Univerzita Palackého v Olomouci
Fakulta tělesné kultury

ROZVOJ CYKLOSTEZEK V REGIONU ZLÍNSKO

Diplomová práce
(Bakalářská)

Autor: Hana Mahdalová

Vedoucí práce: Mgr. Rudolf Rozsypal

Olomouc 2014

Jméno a příjmení: Hana Mahdalová

Název práce: Rozvoj cyklostezek v regionu Zlínsko

Pracoviště: Katedra rekreologie

Vedoucí práce: Mgr. Rudolf Rozsypal

Rok obhajoby: 2014

Abstrakt:

Ve své bakalářské práci se zabývám rozvojem cyklostezek v regionu Zlínsko. Hlavním cílem mé práce je zjištění, jak cyklisté využívají existující cyklotrasy, zda jsou spokojeni s jejich stavem, které cyklostezky je třeba propojit nebo nově vybudovat k jejich celkové bezpečnosti a spokojenosti. Ke zjištění výsledků jsem použila dotazník, pomocí kterého jsem analyzovala současnou síť cyklostezek v našem regionu a spokojenost cyklistů jak se stávajícími cyklostezkami, tak s chystanými projekty pro rozvoj cykloturistiky v regionu Zlín.

Klíčová slova: cykloturistika, cyklotrasa, cyklostezka, cestovní ruch, rekreace, volný čas, Zlínský region

Souhlasím s půjčováním diplomové práce v rámci knihovních služeb.

Author´s first name and surname: Hana Mahdalová

Title of thesis: The development of cycles paths in Zlín region

Department: Department of Recreology

Supervisior: Mgr. Rudolf Rozsypal

The year of presentation: 2014

Abstract:

In my bachelor thesis deals with the development of bicycle trails in the region of Zlín. The main aim of my work is to identify how cyclists use the existing bicycle paths, whether they are satisfied with their condition which cycle paths need to link or rebuild their overall safety and satisfaction. To determine the results, I used a questionnaire with which I analyzed the current network of bike paths in our region and cyclists satisfaction with both existing bike paths and the planned project for the development of cycling in the region of Zlín.

Keywords: cycle tourism, cycle-ways, cycles paths, tourism, recreation, leisure time, Zlín region

I agree with lending of the thesis in the context of library services.

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci zpracovala samostatně pod vedením Mgr. Rudolfa Rozsypala, a že jsem uvedla všechny použité literární a odborné zdroje a dodržela zásady vědecké etiky.

V Olomouci dne 19. 4. 2014 ……

Hana Mahdalová

Děkuji Mgr. Rudolfu Rozsypalovi za pomoc, cenné rady a zkušenosti, které mi poskytl ke zpracování mé bakalářské práce. Dále děkuji Marceli Sedlářové a Projektové kanceláři A – S Ing. Ladislavu Alsterovi. Také děkuji své rodině za jejich podporu a pomoc.

Obsah

1 Úvod 7
2 Teoretická část 8
2.1 Historie cyklistiky 8
2.2 Cykloturistika 8
2.3 Cestovní ruch 9
2.3.1 Formy cestovního ruchu 10
2.4 Životní styl 10
2.5 Rekreace 10
2.6 Volný čas 11
3 Cyklostezky, cyklotrasy 12
3.1 Funkce cyklotras 12
3.2 Druhy cyklistických tras 13
3.3 Obtížnost cyklotras 15
3.4 Povrch cyklotras 15
3.5 Značení cyklotras 16
4 Legislativa 20
4.1 Povinnosti cyklistů 21
5 Region Zlínsko 23
5.1 Zlín 23
5.2 Zajímavá místa regionu Zlínsko 24
6 Současný stav cyklotras v regionu 26
6.1 Páteřní cyklotrasa Otrokovice-Vizovice 27
7 Cíl práce 28
8 Metodika 29
8.1 Primární analýza 29
8.2 Sekundární analýza 30
8.3 Rozhovor 30
9 Výsledek dotazníku 31

10 Plánovaná výstavba cyklotras 38
10.1 Úsek Otrokovice – Malenovice 38
10.2 Cyklotrasa podél Baťova kanálu – úsek Napajedla 40
10.3 Úsek podél Baťova kanálu Otrokovice - Kvasice 41
10.4 Cyklostezka Lešná - Lukov 42
10.5 Po Zlíně na kole 44
11 Závěry 47
12 Souhrn 48
13 Summary 49
14 Referenční seznam 50
15 Přílohy 52

1 Úvod

„Člověk, který neumí jezdit na kole, je takovou výjimkou, jako je člověk, který neumí číst a psát.“ (Landa, Lišková, 2004, 9)

Cyklistika je v dnešní době čím dál oblíbenějším sportem. V široké škále sportů patří k těm nejoblíbenějším. Podle nejnovějších průzkumů patří mezi nejčastěji provozované sporty. Jízda na kole představuje nejen způsob oddychu, ale je to také velmi oblíbený dopravní prostředek, který můžeme využívat od útlého mládí až do důchodového věku. Jízdní kolo je ekologicky vhodným dopravním prostředkem v osobní dopravě, a jeho provoz není po finanční stránce náročný. Rozvoj cyklosportu přináší upevňování zdraví, omezuje hluk a neznečišťuje prostředí jako například doprava automobilová. Ve městech můžeme rychlostně srovnávat cyklistiku s automobilovou dopravou. Cyklistika má své výhody, ale také nevýhody. Cyklista je závislý na klimatických podmínkách (vítr, sníh, déšť), má omezenou přepravní kapacitu zavazadel, a také aby mohl tento sport bezpečně provozovat, měl by se pohybovat po trasách, které jsou určeny přímo pro cyklisty.

Já i moje rodina s oblibou provozujeme cykloturistiku, proto z vlastní zkušenosti vím, že mnohé cyklotrasy v našem regionu stále ještě nejsou propojeny. Z tohoto důvodu se často cyklisté pohybují po trasách, které jsou pro ně velmi nebezpečné.

Ve své závěrečné bakalářské práci bych se ráda věnovala rozvoji a stavu cyklostezek v regionu Zlín. Pomocí dotazníků chci analyzovat spokojenost cyklistů se současným stavem cyklostezek a zjistit, ve kterých oblastech regionu by uvítali nové cyklotrasy.

2 Teoretická část

2.1 Historie cyklistiky

Jízdní kolo si v průběhu své existence prošlo hodně velkými změnami, než se dostalo do nynější podoby. Ráda bych zmínila ty nejdůležitější mezníky.

Bicykl, velociped nebo prostě kolo má za sebou historii dlouhou několik desítek let. Dokonce známe datum, kdy byl poprvé použit stroj ne nepodobný našim kolům. Dne 12. července 1817 sedl baron von Drais na svoji draisinu a za jednu hodinu ujel necelých 15 km. (Landa, Lišková, 2004)

Psal se rok 1861, když mechanik Pierre Michaux dostal nápad, připevnit na draiseny kliky a šlapky a kolo osamostatnit a připojit k němu další, menší kolo, aby šla lépe držet rovnováha a svůj vynález nazval tzv. velocipéd. (Sidwells, 2004)

Dalšími dvěma vynálezy, které ovlivnily zejména pohodlnost jízdy na kole, byla pneumatika pana Dunlopa, která byla montována přímo na ráfek kola a nedala se opravit. (Landa, Lišková, 2004)

Velký převrat nastal roku 1985, když James Starley představil kolo s lichoběžníkovým rámem, šlapací klikou a řetězovým převodem. Jednalo se o tzv. bezpečné kolo. Od této doby byl velocipéd doplňován o nové komponenty a prvky. (Sidwells, 2004)

Po první světové válce v USA zaznamenali pokles obliby jízdních kol. Lidé se začali více zajímat o automobilovou dopravu, kvůli přepravě na delší vzdálenosti. V Evropě po válce nebylo tolik finančních prostředků, a proto tam zájem o kola neustále narůstal.

Vývoj jízdních kol jde stále dopředu. Vyrábějí se kola, která jsou přizpůsobena na jednotlivá odvětví cyklistiky.

2.2 Cykloturistika

V odborné literatuře jsem našla několik pojmů, jak autoři chápou cyklistiku. Vybrala jsem několik z nich.

Cykloturistika se stává významným odvětvím cestovního ruchu a nezůstává stranou zájmu nejvyšších míst, například v podobě mezirezortního projektu Národní cyklostrategie cyklistické dopravy. Také podnikatelé v cestovním ruchu si začali uvědomovat, že cykloturisté jsou lákavou klientelou. (Halada a kol., 2010)

(Pásková, Zelenka, 2002, 50) pojem cykloturistika chápou jako „jednu z forem turistiky, aktivní cestování zaměřené na poznání přírodních a společenských zajímavostí v určité oblasti na kole, nejčastěji pomocí speciálně upraveného cestovního kola (trekking bike) nebo horského kola (mountain bike).“

(Hesková a kolektiv, 2006, 23) zařadili cykloturistiku mezi cestovní ruch, který je charakteristický „pobytem ve vhodném prostředí, avšak s aktivním vykonáním různých sportovních činností, které obyčejně předpokládají určitou fyzickou kondici.“

„Druh turistiky, při níž se k cestování používá jízdní kolo. Spojuje v sobě jednoduchost pěší turistiky s výhodami mototuristiky, využívá jejich předností a nahrazuje nedostatky. Jízda na kole má výrazný pozitivní vliv na zdraví člověka a nenarušuje příliš životní prostředí. Zároveň umožňuje poměrně intenzivní vnímání okolí.“ (Ondráček, Hřebíčková, 2007, 12)

„Cyklistika je činnost vhodná zejména pro ty, kdo mají nějaké to kilo na víc.“ (Landa, Lišková, 2004, 9)

2.3 Cestovní ruch

Podle Indrové (2009) se v rámci cestovního ruchu každoročně dává na celém světě do pohybu velké množství lidí, kteří zpravidla ve svém volném čase dočasně opouštějí místo svého trvalého bydliště za účelem rekreace, poznání, styku s lidmi a z celé řady jiných důvodů.

