistický pruh je vhodným prvkem v městském prostředí. Odděluje prostor pro cyklisty od ostatní dopravy, a tím zlepšuje přehlednost v hlavním dopravní prostoru (Laža, 2010).



Obr. 5: Dopravní značka IP 20a „Vyhrazený jízdní pruh“; dopravní značka IP 20b „Konec vyhrazeného jízdního pruhu“.
Zdroj: Seidl, 2006

Z posledních veřejně dostupných dat bylo v ČR k 1. 1. 2011 evidováno 1903 km cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty. Z toho jich bylo 1005 km v intravilánech zbylých 898 km v extravilánu. Dopravní značkou C 8, C 9 a C 10 bylo vyznačeno 1593 km stezek a dalších 310 km komunikací, označených dopravní značkou B11, bylo považováno za komunikace vhodné pro cyklisty (Martínek, 2011).

„Ročně v ČR přibude přibližně 300 km cyklostezek. V roce 2015 jich bylo už přes 3000 km. Další větší nárůst se dá očekávat se spuštěním operačních programů v programovém období 2014–2020“ (Studio 6, ČT 2, tvrzení J. Martínka).

4.3.2 Cyklotrasa

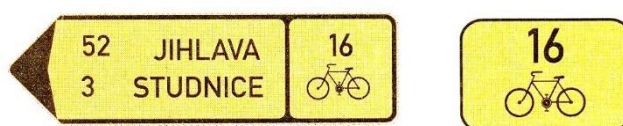
Cyklotrasa je dopravní cesta vedená po silnicích, místních a účelových pozemních komunikacích, která je z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu vhodná pro provoz cyklistů (KČT, 2007).

Značení cyklotras v ČR probíhá od roku 1997 v podobě pásového značení. Dále se od roku 2001 začaly k značení cyklotras používat i speciální směrové tabule, které byly zavedeny vyhláškou č. 30/2001 Sb. O síť číslovaných cyklotras se z pověření Ministerstva vnitra stará Klub českých turistů (Mourek a kol., 2011).

V ČR je k 1. 1. 2016 vyznačeno 36 464 km cyklotras. Z toho nejvíce se nachází na území Jihočeského kraje, kde délka cyklotras měří přes 4 500 km (Markvart, 2016).

Dělení cyklotras podle významu (Mourek a kol., 2011):

- **Dálkové** – nadregionální cyklotrasy (I. a II. třídy) spojují vzdálené cíle a plní funkci především rekreačně-turistickou. Jsou značeny jednocifernými a dvojcifernými čísly. Tyto trasy by měly mít zajištěno ubytování, servis, mapy, občerstvení.
- **Regionální cyklotrasy** (III. a IV. třídy) plní funkci jak dopravní, tak rekreační. Důležitá je návaznost na síť místních cyklotras. Jsou značeny trojcifernými a čtyřcifernými čísly.
- **Místní cyklotrasy** (IV. třídy) plní funkci dopravní a rekreační a značí se čtyřcifernými čísly.



Obr. 6: Ukázka značení cyklotrasy: značka č. IS 19d „Směrová tabule se dvěma cíli, směr vlevo“ a značka IS 21a „Směrová tabule pro cyklisty, směr přímý“
Zdroj: KČT, 2007

4.4 Cyklistická bezpečnost

Pokud chceme považovat kolo jako rovnocenný dopravní prostředek k ostatním druhům dopravy, je potřeba dbát na snižování rizika ohrožení cyklistů. Toho lze docílit výstavbou cyklostezek, které jsou určeny výhradně cyklistům, na rozdíl od cyklotras, které jsou často vedeny po komunikacích II. a III. třídy, kde bývá intenzita motorové dopravy poměrně vysoká (Bílová, a kol., 2007).

Dopravní nehody lze rozdělit na havárie (nejčastěji pád cyklisty z kola) a srážku s jedoucím motorovým vozidlem (nejčastěji automobilem). Mezi nejčastější příčiny dopravních nehod cyklistů, na komunikacích se společným provozem motorových vozidel, patří velké rozdíly v rychlosti motorových vozidel a cyklistů, nedostatečný boční odstup automobilů od cyklistů, konflikty při odbočování nebo problémy s dopravou v klidu – otevírání dveří automobilů nebo parkování. Na stezkách pro cyklisty se nehody odehrávají nejčastěji v místech křížení stezky s nadřazenou komunikací. Důvodem bývá nedostatečné osvětlení takovýchto křížení a také příjezdy automobilů k pozemkům – občerstvení, garáže (Bílová a kol., 2007).

Mezi počtem najetých km cyklisty a rizikem nehody panuje nepřímá úměra. Je to způsobeno právě tím, že čím více cyklista jezdí na kole, tím se stává zkušenějším. Dále čím větší podíl cyklistů se pohybuje na komunikacích, tím více jsou tolerováni ostatními řidiči. V neposlední řadě se jedná o to, že v zemích kde obyvatelé hodně jezdí na kole, je rozvinuta kvalitní cyklistická infrastruktura (Elvik a Vaa, 2004).

V roce 1995 na českých komunikacích zemřelo 146 cyklistů. Jednalo se o nejtragičtější rok z pohledu cyklistiky. Cyklostrategie 2013 (CDV a MD, 2013) si, jako jeden z mnoha cílů, vytyčila snížit počet zemřelých cyklistů oproti roku 2009, kdy zemřelo 72 cyklistů, o 35 osob. Nejnižší klesl počet úmrtí cyklistů v roce 2011 a to na 50. V roce 2012 jich bylo 64 a v roce 2013 58 (BESIP, 2014).

Alarmující by mělo být zjištění, že v roce 2012 měl ochrannou přilbu pouze každý 10. zemřelý cyklista. V roce 2013 nemělo přilbu 48 z 58 zemřelých cyklistů. Velmi negativní je také fakt, že 58 % nehod s účastí cyklistiky bylo v roce 2012 zaviněno osobami, kterým bylo naměřeno promile alkoholu 1,5 a vyšší. Nehod s účastí alkoholu se v roce 2012 stalo 731 a z toho v 92 % případů se jednalo o nehody

s následným ohrožením života a zdraví cyklisty – 2 usmrcení, 72 těžkých zranění a 597 lehkých zranění (BESIP, 2013b).

Z dat, které zpracovávalo CDV plyne, že nejvíce ohroženou věkovou skupinou jsou starší dospělí (40–65 let) a senioři. Pro seniory je bicykl často jediným možným způsobem jak být mobilní a soběstačný. Ve srovnávaných letech 1995–2007 se stalo 9 521 (z toho 16 % úmrtí) dopravních nehod, při kterých byl cyklista usmrcen nebo těžce zraněn. V případě seniorů se jednalo o 390 úmrtí a 1 210 těžkých zranění. Řešením pro seniory by kromě obecných doporučení jako je nošení reflexních prvků, vyřešení problému s předností v jízdě v místě křížení komunikací, mohlo být využívání tzv. tricyklů. Jedná se o trojstopé jízdní kolo, které zajišťuje lepší stabilitu, při zastavení se z něho nemusí slézat a má vhodné ukládací prostory. Ačkoliv se s tímto trojkolem můžeme v zahraničí hojně setkat, v českých podmínkách stále není překonáno vnímání tohoto kola, jakožto dopravního prostředku pro invalidy (Bílová a Bíl, 2009).

5 Drážní stezky

K vybudování drážní stezky může dojít na tělese železniční tratě, která přestala plnit svou původní funkci a byla zrušena. Vedením stezky po tělese bývalé tratě se zachovává liniový charakter pozemků – v intravilánech z urbanistického hlediska velmi ceněný. Při údržbách drážních těles, mostů a tunelů, prováděných v rámci péče o cyklostezku, je umožněna případná zpětná konverze koridorů na železniční tratě (Mourek a kol., 2011).

Výhody i nevýhody přestavby tratě na drážní stezku byly představeny v kapitole 3, zejména v porovnání s jinými možnostmi využití – muzejními železnicemi a velodráhami. Dále uveďme další výhody, které drážní stezky poskytují z pohledu cyklisty. Stezky překonávají terén s minimálním převýšením, neboť železniční tratě byly takto vedeny. Dále jsou stezky separovány od motorové dopravy. Jen v místech bývalých železničních přejezdů se cyklista dostane do styku s motorizovanými vozidly. Zážitek z cesty dále umocní jízda po bývalých železničních mostech, či v osvětlených tunelech. Jako vhodné zázemí pro občerstvení, servis a půjčovnu kol, turistická centra mohou posloužit bývalé železniční nádraží a stanice (Mourek a kol., 2011).

Tím, že je na drážních stezkách vyloučená motorová doprava, stezky vedou přírodní krajinou a také, že slouží zájmům širokého spektra uživatelů, splňují tyto stezky parametry tzv. stezek Greenways. Martínek a kol. (2007, str. 33) uvádí americkou, evropskou a českou definici stezek Greenways. Pro ukázkou uveďme českou definici: *„Zelené stezky Greenways jsou trasy, komunikace nebo přírodní koridory, využívané v souladu s jejich ekologickou funkcí a potenciálem pro sport, turistiku a rekreaci. Přinášejí užitek v oblasti ochrany přírody a kulturního dědictví, zlepšují možnosti pro dopravu, rekreaci a turistiku, jsou výzvou k zdravějšímu životnímu stylu a udržitelnému využívání místních zdrojů. Zelené stezky vedou občany, zastupitele, úřady a podnikatele ke společnému plánování a zlepšování života v jejich obci a komunitě“.*

Koordinaci při budování stezek Greenways v Česku zajišťuje organizace Nadace Partnerství. Svým působením poskytuje pomoc a podporu organizátorům a projektům, které přispívají k udržitelnému rozvoji podél stezek a přírodních zdrojů (Martínek a kol., 2007).

5.1 Drážní stezky v zahraničí

S drážními stezkami se můžeme setkat ve vyspělých státech, ve kterých železniční síť prošla optimalizací a tratě bývají rušeny. Následuje výběr několika zemí, kde se vyskytují drážní stezky. Z nepopsaných zemí jsou stezky budovány i v Anglii, Německu, Francii a v dalších zemích.

USA – stezky rails-trails

S přebudováním opuštěných tratí na drážní stezky (rails-trails) se v USA začalo již v 60. letech 20. století. Zachovalé železniční tratě, vhodné pro konverzi, ve 33 státech, dosahují délky přes 7 000 km. V roce 2010 již bylo veřejnosti otevřeno 91 rails-trails stezek o celkové délce cca 3 300 km. Připravuje se dalších 115 projektů, které rozšíří stávající síť (Fábera a kol., 2011).

Španělsko – stezky Vias Verdes

Ke konverzi zrušených železnic na stezky Greenways (šp. Vias Verdes) začalo ve Španělsku docházet po roce 1993. Celkově zde bylo identifikováno 7 680 km opuštěných železnic. V roce 2015 je v provozu 110 stezek o celkové délce přes 2 200 km. Další 350 km stezek je plánovaných. Do přeměny zrušených železnic na stezky Vias Verdes bylo ve Španělsku investováno 160 mil. Euro (Vias Verdes, 2016).

Belgie

Od konce 2. světové války v Belgii došlo ke zrušení cca 1 600 km železničních tratí. Jednalo se především o tratě spojující valonské železářny s přilehlými doly. V roce 1997 byla sjednána dohoda mezi belgickou státní železniční společností a regionem Valonsko o pronájmu 1000 km opuštěných tratí po dobu 99 let. Valonsko se tím zavázalo na tratích vybudovat stezky pro cyklisty a pěší. V Belgii je vybudováno přibližně 300 km drážních stezek (Fábera a kol., 2011).

Chorvatsko – Parenzana

Zajímavou drážní cyklostezkou, především kvůli své délce, je stezka Parenzana na severozápadě poloostrova Istrie. Parenzana byla úzkorozchodná trať, která byla v provozu mezi lety 1902–1935. Vedla z italského Terstu, přes Slovinsko, do chorvatského Poreče. Po trase dlouhé 123 km spojovala 33 obcí a sloužila především k přepravě vína, oleje, soli a dalších komodit. Trať vedla přes mnoho mostů a v mnoha tunelech. Ty se zachovaly ve velice dobrém technickém stavu. V roce 2006 odstartoval přeshraniční projekt Parenzana I – The Route of Health and Friendship ve spolupráci Slovinska a Chorvatska. V rámci projektu bylo upraveno pro cyklistické využití 60 km tratě, tunely byly doplněny o osvětlení a mosty zajištěny pro bezpečí uživatelů. Na úspěšný projekt bylo navázáno projekty Parenzana II a III, v rámci kterých se upravily další kilometry tratě a došlo k vybudování muzea v Livadě a další infrastruktury. Cyklostezka na slovinské straně je asfaltová a v Chorvatsku naopak štěrková. Je tedy spíše vhodná pro horská nebo trekingová kola (Parenzana, 2016).

Oproti „zkušenějšímu“ zahraničí se v českých podmínkách můžeme setkat s důsledným odstraňováním drážních artefaktů a připomínek, které v zahraničí plní funkci zážitkové turistiky nebo infrastruktury. Jedná se například o staniční budovy, které jsou ještě před vybudováním stezky odprodány do soukromého vlastnictví nebo jsou ponechány ladem a chátrají. Další věcí může být odstraňování kolejí, které by, například v místech bývalých stanic, mohly být předělány na krátké velodráhy. Lidé by tak stezkou pouze neprojížděli a mohli by se zde zastavovat a trávit volný čas v turistickém centru či restauraci, postavené právě v bývalé staniční budově. Dobrými příklady v ČR, je například stezka Cheb – Slapany, kde jsou některé artefakty železniční doby ponechány, nebo stezka Hněvkov – Lupěné se svým železničním skanzenem. Také není od věci na nově vzniklých stezkách zrealizovat naučné stezky a dát tím stezkám určitý „příběh“ (Fábera a kol., 2011).

5.2 Drážní stezky v ČR

V České republice bylo k 1. 1. 2016 vybudováno 20 drážních stezek. Jedná se o cyklostezky o celkové délce 127,4 km. V kapitole 3 je uvedeno, že celková délka neprovozovaných⁶ železničních tratí v ČR je 1337,7 km. Drážní stezky tedy byly postaveny na 9,5 % délky neprovozovaných tratí.

Ve dvanácti případech se jedná o bývalé lokální tratě, které byly zrušeny převážně z důvodu neefektivnosti a nerentabilnosti provozu. V některých případech lokální tratě ustupovaly jinému projektu (těžba uhlí, výstavba silnice). Spojení byla většinou nahrazována autobusovou dopravou. Ve čtyřech případech byla stezka postavena na zrušené vlečce, kterou se nevyplatilo udržovat po zániku podniku, který vlečka obsluhovala. Tři stezky byly postaveny na místě zrušené hlavní tratě. V jednom případě se jedná o stezku zrealizovanou v místech nedostavěné tramvajové tratě.

Všechny zrušené tratě mají normální rozchod kolejnic 1 435 mm. Výjimkou je pouze vlečka Vlkava – Loučeň s úzkým rozchodem 760 mm. V tabulce 6 je zobrazeno, kdy byla trať uvedena do provozu, kdy na ní došlo k zastavení dopravy a také rok, kdy došlo k právnímu zrušení tratě. V některých případech se rok zastavení dopravy a právního zrušení tratě liší.

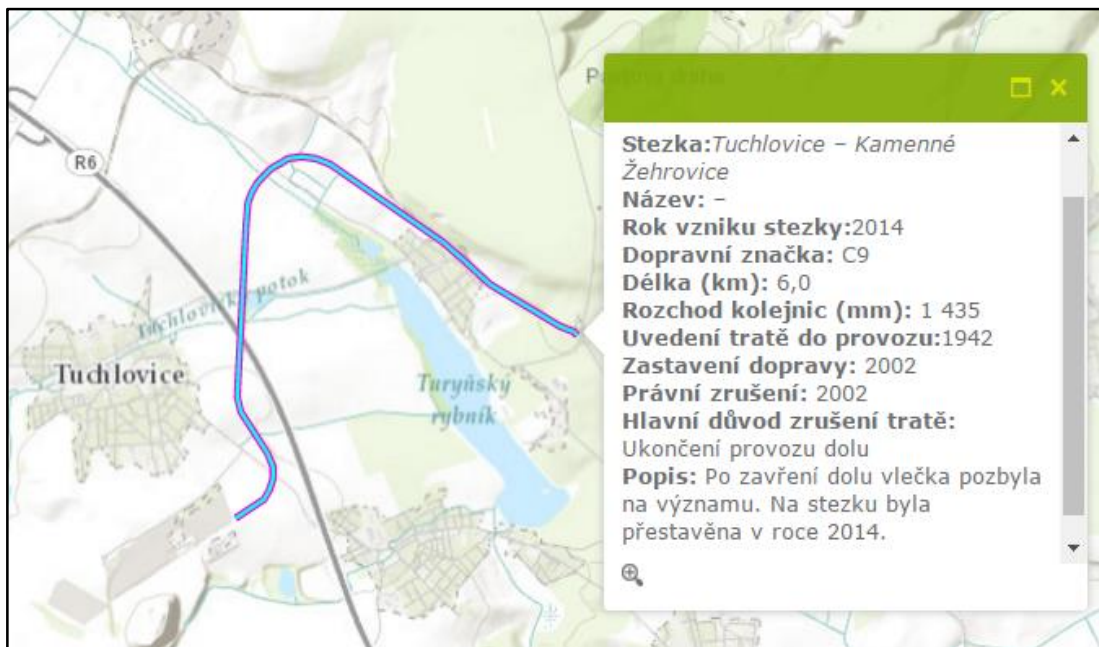
Ačkoliv byla první drážní stezka vybudována již v roce 2002, je zřejmé, že trend budovat cyklostezky na zrušených železnicích je záležitostí několika posledních let. Z šetření vyplývá, že z 19 stezek, u kterých se podařilo zjistit rok otevření, je 11 stezek postavených v posledních pěti letech.

Nejdelší drážní stezkou je stezka Česká Lípa – Kamenický Šenov, dlouhá 17 km. Oproti tomu nejkratší stezka v Bílé měří pouze 800 metrů. Průměrná délka drážních cyklostezek je 6,5 km.

Některé stezky mají vlastní název. Názvy jsou pro stezky charakteristické a jsou uvedeny na oficiálních stránkách stezek. Vychází například ze zajímavostí po trase – viz cyklostezka Varhany nebo Lokomotiva. Dalším příkladem může být převzetí názvu po zrušených lokálkách – Morkovička nebo Mutěnka.

⁶ Zde je nutno podotknout, že ne všechny neprovozované železnice jsou vhodné ke konverzi na stezky. Některé tratě jsou už nenávratně ztraceny.

Podrobný přehled stezek, včetně jejich atributů, je uveden v tab. 6. Pro orientaci dále následuje obr. 8, kde jsou stezky zobrazeny v mapě ČR. Ve větším měřítku lze stezky sledovat ve webové aplikaci, která je dostupná z odkazu: <http://1url.cz/vtKmp>. Při kliknutí na linii se zobrazí atributy uvedené v tabulce 6.