„Cestování a přebývání mimo místo trvalého bydliště, zpravidla ve volném čase, a to za účelem rekreace, rozvoje poznání a spojení mezi lidmi.“ (Petrů, 1999, 26)

2.3.1 Formy cestovního ruchu

Jak uvádí Petrů (1999) základní formy cestovního ruchu jsou:

- rekreační
- kulturně - poznávací
- sportovně - turistický
- lázeňsko – léčebný

2.4 Životní styl

Hodaň (1997) charakterizuje životní styl jako historicky určenou formu života, ve které individuální společnost reprodukuje svoji existenci, vědomé hledání a utváření kvalitativně vyšších forem života a hodnot, které co nejúplněji odrážejí objektivní rysy interindividuálních společenských vztahů a jsou projevem ideových, etických a ostatních principů v činnostech lidí.

Hodaň, Dohnal (2008) uvádí, že životní styl se týká jednotlivce, ale ve své podstatě vychází z životního způsobu příslušné sociální skupiny, které vyjadřuje strukturu, dynamiku a souhrn všech životních činností členů skupiny. Ovlivňují ho například společenské procesy, typy vykonávané činnosti, nastavení společenských a individuálních hodnot.

Hartl (2000) vnímá životní styl jako individuální souhrn postojů, hodnot a dovedností, odrážejících se v činnosti člověka výrobní, umělecké aj., zahrnuje síť mezilidských vztahů, výživu, tělesný pohyb, organizaci času, zájmy a záliby.

2.5 Rekreace

„Pojem rekreace vznikl z latinského slova creare (=tvořit, vyrábět) přidáním předpony re (=znovu). Tato složenina v podstatě vyjadřuje obnovování, znovuvytvoření něčeho, co již v určité podobě existovalo, dosahování původní kvality, což vše bylo z nějakého důvodu v negativním smyslu změněno“. (Hodaň, Dohnal, 2008, 19)

Velký sociologický slovník definuje pojem rekreace pro označení činností vykonávaných ve volném čase (zejména víkendech, dovolených a prázdninách)

za účelem regenerace, relaxace, kompenzace a zábavy. (Linhart, Petrusek, Vodáková, 1996)

Jak uvádí Dohnal, Hodaň (2008) rekreace má tyto charakteristické znaky:

- Rekreace je vždy činnost, která může být fyzická, mentální nebo emocionální.
- Rekreace může být organizovaná, neorganizovaná, individuální nebo skupinová.
- Rozhodující vliv, zda se jedná o rekreaci má pouze motivace. Pokud je motivací pobavit se, jedná se o rekraci.
- Rekreace probíhá vždy ve volném čase.
- Rekreace je dobrovolnou činností, v případě, že jde o plánovanou činnost, musí mít jedinec svobodnou volbu výběru.

2.6 Volný čas

Petrusek a Vodáková (1996, 156) popisují volný čas, jako „čas, který zbývá po splnění pracovních a nepracovních povinností“.

„Volný čas je čas, kdy člověk nevykonává činnost pod tlakem závazků, které vyplývají z jeho sociálních rolí“. (Hofbauer, 2004, 13)

„Přesnější a úplnější je však jeho charakteristika jako činnosti, do níž člověk vstupuje s očekáváními, účastní se jí na základě svého svobodného rozhodnutí, která mu přináší příjemné zážitky a uspokojení“. (Hofbauer, 2004, 13)

Dle Hofbauera (2004) má volný čas tyto hlavní funkce:

- odpočinek (regenerace pracovní síly)
- zábava (regenerace duševních sil)
- rozvoj osobnosti (spoluúčast na vytváření kultury)

3 Cyklostezky, cyklotrasy

Cyklostezka

Je pozemní komunikace, nebo její jízdní pás (nikoli jízdní pruh). Na cyklostezkách jsou pro cyklisty přesně vymezené prostory pohybu vyznačeny vodorovným a svislým dopravním značením. Pro uživatele to znamená, že – pro ně tyto speciálně umístěné – dopravní značky jsou povinni respektovat a dodržovat přesně stanovená pravidla. Povrch je z pravidla zpevněný (asfalt, dlažba) o minimální šířce 3 m. Mohou ji využívat nejen uživatelé kolečkových bruslí a lyží, ale i chodci, především pokud se jedná o společnou trasu pro chodce i cyklisty, takže ohleduplnost všech je na místě. (Hřebíčková, Ondráček, 2007, 80)

Cyklotrasa

Cyklotrasa je trasa vedená po pozemních komunikacích s kvalitním silničním povrchem. Při jízdě na cyklotrase je cyklista povinen dbát veškerých ustanovení. Cyklotrasa spojuje místa, mezi nimiž lze předpokládat pohyb cyklistů, a je to komunikace, která je vhodná pro jízdu na silničním kole. Cyklotrasa může být vedena po cyklostezce, místy po vozovce nebo vyhrazeném jízdním pruhu. (Hřebíčková, Ondráček, 2007, 79)

3.1 Funkce cyklotras

Každá z cyklotras je vybudována tak, aby plnila své základní funkce:

Dopravní funkce

Tato funkce cyklostezky má za cíl dopravit turistu co nejrychleji do cíle. Jedná se především o každodenní přepravu do zaměstnání nebo do školy. Do této funkce můžeme zařadit i systém BIKE AND RIDE, který zahrnuje návaznost cyklistické dopravy na veřejnou hromadnou dopravu. Jedná se o budování míst, kde cyklisté můžou bezpečně odložit své jízdní kolo nebo přeprava jízdních kol v městské hromadné dopravě. Cyklista jezdí obvykle samostatně, využití jízdního kola není tolik závislé na počasí.

Rekreačně turistická funkce

Jedná se především o požitek z jízdy, a bezpečnost turisty. Trasa je vedená krajinou, nevadí menší zajížďky, když jsou zpestřeny atraktivním prostředím (rozhledny, zeleň). Uživatelé jsou různorodou skupinou, mají různé cyklistické zkušenosti. Uskutečnění výletu je vázáno na počasí.

Rekreačně sportovní funkce

Cílem je hlavně jízda na jízdním kole a zvyšování kondice cyklisty. Tyto cyklostezky jsou budovány v blízkosti rekreačních objektů, kde je velká poptávka po tomto druhu cyklodopravy.

3.2 Druhy cyklistických tras

Místní cyklotrasy

Tyto trasy jsou budovány pro každodenní cyklistiku - cesty do zaměstnání a škol. Jsou napojovány na regionální trasy. Místní trasy se dělí dále na základní a doplňkové. Základní jsou ty, které spojují významné cíle pro cyklistickou dopravu, tvoří hlavní síť cyklotras ve městech. Označovány jsou orientačním dopravním značením. Mezi doplňkové cyklotrasy řadíme ty, které spojují méně významné cíle ve městech nebo spojují základní síť cyklotras. I ony jsou značeny orientačním dopravním značením, a to čtyřciferným číslem. (Mikeska, P. (2011). Cyklistika Krnov. Retrieved 13. 2. 2014 from the World Wide Web: http://www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/Cyklopojmy.htm).

Obrázek 1. Označení místní trasy (Jankulík, M. (2013). Retrieved 13. 2. 2014 from the World Wide Web www.pruzkumnik.cz)

Regionální cyklotrasy

Pro jejich funkci je důležitá návaznost na síť místních cyklotras. Tyto stezky využívají jak cyklisté pro každodenní cyklistiku, tak i cyklisté rekreační.

Jsou označeny třímístným číslem. (Mikeska, P. (2011). Retrieved 13. 2. 2014 from the World Wide
Web: http://www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/Cyklopojmy.htm).

Obrázek 2. Označení regionální trasy (Jankulík, M. (2013). Retrieved 13. 2. 2014 from the World Wide Web www.pruzkumnik.cz).

Nadregionální – dálkové cyklotrasy

Tyto trasy slouží k rekreaci, a spojují vzdálené cíle. Na těchto cyklotrasách najdeme spoustu atraktivních cílů pro turisty, ale také restaurace, a ubytovny. Při průjezdu obcí jsou využívány místní cyklotrasy. (Mikeska, P. (2011). Cyklistika Krnov. Retrieved 13. 2. from World Wide Web: http://www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/Cyklopojmy.htm).

Obrázek 3. Označení nadregionální cyklotrasy (Jankulík, M. (2013). Retrieved 13. 2. 2014 from the World Wide Web www.pruzkumnik.cz).

EuroVelo

EuroVelo je síť 12 dálkových tras napříč evropským kontinentem, organizuje ji Evropská cyklistická federace. Tato federace nadále bojuje za propojení všech Evropských cyklostezek. Tyto cyklostezky přináší nejen vysoké příjmy do státních pokladen, ale také cyklisté navštíví díky těmto trasám památky, které za jiných okolností jsou navštěvovány minimálně. Mezi nejnavštěvovanější země s trasami EuroVelo je Francie a následně Rakousko. Nejméně navštěvované země patří Německo a Velká Británie. (Simpson, D.

(2012). Cabi. Retrieved 15. 4. 2014 from the Word Wide Web http://www.cabi.org/leisuretourism/news/22562).

3.3 Obtížnost cyklotras

Obtížnost cyklotras dělíme na tři stupně:

Lehká

Na této trase nenajdeme velké stoupání ani klesání, její povrch je kvalitní, a je vhodná i pro děti a začátečníky. (Martinek, J. (2011). Česko jede. Retrieved 15. 3. 2014 from the World Wide Web http://www.ceskojede.cz/rubriky/obecne-informace/).

Středně obtížná

Na této trase se můžeme setkat s jakýmkoliv povrchem, a ani obtížnější stoupání či klesání by nemělo cyklistu překvapit. Můžeme se setkat s jakýmkoliv povrchem, který je vhodný pro trénovanější turisty. (Martinek, J. (2011). Retrieved 15. 3. 2014 from the Word Wide Web http://www.ceskojede.cz/rubriky/obecne-informace/).

Obtížná

Tato trasa není vhodná pro děti ani pro netrénované cyklisty. Povrch může být jakýkoliv, a stoupání i klesání může být až velmi obtížné. (Martinek, J. (2011). Retrieved 15. 3. 2014 from the World Wide Web http://www.ceskojede.cz/rubriky/obecne-informace/).

3.4 Povrch cyklotras

Stejně jako pěší turisté se setkávají s různými povrchy na svojí trase, tak i cyklotrasy a cyklostezky mají různorodý povrch.

- **Kvalitní povrch** - povrch je tvořený asfaltem, nebo kvalitním betonem. S nerovnostmi se téměř nesetkáváme. Je vhodný pro všechny cyklisty, jak pro méně zkušené, tak i pro zkušenější cyklisty.

- **Méně kvalitní povrch** - cyklista by se měl při své jízdě věnovat povrchu, jelikož se může na své trase setkat s nerovnostmi, může se například jednat o rozbité panely, nebo asfalt. Do této kategorie spadají i zpevněné lesní trasy a polní cesty. Trasa je vhodná pro cyklisty vlastnící trekkingové nebo horské kolo.
- **Přírodní povrch** - při jízdě si cyklista musí dávat velmi velký pozor na cestu, kterou projíždí. Na trase se můžou vyskytovat hodně velké nerovnosti a nečekané přírodní překážky. Jedná se o nezpevněné lesní cesty, na kterých se mohou vyskytovat výmoly, kořeny stromů, a kameny. Vhodný je především pro horská kola. (Martinek, J. (2011). Retrieved 16. 2. from World Wide Web www.ceskojede.cz).

3.5 Značení cyklotras

V České republice je garantem pro značení turistických tras Klub českých turistů. Se značením tras se setkáváme nejen u pěších turistů, ale i u cyklotras. Značky pro cyklisty jsou v porovnání se značkami pro turisty větší a barevně odlišené. **Rozdělujeme dva druhy značení cyklotras:**

Cykloturistické trasy

Cykloturistické trasy jsou značeny pásovými značkami o rozměru 14x14 centimetrů, doplňují silniční značení. Krajní pásy jsou žluté a prostřední je červený, modrý, zelený nebo bílý. V případě změny směru mohou být doplněny o šipku. Velmi se podobají těm, které označují trasy pro pěší nebo pro lyžaře. Jsou ale jednou tak velké, aby byly pro cyklisty dobře viditelné. Tabulky a směrovky určené pro cyklisty mají žlutý podklad, dvojnásobně velké písmo, aby bylo lépe viditelné a dva řádky textu. V záhlaví směrovky je uvedeno: „cyklotrasa KČT č.“ Někdy se může stát, že se sbíhají trasy pro pěší a pro cyklisty. V tomto případě je úsek značen cyklosměrovkou a značkami pro pěší turistiku. (Jankulík, M. (2013). Retrieved 22. 2. 2014 from the World Wide Web http://www.pruzkumnik.cz/praxe/turistika/).

Obrázek 4. Pásové značení doplňují silniční značení (Jankulík, M. (2013). Retrieved 22. 2. 2014 from the World Wide Web zdroj www.pruzkumnik.cz).

Obrázek 5. Směrová tabule pro cyklisty (Jankulík, M. (2013). Retrieved 22. 2. 2014 from the World Wide Web zdroj www.pruzkumnik.cz).

Druhy cykloznaček

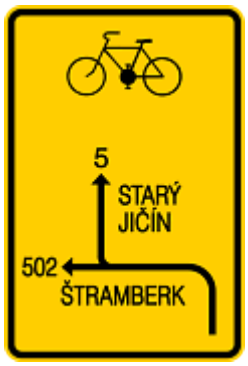
U cyklotras se setkáváme se třemi druhy cykloznaček:

- směrová tabulka
- směrová tabule
- návěst před křižovatkou

Na všech výše zmíněných značkách najdeme symbol kola, číslo trasy, a na směrových tabulích i vzdálenost dimetrů od cíle. Značky jsou umísťovány stejně, jako značky pro motorová vozidla před odbočkou cyklotrasy nebo křižovatkou.

Obrázek 6. Směrová tabule se vzdáleností do cíle (Jankulík, M. (2013). Retrieved 22. 2. 2014 from the World Wide Web zdroj www.pruzkumnik.cz).

Obrázek 7. Směrová tabulka vyznačující směr jízdy (Jankulík, M. (2013). Retrieved 22. 2. 2014 from the World Wide Web zdroj www.pruzkumnik.cz).



Obrázek 8. Směrová tabulka vyznačující směr jízdy (Jankulík, M. (2013). Retrieved 22. 2. 2014 from the World Wide Web zdroj www.pruzkumnik.cz).

Ráda bych také zmínila tzv. tématické značení, se kterým se setkáváme především na Moravě. Jednou z nejvyhledávanějších cykloturistických destinací jsou Moravské vinařské stezky, které vedou vinařskými oblastmi. Každá z vinařských oblastí má svou barvu, která je zaznačena na cykloznačce. Celkový počet kilometrů Moravské vinné stezky je 1 200 km. (Keprt, J. (2014). Cyklo Jižní morava. Retrieved 17. 2. 2014 from the World Wide Web http://www.cyklo-jizni-morava.cz/regionalni-cyklotrasy#Moravské vinařské stezky).

Obrázek 9. Barevné značení vinařských cyklostezek (Keprt, J. (2014). Cyklo Jižní Morava. Retrieved 17. 2. 2014 from the World Wide Web http://www.cyklo-jizni-morava.cz/regionalni-cyklotrasy).

4 Legislativa

Mezi základní dokumenty vztahující se k cyklistické dopravě patří následující české státní normy, zákony a vyhlášky:

- **Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích** – zákon upravuje práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů, upravuje kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady. (Budský, R. (2013). Besip. Retrieved 12. 2. 2014 from the World Wide Web http://www.ibesip.cz/cz/legislativa/pravidla-silnicniho-provozu/zakon-o-podminkach-provozu-vozidel-na-pozemnich-komunikacich).
- **Zákon č. 361/2000 Sb**. v roce 2013 proběhla novela zákona, nyní se jedná o zákon č. 101/2013 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a vyhláška č. 30/2001 Sb. - upravuje podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání. První část (§ 1 až § 3) upravuje pojmy včetně povinností tuzemského dopravce, část druhá (§ 4 až § 21b) pak provozování silniční dopravy pro cizí potřeby. Část třetí (§ 22 a § 23) vymezuje přepravu nebezpečných věcí v silniční dopravě a část čtvrtá (§ 26 až § 33e) provozování mezinárodní silniční dopravy a provozování silniční dopravy na území ČR zahraničními provozovateli. Poslední část pátá (§ 34 až § 38a) definuje úkol státní správy a státního odborného dozoru v silniční dopravě. (Budský, R. (2013). Besip. Retrieved 12. 2. 2014 from the World Wide Web http://www.ibesip.cz/cz/legislativa/pravidla-silnicniho-provozu/zakon-o-podminkach-provozu-vozidel-na-pozemnich-komunikacich).
- **Zákon č. 56/2001 Sb**., ve znění vyhlášky Ministerstva dopravy č. 341/2002 Sb. upravuje tyto podmínky provozu na pozemních komunikacích – registraci a vyřazování vozidel z registru; technické požadavky na provoz silničních vozidel a schvalování jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích; práva a povinnosti osob, vyrábějících, dovážejících a uvádějících na trh vozidla a pohonné

hmoty; práva a povinnosti státní technické kontroly a stanice měření emisí; práva a povinnosti vlastníků a provozovatelů vozidel; kontroly technického stavu vozidel. Tento zákon se nevztahuje na vojenská vozidla. (Budský, R. (2013). Besip. Retrieved 12. 2. 2014 from the World Wide Web http://www.ibesip.cz/cz/legislativa/pravidla-silnicniho-provozu/zakon-o-podminkach-provozu-vozidel-na-pozemnich-komunikacich).

- Na výstavbu cyklistických komunikací se vztahuje stavební i vodní zákon, podle něhož orgány státní správy vydávají rozhodnutí. K cyklistické dopravě se také vztahuje **Zákon č.114/1992 Sb**., o ochraně přírody a krajiny a Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích.
- **TP 132** „Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích“
- **TP 65** „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“
- **TP 108** „Zásady pro orientační značení na cyklistických trasách“
- **TP 133** „Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“
- **TP 179** „Navrhování komunikací pro cyklisty“.
- **ČSN 73 61 10** Projektování místních komunikací
- **ČSN 73 61 08** Lesní dopravní síť
- **ČSN 73 61 09** Projektování polních cest

4.1 Povinnosti cyklistů

Každý cyklista má svá práva a povinnosti. Povinnosti cyklistů vyplývají ze zákona o provozu na pozemních komunikacích. **Skeřil, Čapek (2003) tyto práva a povinnosti definuje:**

- Je-li zřízen pruh pro cyklisty, nebo prostor pro cyklisty, cyklista je povinen ho využít
- Cyklista se musí vždy držet na pravé straně vozovky
- Cyklisté musí jet vždy za sebou

- Pokud se auta pohybují pomalu, nebo stojí-li auta za sebou, cyklista je může objíždět nebo předjíždět vždy z pravé strany, musí ale dbát zvýšené opatrnosti
- Jestliže, je stezka označena dopravní značkou „Stezka pro chodce a cyklisty“, cyklista nesmí ohrozit chodce
- Pokud je stezka značena jako „Stezka pro chodce a cyklisty,“, a je na ní oddělen pruh pro cyklisty a chodce, cyklista musí využívat pouze pruh pro cyklisty. Pruh pro chodce může využít pouze při předjíždění, otáčení, objíždění ale nesmí při tom ohrozit chodce
- Jízdního pruhu pro cyklisty smějí využít také osoby pohybující se na lyžích, kolečkových bruslích, ale musí se řídit pravidly jako cyklista a světelnými signály dle § 73
- Osoby mladší 18 let musí použít bezpečnostní přilbu, řádně připevněnou na hlavě
- Cyklista mladší než 10 let může na silnici, místní komunikaci jet pouze pod dohledem osoby starší 15 let. Toto neplatí pro jízdu na chodníku, cyklistické stezce a v obytné a pěší zóně
- Na jednomístném kole smí jet pouze jedna osoba, v případě, že má cyklista vybaveno jízdní kolo sedačkou s pevnými opěrkami pro nohu, může osoba starší 15 let vézt osobu mladší 7 let
- Na jízdním kole se nesmíme za jízdy pouštět řídítek, držet se jiného vozidla, vést druhé jízdní kolo, psa nebo předměty, které by znesnadňovaly řízení kola nebo ohrožovaly jiné účastníky provozu
- Cyklista smí za jízdní kolo připojit přívěsný vozík, který nesmí být širší než 800 mm, na zádi musí mít dvě červené odrazky, které musí být umístěny co nejblíže k bočním obrysům přípojného vozíku. Vozík musí být spojen s kolem pevným spojovacím zařízením. Pokud náklad zakrývá zadní obrysové červené světlo jízdního kola, musí být vozík opatřen vlevo na zádi červeným neoslňujícím světlem
- Je zakázáno jezdit pod vlivem omamných látek
- Za snížené viditelnosti rozsvítit světlomet s bílým světlem na přední části kola a na zadní části s červeným
- Je zakázáno jezdit na jízdním kole po dálnici

5 Region Zlínsko

Zlínsko leží na pomezí úrodné Hané, v kopcovité části Valašska a v úrodné vinařské části Slovácka, při jihovýchodní hranici České republiky. Rozloha regionu je 1033 km^2. Terén je z větší části kopcovitý a pahorkovitý, na některých místech i hornatý. V regionu najdeme mnoho kulturních a historických památek. Koná se zde řada významných kulturní akcí a jsou zde i lázně s léčivými prameny. Díky této všestranné krajině do regionu přijíždí spousta českých i zahraničních turistů.