Obr. 7: Ukázka webové aplikace

Zdroj: vlastní zpracování

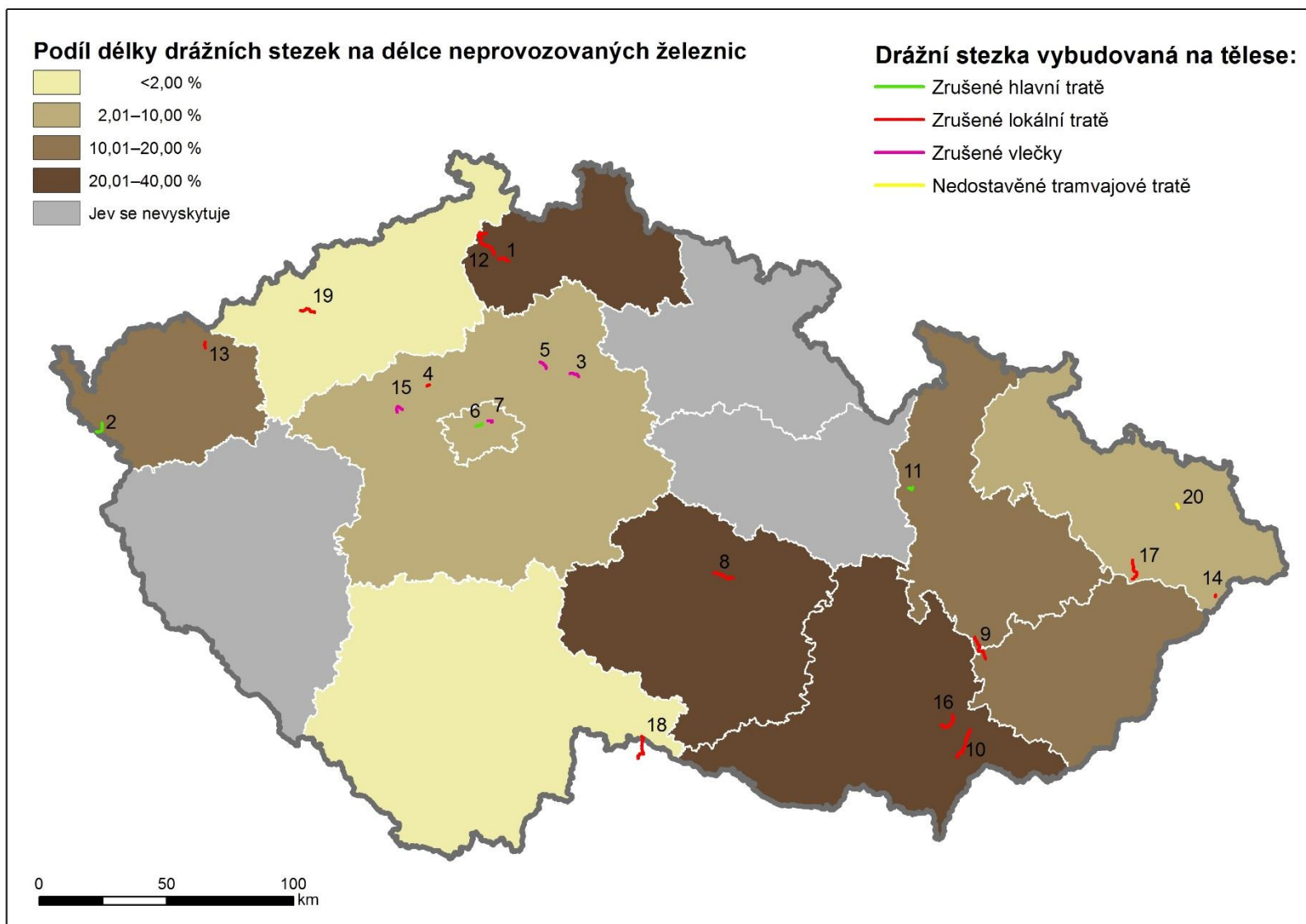
V některých krajích tvoří drážní stezky relativně vysoký podíl na délce neprovozovaných železnic. V Libereckém kraji tvoří délka (21,5 km) dvou drážních stezek 35,5% podíl na délce neprovozovaných tratí. V Jihomoravském kraji a v Kraji Vysočina bylo na drážní stezky přestavěno téměř 30 % neprovozovaných železnic. Pochopitelně v Ústeckém kraji tvoří drážní stezky jen velmi malý podíl na neprovozovaných železnicích. Tím důvodem je, že v Ústeckém kraji je vysoký počet zrušených a neprovozovaných tratí a pouze jedna drážní stezka.

Tab. 6: Realizované drážní cyklostezky v ČR

| Identifikátor | Steзка | Název | Rok vzniku cyklostezky | Označení | Délka stezky (km) | Kategorie tratě | Rozchod kolejí | Uvedení do provozu | Ukončení provozu | Zrušení | Hlavní důvod zrušení |
|---------------|-----------------------------|------------|------------------------|----------|-------------------|-----------------|----------------|--------------------|------------------|---------|-----------------------|
| 1 | Česká Lípa – Vlčí Důl | – | 2002 | C 9 | 4,5 | L | N | 1900 | 1989 | 1989 | přeložka |
| 2 | Cheb – Slapany | – | 2006 | C 9 | 6,5 | H | N | 1865 | 1969 | 2003 | neefektivnost |
| 3 | Vlkava – Loučeň | Taxis | 2007 | C 9 | 4,4 | V | Ú | 1899 | 1945 | 1957 | neefektivnost |
| 4 | Zvoleněves – Podlešín | – | 2008 | C 8 | 1,2 | L | N | 1886 | 1982 | 1982 | neefektivnost |
| 5 | Benátky n. Jizerou – Zdětín | – | 2009 | C 9 | 4,2 | V | N | 1878 | 2005 | 2005 | neefektivnost |
| 6 | Praha hl. n. – Praha-Libeň | – | 2010 | C 9 | 3,0 | H | N | 1872 | 2006 | 2006 | přeložka |
| 7 | Praha-Vysočany | Rokytky | 2010 | C 8 | 3,2 | V | N | 1965 | 2003 | 2003 | neefektivnost |
| 8 | Přibyslav – Sázava | – | 2011 | C 8 | 8,8 | L | N | 1898 | 1953 | 2006 | přeložka |
| 9 | Nezamyslice – Morkovice | Morkovička | 2012 | C 8 | 11,6 | L | N | 1909 | 1998 | 2005 | neefektivnost |
| 10 | Kyjov – Mutěnice | Mutěnka | 2012 | C 8 | 13,0 | L | N | 1900 | 2004 | 2004 | neefektivnost |
| 11 | Hněvkov – Lupěné | Lokomotiva | 2012 | C 8 | 2,5 | H | N | 1845 | 2007 | 2007 | přeložka |
| 12 | Česká Lípa – K. Šenov | Varhany | 2013 | C 9 | 17,0 | L | N | 1903 | 1979 | 1979 | neefektivnost |
| 13 | Ostrov – Jáchymov | – | 2013 | C 9 | 2,5 | L | N | 1896 | 1957 | 1957 | ústup silnici |
| 14 | Bílá | – | 2013 | C 9 | 0,8 | L | N | 1908 | 1965 | 1965 | ústup vodnímu dílu |
| 15 | Tuchlovice – K. Žehrovice | – | 2014 | C 9 | 6,0 | V | N | 1942 | 2002 | 2002 | ukončení provozu dolu |
| 16 | Ždánice – Uhřice | Ždánicko | 2014 | C 9 | 8,8 | L | N | 1908 | 1998 | 2006 | neefektivnost |
| 17 | Nový Jičín – Hostašovice | Koleje | 2014 | C 8 | 9,7 | L | N | 1889 | 2010 | 2010 | špatný stav trati |
| 18 | Slavonice – Dobersberg | – | 2015 | C 9 | 13,0 | L | N | 1902 | 1945 | 1951 | neefektivnost |
| 19 | Otvice – Strupčice | – | 2016 | C 8 | 4,7 | L | N | 1881 | 1984 | 1984 | ústup těžbě uhlí |
| 20 | Ostrava-Hrabová | – | nezjištěno | C 9 | 2,0 | T | N | – | – | 1954 | nedostavěno |

Zdroj: vlastní šetření (zdroj dat k jednotlivým stezkám uveden níže v popisu)

Vysvětlivky: H – hlavní trať; L – lokální trať; V – vlečka; T – tramvaj; N – normální rozchod; Ú – úzký rozchod



Obr. 8: Realizované drážní cyklostezky (zdroj: vlastní zpracování z dat ArcČR500, mapy.cz, CDV)

5.3 Stezka Hněvkov – Lupěné

Stezka Hněvkov – Lupěné je vybudována na tělese přeložené hlavní tratě, která prošla rekonstrukcí. Železniční trať byla stavěna v roce 1842, v éře výstavby hlavních železničních tratí. Malé poloměry oblouků, velké množství mostů a nevhodný stav železničního svršku a spodku dovolovaly jízdu vlaků o maximální rychlosti 100 km/h. SŽDC se proto rozhodla pro modernizaci téměř 15 km dlouhého úseku mezi Zábřehem a Krasíkovem. Modernizace trvala necelé tři roky a byla dokončena 26. 2. 2007. V rámci modernizace byl mj. napřímen úsek mezi zastávkou Lupěné a Hoštejn. Trasa železniční tratě zde byla svedena do dvou tunelů – Hněvkovský I (462 m) a Hněvkovský II (180 m). Postavením těchto tunelů došlo ke zkrácení délky tratě o 1,7 km a rychlost vlaků mohla být navýšena na 160 km/h (MD, 2007). Proměny území přeloženého úseku zachycuje obrázek 9.

Spekulace o záměru vybudovat na opuštěném původním tělese tratě cyklostezku započaly již v roce 2003. Stalo se tak na doporučení v Koncepti rozvoje cyklistické dopravy na území Olomouckého kraje z roku 2003, která avizuje vhodnost převést cyklistickou dopravu právě na opuštěné těleso (Krejčí, 2013)

Město Zábřeh si proto zažádalo o dotaci se záměrem vybudovat 2,5 km dlouhou cyklostezku mezi městskou částí obce Nemile – Lupěné a městskou částí Zábřehu – Hněvkovem. Projekt byl dokončen za přispění SFDI, Olomouckého kraje a z nákladů města. Výstavba probíhala od července 2011 do prosince 2011. Její slavnostní otevření proběhlo 3. července 2012. Technicky se jedná o 2 511 m dlouhou a 3 m širokou asfaltovou cyklostezku. Maximální sklon stezky činí 2 % a jsou na ní 3 zrekonstruované mosty (Krejčí, 2013).

Město na stezce realizovalo naučnou stezku s pěti zastávkami, které se postupně věnují – historii bývalé železniční tratě – fyzicko-geografické charakteristice oblasti – biografickým poměrům povodí Moravské Sázavy – tunelům Hněvkovský I a II – a průběhu výstavby cyklostezky.

Jako vhodná turistická atrakce zde slouží železniční skanzen. Hlavní dominantou skanzenu je vyřazená parní lokomotiva, která byla v roce 2012 vystavena na začátek cyklostezky u Lupěné. Zde se nachází první zastávka naučné stezky s železniční tematikou. Na lokomotivu je dobře vidět při výjezdu vlaku z tunelu

Hněvkovský I. Skanzen byl dále doplněn o návěstidla a semaforey (Kobza, 2014). Iniciativa města vybudovat železniční skanzen je dobrým krokem, protože může přitáhnout velkou pozornost cyklistů, turistů, stejně tak železničních nadšenců. Lidé si zde dobře uvědomí, že se nachází v místě, kde dříve jezdil vlak a navíc se obecně zlepší podvědomí o existenci drážních cyklostezek.

Stezka je součástí regionální cyklotrasy č. 6232, která je spojnicí mezi regionální cyklotrasou č. 521 (Moravská Třebová – Štíty) a dálkovou Moravskou cyklotrasou č. 51 (Moravská stezka). Jedná se o cyklostezku v extravilánu, na kterou se dá ze Zábřehu dojet po silnici III. třídy. Město však uvažuje o prodloužení cyklostezky až do centra, tak aby cyklisté nemuseli využívat komunikace s auty. Je zpracována studie, která počítá se začátkem stezky v obci Lupěné, odkud by stezka vedla v ochranném pásmu železniční tratě (rozhovor s Krejčí, 2016).



Obr. 9: Vývoj území přeložené tratě v úseku Hněvkov – Lupěné (2003 – nahoře, 2012 – dole)

Zdroj: mapy.cz



Obr. 10: Těleso zrušené tratě se sneseným železničním svrškem (stav 2010)

Zdroj: Krejčí, 2012



Obr. 11: Cyklostezka na železničním tělese

Zdroj: vlastní foto (2015)

5.4 Stezka Nový Jičín – Hostašovice

Trať č. 326 z Nového Jičína do Hostašovic měřila 10,2 km a byla v provozu od roku 1889 (Sekera, 2011). Během bleskových povodní koncem června roku 2009 byla trať v některých úsecích významně poničena a provoz byl zastaven. Následně se vedly diskuse o tom, jestli trať zrekonstruovat a provoz na ní obnovit. Již před povodněmi byla na této trati slabá poptávka po dopravě, a proto se kraj rozhodl namísto obnovení trati pro hospodárnější variantu – zavedení autobusové dopravy. Pro obnovení železniční dopravy bylo především město Nový Jičín, další zainteresované obce byly již z počátku pro stavbu cyklostezky (ČT24, 2010). Stezka byla otevřena v září roku 2014.

Stezka začíná v ulici Žilinská v Novém Jičíně, odkud vede proti proudu řeky Zrzávky. V Bludovicích je stezka vedena podél frekventované silnice I/57, a tím přispívá ke zklidnění dopravy v obci. U Hodslavic stezka odbočuje do extravilánu a kříží silnici II/483 Hodslavice – Mořkov. Bezpečnost při křížení je zajištěna zábranou nutící cyklisty zabrzdit. U křižovatky se nachází bývalá železniční zastávka Mořkov. Do Hostašovic vede stezka lesem a následně podél stávajících kolejí spojující Frenštát pod Radhoštěm a Valašské Meziříčí. Část nádraží v Hostašovicích byla přebudována na turistické občerstvení.

Přes stezku vede cyklotrasa č. 6271 a bylo na ní vybudováno pět odpočívek s tematikou věnující se zajímavostem jednotlivých obcí po trase.

Prestižní ocenění získala cyklostezka Koleje v roce 2015. V soutěži o nejlepší řešení Greenways stezka prokázala své silné stránky a dostatečnou popularitu mezi uživateli. Město Nový Jičín a okolní obce na stezce pořádají kulturní akce. Například v září roku 2015 byla uspořádána hromadná narozeninová jízda. Nebo aktuálně ke Dni Země 22. 4. 2016 byla uspořádána hromadná cyklojízda v zeleném, spojená s ekologickým programem (Cyklostezka Koleje, 2016).



Obr. 12: Poničená trať v úseku Nový Jičín – Bludovice

Zdroj: Boháč, 2009



Obr. 13: Aktuální stav stezky mezi Novým Jičínem a Bludovicemi

Zdroj: vlastní foto, 2016

6 Výsledky dotazníkového šetření a rozhovorů

6.1 Dotazníkové šetření

Z tabulky č. 7 je patrné, že v dotazníkového šetření jsou rovnoměrně zastoupeny obě skupiny pohlaví. Jen v případě stezky Nový Jičín – Hostašovice mohlo dojít k získání většího počtu mužů ve věku 50 a více let.

Tab. 7: Reprezentativnost dotazníkového šetření na stezkách Hněvkov – Lupěné a Nový Jičín – Hostašovice

| Respondenti | Lupěné – Hněvkov | | Nový Jičín – Hostašovice | |
|---------------|------------------|------|--------------------------|------|
| celkem | 100 | | 70 | |
| z toho | dle pohlaví | | | |
| dle věku | ženy | muži | ženy | muži |
| 15–29 | 17 | 16 | 14 | 12 |
| 30–49 | 18 | 22 | 14 | 18 |
| 50 a více let | 12 | 15 | 9 | 3 |

Zdroj: vlastní výzkum, říjen – listopad 2015

V následující tabulce (tab. 8) jsou uvedeny podstatné výsledky dotazníkového šetření. Celé dotazníkové šetření je k nalezení v příloze. Respondenti byli dotazováni, k čemu stezku využívají. Obě stezky jsou využívány přibližně stejně k rekreaci (94 % resp. 98 %). Jedná se o respondenty, kteří odpověděli, že stezku využívají pouze k rekreaci nebo k rekreaci i dojíždě. Stezka Nový Jičín – Hostašovice je však více využívána k dojíždě. Jedná se o téměř polovinu respondentů, kteří odpověděli, že stezku využívají k rekreaci a dojíždě nebo pouze k dojíždě. Zábřežskou stezku využívá pro dojíždě 22 % cyklistů.

Respondenti také odpovídali na to, jestli na kole dojížděli i před otevřením stezky. Z výsledků plyne, že 18 % z 22 současně dojíždějících cyklistů přes stezku Hněvkov – Lupěné dříve nedojíždělo a volilo pro svou dojíždě jiný dopravní prostředek. V případě stezky u Nového Jičína se jedná o 33 % z 32 cyklistů, kteří dojíždě.

V rámci srovnání toho, kam cyklisté dojíždě, se v obou případech nejčastěji vyskytovala odpověď na chatu, chalupu nebo za rodinou (přes 40 %). Co se týče dojíždě do zaměstnání, je více využívána stezka Hněvkov Lupěné – 20 % odpovědí oproti 6 % na stezce Nový Jičín – Hostašovice. Naopak k dojíždě do školy je více

využívána stezka u Nového Jičína – 22 % odpovědí oproti 5 % odpovědí na zábřežské stezce. K dojíždě za zábavou a kulturou jsou stezky využívány přibližně stejně.

92 % všech respondentů se na stezce Hněvkov – Lupěné na stezce cítí bezpečně. V případě Novojičínské stezky je to 67 % respondentů. Důvody pocitu nebezpečí, v případě stezky Nový Jičín – Hostašovice, byly především obavy s kolize s ostatními uživateli, z důvodu malé šířky stezky. Na obou stezkách byl nejčastějším typem cyklisty, dle Mourkovi typologie⁷ (2011), zdatný rekreační cyklista. Nejčastějším používaným kolem bylo na stezce Hněvkov – Lupěné trekingové kolo. Na stezce Nový Jičín – Hostašovice kolo horské.

Tab. 8: Shrnutí podstatných výsledků dotazníkového šetření

| Charakteristika | Stezka | | |
|-------------------------------|-----------------------------|--------------------------|------|
| | Hněvkov – Lupěné | Nový Jičín – Hostašovice | |
| Počet respondentů | 100 | 70 | |
| Využití pouze k rekreaci | 78 % | 54 % | |
| Využití k rekreaci i dojíždě | 20 % | 40 % | |
| Využití pouze k dojíždě | 2 % | 6 % | |
| Nejčastější typ cyklisty | Zdatný rekreační cyklista | | |
| | v 51 % | ve 40 % | |
| Nejčastější druh kola | Trekingové | Horské | |
| | 42 % | 44 % | |
| Pocit bezpečí má | Respondentů | | |
| | 92 % | 67 % | |
| Pro dojíždě dříve nevyužívalo | Nyní dojíždějících cyklistů | | |
| | 18 % | 33 % | |
| Pro dojíždě | na/do/za | Je stezka využívána z: | |
| | chalupu; chatu; rodinou | 43 % | 40 % |
| | zaměstnání | 20 % | 6 % |
| | školy | 5 % | 22 % |
| | zábavou; kulturou | 26 % | 20 % |
| | nákupy | 3 % | 10 % |
| úřad; lékař | 3 % | 2 % | |

Zdroj: vlastní výzkum, říjen – listopad 2015

Respondenti měli dále možnost vyjádřit své názory na vybudování stezky. Většinou převládali pozitivní reakce, avšak s častým doporučením, či námitkami. Následně jsou uvedeny, dle autora zajímavé reakce, které byly zaznamenány jak v osobních rozhovorech s respondenty tak z online dotazníkového šetření.

⁷ Viz kapitola 4.1.1.

Žena, 24 let, Zábřeh:

„Cyklostezku velmi chválím, moc se mi líbí a ráda ji využívám“.

Žena, 52 let, Zábřeh:

„Využít zrušenou železnici je výborný nápad. Stezku využívám poměrně často, ocenila bych však, kdyby na stezce bylo více odpadkových košů, nebo například záchod“.

Žena, 31 let, Zábřeh:

„Cyklostezka je výborná, ale má to jedno vadu. Než se na ni ze Zábřehu dostanete, musíte dojet do Lupěné po celkem frekventované cestě. Chtělo by to cyklostezku nějakým způsobem prodloužit“.

Muž, 29 let, Nový Jičín:

„Stezku či její část využívám k přesunům na kole ve volném čase. Vybudování této stezky je logické využití dřívější zničené dráhy. Dle mého názoru je stezka úzká a také nerozumím tomu, proč stezka není povolena běžcům nebo maminkám s kočárkem, kteří na rozdíl od bruslařů, zabírají mnohem méně prostoru“.

Muž, 45 let, Hostašovice:

„Myslím si, že sa vyjadrujem za všetkých pravidelných i sviatočných korčuliarov, ktorý jazdia, pokiaľ nie je cesta pokrytá snehom. Na stezke mi chýba pravidelná údržba a čistenie, hlavne kontrola po veternom počasí a daždi, je potrebné odstraňovať kamene a kamienky“.

Žena, 45 let, Bludovice:

„Cyklostezka je skvělý počin a jsme za ni moc rádi, ale při projektování byly zcela ignorovány potřeby obyvatel Bludovic. Potřebujeme, aby alespoň v části obce stezka fungovala i jako pěší zóna, abychom se mohli bezpečně dostat k autobusové zastávce. Chodníky podél cesty (silnice I/57 – pozn. autora) jsou příliš úzké a nebezpečné. Cyklostezka se tak stala dalším prostředkem k rychlému průjezdu Bludovicemi“.

6.2 Rozhovory

Rozhovory se zástupci městských úřadů v Zábřehu a Novém Jičíně (konkrétně s Ing. Kateřinou Krejčí, resp. Ing. Evou Balarynovou) naznačily, že obě cyklostezky provázely problémy s převodem drážních pozemků na obce. Konkrétněji v případě Zábřehu se jednání o výkupu majetku vlekla 10 let. Od roku 2010 do roku 2013 mělo město pozemky v pronájmu a následně byla stanovena cena výkupu na 200 000 Kč. Spekulovaný bezúplatný převod majetku se tedy nenaplnil.

Situace byla podobná i v Novém Jičíně. Zde se také hovořilo o bezúplatném převodu majetku, ale později z této verze sešlo a SŽDC za pozemky požadovala 10 mil. Kč. Vysoká cena by však pro obce byla neúnosná, a tak uvažovaly, že od projektu upustí. Po následném jednání se cenu podařilo snížit na 1,34 mil. Kč.

Vleklá vyjednávání a vysoké ceny za pozemky autora inspirovaly k rozšíření práce, které přestavuje v závěru práce.

Města si plně uvědomují, že cyklostezky jsou hojně využívány. Město Zábřeh na tuto skutečnost reaguje tím, že chystá projekt na prodloužení stezky až do Zábřehu, aby se cyklisté vyhnuli jízdě po silnici, která je prozatím jedinou možností jak se z města na cyklostezku dostat. Z dotazníkového šetření na stezce Nový Jičín – Hostašovice vyplynulo, že si uživatelé stěžují na malou šířku stezky. Na to však Nový Jičín odpovídá tím, že širší varianta stezky by pro město bylo finančně nesplnitelná. Úplný záznam rozhovoru je v příloze.

7 Odras drážních stezek na bezpečnost cyklistů

Záznamy o dopravních nehodách byly zjišťovány pro komunikace, na kterých byl předpokládán pohyb cyklistů před otevřením cyklostezek. Z analýzy byly vyloučeny intravilánové cyklostezky Praha-Libeň, Praha Rokytka a Ostrava-Hrabová. U těchto stezek nebylo jednoznačné určit, kudy by se cyklista před otevřením stezky pohyboval. Ze 17 stezek, pro které byly zjišťovány údaje o dopravních nehodách, došlo mezi lety 2007–2015 k dopravním nehodám u 13 z nich. Celkově bylo analyzováno 68 záznamů.

U většiny stezek došlo mezi lety 2007–2015 k velmi malému počtu nehod, a tak by nebylo směrodatné, posuzovat zda došlo k menšímu počtu nehod po otevření stezky. Stezky Česká Lípa – Vlčí Důl a Vlkava – Loučeň byly otevřeny před rokem 2007, a tak pro ně nejsou k dispozici data o nehodách před otevřením.

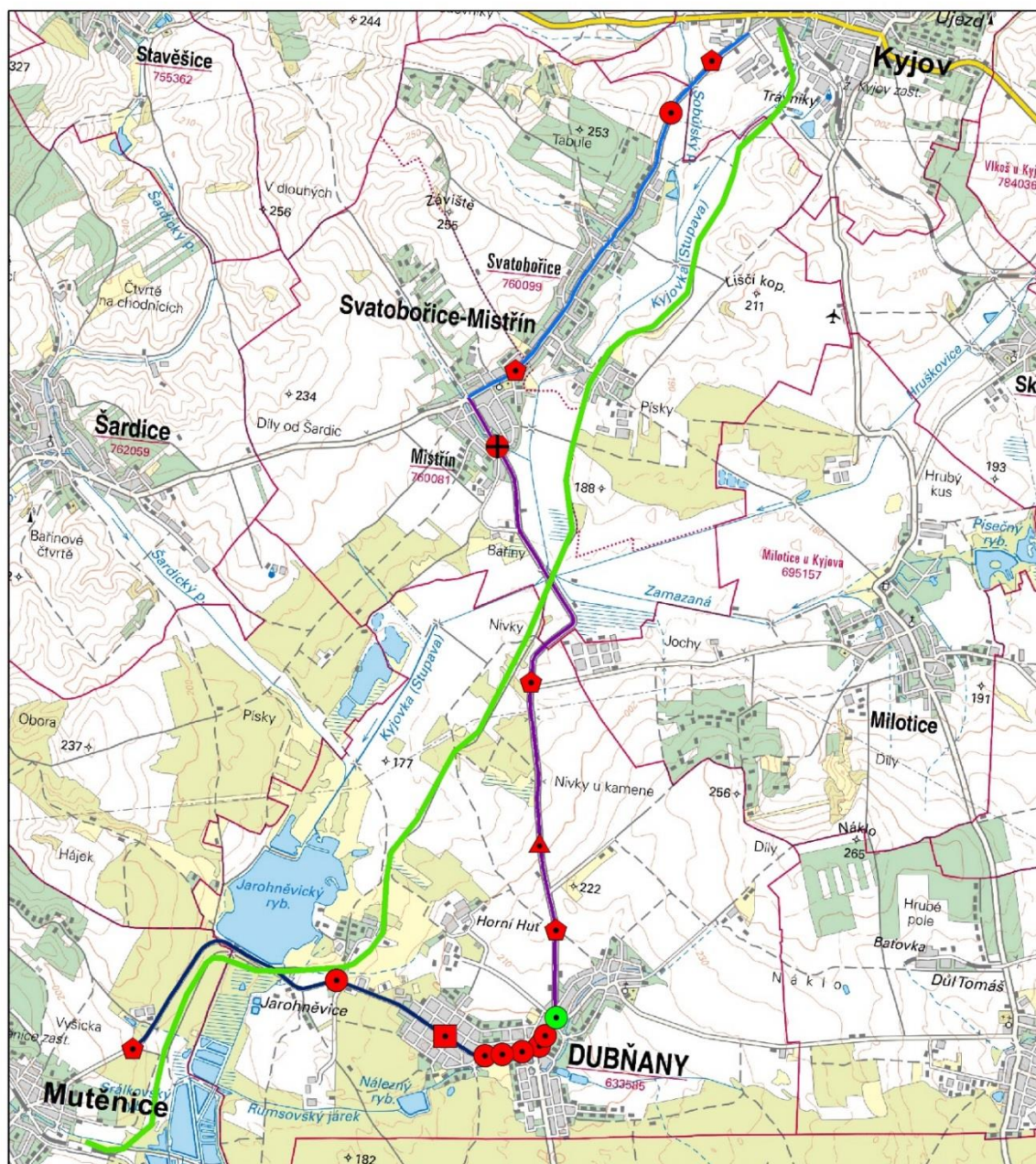
Za povšimnutí však stojí stezka Kyjov – Mutěnice. Mezi lety 2007–2015 došlo na přilehlých komunikacích k 16 nehodám. Mezi rokem 2007 a otevřením stezky v květnu roku 2012 se na komunikacích odehrálo 10 srážek a 5 havárií. V jednom případě se dokonce jednalo i o srážku s následkem smrti. Od otevření stezky až do roku 2015 se zde odehrála pouze 1 nehoda. Při pohledu na obr. 12 vidíme, že 7 dopravních nehod se odehrálo v obci Dubňany. Nemuselo se tedy nutně jednat o cyklisty jedoucí z Kyjova do Mutěnic nebo naopak, ale mohlo jít pouze o pohyb v obci. Statisticky je analýza směrodatná, neboť otevření stezky proběhlo téměř uprostřed sledovaného období – 2007–2011 (5 let), 2012–2015 (4 roky).

Pro ukázkou byl dále vybrán příklad stezky Nový Jičín – Hostašovice. Zde stezka vede souběžně se silnicí I/57 (viz obr. 13). Od roku 2007 do podzimu 2014, kdy byla stezka otevřena, se na silnici odehrálo 7 dopravních nehod (5 srážek a 2 havárie). Po otevření došlo ke dvěma srážkám. V tomto případě však nemůžeme přímo tvrdit, že před otevřením stezky docházelo k více dopravním nehodám než po otevření, protože doba od roku 2007 do otevření není stejná jako od otevření stezky do konce sledovaného období.

Tab. 9: Dopravní nehody na komunikacích v okolí drážních cyklostezek mezi lety 2007–2015

| Cyklostezka | Vztaženo ke komunikaci | Rok otevření cyklostezky | Počet dopravních nehod | | Charakter dopravní nehody | | Celkem před/po |
|-----------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|------------------------|-----------------------|---------------------------|----------------|----------------|
| | | | | | Z toho srážka | z toho havárie | |
| Kyjov – Mutěnice | II/421; II/431, III/4254 | 2012 | 16 | z toho před otevřením | 10 | 5 | 15 |
| | | | | z toho po otevření | 1 | 0 | 1 |
| Česká Lípa – Vlčí Důl | II/262; III/2621 | 2002 | 11 | z toho před otevřením | – | – | – |
| | | | | z toho po otevření | 11 | 0 | 11 |
| Nový Jičín – Hostašovice | I/57 | 2014 | 9 | z toho před otevřením | 5 | 2 | 7 |
| | | | | z toho po otevření | 2 | 0 | 2 |
| Přibyslav – Sázava | I/19 | 2011 | 5 | z toho před otevřením | 2 | 1 | 3 |
| | | | | z toho po otevření | 1 | 1 | 2 |
| Vlkava – Loučeň | III/27516 | 2007 | 5 | z toho před otevřením | – | – | – |
| | | | | z toho po otevření | 1 | 4 | 5 |
| Nezamyslice – Morkovice | II/433 | 2012 | 4 | z toho před otevřením | 1 | 1 | 2 |
| | | | | z toho po otevření | 2 | 0 | 2 |
| Ždánice – Uhřice | I/54; III/431 | 2014 | 3 | z toho před otevřením | 2 | 1 | 3 |
| | | | | z toho po otevření | 0 | 0 | 0 |
| Tuchlovice – Kamenné Žehrovice | II/606; II/238 | 2013 | 2 | z toho před otevřením | 2 | 0 | 2 |
| | | | | z toho po otevření | 0 | 0 | 0 |
| Česká Lípa – Kamenický Šenov | III/2627; III/26211 | 2013 | 2 | z toho před otevřením | 0 | 0 | 0 |
| | | | | z toho po otevření | 1 | 1 | 2 |
| Hněvkov – Lupěné | III/31535 | 2012 | 1 | z toho před otevřením | 0 | 0 | 0 |
| | | | | z toho po otevření | 0 | 1 | 1 |
| Zvoleněves – Podlešín | III/24019 | 2008 | 1 | z toho před otevřením | 0 | 0 | 0 |
| | | | | z toho po otevření | 1 | 0 | 1 |
| Slavonice – Dobersberg v úseku po st. Hranici | II/406 | 2015 | 1 | z toho před otevřením | 0 | 1 | 1 |
| | | | | z toho po otevření | 0 | 0 | 0 |

Zdroj: CDV; ŘSD



Dopravní nehody u stezky Kyjov – Mutěnice

Před otevřením stezky

- srážka s jedoucím vozidlem
- ⊕ srážka s jedoucím vozidlem s následkem smrti
- srážka se zaparkovaným vozidlem
- ▲ srážka s pevnou překážkou
- ◆ havárie

Po otevření stezky

- srážka s jedoucím vozidlem

Sledované úseky silnic

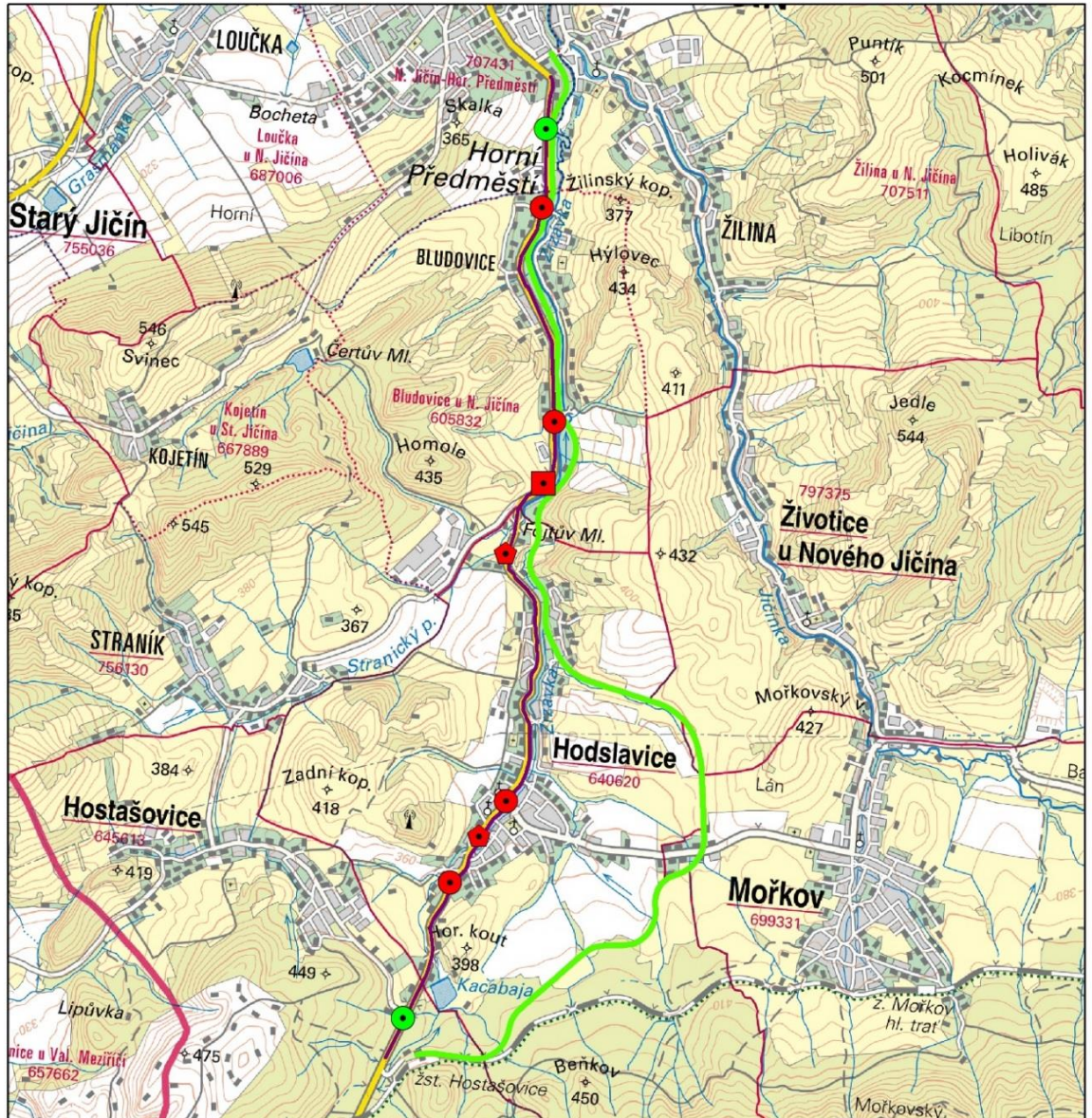
- III/422
- II/431
- III/4254
- Cyklostezka



zdroj dat: CDV, dopravní nehody 2007–2015

Obr. 12: Nehody cyklistů na komunikacích u stezky Kyjov – Mutěnice v letech 2007–2015

Zdroj: mapy.cz, ČÚZK, CDV



Dopravní nehody u stezky Nový Jičín – Hostašovice

Před otevřením stezky

- srážka s jedoucím vozidlem
- srážka se zaparkovaným vozidlem
- ♦ havárie

Po otevření stezky

- srážka s jedoucím vozidlem

— Silnice I/57

— cyklostezka



zdroj dat: CDV, dopravní nehody 2007–2015

Obr. 13: Nehody cyklistů na komunikacích u stezky Nový Jičín – Hostašovice v letech 2007–2015

Zdroj: mapy.cz, ČÚZK, CDV

Závěr

Česká republika má jednu z nejhustějších železničních sítí v Evropě. S příchodem autobusové dopravy, individuálního automobilismu nebo vlivem hospodářských či politických změn dochází na některých tratích k zastavování železniční dopravy, které graduje až k úplnému zrušení konkrétních tratí. V současnosti dochází k rušení tratí převážně kvůli jejich špatným technickým stavům a také díky přeložkám v rámci modernizace hlavní železniční sítě.

Možností, jak naložit se zrušenou tratí, pokud ještě není naprosto zničena, je několik. Trať je možné přebudovat na muzejní železnici nebo na velodráhu. Další možností je přebudovat zrušené tratě na cyklostezky. Tento trend je převzat ze západní Evropy, potažmo USA, kde se problematika zrušených železnic podařila podchytit o několik let dříve.