Obrázek 10. Mapa regionu Zlínsko (Zlínsko. Retrieved 12. 2. 2014 from the World Wide Web www.zlinsko.cz)

5.1 Zlín

Zlín je hlavním městem Zlínského kraje, ležícím na březích řeky Dřevnice. První zmínka o městě pochází z roku 1322. Až do 19. století byl Zlín provinčním městečkem, převážně zemědělského charakteru, a to až do roku 1894, kdy byla založena Baťova továrna na boty. S rozvojem průmyslu rozkvétalo i město, jehož starostou byl Tomáš Baťa. Roku 1949 byl Zlín přejmenován na Gottwaldov. Svůj původní název dostalo město zpět až v roce 1990. Dominantou města Zlína se stal zlínský mrakodrap, který byl před druhou světovou válkou nejvyšší budovou Československa. Mrakodrap byl postaven

roku 1938, a jeho velkou zajímavostí byl klimatizovaný výtah, vybavený umyvadlem, který sloužil jako kancelář šéfa firmy Baťa. Nyní tato budova slouží jako sídlo Finančního úřadu a Krajského úřadu. Město Zlín je známé nejen svou architekturou, ale také bohatou kulturou. (Podhorský, 2006)

5.2 Zajímavá místa regionu Zlínsko

ZOO Lešná Zlín

Zlínská zoologická zahrada patří k nejnavštěvovanějším místům celé Moravy. Já sama bych zlínskou ZOO zařadila mezi nejkrásnější v celé České republice. Návštěvníci v ZOO mohou v zoologické zahradě vidět zvířata ze všech kontinentů v přírodním bioparku. Zvířata žijí ve velmi zdařilé napodobenině jejich původního prostředí. K vidění jsou žirafy, nosorožci, sloni, tygři a mnoho dalších druhů. Zlínskou ZOO lze navštívit ve všech ročních obdobích, některá zvířata jsou aktivnější v létě, jiná zase v zimě. V ZOO najdeme mimo jiné zámek Lešná, který byl dokončen roku 1807. Z centra města Zlína je ZOO dostupná i na jízdním kole po cyklotrase č. 471 a to až přímo k ZOO Lešná. Cyklisté mají možnost úschovy kol v uzamykatelném prostoru u hlavní brány vstupu do ZOO. (Gregůrek, D. (2012). ZOO Zlín. Retrieved 9. 4. 2014 from the World Wide Web http://www.zoozlin.eu/faq).

Zámek Napajedla

Jedná se o dvoukřídlový zámek, postavený v pozdním baroku. Ve třech podlažích, mimo pokojů služebných a příslušenství, bylo přes 50 obytných místností. Dominantou zámku je zcela jistě nádherný kruhový zrcadlový sál, který sloužil především pro přijímání návštěv na zámku, či k tančení při slavnostních příležitostech. Dále je zde salonek holandských mistrů, barokní salonek, a rozlehlá zámecká jídelna. Hodnota zámku spočívá nejen v jeho historickém, ale i kulturním odkazu. V dnešní době je zámek v soukromém vlastnictví a prochází celou řadou rekonstrukcí. (Zámek Napajedla. Retrieved 9. 4. 2014 from World Wide Web http://www.zameknapajedla.cz/)

Lázně Luhačovice

Lázně Luhačovice jsou největší moravské lázně s dlouhou historií. V lázních se lečí především pacienti s problémy s dýchacím ústrojím, trávicím ústrojím a pohybovým aparátem. V Luhačovicích najdeme prameny sodných kyselek a jeden sirný pramen. Mezi nejznámější minerální prameny patří Vincentka, Ottovka, Aloiska, pramen Dr. Šťastného a sv. Josefa. Tyto Vody jsou považovány za jedny z nejúčinnějších v Evropě a to pro jejich vysoký obsah minerálních látek. (Lázně Luhačovice. Retrieved 9. 4. 2014 from the World Wide Web http://lazneluhacovice.cz/luhacovice.php).

Hrad Malenovice

Hrad Malenovice leží pouhých 6 kilometrů od Zlína směrem na Otrokovice. Hrad byl založený ve 2. polovině 14. století Janem Jindřichem. Posledními majiteli hradu byli příslušníci panského rodu Šternberků. V roce 1942 byl hrad zabrán Němci, a od roku 1951 slouží pouze k muzejním účelům. V roce 2011 hrad prošel několika úpravami, nyní je vhodným cílem pro cykloturisty. (Muzeum Zlín. Retrieved 10. 4. 2014 from the World Wide Web http://www.muzeum-zlin.cz/cs/objekty/hrad-malenovice/).

6 Současný stav cyklotras v regionu

První cyklotrasy v regionu začaly vznikat v letech 1997/1998. Některé dodnes nejsou na sebe napojeny a stále se budují. **Níže uvádím, všechny značené cyklotrasy, které již byly navrhovány v rámci výstavby města Zlína a jeho mikroregionů:**

- Tečovice – Sazovice - Mysločovice (5,6 km)
- Mysločovice – Lechotice - Racková (5,5 km)
- Hostišová – Lhotka - Chlum (5,5 km)
- Louky - Hostišová (3,7 km)
- Zbožénské rybníky - Racková (1,3 km)
- Zlínské Paseky (0,9 km)
- Mladcovské kopce (2,4 km)
- K Pasekám (2,5 km)
- Vršava les (1,1 km)
- Vršava louka (1,3 km)
- Lesní lokalita „Vršek“ (4 km)
- Příluky - Štípa (5,1 km)
- Pod Jurým (2 km)
- Štípa (0,9 km)
- U Větřáku (3 km)
- Juré (2,25 km)
- Hvozdná (11,2 km)
- Hvozdná - Veselá(3,4 km)
- Lůžkovice (0,8 km)
- Klečůvka (1,2 km)
- Nádrž Ostrata (2 km)
- Štípa letiště (1,7 km)
- Štípa - Velíková (5,5 km)
- Nádrž Slušovice (3,4 km)
- Trnava - Kašava (6,1 km)
- Slušovice - Zádveřice (1,2 km)

- Slušovice - Chrastěšov (2,7 km)
- Želechovice (6,9 km)
- Zelené údolí (6,3 km)
- Řetechov (4,4 km)
- Jaroslavické paseky (6,8 km)
- Lesní čtvrť (1,5 km)
- Kudlov (1 km)
- Lesní hřbitov (0,85 km)
- Letná (1,05 km)
- Páteřní cyklotrasa Otrokovice - Vizovice (28,89 km)

6.1 Páteřní cyklotrasa Otrokovice-Vizovice

- Část č. 1 Otrokovice, celková délka 3,8 km
- Část č. 2 Zlín, celková délka 17,86 km
- Část č. 3 Lípa, celková délka 0,92 km
- Část č. 4 Zádveřice, celková délka 3,75 km
- Část č. 5 Vizovice, celková délka 2,56 km

7 Cíl práce

Cílem mojí závěrečné bakalářské práce je zjistit, jak jsou cyklisté spokojeni se současným stavem cyklostezek v regionu Zlínsko, a které cyklotrasy je třeba zrealizovat a propojit.

Dílčí cíle:

- Analýza současného stavu cyklostezek
- Zjistit věkovou kategorii cyklistů, kteří se na cyklotrase pohybují nejfrekventovaněji
- Zjistit, jak často a za jakým účelem cyklostezky cyklisté využívají
- Zjištění, co se cyklistům nelíbí na současných cyklotrasách, a které z plánovaných cyklotras turistům udělají radost

8 Metodika

Filkron (1960, 72) chápe metodologii jako „empirickou vědu, jejímž předmětem je tvoření vědy.“

Ve své práci jsem zvolila primární a sekundární analýzu sběru dat, a také techniku rozhovoru.

8.1 Primární analýza

„Primární data jsou údaje získané pro konkrétní účel. Jak již bylo zmíněno, získáváme je vlastním výzkumem, který může být kvalitativní (ptáme se proč) nebo kvantitativní (zjišťujeme množství).“ (Kotíková, Schwartzhoffová, 2008, 38)

Sběr primárních dat jsem realizovala metodou výzkumu, pomocí dotazníku, který jsem vytvořila na internetových stránkách survio.cz. Dotazníkové šetření jsem provedla na jaře v roce 2014, mělo elektronickou podobu. Dotazník v elektronické podobě má své výhody i nevýhody. Jako výhodu bych ráda uvedla především nenáročnost sběru dat. Tato metoda je také navíc ekologická - žádná spotřeba papíru. Nevýhodou internetových dotazníků je nemožnost přímého kontaktu s dotazovanými respondenty.

Jak jsem již uvedla, dotazník jsem vytvořila v elektronické podobě. Odkaz na dotazník jsem dotazovaným poslala na email, nebo sdílela na jejich profil na sociální síti. V případě problému s vyplněním jsem byla dotazovaným k dispozici online na sociální síti nebo na emailu.

Aby měl můj průzkum význam, potřebovala jsem získat zpět alespoň 50 vyplněných dotazníků.

Dotazník se skládá z 8 otázek. Využila jsem otázky otevřené, uzavřené a polootevřené, kde si dotazovaný mohl vybrat z možných variant odpovědí, nebo odpovědět vlastními slovy. Polootevřené otázky jsem tvořila přidáním varianty „jiné“.

8.2 Sekundární analýza

Zkoumáme již existující data. Je levnější, a rychlejší než primární analýza. Může se stát, že narazíme na data, která jsou neúplná, nebo poněkud zastaralá. (Kotíková, Schwartzhoffová, 2008, 34)

Pomocí této metody jsem prozkoumala a shromáždila materiály, které jsem získala z projektové kanceláře, navrhující cyklotrasy pro Zlínský kraj.