V ČR se s první stezkou setkáváme v roce 2002, kdy je část přeložené tratě Česká Lípa – Liberec přestavěna na cyklostezku. V současnosti (2016) je v ČR realizováno 20 drážních stezek. Ze zjištěných výsledků je patrné, že budovat drážní stezky je záležitostí několika posledních let. Drážní stezky mají v součtu délku 127,4 km a tvoří tak 9,5 % z celkového součtu neprovozovaných železnic.

V práci byl pro potřeby CDV a Nadace Partnerství vytvořen seznam a popis jednotlivých drážních stezek. Popis, který je kompilací literárních i internetových zdrojů, zachycuje původní využití tratě a současný stav stezky. Z popisu plyne, že 12 z 20 přeměněných stezek jsou bývalé lokální tratě, kde hlavními důvody pro rušení tratí byla především neefektivnost a nerentabilita provozu. Realizované stezky byly zobrazeny pomocí webové aplikace.

Dále došlo k ověření hypotézy, zda výstavba stezek přispěla k cyklistické bezpečnosti. Zpracovány byla data o dopravních nehodách cyklistů mezi lety 2007–2015. Výzkum spočíval v ověření, jestli došlo ke snížení počtu dopravních nehod v okolí stezek, po tom co byly stezky otevřeny. Hypotézu se kromě jednoho případu (stezka Kyjov – Mutěnice) nepodařilo potvrdit.

Práce byla podpořena dotazníkovým šetřením na stezkách Hněvkov – Lupěné a Nový Jičín – Hostašovice. Z dotazníkového šetření vyplynulo, že uživatelé jsou

spokojeni s přeměnou tratě na cyklostezku a že obě stezky jsou hojně využívány, jak pro potřeby dojíždky, tak rekreace.

Z rozhovorů se zástupci úřadů města Zábřeh a Nový Jičín vyplynulo, že největším úskalím výstavby stezky byla jednání o výkupu pozemků od SŽDC. Jednání se vlekla několik let a v určitých chvílích města od realizace stezky hodlala i upustit.

K diskuzi by autor rád předložil fakt, že téma zrušených železničních tratí v ČR je poměrně málo prozkoumané téma. Ačkoliv brownfieldy jsou v poslední době velmi často skloňovaným tématem, ty železniční často stojí mimo zájem studia. S tím je spjatý i důvod, proč poměrná část předkládané práce (kapitola 3 a popis předchozího využití většiny tratí před převodem na drážní stezky) vychází v podstatě z jedné dostupné publikace (Jelen, 2009). Ta jako jediná komplexně shrnuje celou problematiku.

Jak bylo v práci nastíněno – záležitost převodu železničních tratí na drážní stezky je otázkou posledních let a tudíž se také jedná o málo prozkoumané téma. Z historického i geografického hlediska je tato problematika však velmi zajímavá.

Způsobů, jak práci dále rozvíjet, je celá řada. Příležitost v pokračování v práci autor vidí především v možnosti zjistit a porovnat jak se od sebe odlišovaly ceny výkupu drážních pozemků u jednotlivých stezek a jaké okolnosti provázely jednotlivé prodeje – podobně jak bylo zjištěno v případě stezek Hněvkov – Lupěné a Nový Jičín – Hostašovice.

Další možností je zaměřit se na potenciál, který mají další nepoužívané drážní objekty související s bývalým železničním provozem. Za pozornost by stálo zjištění, jaký je jejich technický stav, vlastnické poměry a využitelnost pro účely vytvoření cyklistického zázemí u již realizovaných stezek.

Protože se práce zabývala pouze realizovanými stezkami, je další možnost jak práci rozvést, nasnadě. Z některých zrušených železnic se postupem času stávají polní cesty, které již jsou využívány pro pohyb pěších či cyklistů. Například mezi Kuřimí a Veverskou Bítýškou již po části zrušené tratě vede cyklotrasa. Dalším příkladem je zrušená vlečka v Poličce, kde se město chystá na tělese tratě stavět cyklostezku. Bylo by tedy možné provést průzkum a vytipovat, které zrušené železnice by bylo možné převést na cyklostezky.

Dále můžeme očekávat, že v následujících letech bude trend přestavby zrušených tratí na cyklostezky pokračovat. Vhodné by bylo, aby byl prodej drážních pozemků usnadněn. Obce by tak nemusely čekat a nebyly by od realizace odrazovány. Mohlo by tak vznikat více drážních stezek. Dále by se obce mohly zaměřit na výkup dalších drážních pozemků (stanice, drážní domy) a přestavovat je na turistické zázemí.

Summary

One of the dense network of railway tracks is found in the Czech Republic. Very first railways were built in the middle of 19th century and since then there was a vast „boom“ in building the local railway tracks. Those local railway tracks were supposed to serve peripheral areas. During 20th century some of the railway tracks were abandoned due to the vast development of bus transportation and individual car transportation, together with certain economic and political changes. Transfer of abandoned railway tracks to cycle paths is the trend which came to the Czech Republic from abroad.

Nowadays there are twenty rail-trails in the Czech Republic. Very first one was 4.5 km long cycle path from Česká Lípa to Vlčí Důl, which were built on the section of the former railroad from Česká Lípa to Liberec. Those twenty mentioned cycle paths has the total length of 127.4 km and they create 9.5 % of the total length of the railroads which are out of operation. Majority of such a cycle paths is to be found in Central Bohemia region. Then in Moravia-Silesia region.

Main goal of the submitted bachelor thesis was to create the list of the rail-trails. The description of each rail-trail consists of the past use of the former railroad and also describes the current state of the cycle path.

Sub-section of the paper tries to work with assumption that there were more cyclist accidents on the roads before the opening of the cycle path that after the cycle path was opened. This hypothesis is confirmed only at the one of the twenty cycle paths.

Another goal of the paper was to carry out a survey of the cyclist on the trail. The results of the survey on the two rail-trails confirm that the cyclist are satisfied with the transformation of the railroad to the cycle path. Cyclists then use the paths for recreation and for commuting.

The survey was also made with the owners of the cycle paths. Both of the owners confirmed that the majority of the problems they had with the realization of the project was connected with the negotiation with the state in the case of purchasing the railways properties.

Seznam použité literatury a zdrojů

Literatura a internetové zdroje

Bednaříková, B. Plevel na zaniklé trati vystřídají po 13 letech cyklisté a běžkaři. [Online] *idnes.cz*. 11. 8. **2011**. [Citace: 10. 2. 2016.] Dostupné z: http://zlin.idnes.cz/plevel-na-zanikle-trati-vystridaji-po-13-letech-cykliste-a-bezkari-pyd/zlin-zpravy.aspx?c=A110801_1627216_zlin-zpravy_jog.

Beneš, M. Vlaky jsou jen vzpomínkou. Stezku ze Slavonic zaplní cyklisté a bruslaři. [Online] *idnes.cz*. 15. 6. **2015**. [Citace: 10. 3. 2016.] Dostupné z: http://budejovice.idnes.cz/vlaky-jsou-jen-vzpominkou-stezku-ze-slavonic-zaplni-cykliste-a-bruslari-1q6-/budejovice-zpravy.aspx?c=A150613_2170008_budejovice-zpravy_mbe.

Beran, V. Místní dráha N. Brod - Žďár n. Sázavou, co čas a člověk vzal. [Online] *Zelpage.cz*. 6. 3. **2016**. [Citace: 2013. 4. 21.] Dostupné z: <http://www.zelpage.cz/clanky/mistni-draha-n-brod---zdar-n-sazavou-co-cas-a-clovek-vzal>.

Berný, A. Předražená cyklostezka ve Vysočanech není zbytečná, denně jí projede tisíc lidí. [Online] *idnes.cz*. 10. 11. **2010**. [Citace: 10. 2. 2016.] Dostupné z: http://praha.idnes.cz/predrazena-cyklostezka-ve-vysocanech-neni-zbytecna-denne-ji-projede-tisic-lidi-gce-/praha-zpravy.aspx?c=A101110_151525_praha-zpravy_ab.

Berný, A. Po nejdražší cyklostezce v Praze nelze projet, přetnulo ji staveniště. [Online] *idnes.cz* 9. 3. **2012**. [Citace: 10. 2. 2016.] Dostupné z: http://praha.idnes.cz/po-nejdrazsi-cyklostezce-v-praze-nelze-projet-pretnulo-ji-staveniste-1e7-/praha-zpravy.aspx?c=A120308_144920_praha-zpravy_ab.

BESIP. Dopravní značky s komentářem. [Online] **2013a**. [Citace: 9. 2 2016.] Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/motocyklista/bezpecna-silnice/dopravni-znacky-s-komentarem>.

BESIP. Statistiky cyklistů: základní statistické údaje ve formě komentovaných grafů. [Online] 26. 2. **2013b**. [Citace: 16. 2. 2016.] Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/statistika/CR/2012/cykliste.pdf>

BESIP. Cyklisté: základní statistické ukazatele ve formě komentovaných grafů. [Online] 20. 3. **2014**. [Citace: 16. 2. 2016.] Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/statistika/CR/2013/cykliste.pdf>.

Bílová, M a Bíl, M. Následky dopravních nehod seniorů na jízdních kolech. *Čes Ger Rev.* **2009**, 7 (3-4), 153–155.

Bílová, M. a kol. (CDV). Bezpečnost cyklistické dopravy - vybrané příklady z ČR a zahraničí. [Online] 15. 5. **2007**. [Citace: 21. 2. 2016.] Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/file/6-3-5-bilova-a-kol-cdv-bezpecnost-cyklisticke-dopravy-vybrane-priklady-z-cr-a-ze-zahranici/>.

Bílová, M., Bíl, M., Kala, L., a Martínek, J. Jednotná GIS databáze cyklistické infrastruktury. Olomouc : Univerzita Palackého v Olomouci, **2007**. str. 60. 978-80-244-2062-2.

Boháč, P. Povodně na Moravě zastavily na několika tratích provoz. *ZelPage.cz* [online]. 26. 6. **2009** [cit. 2016-04-25]. Dostupné z: <http://www.zelpage.cz/zpravy/7230>

Brožová, K. Cyklisté po stezce do Vlčího dolu budou jezdit pohodlněji. [Online] *I-noviny.cz*. 26. 8. **2013**. [Citace: 8. 2. 2016.] Dostupné z: <http://www.i-noviny.cz/ceska-lipa/cykliste-po-stezce-do-vlciho-dolu-budou-jezdit-pohodlneji#.VrsKDvnhDIU>.

Čechová, P. Cyklostezka mezi Uhřicemi a Ždánicemi: dělníci už pracují na druhé etapě.. [Online] *hodoninsky.denik.cz* 21. 5. **2015**. [Citace: 10. 2. 2016.] Dostupné z: http://hodoninsky.denik.cz/zpravy_region/cyklostezka-mezi-uhricemi-a-zdanicemi-delnici-uz-pracuji-na-druhe-etape-20150521.html.

CDV a MD. Projekt Central MeetBike. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky: pro léta 2013–2020. **2013**, 43 s.

ČESKO. Zákon č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). In *Sbírka zákonů ČR*, ročník **1976**, částka 9. Dostupné z <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1976-50> [Citace: 10. 2. 2016.]. ISSN 1211–1244

ČESKO. Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách. In *Sbírka zákonů ČR*, ročník **1994**, částka 79. Dostupné z <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-266> [Citace: 10. 2. 2016.]. ISSN 1211–1244

ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů ČR*, ročník **2000**, částka 98. Dostupné z <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361> [Citace: 10. 2. 2016.]. ISSN 1211–1244

ČSÚ. Dopravní infrastruktura. [Online] Český statistický úřad 15. 8. **2015**. [Citace: 9. 2. 2016.] Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/dopravni_infrastruktura_casove_rady.

ČSÚ. Statistická ročenka Libereckého kraje – 2014. [Online] Český statistický úřad 29. 12. 2014. [Citace: 9. 2. 2016.] Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/17-doprava9014>.

ČT24, tvrzení J. Martínka. Cyklistické ulice : Maximální rychlost aut 20 km za hodinu. [Online] Česká televize, 2015. [Citace: 9. 2. 2016.] Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1559910-cyklisticke-ulice-maximalni-rychlost-aut-20-km-za-hodinu>

ČT24. Trať Nový Jičín – Hostašovice definitivně končí. [Online] Česká televize. 22. 4. 2010. [Citace: 12. 3. 2016.] Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1340895-trat-novy-jicin-hostasovice-definitivne-konci>.

ČTK. V pražských Vysočanech vyrůstá Eliška – nejvyšší bytový dům v Česku. [Online] *Magazín E15* 12. 3. 2012. [Citace: 10. 2. 2016.] Dostupné z: <http://magazin.e15.cz/bydleni/v-prazskych-vysocanech-vyrusta-eliska-nejvyssi-bytovy-dum-v-cesku-751049>

Cyklostezka Koleje. Oficiální stránky Cyklostezka Koleje [online]. 2016 [cit. 2016-04-25]. Dostupné z: <http://www.cyklostezka-koleje.cz/aktuality>

Elvik, R. a Vaa, T. The Handbook of Road Safety Measures. Elsevier Science Public, Company, 2004.

Esterle, Š. Přínosy a rizika proměny železniční tratě Chrást – Plzeň v cyklostezku. [Online]. Jihlava 2013 [Citace: 10. 3. 2016.] Bakalářská práce. Vysoká škola polytechnická v Jihlavě. Dostupné z: <http://theses.cz/id/6n1aba>

Fábera, O., Jebavý, A., Kala, L., a Martínek, J. Koncepte liniových koridorů a vytváření propojené sítě míst v urbanizovaných aglomeracích a ve volné krajině : METODIKA uplatnění výzkumu. Brno : Nadace Partnerství, CDV, 2011. str. 65. 978-80-904918-1-6.

Filler, V. Cyklostezka Rokytka s nálepkou „předražená“. *Praguewatch – mapa pražských kauz*. [Online] 9. 11. 2010. [Citace: 10. 2. 2016.] Dostupné z: <http://praguewatch.cz/reports/view/123>.

Hájek, R. Vlečka na důl Tuchlovice. [Online] *hornictví.kladnominule.cz*. 2011. [Citace: 10. 3. 2016.] Dostupné z: <http://hornictvi.kladnominule.cz/vle269ka-na-d367l-tuchlovice.html>.

Havlena, O. Provoz a vlakovost nákladní železniční dopravy. Praha : ČVUT FD, 2006.

Hudec, Z. a kol. Atlas drah České republiky 2006–2007. 2. vydání. Praha : Dopravní vydavatelství Malkus, 2006. str. 200. 80-87047-00-1.

Janků, R. Jak to kdysi vypadalo v Hrabové. [Online] *zpravodaj Dopravního podniku Ostrava* **2003**. [Citace: 16. 3. 2016.] Dostupné z: http://www.dpo.cz/soubory/aktuality/zpravodaj/pdf/2003_03.pdf.

Jelen, M. Zrušené železniční tratě v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Praha : Dokořán, **2009**. str. 159. 978-80-7363-129-1.

Jeřábková, E. Slavnostní otevření In-line stezky a cyklostezky BENÁTKY NAD JIZEROU – ZDĚTÍN. . [Online] *Zpravodaj Benátecka*, **2009** [Citace: 16. 3. 2016.] Dostupné z: <http://docplayer.cz/10635300-Slavnostni-otevreni-in-line-stezky-a-cyklostezky-benatky-nad-jizerou-zdetin.html>

Kešner, V. Schváleno. Cyklostezka z Chomutova do Strupčic bude už příští rok. [Online] *deník.cz*. 12. 4. **2014**. [Citace: 6. 3. 2016.] Dostupné z: <http://www.denik.cz/ustecky-kraj/schvaleno-cyklostezka-z-chomutova-do-strupcic-bude-uz-pristi-rok-20140412-6kpf.html>.

Kircher, J. Možnosti rozvoje turismu ve vybraném regionu České republiky [Online]. Brno, **2014** [Citace: 6. 3. 2016.]. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, fakulta sportovních studií. Dostupné z: http://is.muni.cz/th/386893/fsps_b/

KČT. Značení cyklotras v ČR : Učební texty pro značkaře. Klub českých turistů, **2007**. str. 32.

Kobza, M. Cyklostezku na trase bývalé dráhy mezi Prahou a Olomoucí doplnil železniční skanzen. [Online] *rozhlas.cz*. 5. 5. **2014**. [Citace: 13. 3. 2016.] Dostupné z: http://www.rozhlas.cz/kraje/cesko/_zprava/1346754.

Kolektiv autorů CDV a Nadace Partnerství. Databáze zrušených drah v ČR. Brno : CDV, **2010**.

Krejčí, K. Zábřeh, cyklostezka na opuštěném tělese dráhy. *Cyklokonference.cz* [online]. 5. 4. 2012 [cit. 2016-04-25]. Dostupné z: www.cyklokonference.cz/cms./lanskroun-trasa-zabrezsko.pptx

Krejčí, K. Zábřeh, cyklostezka na opuštěném tělese dráhy. [Online] *MÚ Zábřeh* 4. 2. **2013**. [Citace: 13. 3. 2016.] Dostupné z: <http://www.muzabreh.cz/mesto-a-jeho-rozvoj/projekty/zrealizovane-projekty/19260-cyklostezka-lupene-hnevkov>.

Krňová, I. emailová korespondence. RE: cyklostezka 9. 4. **2016** [Citace: 10. 4. 2016.]

Kubát, B., a Týfa, L. Železniční tratě a stanice. 2. vydání. Praha : Vydavatelství ČVUT, **2003**. str. 209. 80-01-02782-1.

Kupec, P. Čas levných pražských cyklostezek skončil, ceny půjdou do desítek milionů. [Online] *idnes.cz*. 3. 2. **2010**. [Citace: 10. 2. 2016.] Dostupné z:

http://zpravy.idnes.cz/cas-levnych-prazskych-cyklostezek-skoncil-ceny-pujdou-do-desitek-milionu-15q-/domaci.aspx?c=A100203_1329630_praha_itu.

Laža, J. Výhody vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty. *Dopravní inženýrství*. **2010**, Sv. 5, 1,14–15.

Lébllová, Z. Nová cyklostezka Taxis se otevře už v pátek cyklistům. [Online] *Nymburský deník*. 30. 5. **2007**. [Citace: 10. 2. 2016.] Dostupné z: http://nymbursky.denik.cz/zpravy_region/stezka_nymbursko_loucen2007053.html.

Leiper, N. Towards a cohesive curriculum in tourism : The case for a distinct discipline. *Annals of Tourism Research*. **1981**, Sv. 8, 1, 69–74.

Markvart, K. Klub českých turistů. [Online] emailová korespondence. RE: délka cyklotras. 26. 2. **2016**. [Citace: 3. 3. 2016.]

Martínek, J. a kol. 21 pilířů pro cyklistickou infrastrukturu. Velké Karlovice : CDV, v. v. i., **2007**. str. 72. 978-80-86502-60-1.

Martínek, J. a Čárský, J. Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty : METODIKA uplatnění výzkumu. Brno, Praha : CDV, ČVUT FD, **2008**. str. 90. 978-80-86502-81-6.

Martínek, J. Pasport cyklostezek. [Online] **2011**. [Citace: 9. 2 2016.] Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/statistiky/cyklostezky/>.

Matula, O. Mutěnka. [Online] [cyklodoprava.cz](http://www.cyklodoprava.cz). 17. 10. **2012**. [Citace: 10. 2. 2016.] Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/file/finance-vyuziti-stavajicich-cest-ve-volne-krajine-opustena-drazni-telesa-priklad-2012-mutenka/>.