8.3 Rozhovor

Skalková a kolektiv definuje rozhovor jako „shromažďování dat, které je založeno na přímém dotazování, tj. verbální komunikaci výzkumného pracovníka a respondenta.“ (Skalková a kol., 1983, 12)

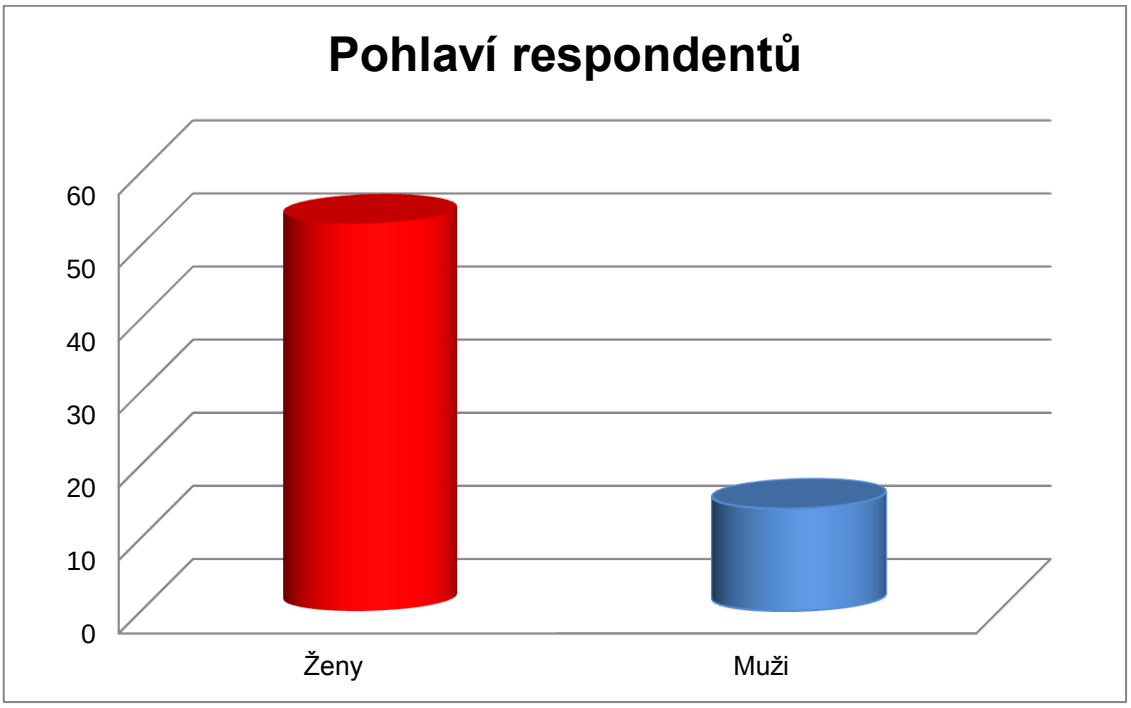
Neřízený rozhovor jsem vedla po vyhodnocení dotazníků s paní Marcelou Sedlářovou, která je projektantkou v projektové kanceláři navrhující cyklotrasy a cyklostezky ve Zlínském kraji.

9 Výsledek dotazníku

Výsledek dotazníku jsem zpracovala na základě vyplněných 67 dotazníků. Výsledky dotazníků jsem do své práce vytvořila pomocí programu Microsoft Office Excel. Do přílohy jsem přidala celý dotazník, který jsem použila pro sběr dat.

Otázka 1. Pohlaví

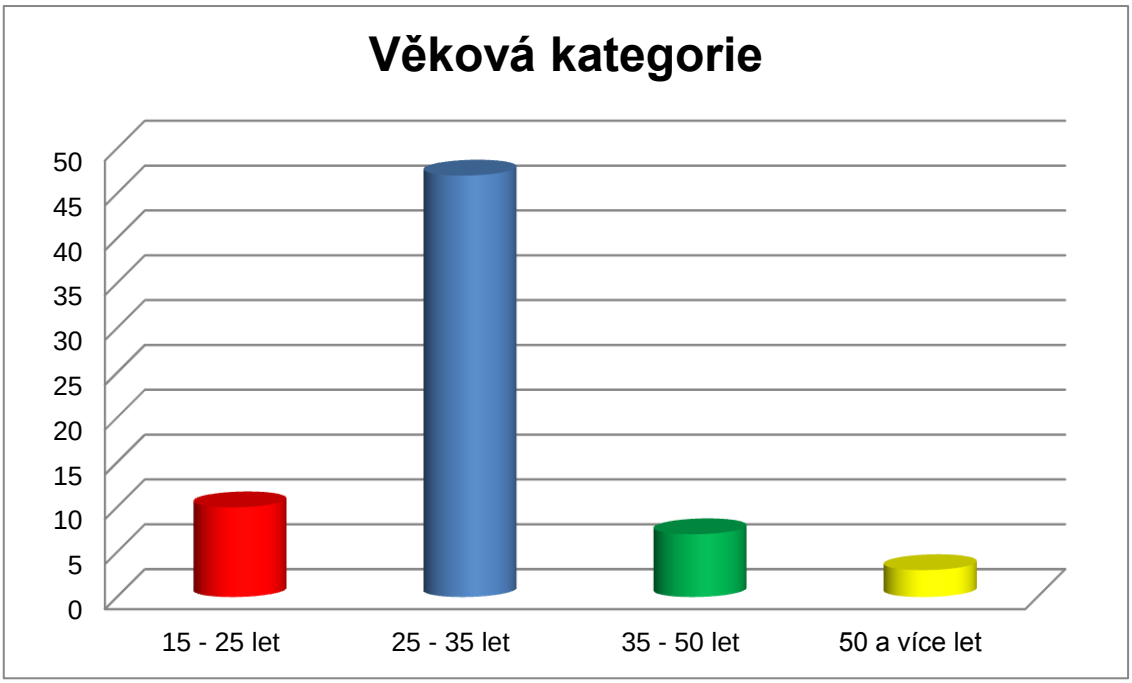
Z celkového počtu dotazovaných bylo 53 (79,10%) žen a 14 mužů (20,90%).



Obrázek 11. Pohlaví respondentů

Otázka 2. Kolik Vám je let?

Do první věkové skupiny 15-25 let se zařadilo 10 respondentů (14,93%). Druhá skupina 25-35 let byla jedna z nejčastějších odpovědí, celkem 47 (70,15%). Ve skupině od 35-50 let jsem dostala odpověď od 7 cyklistů (10,45%). Mezi nejméně frekventovanou skupinu patří věková skupina 50 let a více, celkový počet odpovědí byly 3 (4,48%).

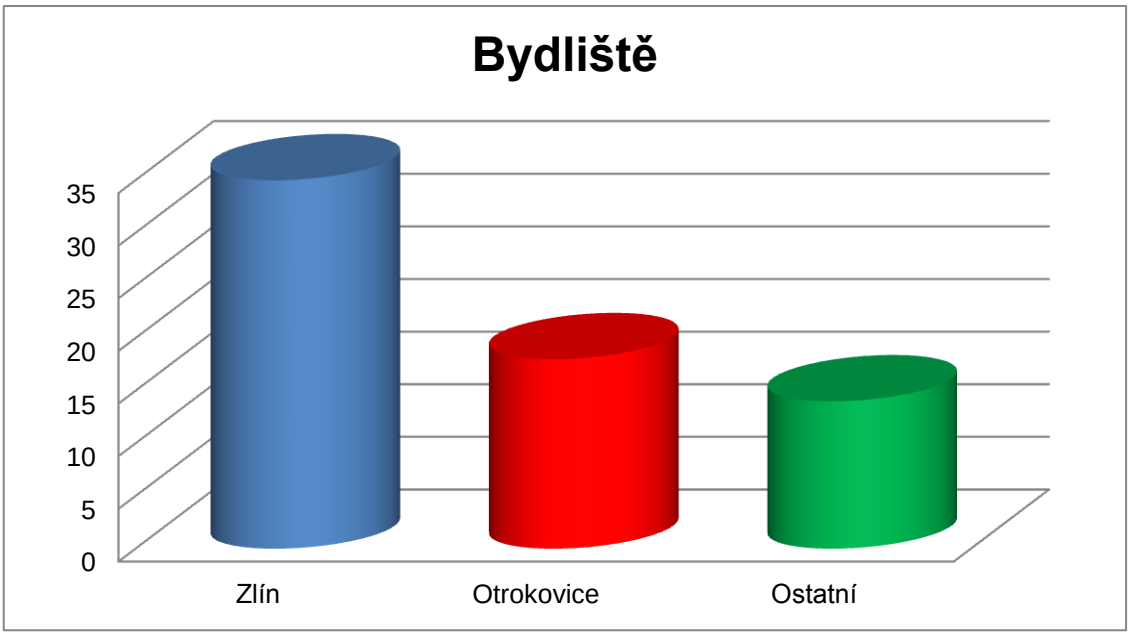


Obrázek 12. Věková skupina respondentů

Otázka 3. Uveďte prosím místo bydliště

Jedinou otevřenou otázkou byla otázka číslo 3, ve které jsem se dotazovaných ptala, odkud pochází. Jelikož to byla otázka otevřená, dostala jsem spoustu různých opovědí, proto jsem vybrala tři nejpoužívanější odpovědi.

Z celkového počtu 67 respondentů odpovědělo 35 osob, že bydlí na území města Zlína. Otrokovice, jako svoje místo bydliště uvedlo 18 osob. Zbytek dotazovaných pochází z Uherského Hradiště, Napajedel a Vizovic. V grafu jsem tyto respondenty dala do skupiny „ostatní.“



Obrázek 13. Místo bydliště respondentů

Otázka 4. Jak často jezdíte na kole?

Z 67 respondentů 56 (83,58%) uvedlo, že na kole jezdí méně, jak 4x za týden. Zbytek respondentů 11 (16,42%) uvedlo, že na kole jezdí aktivně, více jak 4x za týden.

Obrázek 14. Četnost jízdy na kole

Otázka 6. Jízdní kolo využíváte jako?

Většina dotázaných 40 (59,70%) odpověděla, že jízdní kolo využívají především k rekreaci, na výlety a zvyšování své fyzické kondice. Pouze 2 osoby (2,99%) uvedly, že jízdní kolo využívají jako dopravní prostředek (do školy nebo do zaměstnání). Zbylých 25 (37,31%) uvedlo, že jízdní kolo využívají k rekreaci a také jako dopravní prostředek do školy nebo do zaměstnání.