MD. Modernizace úseku III. tranzitního železničního koridoru Zábřeh na Moravě a Krasíkov dokončena. [Online] Ministerstvo dopravy ČR 30. 7 **2007**. [Citace: 13. 3. 2016.] Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/6652E176-D2B0-4831-9F98-EF63658DE85B/0/ModernizaceKrasikovZabreh.rtf>.

MD. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020. [Online] Ministerstvo dopravy ČR **2013**. [Citace: 9. 2. 2016.] Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2013-final/>.

Město Ostrov. Cyklostezka Ostrov – Jáchymov uspěla v soutěži Stavby Karlovarského kraje. [Online] Ostrov - oficiální web města. 11. 6. **2014**. [Citace: 1. 3. 2016.] Dostupné z: http://www.ostrov.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=11588&id_dokumenty=3432.

Mirvald, S. Geografie dopravy II : silniční a železniční doprava. 1. vyd. Plzeň : Západočeská univerzita, **2000**. str. 56. 80-7082-673-8.

Mourek, D. a kol. Cykloturistika : Současný stav a perspektivy v České republice. Praha : CzechTourism, **2011**. str. 129. 978-80-87560-00-6.

Munzarová, M. Cyklostezka mikroregionu Ždánicko vznikne na etapy. [Online] *hodonínský.deník.cz* 3. 12. **2013**. [Citace: 10. 2. 2016.] Dostupné z: http://hodoninsky.denik.cz/zpravy_region/cyklostezka-mikroregionu-zdanicko-vznikne-na-etapy-20131203.html.

Mynařík, J. Praha má nejdražší cyklostezku v Evropě, 3 km stály 150 milionů. *Lidovky.cz* [online]. 1. 2. **2010** [cit. 2016-04-25]. Dostupné z: http://byznys.lidovky.cz/praha-ma-nejdrazsi-cyklostezku-v-evrope-3-km-staly-150-milionu-pls-/statni-pokladna.aspx?c=A100201_102755_statni-pokladna_nev

Naučná tabule na stezce. Po kolejích do Benátek. [Online] **2009**. [Citace: 16. 3. 2016.] Dostupné z: <http://bejvavalo.kaldy.eu/index.htm>.

Oujeský, J. Regionální železnice – vznik, význam pro dopravní obsluhu, kontext [Online]. Brno, **2015** [Citace: 10. 2. 2016.] Diplomová práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta. Dostupné z: http://is.muni.cz/th/375867/prif_m/

Parenzana Oficiální stránky cyklostezky Parenzana. [Online] **2016** [Citace: 3. 3. 2016.] Dostupné z: <http://www.parenzana.net/>.

Pavlíček, S. Naše lokálky: místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Praha : Dokořán, **2002**. str. 156. 80-86569-13-6.

Plechatá, J. V Krušných horách otevřeli unikátní cyklostezku z Ostrova do Jáchymova. [Online] *idnes.cz*. 1. 10 **2013**. [Citace: 1. 3. 2016.] Dostupné z: http://vary.idnes.cz/otevreni-cyklostezky-z-ostrova-do-jachymova-fnt-/vary-zpravy.aspx?c=A131001_150010_vary-zpravy_slv.

Polák, P. Pražské cyklostezky. [Online] *silnice-zeleznice.cz*. 2. 3. **2011**. [Citace: 2. 4. 2016.] Dostupné z: <http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/prazske-cyklostezky/>.

Portál HI. m. Prahy. Cyklostezka ve Vysočanech jako liniový základ revitalizace území. [Online] *Praha.eu*. 6. 7. **2010**. [Citace: 10. 2. 2016.] Dostupné z: http://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/cyklisticka/aktuality/cyklostezka_ve_vysocanech_jako_liniovy.html.

Portál HI. m. Prahy. Chystané projekty: cyklostezka Freyova-Poděbradská-Hořejší rybník. *Praha.eu*. [Online] *Praha.eu*. 13. 3. **2006**. [Citace: 10. 2. 2016.]

Randa, J. V Chebu otevřena další část cyklostezky. [Online] *ŽelPage.cz* 8. 9. **2009**. [Citace: 1. 3. 2016.] Dostupné z: <http://www.zelpage.cz/clanky/v-chebu-otevrena-dalsi-cast-cyklostezky?lang=cs>.

Ritchie, B. W. Bicycle tourism in the South Island of New Zealand : planning and management issues. *Tourism Management*. **1998**, Sv. 19, 6, 567–582.

sdělení Ing. Kvítkové, SŽDC. Emailová korespondence, RE: Zrušené tratě, 27. 1. **2016**.

Sehnoutka, P. Praha bude mít asi nejdražší cyklostezku v Evropě. *Lidovky.cz* [online]. 1. 2. **2010** [cit. 2016-04-25]. Dostupné z: http://www.rozhlas.cz/zpravy/regiony/_zprava/688790

Sekera, P. Historie železničních tratí ČR 2011. [Online] 18. 4. **2011**. [Citace: 9. 2. 2016.] Dostupné z: <http://www.historie-trati.wz.cz/>.

Seidl, A. Cyklisté v silničním provozu. *Dopravní inženýrství*. **2006**, 1.

Schreier, P. České Železnice : Zajímavosti, rarity, památky. Praha : Mladá fronta, **2013**. str. 248. 978-80-204-2790-8.

Slepička, M. Tramvajová trať v Hrabové. [Online] hrabova.info.cz. 17. 10. **2010**. [Citace: 16. 3. 2016.] Dostupné z: <https://www.hrabova.info/2015/10/17/tramvajova-trat-v-hrabove/>.

Spilková, A. Poslední část cyklostezky, spojující obce Lány-Tuchlovice-Srby a nádraží v Kamenných Žehrovicích, byla slavnostně otevřena. [Online] *kladenskelisty.cz*. 8. 10 2014. [Citace: 10. 3. 2016.] Dostupné z: <http://kladenskelisty.cz/91046/foto-posledni-cast-cyklostezky-spojuci-obce-lany-tuchlovice-srby-a-nadrazi-v-kamennych-zehrovicich-byla-slavnostne-otevrena/>.

Studio 6, ČT 2, tvrzení J. Martínka. Obce ušetří na stavbě cyklostezek. [Online] 8. 4. **2015** [Citace: 9. 2. 2016.] Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ivysilani/1096902795-studio-6/215411010100408/obsah/392692-obce-usetri-na-stavbe-cyklostezek>.

Svazek obcí Cyklostezka Varhany. Cyklostezka Varhany. [Online] 23. 8. **2013**. [Citace: 10. 2. 2016.] Dostupné z: <http://www.cyklostezkavarhany.cz/web/?page=uvod>.

SŽDC. 2012. Historie železnice v ČR. [Online] *Oficiální internetové stránky Správy železniční dopravní cesty, s. o.* **2012**. [Citace: 9. 2. 2016.] Dostupné z: <http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr.html>.

SŽDC. Veřejná soutěž o nejvýhodnější nabídku na prodej majetku ve vlastnictví České republiky, se kterým má právo hospodařit SŽDC, s. o. – regionální dráhy Čejč – Uhřice u Kyjova. [Online] *Oficiální internetové stránky Správy železniční dopravní cesty, s. o.* 31. 10. **2014**. [Citace: 10. 2. 2016.] Dostupné z: <http://www.obecterezin.cz/UserFiles/article/files/1415819393793-szdc-draha-uhrice%E2%80%A6.pdf>.

Šebelka, J. Ještěd je zase o něco blíže Hamburku. Propojí ho cyklomagistrála.. [Online] *idnes.cz* 21. 4. **2013**. [Citace: 10. 2. 2016.] Dostupné z: http://liberec.idnes.cz/zelena-cyklomagistrala-ploucnice-na-ceskolipsku-fbm-/liberec-zpravy.aspx?c=A130419_134004_liberec-zpravy_tm

Šindlauer, Z. Vlakopis lužický : Putování po železných drahách v Lužických horách. Praha : K-Report, **2004**. str. 180. 80-903012-2-1.

Štefáček, J. Cyklosezka Příbyslav – Sázava : Po staré železniční trati. [Online] *Příbyslavský občasník*. **2011** [Citace: 10. 3. 2016.] Dostupné z: http://www.kzmpribyslav.cz/media/files/pribyslavsky-obcasnik/pribyslavsky_obcasnik_zari_2014.pdf

Tocolini, A., Fumagalli, N. a Senes, G. Greenways planning in Italy: the Lambro River Valley Greenways System. *Landscape and Urban Planning* (76), **2006** pp. 98–111

TSK-ÚDI. Manuální sčítání cyklistické dopravy na cyklostezka Rokytká 5. 6. 2010 na úrovni Podkovářské ulice. [Online] Technická správa komunikací – úsek dopravního inženýrství. 5. 6. **2010**. [Citace: 10. 2. 2016.] Dostupné z: http://www.praha.eu/public/77/36/ae/1097851_140344_A26_cykloprofil_2010.pdf

Turner, T. Greenways, blueways, skyways and other ways to a better. In: Fabos, J.Gy., Ahern, J. (Eds.), *Greenways: The Beginning of an International Movement*. Elsevier, London, **1996** pp. 269–282.

Turner, T. Greenway planning in Britain: recent work and future plans. *Landscape and Urban Planning* (76), **2006** pp. 240–251

Vias Verdes. Oficiální stránky programu Vias Verdes. [Online] **2016**. [Citace: 10. 3. 2016.] Dostupné z: <http://www.viasverdes.com/en/principal.asp>

Vodný, R. Možnosti využití železničních brownfields. In: *Člověk, stavba a územní plánování 5*. Praha: ČVUT v Praze. Fakulta stavební, **2011**, s. 123–133. ISBN 978-80-01-04753-8.

Zdroje dat

Arcdata Praha. Geografické informační systémy: ArcČR 500 [online]. [Citace: 9. 2. 2016.]. Dostupné z: <http://www.arcdata.cz/produkty-a-sluzby/geograficka-data/arccr-500/>

CDV. Dopravní nehody cyklistů 2007–2015, **2016**

Český úřad zeměměřičský a katastrální: Prohlížeč služba WMS – ZM 50 [online]. [Citace: 9. 2. 2016.]. Dostupné z: [http://geoportal.cuzk.cz/\(S\(fd1iafqw5eauuwtpzsdkp5dv\)\)/Default.aspx?menu=3117&mode=TextMeta&side=wms.verejne&metadataID=CZ-CUZK-WMS-ZM50-P&metadataXSL=metadata.sluzba](http://geoportal.cuzk.cz/(S(fd1iafqw5eauuwtpzsdkp5dv))/Default.aspx?menu=3117&mode=TextMeta&side=wms.verejne&metadataID=CZ-CUZK-WMS-ZM50-P&metadataXSL=metadata.sluzba)

Český úřad zeměměřičský a katastrální: Prohlížeč služba WMS – ZM 10 [online]. [Citace: 9. 2. 2016.]. Dostupné z: http://geoportal.cuzk.cz/WMS_ZM10_PUB/WMSservice.aspx

Český úřad zeměměřičský a katastrální: Datová sada DATA200 – doprava, nevyužívané železnice. [Citace: 9. 2. 2016.] Dostupné z: <http://geoportal.cuzk.cz/geoprohlizec/?wmcid=524>

Mapy.cz. Mapový portál. Turistická mapa [Online] [Citace: 9. 2. 2016.] dostupné z <https://mapy.cz/turisticka?x=14.4167000&y=50.0833020&z=11>

Ředitelství silnic a dálnic: webová mapová aplikace – Silniční a dálniční síť ČR stav k 1. 1. 2016 [Online] **2016** [Citace: 9. 2. 2016.] Dostupné z: http://geoportal.jsdi.cz/flexviewers/Silnicni_a_dalnicni_sit_CR/

Seznam příloh

- Příloha 1:** Popis drážních stezek
- Příloha 2:** Vzor dotazníku
- Příloha 3:** Dotazníkové šetření na stezce Hněvkov – Lupěné
- Příloha 4:** Dotazníkové šetření na stezce Nový Jičín – Hostašovice
- Příloha 5:** Rozhovor s Ing. Krejčí – koordinátorkou projektu stezky Hněvkov – Lupěné
- Příloha 6:** Rozhovor s Ing. Balarynovou – koordinátorkou projektu stezky Nový Jičín – Hostašovice
- Příloha 7:** Fotodokumentace stezky Hněvkov – Lupěné
- Příloha 8:** Fotodokumentace stezky Nový Jičín – Hostašovice

PŘÍLOHY

Příloha 1: Popis drážních stezek

Popis každé stezky obsahuje informace o tom, o jakou železniční trať se jednalo a specifikuje důvod, proč došlo k jejímu zrušení. Následně je uvedeno, kdo a kdy nechal cyklostezku vystavět. Dále jak byla stezka financována a případně, jaké problémy nastaly při realizaci stezky. Následuje krátký popis toho, jak stezka zapadá do místní cyklistické sítě, případně jaké jsou turistické zajímavosti v jejím okolí. Stezky jsou řazeny podle roku otevření. Délka popisu jednotlivých stezek se odvíjí podle toho, jak byly informace dostupné. U některých stezek, z důvodu nedohledatelnosti, některé informace chybí.

Česká Lípa – Vlčí Důl

Lokální trať z Liberce do České Lípy byla uvedena do provozu v roce 1900. Na úseku Česká Lípa – Vlčí důl byla 28. května 1989 dokončena přeložka o délce 6 km. Cyklostezka byla v roce 2002 vybudována na 4,5 km tohoto úseku. Jedná se tedy o první drážní stezku v ČR. V roce 2013 nechala Česká Lípa na cyklostezce opravit 4 mosty přibližně za 240 000 Kč (Brožová, 2013). Přes stezku je vedena cyklotrasa č. 3054. V budoucnu by se stezka měla stát součástí páteřní cyklostezky podél řeky Ploučnice (Šebelka, 2013). Cyklisté se jízdou po stezce mohou vyhnout frekventované silnici II/262.

Cheb – Slapaný

Železniční trať z Chebu do bavorského Waldsassenu byla uvedena do provozu 15. 10. 1865. O významnosti trati svědčí fakt, že se zprovozněním tratí Cheb – Františkovy Lázně – Bad Brambach – Plauen došlo ke zkrácení železniční vzdálenosti Berlína a Mnichova o 90 km. Po první světové válce měla trať již spíše místní význam. Do roku 1947 sloužila k transportu německého obyvatelstva a následně byla doprava omezena jen do Slapan. Ve vylidněném pohraničí scházela poptávka po dopravě a jevil se neefektivní provozovat železniční dopravu pro jedinou vesnici. Proto byla na trati v roce 1963 zastavena osobní doprava. Nákladní doprava byla zastavena v roce 1969 (Jelen, 2009).

K právnímu zrušení chátrající tratě došlo až 30. 6. 2003. Výstavba drážní stezky probíhala na etapy. Nejdříve byl v roce 2006 vystavěn úsek z hraničního Egerteichu do

Slapan. Náklady na výstavbu dosáhly 7,5 mil. Kč. Druhý úsek ze Slapan do Chebu byl dokončen v roce 2009. Zde náklady vyšly na 17 mil. Kč, z toho 15 mil. z evropských dotací. Další 7 mil. Kč stál odkup pozemků od SŽDC. Do roku 2008 byly pozemky pod cyklostezkou pouze v pronájmu (Randa, 2009).

Podél stezky jsou zachovány některé artefakty připomínající železniční provoz. Jsou to například 5 m dlouhé koleje ponechané na státní hranici nebo lavička umístěna v železničním dvoukolí. Na stezce pochopitelně nechybí informační tabule o historii tratě a zajímavostech poblíž. Cyklostezka je součástí Valdštějnovy cyklotrasy (Randa, 2009).

Vlkava – Loučeň

Úzkorozchodná vlečka, která byla uvedena do provozu v roce 1899, sloužila k zajištění dopravního spojení do Vlkavského cukrovaru. V roce 1945 Vlkavský cukrovar vyhořel a následně nebyl obnoven. Vlečka pozbyla na významu a v roce 1957 byla definitivně zrušena (kolektiv autorů CDV a Nadace Partnerství, 2010).

V roce 2007 byla na zachovalém úseku z Vlkavy do Patřína (části obce Loučeně) vybudována drážní stezka, pojmenovaná Taxis. Cyklostezka je dlouhá 5,3 km a 4,4 km vede právě po bývalém tělese vlečky. Výstavba stála 8,5 mil. Kč, z toho 3,5 mil. Kč přispěl SFDI. Stezka je široká 3 m. Bezpečnost při křížení se silnicí č. I/38 Nymburk – Mladá Boleslav je vyřešena v podobě závor nutících cyklisty zpomalit a sesednout z kola (Lébllová, 2007).

Připravuje se prodloužení cyklostezky z Loučeně na Mcely, Křinec, Hrubý Jeseník a Oskořínek. Zde by také cyklostezka navazovala na cyklotrasy č. 143 a č. 14 (Lébllová, 2007).

Zvoleněves – Podlešín

Lokální trať Kladno-Dubí – Zvoleněves byla uvedena do provozu v roce 1886. Trať zajišťovala přepravu uhlí z kladenského revíru a dále obsluhovala zdejší zemědělské podniky. Železniční doprava později začala ustupovat autobusové. Stezka byla v důsledku své neefektivnosti a špatného technického stavu následně (v roce 1982) zrušena. Na úseku Zvoleněves – Podlešín byla v roce 2008 zbudována 1,2 km dlouhá cyklostezka (Kolektiv autorů CDV a Nadace Partnerství, 2010).

Benátky nad Jizerou – Zdětín

V roce 1869 nechal hrabě Leopold Bohumil Thun-Hohenstein vystavět v Benátkách nad Jizerou cukrovar, který byl v roce 1878 propojen s hlavní železniční tratí Praha – Mladá Boleslav – Turnov vlečkou. Po skončení 2. světové války ukončil cukrovar svoji činnost a vlečka přešla do vlastnictví firmy Karborundum. V 90. letech došlo k útlumu provozu, v roce 2005 byla vlečka zrušena a došlo ke snesení železničního svršku (Naučná tabule na stezce, 2009).

Město Benátky odkoupilo pozemky a nechalo místo vlečky postavit 4,2 km dlouhou a 3 m širokou cyklostezku. Stezka začíná v prostoru benátského zámeckého parku a končí u železniční stanice Zdětín u Chotětova. Stezku využívá cyklotrasa č. 8202 a část naučné stezky Rudolfa II. Stezka tak tvoří spojku Pojizerské a Kokořínské cyklotrasy. Celkové výdaje na vybudování stezky dosáhly 20,4 mil Kč. Z toho 18,3 mil. Kč bylo dotováno z ROP Střední Čechy a zbytek uhradilo město Benátky nad Jizerou společně s podporou Středočeského kraje. 15. dubna 2009 byla stezka oficiálně otevřena (Jeřábková, 2009).

Praha hl. n. – Praha-Libeň

V rámci vybudování čtyř evropských železničních koridorů došlo, v roce 2008, k přeložení části tratě mezi pražským Hlavním nádražím a nádražím v Praze Libni. Přeložka je známa pod názvem Nové spojení. Magistrát hl. města Prahy nechal postavit cyklostezku na přeložené trati, která vede 300 m dlouhým tunelem pod Vítkovem (Polák, 2011).