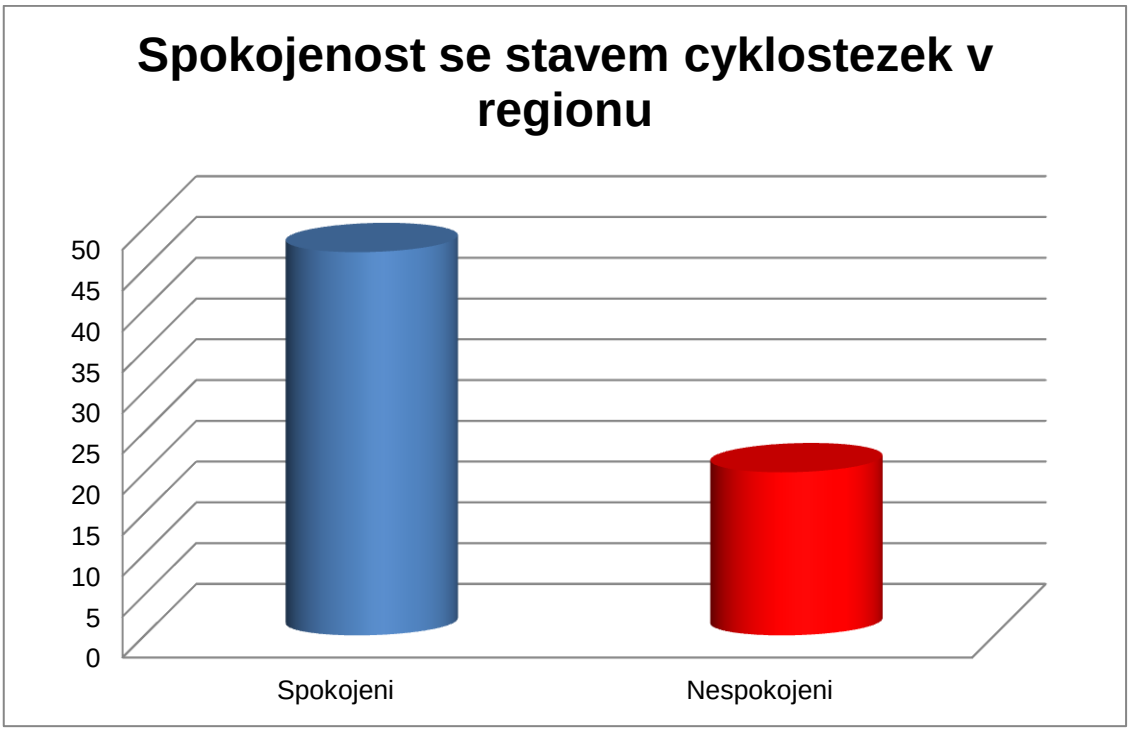
Obrázek 15. Využití jízdního kola

Otázka 7. Jak jste spokojeni se současným stavem cyklostezek v regionu (povrch, vybavení, údržba, apod.)?

Velice milé překvapení bylo, že většina dotazovaných 47 (70,15%) jsou celkově spokojeni s cyklostezkami. Zbylých 20 respondentů není spokojeno (19,85%). Naprostá většina nespokojených uživatelů cyklostezek se shodla v tom, že chybí celková propojenost cyklostezek, je málo kilometrů cyklostezek a také je nepořádek v okolí odpočívadel na cyklotrasách. Já sama musím souhlasit s tím, že některé úseky na sebe sice navazují, ale přejezd z jedné trasy na druhou vede po hlavních silnicích, tudíž je to pro cyklisty velice nebezpečné. Lidem chybí propojení trasy mezi Otrokovicemi a Zlínem, jedná se

především o nepropojenou část Otrokovice -Malenovice, a Malenovice - Louky. Propojení cyklotras a plánované výstavbě cyklotras se věnuji níže.

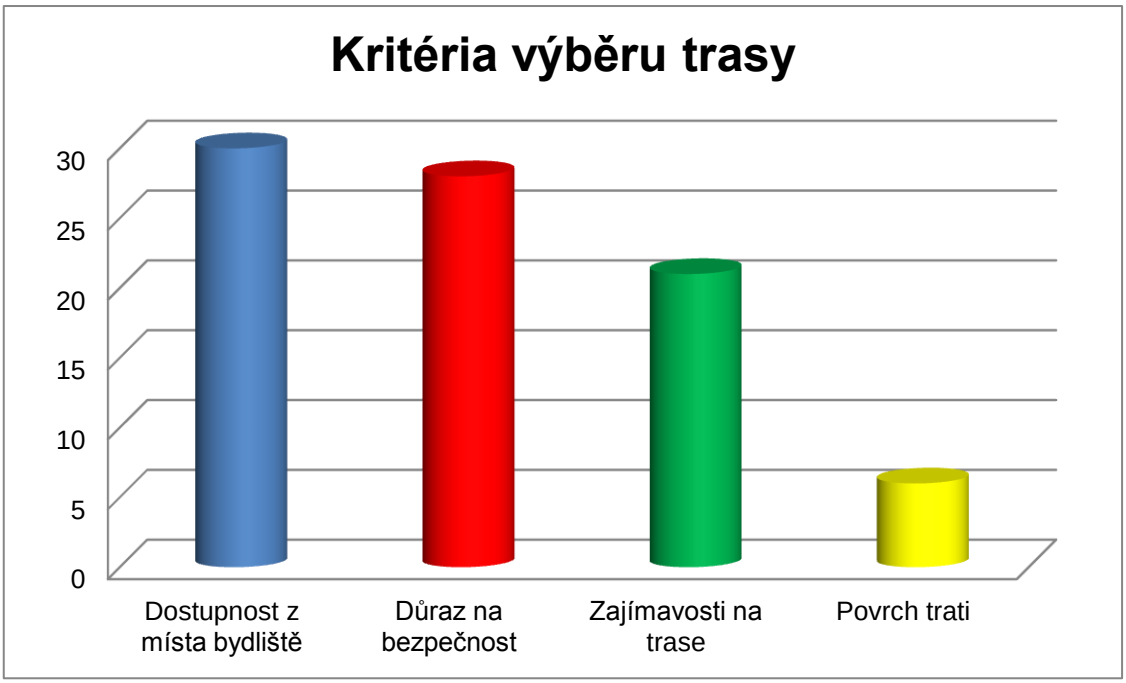
Za nepořádek, který uvedlo několik dotazovaných, si ale můžou především cyklisté sami. Faktem je, že podél cyklotras je velice málo odpadkových košů, nebo popelnic, kam by odpadky mohli házet. Všechny získané výtky cyklistů jsem sepsala a předala jsem je jako návrh na zlepšení projektantům, kteří cyklostezky navrhují.



Obrázek 16. Spokojenost cyklistů

Otázka č. 8 – Podle jakých kritérií si vybíráte trasu, kterou zvolíte pro jízdu na kole?

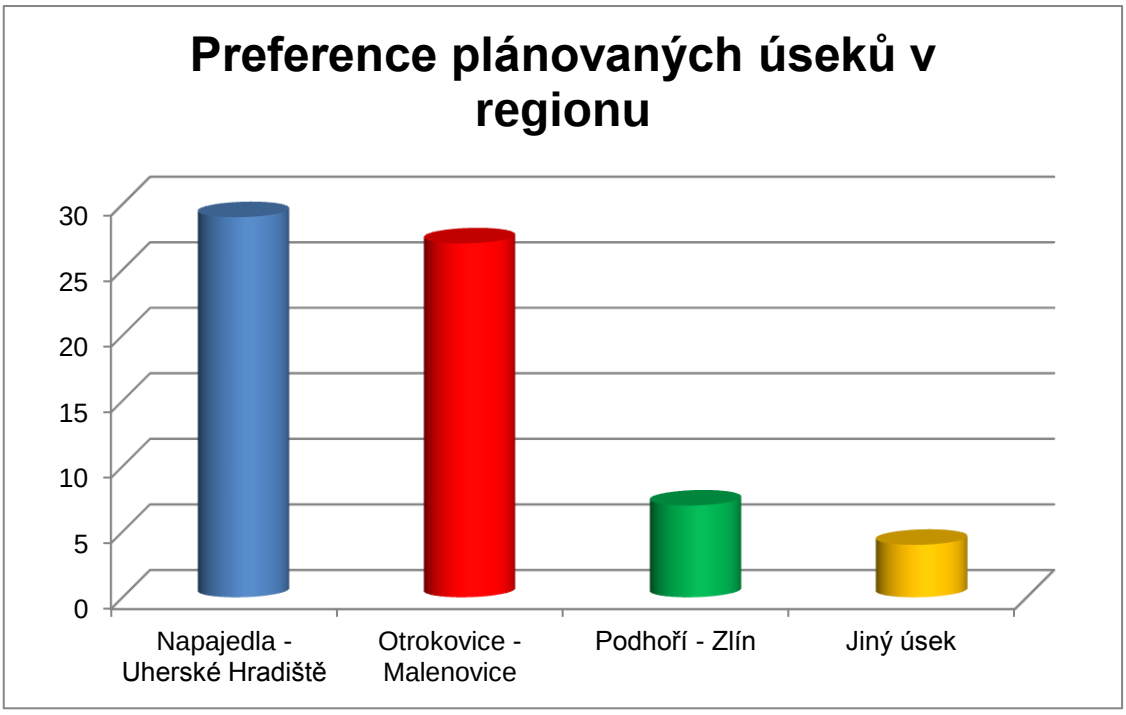
Respondenti měli na výběr ze čtyř možných odpovědí. Nejvíce cyklistů - 30 (44,70%) si vybírá svoji trasu, aby byla především dostupná z místa jeho bydliště. Dalších 28 respondentů kladou důraz na svoji bezpečnost, a proto vybírají trasu tak, aby byla především bezpečná. Cykloturisté, kteří se vydají na výlet a zvolí si trasu kvůli zajímavostem na trase bylo mezi respondenty 21. Pouze 6 cyklistů z 67 dotazovaných si vybírá trasu dle povrchu trati.



Obrázek 17. Kritéria výběru trasy

Otázka 9. Kterou z plánovaných cyklotras byste uvítali nejvíce?