Praha-Rokytka

Vlečka ve Vysočanech vznikla v roce 1965 jako napojení továrny ČKD do železniční stanice Praha-Libeň (HAVLENA, 2006). Po roce 1989 ukončily místní továrny svůj provoz a Vysočany byly přeměněny z industriální části na obytnou. Vlečka ztratila na významu, a tak byla v roce 2003 zrušena (kolektiv autorů CDV a Nadace Partnerství, 2010).

Po změně územního plánu Prahy, v roce 2005, bylo navrženo vést cyklostezku po tělese zrušené vlečky (Portál Hl. m. Prahy, 2006). Kvůli problémům s majetkovým vyrovnáním při výkupu přilehlých pozemků se se stavbou mohlo začít až ke konci roku 2008. Na jaře roku 2010 byla stezka oficiálně otevřena (Portál Hl. m. Prahy, 2010).

V médiích si cyklostezka vysloužila nechvalný titul nejdražší cyklostezky v Evropě (např. Mynařík, 2010; Sehnoutka, 2010). Celková stavba totiž vyšla na 140,1 mil. Kč. Při délce stezky 3,2 km to činí téměř 45 mil. Kč na km. Odhadovaná cena celého objektu však byla necelých 90 mil. Kč (Kupec, 2010).

Stezka musela být na dva roky přerušena. U Freyovy ulice museli cyklisté využívat náhradní objížďky, kdy museli jít s kolem po schodech a přecházet silnici. Důvodem byla výstavba obytného domu Eliška. Magistrát s tímto problémem počítal už při plánování stavby. Majitel pozemku by totiž přes svou parcelu nenechal cyklostezku vůbec vést (Berný, 2012; ČTK, 2012).

Přes stavební či finanční potíže, které cyklostezka přinesla, je na cyklostezce značný provoz. Potvrzují to výsledky sčítání, které ukazují, že stezku denně využije přes 1000 lidí (Berný, 2010). Například v sobotu 5. 6. 2010 stezku využilo mezi 7–20 hodinou 2 375 uživatelů. V 50 % se jednalo o cyklisty, dále bruslaře a pěší (TSK- ÚDI, 2010).

I když je cyklostezka označena dopravní značkou C 8 – stezka pro cyklisty, realita je taková, že ji využívají i pěší a bruslaři. To potvrzují i výše zmíněné výsledky sčítání. Vybudování stezky jako komunikace výhradně pro cyklisty byla podmínka k čerpání dotace z EU (Filler, 2010).

Přibyslav – Sázava

Železniční trať, dlouhá 33 km, z Havlíčkova Brodu do Žďáru nad Sázavou byla uvedena do provozu koncem roku 1898. Vlaky zde mohly jezdit rychlostí 40 km/h, což se po roce 1918 ukázalo jako velmi pomalé. Protože bylo nutné, aby existovalo další kvalitní spojení mezi Prahou a Brnem, došlo začátkem 50. let 20. stol k výstavbě moderní tratě, která umožňovala dosáhnout rychlosti až 100 km/h. V roce 1953 došlo na trati k zastavení dopravy, jen desetikilometrový úsek mezi Přibyslaví a Sázavou byl následně využíván jako vlečka. Mezi lety 1997–2006 provozoval na tomto úseku Klub přátel kolejových vozidel příležitostný muzejní provoz (Beran, 2016).

Železniční svršek byl snesen v roce 2006 a následně začala jednání o výstavbě stezky. Město Přibyslav odkoupilo pozemky od společnosti SaZ Invest, která trať získala v privatizaci. V září roku 2011 byla stezka slavnostně otevřena. Technicky je stezka 8,8 km dlouhá a 3 m široká. Pro cyklisty byly po trase vybudovány dvě odpočívky. Velkým přínosem je fakt, že stezka poskytuje kvalitní a bezpečné cyklistické spojení obcí

Přibyslav a Sázava. Cyklisté tak nemusí využívat frekventovanou silnici I/19 (Štefáček, 2011). Vhodné by bylo stezku rozšířit i do zbylých úseků tratě Havlíčkův Brod – Přibyslav a Sázava – Žďár nad Sázavou.

Nezamyslice – Morkovice

Lokální trať, o délce 11,9 km, z Nezamyslic do Morkovic byla uvedena do provozu 30. 11. 1909. V nákladní dopravě byla využívána především k přepravě zemědělských produktů. V 30. letech byla na trati zastavena osobní doprava, která byla nahrazena dopravou autobusovou. V poválečném období se osobní doprava na trať vrátila zpět a železnice fungovala až do 90. let. K zastavení veškeré dopravy a opuštění trati došlo 23. 1. 1998. Oficiálně byla trať zrušena 11. 12. 2005 (Jelen, 2009)

V roce 2010 byl snesen železniční svršek a v létě 2011 došlo k zahájení stavby 11,5 km dlouhé cyklostezky. Do stavby cyklostezky bylo investováno přes 26 mil. Kč. Necelé čtyři pětiny z celkové ceny cyklostezky byly poskytnuty z SFDI, zbytek peněz hradily obce, jimiž cyklostezka prochází. Těmito obcemi jsou: Morkovice, Nezamyslice, Uhřice, Prasklice, Koválovce-Osičany, Tištin a Dřevnovice (Bednaříková, 2011)

Na stezce bylo zachováno 6 mostů. V celé délce stezky byla zachována kilometráž. Staniční budovy a nádraží se podél cesty nacházejí ve špatném technickém stavu. Lze narazit na zbytky nástupních a překládkových hran. Přibližně na druhém kilometru ze směru od Nezamyslic vede cyklostezka pod dálnicí D1. V budoucnu by bylo vhodné na drážní stezku přeložit část cyklotrasy č. 5084, která mezi obcemi Nezamyslice – Prasklice vede po silnici třetí třídy.

Kyjov – Mutěnice

Do provozu byla tato 15,8 km dlouhá lokální trať uvedena 2. června 1900. Trať plnila potřeby místních cukrovarů a zanedbatelná nebyla ani přeprava hnědého uhlí těženého v oblasti. V 90. letech docházelo k redukci spojů, což v roce 1998 vyústilo v omezení osobní dopravy pouze na pracovní dny. Nákladní doprava byla zastavena v roce 2002 a osobní doprava v roce 2004 (Jelen, 2009).

K právnímu zrušení tratě došlo 9. 4. 2009. Svazek obcí Mutěnka (obce Kyjov, Svatobořice-Mistřín, Dubňany a Mutěnice) nechal na tělese zrušené tratě vybudovat 13 km dlouhou a 2,5 m širokou stezku. Stezka byla otevřena 12. 5. 2012. Náklady na výstavbu činily 18,9 mil. Kč (Matula, 2012).

Cyklostezka Mutěnka zde vhodně doplňuje na místní i nadregionální cyklotrasy bohatou oblast (regionální cyklotrasa č. 412 nebo Moravské vinařské stezky).

Česká Lípa – Kamenický Šenov

Železniční trať Česká Kamenice – Kamenický Šenov – Česká Lípa, o délce 21,8 km, byla uvedena do provozu v roce 1903. Význam trať měla především pro místní sklářské podniky (Šindlauer, 2004).

Trať byl vedena velmi náročným terénem. Sklony v některých místech dosahovaly až 34 ‰. Z celkové délky vedlo přímo pouze 40 % trasy. Zbytek trati byl veden v obloucích (často s nejmenším přípustným poloměrem 180 m). Díky těmto parametrům se trať po 2. sv. válce stala turistickou atrakcí (Jelen, 2009). Hraniční sklonové poměry tratě omezovaly zejména nákladní dopravu. Díky neefektivnosti provozu dráhy místní podniky přesunuly dopravu na nákladní automobily a trať začala ztrácet na významu. Dne 30. 9. 1979 byla trať v úseku Česká Lípa – Kamenický Šenov zrušena. Úsek z Kamenického Šenova do České Kamenice byl zrušen 1. 10. 1992. Na tomto úseku byla zprovozněna muzejní železnice (Jelen, 2009).

Z České Lípy do Kamenického Šenova byla vybudována 17 km dlouhá drážní cyklostezka. O stavbě se jednalo od roku 2001. Svazek obcí Cyklostezka Varhany (Česká Lípa, Horní Libchava, Volfartice, Nový Oldřichov, Kamenický Šenov) rozdělil stavbu na etapy. V roce 2007 vznikl úsek stezky mezi Českou Lípou a Manušicemi, následně byla stezka prodloužena do Volfartic a v roce 2013 došlo k dokončení stezky do Kamenického Šenova. Náklady na stavbu stezky přišly na cca 54 mil. Kč (Svazek obcí Cyklostezka Varhany, 2013).

Cyklostezka navazuje na celostátní dálkové trasy č. 21 a 211. Významnými turistickými cíli v okolí jsou Sklářské muzeum v Kamenickém Šenově nebo Hasičské muzeum v Novém Oldřichově. Dále známá geologická lokalita NPP Panská skála, která svým vzhledem připomíná Varhany. Odtud také název – Cyklostezka Varhany. Cyklisté také dále mohou využít výše zmiňovanou muzejní železnici (Kolektiv autorů CDV a Nadace Partnerství, 2010; Svazek obcí Cyklostezka Varhany, 2013).

Ostrov – Jáchymov

Lokální trať dlouhá 8,8 km mezi Ostrovem a Jáchymovem byla uvedena do provozu 23. 12. 1896. Napojila tehdy lidnaté Krušnohoří do železniční sítě. Využívána byla také k přepravním potřebám místních průmyslových podniků. Vedení tratě bylo specifické tím, že sklon v určitém místě dosahoval přes 50 ‰. Pro neefektivnost provozu byly vlaky v 30. letech 20. stol nahrazeny autobusy. Význam této trati se projevil v období 2. sv. války, kdy na trati došlo k obnovení provozu. Po skončení války sloužila trať k odsunu místního německého obyvatelstva a také k přepravě uranové rudy z neblaze proslulých jáchymovských dolů. V roce 1957 musela trať ustoupit rozšiřování silniční sítě (Jelen, 2009).

Město Ostrov, ve spolupráci se Saskem, nechalo v roce 2013 vybudovat drážní stezku na zachovalém úseku mezi Jáchymovem a Horní Žďárem. Náklady na stavbu dosáhly 11,5 mil. Kč (Plechátá, 2013; Město Ostrov, 2014).

Stezka vede podél frekventované silnice I/25 a odvádí cyklisty z dopravního provozu. Na stezce jsou dva mosty a 32 m dlouhý neosvětlený tunel (Město Ostrov, 2014).

Bílá

Krátká drážní stezka, měřící pouze 800 m, je postavena na úseku zrušené lokální tratě Ostravice – Bílá. Tato trať byla zrušena v roce 1965, kdy bylo rozhodnuto postavit v údolí Ostravice vodní dílo Šance. (JELEN, 2009). Zachován zůstal úsek mezi Bílou a Starými Hamry. Mezi těmito obcemi je drážní stezka vedena podél silnice I/56 a přispívá tak ke zklidnění dopravy na této silnici. Stezka byla otevřena v roce 2013 (Krňová, 2016).

Tuchlovice – Kamenné Žehrovice

Vlečka, vybudována v roce 1942, sloužila dolu Tuchlovice. Když byl důl v roce 2002 uzavřen, vlečka pozbyla významu a provoz byl ukončen. Po vlečce zůstalo 6 zachovalých mostů (Hájek, 2011). V červnu 2013 byl dokončen první 2,5 km dlouhý úsek stezky. V roce 2014 na něho bylo navázáno dokončením zbylého 3,5 km dlouhého úseku končícího u nádraží v Kamenných Žehrovcích. Náklady na výstavbu, včetně výkupu pozemků, činily přibližně 36 mil. Kč. Projekt byl podpořen částkou 13,2 mil. Kč z ROP Střední Čechy (Spilková, 2014).

Ždánice – Uhřice

Celý úsek železniční tratě z Čejče do Ždánic měřil 25,3 km a vlaky zde začaly jezdit v roce 1908. Trať zajišťovala přepravu řepy cukrovky. Osobní přeprava zde byla až druhořadá. Stávalo se, že zastávky a stanice byly budovány daleko od obcí, a vyžadovaly tak docházku obyvatel. V roce 1970 došlo k vážnému poškození trati přívalovými dešti a už tehdy se uvažovalo o jejím zrušení. Trať však zůstala v provozu ještě do konce 20. století. Kvůli konkurenci autobusové a individuální automobilové dopravy došlo k zastavení provozu 22. 5. 1998. Nákladní doprava byla zachována na úseku Čejč – Uhřice, ale nyní je i tento úsek nabízen k odkupu. Koncový úsek Uhřice – Ždánice v délce 8,8 km byl v roce 2006 právně zrušen (Jelen, 2009; Kolektiv autorů CDV a Nadace Partnerství, 2010).

Mikroregion Ždánicko se rozhodl realizovat cyklostezku v celém úseku Uhřice – Ždánice. Stavba je projektována na etapy a zatím jsou dokončené dvě. V roce 2014 byl vystavěn prostřední 2,5 km dlouhý úsek mezi Želeticemi a Dražůvkami. K prodloužení do Uhřic došlo v roce 2015. V případě realizace tohoto úseku se obce nedokázaly dohodnout se společností Moravské naftové doly (MND). Společnost chtěla zachovat trať v nádraží v Uhřicích kvůli těžbě ropy. Obce tak musely 200 m stezky projektovat jinudy a to znamenalo výkup pozemků a prodražení projektu. MND paradoxně od záměru využívat toto nádraží upustily. Realizátoři cyklostezky se však rozhodli stezku vést v koncovém úseku už mimo těleso zrušené trati (Munzarová, 2013)

V červnu 2015 žádal mikroregion Ždánicko o další dotaci k dokončení stezky do Ždánic. Zde pravděpodobně budou řešit problém zajištění bezpečnosti při křížení stezky se silnicí I. třídy č. 54 (Čechová, 2015).

Vhodné by bylo rozšířit cyklostezku i ve směru z Uhřic na Čejč. SŽDC za tento úsek požaduje přes 46. mil Kč. (SŽDC, 2014). Zástupci mikroregionu Ždánicko čekají na lepší finanční podmínky a chtějí budovat stezku jenom v rámci jejich mikroregionu, tedy do Klobouk u Brna (Čechová, 2015).

Slavonice – Dobersberg (Rakousko)

Železniční hraniční přechod Slavonice – Fratres byl v provozu od roku 1902. Na rakouské straně za hranicí pokračovala lokální trať až do Dobersbergu. Po událostech 2. světové války a po návratu k předválečnému územnímu uspořádání byl provoz na trati

v roce 1945 zastaven. V 50. letech byly odstraněny koleje. Po roce 1989 se objevily snahy o obnovení přeshraničního železničního spojení, avšak k samotné realizaci se nikdy nedospělo (Jelen, 2009).

V rámci přeshraničního projektu DY-THA rail, který si kladl za cíl rozvíjet cestovní ruch v oblasti, došlo k vybudování 13 km dlouhé drážní stezky. V první etapě byl v roce 2014 vystavěn 1,5 km dlouhý úsek mezi Slavonicemi a Fratres. V roce 2015 byla stezka prodloužena o dalších 11,5 km do rakouského Dobersbergu (Beneš, 2015).

Otvice – Strupčice

Lokální trať, která sloužila převážně k přepravě hnědého uhlí, byla uvedena do provozu v roce 1897. V 60. letech 20. stol došlo, z důvodu rozšiřování hnědouhelných dolů Jan Šverma a Vršany, ke zrušení většiny tratě. Do roku 1984 sloužil úsek Vrskmaň – Havraň jako vlečka. Dále kvůli nutnosti přeložit traťový úsek Chomutov – Most, došlo ke zrušení stanice ve Vrskmani (Jelen, 2009).

Výstavba drážní cyklostezky je součástí širšího projektu stavby stezky Chomutov – Otvice – Vrskmaň – Strupčice. Mezi Otvicemi a Vrskmaní je již stezka realizována a vede podél bývalého vojenského opevnění. Nyní probíhá realizace úseku Vrskmaň – Strupčice. Přes problémy se sesuvem půdy je dokončení stavby plánováno na prosinec 2016. Celková cena celé cyklostezky by měla dosáhnout 78 mil. Kč (Kešner, 2014).

Ostrava-Hrabová

Po druhé světové válce se začalo s výstavbou tramvajové tratě z Nové Bělé do Hrabové. Hlavním investorem byly Vítkovické železářny. Z důvodu připravované výstavby dolu Paskov a nejasněné budoucí investiční činnosti v tomto prostoru, byly práce na trati, v roce 1954, zastaveny (Slepička, 2010).

Dvoukilometrová cyklostezka pro cyklisty a pěší je prozatím realizována v ulici Domovská v Hrabové. V budoucnu by mohlo dojít k prodloužení stezky až do Nové Bělé. Křížení s rychlostní silnicí Místecká by bylo vyřešeno stávajícím nadjezdem (Janků, 2003).

Příloha 2: Vzor dotazníkového šetření

Dotazníkové šetření

Dotazník je anonymní. Slouží ke zjištění především kvalitativních dat, které budou zpracovány a analyzovány v bakalářské práci Opuštěné drážní stezky v ČR a jejich následné využití se zaměřením na cyklistiku na Univerzitě Palackého v Olomouci

Děkuji za Váš čas a spolupráci.

Marek Sova
Mareksova1@gmail.com

1. **Pohlaví:** a) žena b) muž
2. **Věk:** _____
3. **Obec, odkud vyjíždím na kole:** _____
4. **Stezku využívám** a) k trávení volného času (prosím vynechejte otázky 9–15)
b) k dojížděce
c) obojí
5. **Jaký typ cyklisty jsem?**
 - a) rodina s dětmi
 - b) méně zdatný rekreační cyklista – výlety do 30 km
 - c) zdatnější rekreační cyklista – trasy okolo 40-80 km
 - d) dálkový cyklista – dlouhé trasy 50-100 km; z bodu A do B; zdržím se na jednu noc
 - e) sportovně rekreační cyklista – dlouhé trasy; cyklistiku beru jako sport, trénink
6. **Jaké kolo využívám?**
 - a) Horské
 - b) Trekingové
 - c) Silniční
 - d) Městské
 - e) Jiné: _____
7. **Využívám stezku za jiným účelem, než k cyklistice?**
 - a) Ano
 - a. Chůze/běh
 - b. In-line brusle
 - c. Jiné: _____
 - b) Ne
8. **Cítím se na stezce bezpečně?**
 - a) Ano
 - b) Ne
9. **Dojížděl jsem do zaměstnání nebo školy na kole i před vybudováním drážní cyklostezky?**
 - a) Ano
 - b) Ne
10. **Co mě dříve odrazovalo od využívání kola pro dojížděku**
 - a) Riziko kolize s auty
 - b) Časová náročnost
 - c) Jiné: _____
11. **Kam směřuje má dojížděka (vyberte více možností)**

- a) Do zaměstnání
- b) Do školy
- c) Na nákupy
- d) Na úřad; k lékaři
- e) Za zábavou
- f) Na chatu; chalupu; za rodinou
- g) Jiné: _____

12. Kolik času mi zabere cesta do cíle mé dojížděky?

v minutách: _____

13. Obec, městská část, kam dojíždím na kole?

14. O kolik se změnila doba, za kterou jsem schopný se dostat do místa mé dojížděky na kole, od okamžiku vybudování drážní stezky?

v minutách: _____

15. Kolikrát týdně přes stezku na kole dojíždím?

- a) Jednou
- b) Dvakrát
- c) Třikrát
- d) Čtyřikrát
- e) Pětkrát
- f) Šestkrát
- g) Sedmkrát

16. Při nepříznivém počasí či v zimním období k dojížděce do zaměstnání či školy užívám nejčastěji?

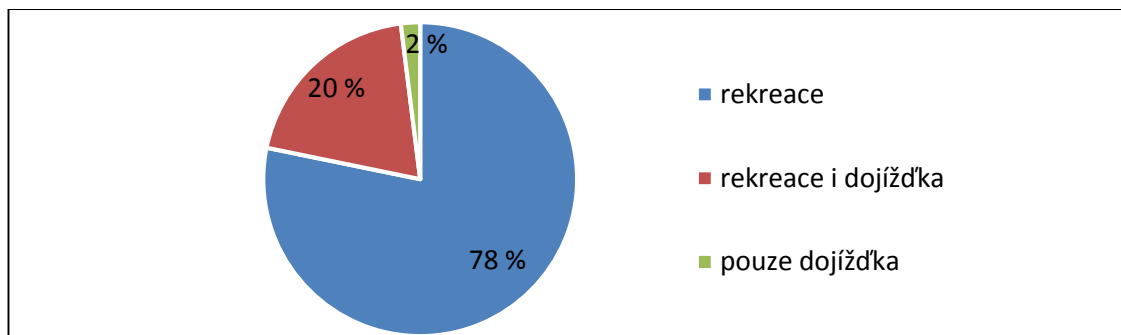
- a) Auto
- b) Vlák
- c) Autobus
- d) Kombinovanou dopravu
- e) I ve špatném počasí jezdím na kole
- f) Jinou možnost: _____

Zde je prostor pro vaše náměty, připomínky, pochvaly a kritiku:

Příloha 3: Dotazníkové šetření na stezce Hněvkov – Lupěné

Pro stezku Hněvkov – Lupěné bylo zaznamenáno 100 responzí. Jednalo se 53 mužů a 47 žen. Průměrný věk respondenta byl 39 let.