Z celkového počtu respondentů 67, odpovědělo 29, že by nejvíce uvítalo propojení cyklotrasy Napajedla - Uherské Hradiště. Jedná se o úsek Pahrbek, vedoucí v dnešní době přes nezpevněnou polní cestu, která má pro začátečníky složitý a také velice nebezpečný povrch. Další z plánovaných úseků je Otrokovice – Malenovice. Tento úsek by uvítalo 27 cyklistů. Díky tomu, že tato cyklotrasa ještě není propojena, musí cyklisté na této trase přejíždět po hlavních pozemních komunikacích. Propojení úseku Podhoří – Zlín střed by udělalo radost 7 respondentům. Zbylí 4 respondenti na tuto otázku zvolili možnost vyjádření vlastního názoru „jiný úsek.“ Jeden z dotázaných by uvítal celkové propojení cyklotrasy Olomouc – Otrokovice – Luhačovice - směrem na Slovensko. Další dotazovaní se shodli na úseku Zlín - Vizovice.



Obrázek 18. Preference plánovaných úseků

10 Plánovaná výstavba cyklotras

Nejen město Otrokovice, ale také město Zlín a Napajedla letos investují do výstavby cyklotras velké množství finančních prostředků. Z velké části budou cyklotrasy financované z Regionálního operačního programu Střední Morava, zbytek peněz investují samostatná města. Jako první bude zahájena stavba úseku z Otrokovic do Zlína. Jak Zlín, tak i Otrokovice v březnu zahájily stavbu nedokončených úseků. Už z dotazníků vyplývá, že by se cyklisté rádi dostali bezpečně z Malenovic do Zlína. Letos bylo jejich přání vyslyšeno a na tomto nedokončeném úseku se již v březnu 2014 začalo pracovat.

10.1 Úsek Otrokovice – Malenovice

Páteřní cyklotrasa Otrokovice – Vizovice má v navržené podobě celkovou délku 28,890 km, z toho úsek ležící na katastru města Otrokovice (včetně jeho místních částí) má délku 3,800 km.

Stávající cyklotrasa Otrokovice – Zlín je vedena po účelových a místních komunikacích a často pouze po nezpevněných pěšinách v údolí řeky Dřevnice. Komunikace, po kterých je dosavadní cyklotrasa vedena, není pro provoz cyklistů vhodná a to jak kvalitou povrchu, tak ani z pohledu bezpečnosti. Města jsou zatížena velkým objemem silniční dopravy, tudíž je pohyb po komunikacích pro cyklisty velice nebezpečný.

V rámci výstavby bude toto propojení změněno na plnohodnotné, splňující podmínky pro bezpečnou cyklodopravu.

Výstavba cyklotrasy má především tyto funkce:

- Zvýšení bezpečnosti cyklistické dopravy
- Zvýšení využitelnosti cyklotrasy nejen pro cyklisty, ale také pro in-line bruslení
- Umožnění aktivní rekreace a využití volného času pro obyvatele regionu
- Posílení atraktivnosti z hlediska rozvoje cestovního ruchu, trasa bude využitelná i pro dálkovou cyklodopravu, bude napojena na Moravskou

stezku podél Baťova kanálu

Stavební úpravy budou rozděleny na čtyři úseky, které navazují na stávající cyklotrasy:

Úsek č. 1 je trasován podél protipovodňové zdi po břehu toku Dřevnice, je ukončen za podjezdem pod železničním mostem, a navazuje značenou trasou, kterou je stávající zpevněná účelová komunikace, sloužící pouze pro příjezd obsluhy Českých drah. Zde se napojuje místní cyklostezka. Délka úseku je 737m.

Úsek č. 2 je také veden podél protipovodňové zdi po břehu Dřevnice, až ke zpevněným plochám otrokovické polikliniky, kde nyní vede málo frekventovaný chodník, který bude přestavěn na cyklotrasu. Úsek zakončuje silnice, na které bude vybudován nový přechod i s ochrannými ostrůvky. Délka trasy je 503 m.

Úsek č. 3 je řešen na místě stávajícího chodníku, sídlištěm Trávníky až na konec sídliště. Úsek je dlouhý 625 m.

Úsek č. 4 je veden přes Kvítkovice u Otrokovic v nezastavěné části, podél toku řeky Dřevnice. U podjezdu pod silničním mostem R55 se využije stávající účelové zpevněné komunikace, která doposud sloužila jako příjezd pro zemědělskou obsluhu. Na konci tohoto úseku navazuje stávající cyklostezka projektovaná městem Zlín na trase Malenovice - Zlín. Jedná se o úsek dlouhý 988 metrů.

Na této trase se cyklisté dočkají také odpočívadel. V úseku 1 – 3 je v plánu výstavba menšího odpočívadla, pro odpočinkové posezení na lavičkách.

V úseku č. 4 je v plánu větší odpočívadlo se zastřešeným altánkem. Dále cyklisté na odpočívadle najdou stojany na kola, informační tabule, a také již zmiňované odpadkové koše, na jejichž nedostatek si stěžovali respondenti v mém dotazníku.

10.2 Cyklotrasa podél Baťova kanálu – úsek Napajedla

Dalším z plánovaných úseků je úsek podél Baťova kanálu mezi Napajedly a rekreačním areálem Pahrbek. Navrhovaný úsek navazuje na úsek, který byl realizovaný roku 2009, a financován z Regionálních operačních programů a Státního fondu dopravní infrastruktury. Jedná se o úsek, který je v současnosti tvořen kamenitou cestou dlouhou 350 metrů. Další úsek je podél toku Moravy, po polní cestě mezi oplocenými zahrádkami 132 metrů. Další nedokončená část vede po dřevěné lávce o délce 37 metrů.

Všechny tyto úseky jsou v současnosti využívány k rekreačním účelům, ale pouze za příznivých klimatických podmínek.

Zmíněná cyklotrasa vede kolem rekreačního areálu Pahrbek, kde turisté najdou cykloservis, půjčovnu kol, úschovnu kol a také cykloporadnu.

Výstavba cyklotrasy má především tyto funkce:

- Zvýšení atraktivnosti cyklotrasy a přimknutí k památkově chráněnému centru Napajedel
- Zvýšení využitelnosti cyklotrasy pro všechny druhy kol, pěší turisty a in-line bruslení
- Využití aktivní rekreace a volného času pro obyvatele regionu
- Posílení atraktivnosti území z hlediska rozvoje cestovního ruchu, v této oblasti především s rozvíjející se rekreační vodní dopravou po řece Moravě a Baťově kanálu

Obrázek 19. Stávající cyklotrasa vedoucí přes Napajedla

10.3 Úsek podél Baťova kanálu Otrokovice - Kvasice

Tato trasa bude navazovat na již realizovanou cyklostezku Kroměříž – Střížovice – Kvasice, která je ukončena sjezdem na silnici druhé třídy u sportovního areálu v Kvasicích. Celková délka trasy je 3 395 metrů. Navrhovaná trasa v předpokládaném projektu je vedena po terénu až před hráz řeky Moravy, kde je vyústěna na silnici. Na Bělov trasa pokračuje podél protipovodňové hrázi, až ke kanálu malé vodní elektrárny u Bělovského jezu, kde je cyklostezka opět ukončena a pokračuje značená cyklotrasa vedená po stávající účelové komunikaci. Ve směru na Otrokovice je trasa vedena v souběhu se silnicí třetí třídy, kde překračuje po římse stávajícího předmostí. Za předmostím je trasa napojena na již realizovaný úsek stezky v Otrokovicích. Tato stezka je již realizovaný úsek přes Otrokovice a dále do Napajedel. Jelikož je nyní trasa vedena po silnici druhé třídy, často dochází v Bělově k smrtelným dopravním nehodám cyklistů s motorovými vozidly. Vybudováním nové cyklotrasy si města slibují snížení nehodovosti, a zvýšení bezpečnosti cyklistů.

S novou cyklotrasou vznikne odpočívadlo, kde cyklisté najdou lavičky, stojan na kola a také požadované odpadkové koše.

Úsek č. 1 je v současné době veden po nezpevněném povrchu, nyní bude zpevněn a označen jako cyklostezka, kterou mohou využít cyklisté, in-line bruslaři a pěší. Jedná se o úsek v délce 140 metrů.

Úsek č. 2 je vedený na stávající protipovodňové hrázi, jedná se o úsek o délce 3 140 metrů.

Úsek č. 3 vedený po stávající nezpevněné ploše souběžně se silnicí druhé třídy, jedná se o úsek o délce 132 metrů.

Výstavba cyklotras má především tyto funkce:

- Zvýšení využitelnosti cyklotrasy pro všechny druhy kol, pěší turisty a in-line bruslení
- Využití aktivní rekreace a volného času pro obyvatele regionu
- Zvýšení bezpečnosti cyklodopravy
- Posílení atraktivnosti území z hlediska rozvoje cestovního ruchu

Obrázek 20. Stávající stezka pro cyklisty po nezpevněném povrchu

10.4 Cyklostezka Lešná - Lukov

Cyklostezka Lešná – Lukov je z hlediska rozvoje cyklodopravy jednou z nejvýznamnějších tras s významným neregionálním turistickým prvkem,

zoologickou zahradou Lešná. Stávající cyklotrasa č. 5067 Zlín - Lešná v délce 6,5 km je ukončena u parkoviště ZOO Lešná. Navržená trasa má být prodloužena až do obce Lukov. Cílem tohoto projektu je propojení krajského města s obcí Lukov stezkou pro pěší a cyklisty s vyloučením automobilové dopravy, a navázat tak regionálně na významné cíle a také na síť na navazujících na cyklotrasu vedoucí směrem na Hostýnské Vrchy. V rámci rozvoje cyklodopravy na území Zlínského kraje je definována jako regionálně významná trasa R6, která prochází Lukovem směrem do Držkové.

Realizací této trasy budou cyklisté převedeni z frekventovaných silničních tahů s nevyhovujícími parametry na cyklotrasu. Budovaná cyklotrasa bude vhodná pro všechny druhy kol i pro in-line bruslení.

Napojení nové cyklostezky bude započato u vstupu do ZOO Lešná. Dále cyklotrasa povede kolem lesa, úsek dlouhý 50m bude veden po zpevněné lesní cestě, jejíž povrch bude pro realizaci stezky samostatně vyspraven. Dále trasa povede přes lávku, která vede nad lukovským potokem. Pokračovat bude volně podél břehu potoka až do zastavěného území obce Lukov. Celková délka trasy je 1 679 m, z toho úsek, spadající pod obec Štípa je dlouhý 294 m. Úsek, ve volném terénu spadající pod katastrální úsek Lukov je dlouhý 1 102 m, a v zastavěné části Lukova má délku 283 m.

Aby cyklostezka vyhovovala všem požadavkům, musí být opravena i lávka, která bude sloužit cyklistům nad lukovským potokem.