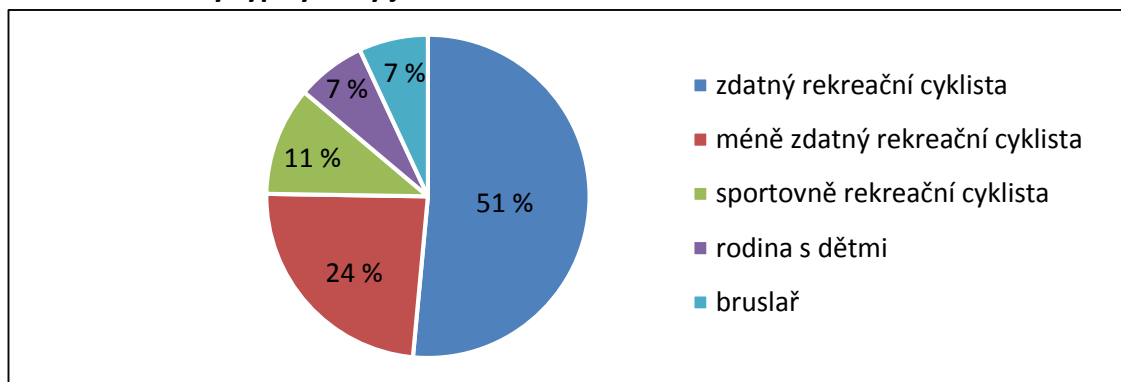
Otázka č. 4: Za jakým účelem stezku využívám?



Obr. 1: Způsob využití cyklostezky

Zdroj: vlastní výzkum, říjen – listopad 2015

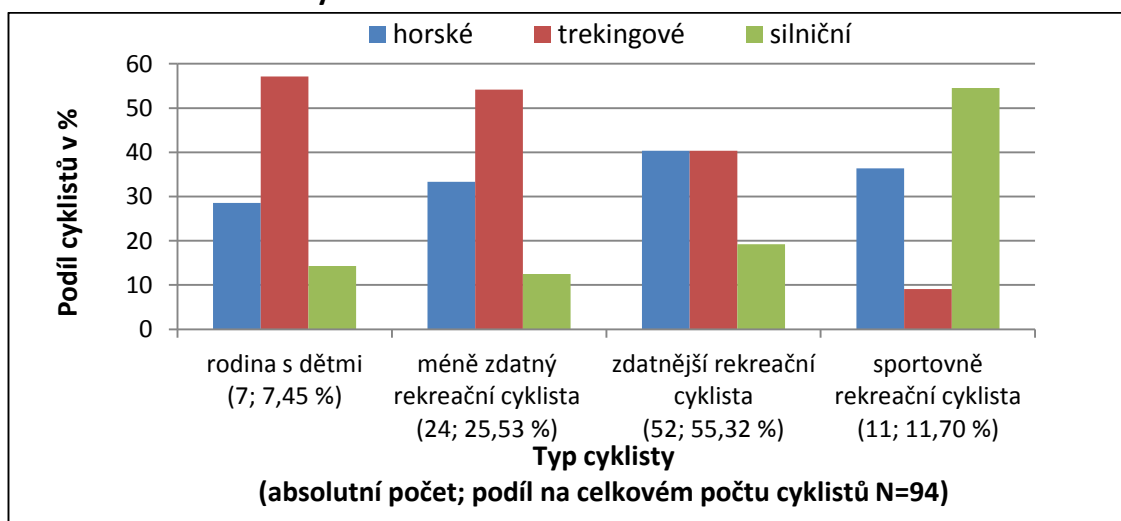
Otázka č. 5: Jaký typ cyklisty jsem?



Obr. 2: Typologie cyklistů

Zdroj: vlastní výzkum, říjen – listopad 2015

Otázka č. 6: Jaké kolo využívám?



Obr. 3: Typ kola podle zdatnosti cyklistů

Zdroj: Vlastní výzkum, říjen – listopad 2015

Otázka č. 7: Využívám stezku za jiným účelem než k cyklistice?

Z 98 respondentů, kteří uvedli, že se na stezce rekreují, je 55 respondentů, kteří stezku využívají k jiné aktivitě, než k cyklistice.

Tab. 1: Způsob trávení volného času mimo cyklistiku

| Kolo | Jiná aktivita | Počet respondentů | Podíl respondentů (%) |
|---------------|---------------------------|-------------------|-----------------------|
| Ne | Brusle | 7 | 13 |
| Ano | Brusle | 25 | 45 |
| Ano | Brusle i chůze/běh | 11 | 20 |
| Ano | Brusle i jiné | 0 | 0 |
| Ano | Brusle i chůze/běh + jiné | 3 | 5 |
| Ano | Chůze/běh | 6 | 11 |
| Ano | Chůze/běh i jiné | 1 | 2 |
| Ano | Jiné | 2 | 4 |
| celkem | | 55 | 100 |

Zdroj: Vlastní výzkum, říjen – listopad 2015

Otázka č. 8: Cítím se na stezce bezpečně?

92 % respondentů se na stezce cítí bezpečně. 8 % respondentů uvedlo, že pociťují určité nebezpečí. To bývá způsobeno strachem z kolize s bruslaři. Dále také neohleduplným chováním jiných uživatelů stezky (např. děti bez dozoru, psi bez vodítka).

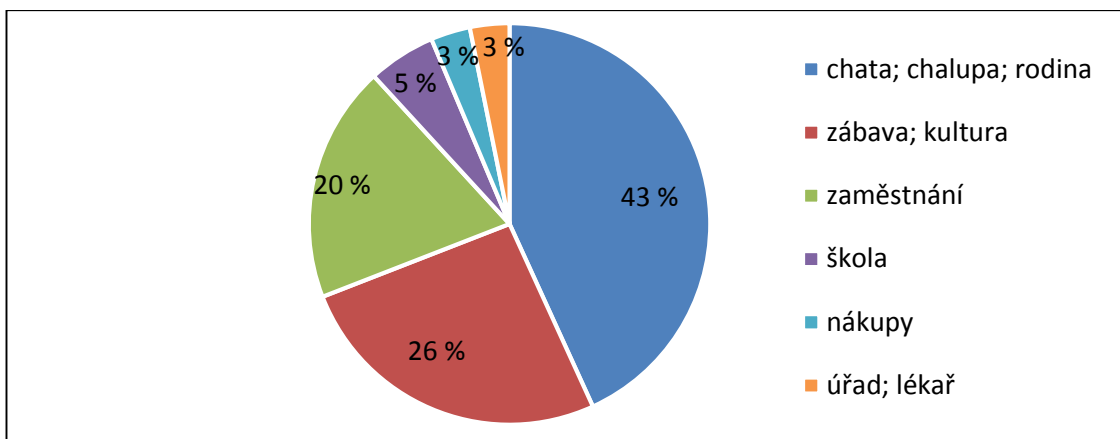
Otázky zaměřené na dojíždku:

Otázka č. 9: Dojžděl jsem do zaměstnání nebo školy na kole i před vybudováním drážní cyklostezky?

22 % respondentů využívá stezku k dojíždce. 4 cyklisté z tohoto vzorku uvedli, že před otevření stezky na kole nedojžděli. V otázce č. 10 to zdůvodnili tím, že měli strach z kolize s auty a že jízda po silnici byla časově i fyzicky náročná (vede do kopce).

Otázka č. 11: Kam směřuje má dojíždka? (možnost vybrat více možností)

Respondenti měli možnost vybrat více možností, kde mohli uvést, kam dojíždí. Ve dvou případech se stalo, že respondent odpověděl, že stezku využívá pro dojíždku ke dvěma a více cílům. Jejich odpovědi byly poměrově rozpočítány mezi ostatní cyklisty. Obr. 4 je tedy potřeba číst, že např. ze 43 % je stezky využívána pro dojíždku na chatu. A ne, že 43 % cyklistů dojíždí po stezce na chatu.



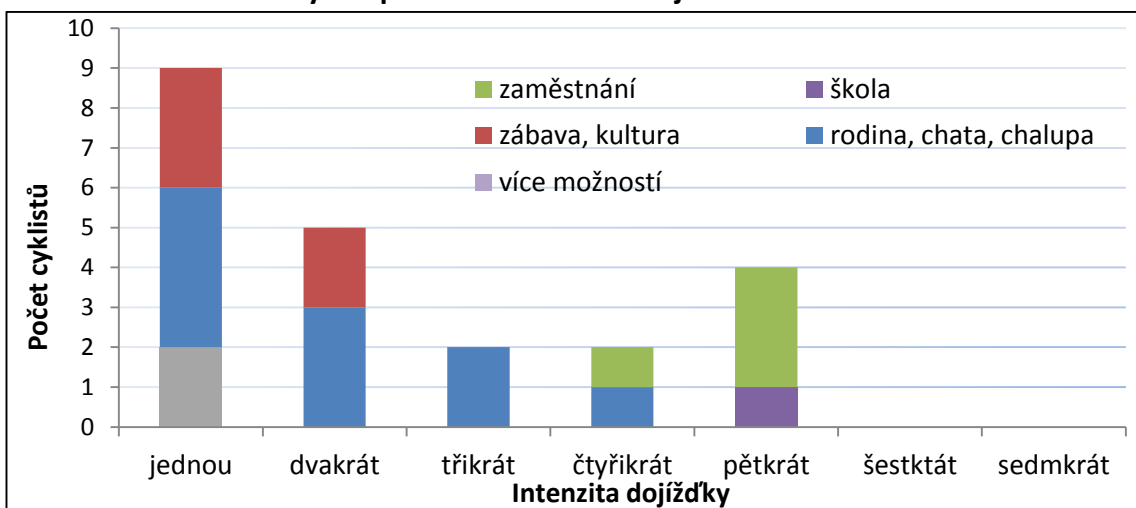
Obr. 4: Cíl dojížděky cyklistů

Zdroj: vlastní výzkum, říjen – listopadu 2015

Otázka č. 12. – 14.

V šetření bylo zjištěno, že doba dojížděky cyklistů se pohybuje v intervalu 10–70 minut. Průměrná doba dojížděky je 27 minut a nejčastěji odpovídaná (9 krát) hodnota byla 20 minut. Z výsledků vyplývá, že ve směru od Zábřehu, využívají stezku cyklisté dojíždějící spíše na chatu, za rodinou, zábavou. V opačném směru, tedy směrem do Zábřehu dojíždí cyklisté za povinnostmi – do zaměstnání nebo školy. Většině cyklistů se doba jízdy zkrátila o 1–10 minut. Žádnému cyklistovi se doby jízdy neprodloužila.

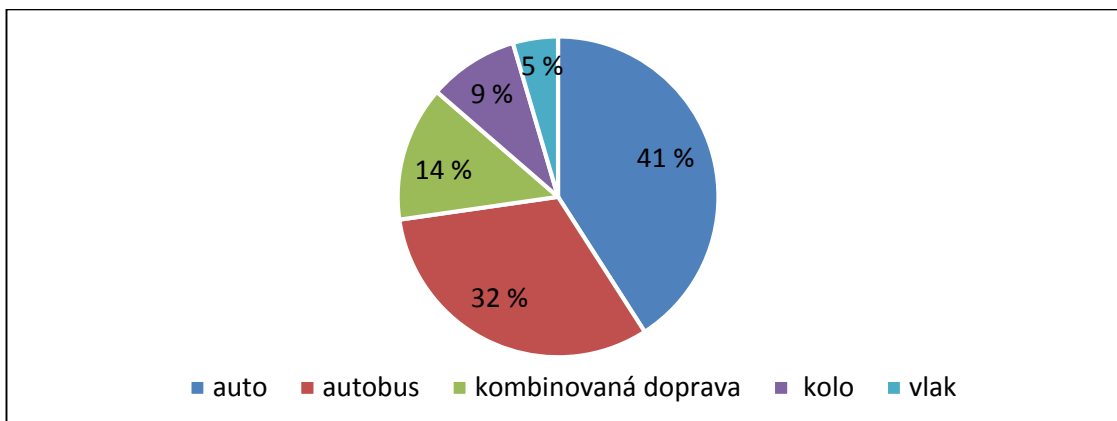
Otázka č. 15: Kolikrát týdně přes stezku na kole dojíždím?



Obr. 5: Intenzita dojížděky cyklistů podle jejich cíle

Zdroj: vlastní výzkum, říjen – listopad 2015

Otázka č. 16: Při nepřízní počasí či v zimním období k dojížděce do zaměstnání či školy užívám nejčastěji?



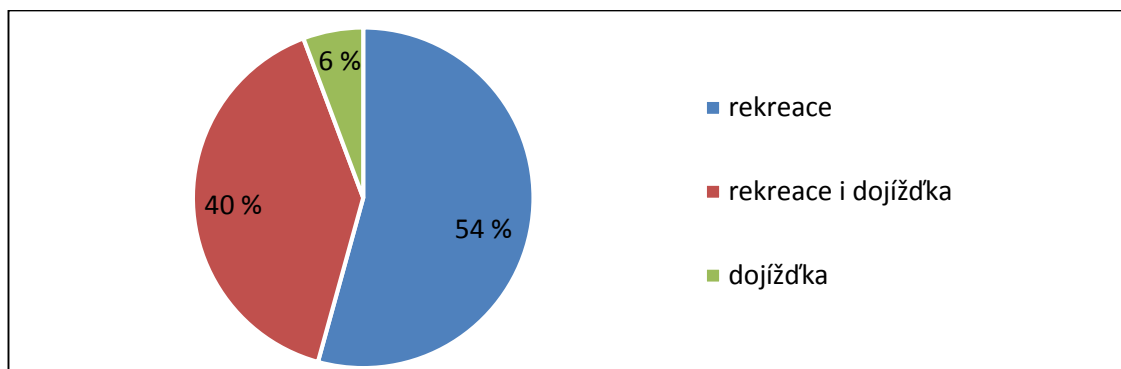
Obr. 6: Alternativní dopravní prostředek v zimě nebo v případě špatného počasí

Zdroj: Vlastní výzkum, říjen – listopad 2015

Příloha 4: Dotazníkové šetření na cyklostezce Nový Jičín - Hostašovice

Do dotazníkového šetření na cyklostezce Nový Jičín – Hostašovice se zapojilo 70 respondentů. Z toho bylo 37 žen a 33 mužů. Průměrný věk respondentů byl 36 let.

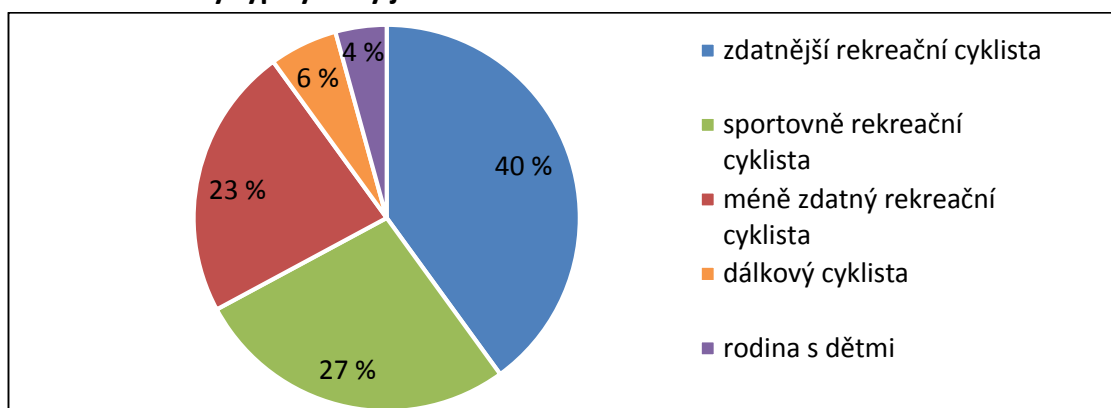
Otázka č. 4: Za jakým účelem stezku využívám?



Obr. 1: Způsob využití stezky Nový Jičín – Hostašovice

Zdroj: Vlastní výzkum, říjen – listopad 2015

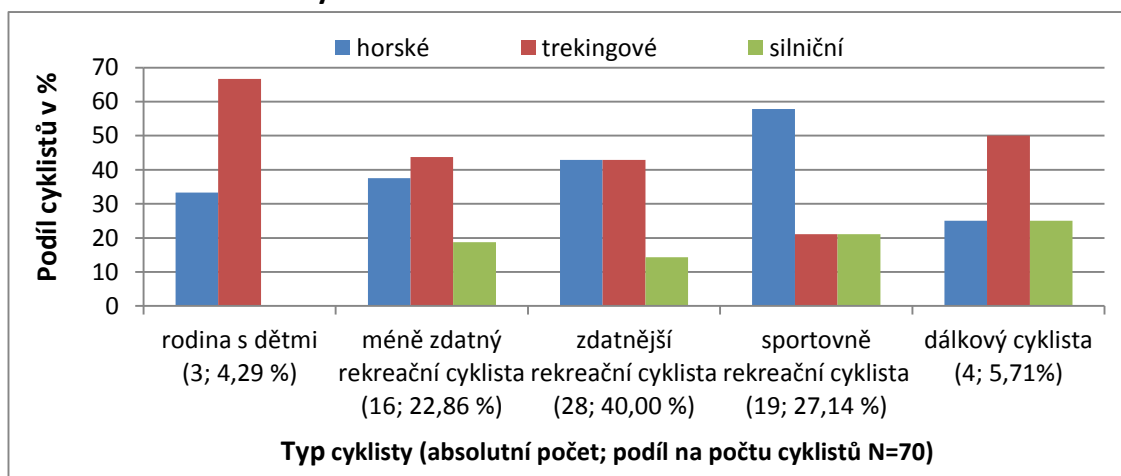
Otázka č. 5: Jaký typ cyklisty jsem?



Obr. 2: Typologie cyklistů dle zdatnosti

Zdroj: vlastní výzkum, říjen – listopad 2015

Otázka č. 6: Jaké kolo využívám?



Obr. 3: Typ kola podle zdatnosti cyklistů

Zdroj: vlastní výzkum, říjen – listopad 2015

Otázka č. 7: Využívám stezku za jiným účelem než k cyklistice?

66 respondentů využívá stezku k trávení volného času. Z toho 32 k cyklistice i k jiné aktivitě.

Tab. 1: Způsob trávení volného času mimo cyklistiku

| Aktivita | Počet respondentů | Podíl respondentů (%) |
|--------------------|-------------------|-----------------------|
| Brusle | 16 | 50 |
| Brusle + chůze/běh | 8 | 25 |
| Chůze/běh | 8 | 25 |
| Celkem | 32 | 100 |

Zdroj: vlastní výzkum, říjen – listopad 2015

Otázka č. 8: Cítím se na stezce bezpečně?

Třetina respondentů, tj. 23, odpověděla, že stezka je místy nebezpečná. Důvody byly především její šířka. Cyklisté tak mívají problémy vyhýbat se bruslařům.

Otázky zaměřené na dojíždku:

Ze vzorku čítajícího 70 respondentů je 32 cyklistů, kteří stezku využívají k pravidelné dojíždce⁸. Jedná se tedy o téměř polovinu respondentů. Je to větší podíl, než v případě zábřežské cyklostezky.

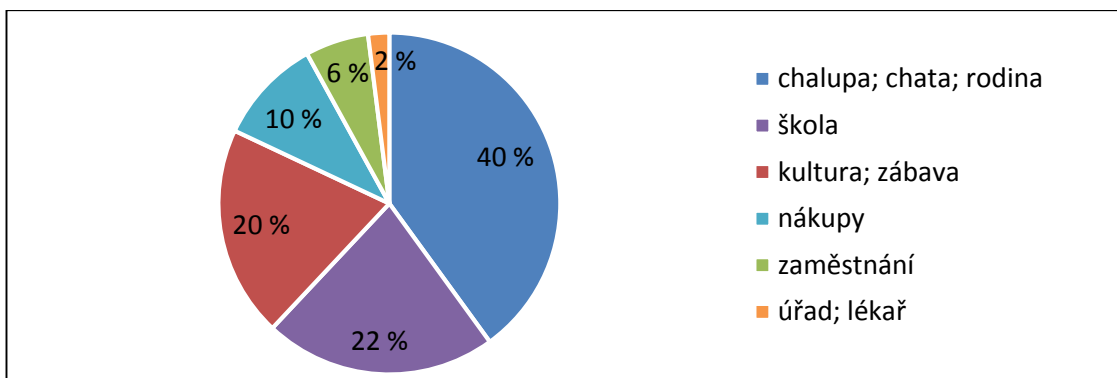
Otázka č. 9: Dojízdl jsem do zaměstnání nebo školy na kole i před vybudováním dráží cyklostezky?

Před otevřením cyklostezky kolo k dojíždce nevyužívala téměř třetina cyklistů z těch, kteří nyní dojíždí. Těchto 11 cyklistů v **otázce č. 10** uvedlo mezi důvody, proč dříve na kole nedojízdl, následující tvrzení. Sedm cyklistů mělo strach z kolize s auty na frekventované silnici I/57 další čtyři uvedli jako důvod časovou náročnost.

Otázka č. 11: Kam směřuje má dojíždka? (možnost vybrat více možností)

Někteří respondenti odpověděli, že stezku využívají k dojíždce ke dvěma a více cílům. Jejich odpovědi byly poměrově rozpočítány mezi ostatní odpovědi. Obr. x: je tedy potřeba číst, že 40 % cest přes stezku je vykonáno pro dojíždku na chatu, chalupu či za rodinou.

⁸ V otázce č. 4 odpověď rekreace i dojíždka a dojíždka



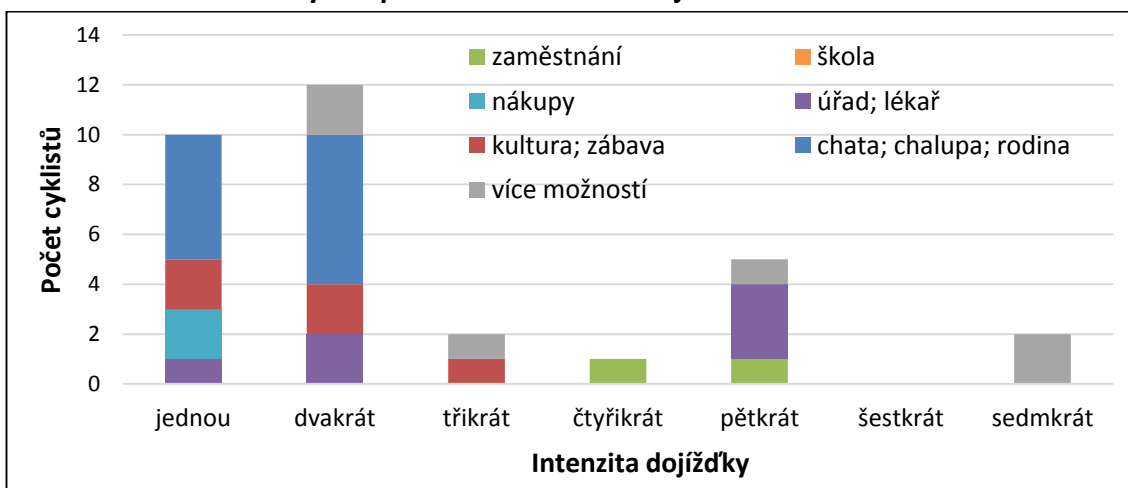
Obr. 4: Cíl dojížd'ky cyklistů na stezce Nový Jičín – Hostašovice

Zdroj: vlastní výzkum, říjen – listopad 2015

Otázka č. 12 – 14.

Jak již bylo zmíněno, bylo zaznamenáno 32 cyklistů, kteří využívají stezku pro dojížd'ku. Cíl dojížd'ky v Novém Jičíně má 14 cyklistů. Stejný počet cyklistů z Nového Jičína vyjíždí do okolních obcí. Čas strávený dojížd'kou se pohybuje v rozmezí 10–50 minut. Průměrná doba dojížd'ky je 27,5 minut. U žádného z cyklistů se doba dojížd'ky neprodloužila. Změna doby jízdy nastala u 15 cyklistů. Časy dojížd'ky cyklistů se měnily nejčastěji o max. 10 minut. V jednom případě u cyklisty jezdícího na úseku Nový Jičín – Horní Bečva nastalo zkrácení dokonce o interval 21 – 30 minut. U 5 cyklistů se čas neměnil. A u výše zmíněných 11 cyklistů, kteří před zprovozněním stezky na kole nedojížděli, pochopitelně také změna v době dojížd'ky na kole nenastala.

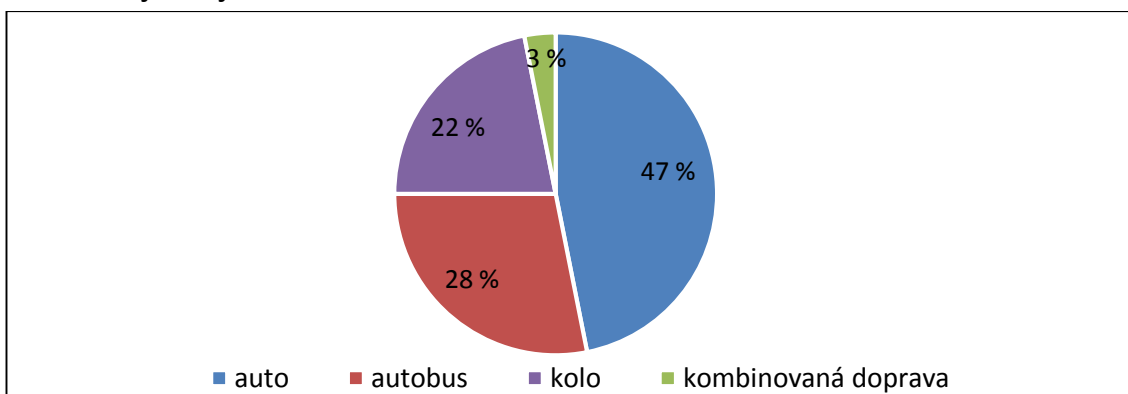
Otázka č. 15: Kolikrát týdně přes stezku na kole dojíždím?



Obr. 5: Intenzita dojížd'ky cyklistů podle jejich cíle

Zdroj: vlastní výzkum, říjen – listopad 2015

Otázka č. 16: Při nepříznivém počasí či v zimním období k dojíždění do zaměstnání či školy užívám nejčastěji?



Obr. 6: Alternativní dopravní prostředek v zimě nebo v případě špatného počasí

Zdroj: vlastní výzkum, říjen – listopad 2015

Příloha 5: Rozhovor s Ing. Krejčí – koordinátorkou projektu stezky Hněvkov – Lupěné

Otázka č. 1: Jak dlouho se vedlo vyjednávání o odkupu drážních pozemků od SŽDC? Jakou prodejní cenu stanovila SŽDC na začátku vyjednávání a jaká byla konečná cena odkupu?

Umístění cyklostezky plně koresponduje s úsekem železniční trasy koleje mezi Lupěné a Hněvkovem, na kterém byl ukončen provoz ke dni 21. 07. 2006. O převod pozemků opuštěného tělesa dráhy žádalo město vlastníka, kterým byla SŽDC, s. o., již v roce 2003, kdy vznikla myšlenka využít tento budoucí opuštěný úsek k vybudování cyklostezky. Dotčené pozemky se městu podařilo získat v roce 2013, tedy po deseti letech. Původní předpoklad bezúplatného převodu pozemků se sice nepodařilo prosadit, nakonec se však podařil odkup za 200.000,- Kč.

Otázka č. 2: Z dostupných zdrojů je možné zjistit, že spekulace o výstavbě stezky započaly již v roce 2003. Co nejvíce ohrožovalo realizaci stezky? Jaké byly předkládány argumenty proti vybudování cyklostezky například v rámci jednání zastupitelstva města Zábřeh.

Cyklostezka na opuštěném tělese na třech místech překračuje koryto Moravské Sázavy. Právě v důsledku nutnosti upravit stávající mostní objekty tak, aby vyhovovaly bezpečnému provozu cyklistické dopravy, byly náklady na realizaci cyklostezky poměrně vysoké. Pro její financování se dlouhodobě uvažovalo využít dotací. Realizační projekt byl připravován pro podání žádosti o dotaci Státnímu fondu dopravní infrastruktury. Překážkou, kterou bylo nutné překonat, bylo především vyřešení majetkových vztahů, které bylo podmínkou pro podání žádosti o dotaci. Město nejprve v roce 2010 získalo pozemky do nájmu, později se podařila dohodnout odkupní cena. Převod pozemků do vlastnictví města Zábřeh byl dokončen v roce 2013.

Otázka č. 3: Jaké byly nejzásadnější technické problémy, které se musely řešit při samotné výstavbě cyklostezky.

V průběhu výstavby cyklostezky bylo zjištěno, že se mostní objekty nacházejí v horším stavu, než se původně předpokládalo. U všech tří mostů musely být provedeny opravy uložení nosných konstrukcí, což znamenalo navýšení realizačních nákladů.

Otázka č. 4: Na cyklostezce je vybudován železniční skanzen a naučná stezka. Jsou v plánu další projekty (např. doprovodná infrastruktura) jak stezku zviditelnit, a tím pádem přilákat na stezku více uživatelů?

Cyklostezka vede nádherným údolím Moravské Sázavy a je využívána nejenom cyklisty, ale i bruslaři, pěšími, v zimě běžkaři. Během poměrně krátké doby si našla velké množství příznivců především pro krásné přírodní prostředí, snadnou dostupnost a návaznost na cyklotrasy. Je součástí významné regionální cyklotrasy, která spojuje Hoštejnem

procházející regionální cyklotrasu č. 521 (Moravská Třebová – Štíty) s dálkovou cyklotrasou č. 51, Moravskou stezkou. Cyklostezka ve své podstatě má zájemcům co nabídnout. Jak jste zmínil, byla na ní instalována parní lokomotiva se sérií železničního zařízení i naučná stezka. K oddechu návštěvníkům slouží odpočívka přibližně v polovině trasy, která by měla být v budoucnu doplněna o malý vláček pro děti. Uvažuje se také o vytvoření cvičné lezecké stěny na jednom ze skalních zářezů. Dále se pro pěší a cyklisty připravuje bezpečné propojení tohoto místa s městem Zábřeh, které povede mimo silniční síť. Příprava těchto projektů však může být otázkou i několika let.

Otázka č. 5: Kdo zajišťuje a jak probíhá údržba cyklostezky?

Údržbu cyklostezky zajišťuje město Zábřeh prostřednictvím svých technických služeb. V sezoně se provádí sečení trávy při obou krajnicích stezky a odvoz odpadků.

Otázka č. 5: Plánuje město Zábřeh propojit stezku vybudováním další cyklistické komunikace ve směru do Zábřehu?

Ano, o propojení stezky až do Zábřehu je uvažováno. K tomuto existuje vyhledávací studie s několika variantami řešení. Do budoucna chceme připravit podklady pro povolení výstavby. Projektová příprava a získání povolení je časově náročné, může se jednat o několik let.

Otázka č. 7: Máte přehled o tom, jak je stezka využívána? Setkali jste se spíše s kladnými nebo zápornými reakcemi občanů Zábřehu, potažmo okolních obcí, na vybudování cyklostezky?

Jsem přesvědčena, že toto krásné místo se stalo oblíbeným cílem mnoha výletníků. Nabízí prostor pro vyžití téměř všech věkových kategorií. S konkrétními reakcemi jsem se však osobně nesetkala. Jednou ze zpětných vazeb jsou výsledky Vašeho šetření, za které děkujeme.

Příloha 6: Rozhovor s Ing. Balarynovou – koordinátorkou projektu stezky Nový Jičín – Hostašovice

Otázka č. 1: Po zničení tratě povodní v roce 2009 se jednalo o znovuoobnovení železniční dopravy. Co nakonec vedlo k rozhodnutí vybudovat na tělese tratě cyklostezku? Které obce byly pro vybudování stezky a které naopak proti, případně proč?

Po povodni v roce 2009 byla trať zcela zničena, obnova trati by stála 80 mil. Kč. Tato trať nebyla zas tak hojně využívána a proto bylo zbytečné trať znovu budovat. Rozhodující slovo měl však MSK, který řekl, že peníze na obnovu trati nedá. Rovněž MSK podal návrh na vybudování cyklostezky, kterou by finančně podpořil – tato možnost se přímo nabízela a to nejen díky podpoře MSK. Na základě tohoto dotčené obce vytvořily Svazek obcí.

Otázka č. 2: Jak dlouho se vedlo vyjednávání o odkupu drážních pozemků od SŽDC? Měnila se cena v průběhu vyjednávání? Jaká byla konečná cena odkupu drážních pozemků? Jak dále probíhalo financování projektu?

Vyjednávání se vedlo velice dlouho, dokonce se i během tohoto jednání změnila cena za pozemky. První verze zněla, že se pozemky dají obcím zadarmo na vybudování cyklostezky, ale SŽDC řeklo, že se musí chovat jako správný hospodář a ohodnotil pozemky na 10 mil. Kč. Tato cena obce odradila natolik, že do projektu vůbec nechtěly vstoupit. Po posledním pokusu o jednání s SŽDC se podařilo cenu snížit na 1 341 tis. Kč – což již bylo pro obce více snesitelné. Částka se rozvrhla na 5 leté splátky – platba jako nájemné – a v roce 2015 popostavení a dokončení cyklostezky se částka doplatila a tudíž došlo k odkupu pozemků.

Otázka č. 3: Jaké byly nejzásadnější technické problémy, které se musely řešit při samotné výstavbě cyklostezky.

Při tvorbě násypu v části Hodslavice (skoro u nádraží) muselo dojít k vytvoření podkladových vrstev z důvodu nevhodného podloží – struska, popel, ještě z dob staré železnice. Dále došlo k většímu rozsahu oprav na propustcích a mostech oproti projektové dokumentaci - byly v horším stavu.

Otázka č. 4: Na cyklostezce jsou vybudovány odpočívky a naučné tabule. Jsou v plánu další projekty (např. další doprovodná infrastruktura) jak stezku zviditelnit, a tím pádem přilákat na stezku více uživatelů?

Dle našeho názoru je cyklostezka hojně využívána a nemáme pocit, že by ji zatím něco chybělo – pokud však máte nějaký námět, budeme za něj rádi.

Otázka č. 5: Kdo zajišťuje a jak probíhá údržba cyklostezky?

Na údržbě cyklostezky se domluvily jednotlivé obce mezi sebou – každá obec udržuje svou část cyklostezky např. prostřednictvím veřejně prospěšných prací.

Otázka č. 6: Máte přehled o tom, jak je stezka využívána? Setkali jste se spíše s kladnými nebo zápornými reakcemi občanů Nového Jičína, potažmo okolních obcí, na vybudování cyklostezky?

Setkáváme se zatím s kladnými reakcemi občanů. Diskutabilní částí je její šířka, občané si myslí, že je cyklostezka úzká – kdyby byla širší byla pro nás neufinancovatelná.

Otázka č. 7: V roce 2015 cyklostezka Koleje dostala ocenění pro nejlepší Greenway roku. Čemu přičítáte své vítězství? Co se při realizaci stezky povedlo?

Cyklostezka se umístila na 3. místě. Málo kdy se povede postavit 10 km cyklostezky v tak krásném terénu a prostředí. Při realizaci, se dle našeho názoru, povedlo vše, co jsme si naplánovali.

Otázka č. 8: Jsou naopak některé věci, které se při realizaci stavby nepovedly splnit?

Nevíme.

Příloha 7: Fotodokumentace stezky Hněvkov – Lupěné



Obr. 1: *Začátek stezky v Lupěné a železniční skanzen*

Zdroj: vlastní foto



Obr. 2: *Tunel Hněvkovský I*

Zdroj: vlastní foto



Obr. 3: *Bývalý drážní domek, nyní v soukromém vlastnictví*

Zdroj: vlastní foto



Obr. 4: *Cyklisté na zrekonstruovaném mostě*

Zdroj: vlastní foto

Příloha 8: Fotodokumentace cyklostezky Nový Jičín – Hostašovice



Obr. 1: Začátek stezky v ulici Žilinská v Novém Jičíně

Zdroj: vlastní foto



Obr. 2: V Bludovicích stezka vede podél frekventované silnice I/57

Zdroj: vlastní foto



Obr. 3: Křižení se silnicí II/483 a bývalé nádraží Mořkov
Zdroj: vlastní foto



Obr. 4: Část nádraží v Hostašovicích slouží jako zázemí pro turisty
Zdroj: vlastní foto