Výstavba cyklotrasy má především tyto funkce:

- Zvýšení využitelnosti cyklotrasy pro všechny druhy kol, pěší turisty a in-line bruslení
- Využití aktivní rekreace a volného času pro obyvatele regionu
- Posílení atraktivnosti území z hlediska rozvoje cestovního ruchu
- Zvýšení bezpečnosti cyklistů, pěších a in-line bruslařů

Obrázek 21. Nově vybudovaná cyklostezka, lávka přes lukovský potok

10.5 Po Zlíně na kole

Město Zlín prochází v současné době velkou přestavbou. Už v loňském roce byla vybudována odpočinková zóna nejen pro studenty v návaznosti na kongresové a kulturní centrum. Letos město rekonstruuje podchod pod třídou Tomáše Bati, a velkými změnami prochází také park Komenského. V rámci těchto úprav, by město mělo vybudovat i stezky pro pěší a cyklostezky. Na všechny úpravy město čerpá velkou část finančních prostředků za podpory dotací regionálních operačních programů.

Ještě do nedávna bylo cyklistům zakázáno přejíždět na kole po zlínském náměstí Míru. S letošním rokem se vše změní. Současná páteřní cyklotrasa Otrokovice - Vizovice, vede pouze po okraji města a míjí hlavní atributy města Zlína, např. Baťův areál, náměstí Práce, náměstí Míru a městské komunikace s jejich pouličním prostorem. Jednou z podstatných vazeb je také napojení centra na největší zlínské sídliště Jižní Svahy.

V řešeném území jsou v současnosti vybudovány tyto cyklostezky, a stezky pro pěší, které jsou všechny součástí páteřní cyklotrasy č. 471 Otrokovice - Vizovice. Jedná se o stezku pro pěší a cyklisty Louky – Prštné. Dále je realizován krátký úsek stezky pro pěší a cyklisty od ulice Gahurovy, s prodloužením podél ulice Nábřeží až k nákupnímu centru Lidl. Poslední úsek stezky pro pěší a cyklisty je zrealizován podél řeky Dřevnice na Havlíčkově

nábřeží, až k Baťově nemocnici. Na tento úsek navazuje vysoce frekventovaná a z hlediska cyklodopravy důležitá stezka směrem k místním částem Zlína - Kostelec a Štípa, která končí u ZOO Lešná.

Ve Zlíně je velký problém v nespojitosti realizovaných úseků. Ikdyž jsou úseky vedeny i značeny jako cykloturistické trasy, jsou vedeny po zcela nevyhovujících komunikacích. Směrem k ZOO Lešná nejsou přípojné trasy a také, jak jsem se již zmínila, chybí dobudovat trasu na největší zlínské sídliště Jižní Svahy.

Problémem je nespojitost realizovaných úseků, kdy některé z úseků jsou značeny jako cykloturistické trasy, jsou však vedeny po většinou zcela nevyhovujících komunikacích. Navíc zde, s výjimkou stezky směrem k Lešné, nejsou přípojné trasy. Zde především je zřejmá absence napojení na největší obytný celek ve Zlíně - sídliště Jižní Svahy.

Význam stavby spočívá:

- Zlepšení podmínek pro pohyb pěších v centru města, včetně doplnění objektů pro imobilní
- Zvýšení bezpečnosti cyklistické dopravy
- Zlepšení využitelnosti cyklistické dopravy pro dopravu za zaměstnáním, do škol, přístup k úřadům, objektům občanské a kulturní vybavenosti v území
- Zajistit napojení centrální části města Zlína v návaznosti na budovanou páteřní cyklostezku Otrokovice - Vizovice
- Zvýšení rozvoje cestovního ruchu ve Zlíně

Obrázek 22. Baťův areál

11 Závěry

Hlavním cílem mojí závěrečné bakalářské práce bylo zjistit, jak jsou cyklisté spokojeni se současným stavem cyklotras v regionu Zlínsko, co jim na cyklotrasách chybí, a především, které cyklotrasy je třeba dobudovat k jejich celkové spokojenosti. Abych zjistila všechny potřebné informace, bylo třeba vytvořit dotazník a najít potencionální respondenty.

Dílčími cíli mé bakalářské práce bylo zjistit:

- která věková kategorie se na cyklostezkách pohybuje nejfrekventovaněji
- jak často lidé jezdí na kole
- proč jezdí na kole
- co je rozhodující při volbě trasy
- s čím jsou cyklisté nespokojeni

Díky dotazníku jsem se dozvěděla důležité poznatky, které bych ráda v závěru shrnula:

- Nejvíce respondentů tvořily ženy (79,10 %)
- Nejpočetnější skupinou, která cyklotrasy využívá je ve věku od 25 do 35 let
- Většina z dotázaných (83,58 %) jezdí na kole méně než 4x týdně
- Cyklisté se vydávají na kolo především k rekreačním účelům (59,70%)
- Velké množství respondentů je se současnými cyklostezkami spokojena (70,15 %)
- Z výsledků dotazníku vyplývá, že cyklisté volí trasu hlavně tak, aby byla dostupná u jejich místa bydliště (44,78 %)
- Dle respondentů by nejvíce uvítali dostavbu úseku „Pahrbek“ (52,73 %)

Můj dotazník díky internetu vyplnilo celkem 67 respondentů. Výsledky dotazníku jsem zpracovala a vše jsem konzultovala s pracovnicí v projektové kanceláři, které jsem také předala návrhy na zlepšení cyklotras v regionu.

12 Souhrn

Ve své bakalářské práci jsem se zaměřila na plánovanou výstavbu cyklotras v regionu Zlínsko. Hlavním cílem mojí práce bylo zjistit, jak jsou cyklisté spokojeni se současným stavem cyklostezek a také zjistit, které cyklostezky jsou v plánované výstavbě.

Region Zlínsko jsem si vybrala z důvodu, že zde bydlím, a protože nyní s rodinou cyklostezky v okolí často využíváme k výletům, jak na kole, tak i na procházky s kočárkem.

Důležitou částí mojí závěrečné práce je výzkum, ve kterém jsem se snažila zjistit, jak jsou cyklisté spokojeni se současným stavem cyklostezek, co cyklistům na cyklostezkách chybí, a kterou z plánovaných cyklotras uvítají.

V současné době, když jsem si trasy procházela, jsem zjistila, že první výstavba cyklotrasy mezi Malenovicemi a Otrokovicemi již probíhá, a letos v létě by ji mohli cyklisté využívat. Informace, které by mohly přispět ke zlepšení cyklotras jsem předala na zlínský magistrát.

13 Summary

In my thesis I focused on the planned construction of bicycle paths in the region of Zlín. The main objective of the study is to investigate how cyclists are satisfied with the current state of bicycle paths and also to see which bicycle paths are in construction plan.

I have chosen region of Zlín because I live here, and because me and my family nowadays often use bicycle paths in the neighborhood for our bicycle trips and walks with the stroller.

An important part of my thesis is a research, in which I was trying to figure out how cyclists are satisfied with the current state of bicycle paths, what cyclists are missing on the bicycle paths, and which of the planned bicycle paths they will welcome.

Currently, when I walked the paths, I found out that the first construction of bicycle path between Malenovice and Otrokovice is already in process, and cyclist would be able to use it this summer. Information that could help to improve bicycle paths was provided to the Zlín Municipality.

14 Referenční seznam

Filkorn, V. (1960). *Úvod do metodológie vied*. Bratislava.

Halada, A. a kol. (2010). *Na kole křížem krážem po Česku*. Praha: Fragment.

Hesková, M. a kol. (2006). *Cestovní ruch pro VOŠ a VŠ.* Praha: Fortuna.

Hodaň, B. (1997). *Úvod do teorie tělesné kultury*. Olomouc: Vydavatelství Univerzita Palackého.

Hodaň, B., & Dohnal, T. (2008). *Rekreologie.* Olomouc: Vydavatelství Univerzita Palackého.

Hofbauer, B. (2004). *Děti, mládež, volný čas.* Praha: Portál.

Indrová, J. a kol. (2009). *Cestovní ruch*. Praha: Oeconomica.

Kotíková, H., & Schwartzhoffová, E. (2008). *Nové trendy v pořádání akcí a událostí (events) v cestovním ruchu.* Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj.

Landa, P., & Lišková, J. (2004). *Rekreační cyklistika*. Praha: Grada.

Linhart, J., Petrusek, M., Vodáková, A., & Maříková, H. (1996). *Velký sociologický slovník.* Praha: Karolinum.

Ondráček, J., & Hřebíčková, S. (2007). *Cykloturistika.* Brno: Masarykova Univerzita.

Petrů, Z. (1999). *Základy ekonomiky cestovního ruchu.* Praha: Idea servis.

Podhorský, M. (2006). *Zlínský kraj.* Praha: Freytag & Berndt.

Sidwells, Ch. (2004). *Bicykle a cyklistika.* Bratislava: Slovart.

Skalková, J. a kol. (1983). *Úvod do metodologie a metod pedagogického výzkumu.* Praha: SPN.

Skeřil, M., & Čapek, P. (2003). *Cykloturistika pro všechny*. Ostrava: Monatex.

Zelenka, J., & Pásková, M. (2002). *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Praha: Linde.

Internetové zdroje:

Budský, R. (2013). Besip. Retrieved 12. 2. 2014 from the World Wide Web:http://www.ibesip.cz/cz/legislativa/pravidla-silnicniho-provozu/zakon-o-podminkach-provozu-vozidel-na-pozemnich-komunikacich)

Gregůrek, D. (2012). Zoo Zlín. Retrieved 9. 4. 2014 from the World Wide Web http://www.zoozlin.eu/faq)

Jankulík, M. (2013). Průzkumník. (Jankulík, M. (2013). Retrieved 13. 2. 2014 from the World Wide Web www.pruzkumnik.cz)

Keprt, J. (2014). Cyklo Jižní Morava. Retrieved 17. 2. 2014 from the World Wide Web http://www.cyklo-jizni-morava.cz/regionalni-cyklotrasy)

(Lázně Luhačovice. Retrieved 9. 4. 2014 from the World Wide Web http://lazneluhacovice.cz/luhacovice.php)

Martinek, J. (2011). Česko Jede. Retrieved 17. 2. 2014 from the World Wide Web http://www.cyklo-jizni-morava.cz/regionalni-cyklotrasy)

Mikeska, P. (2011). Cyklistika Krnov. Retrieved 13. 2. from World Wide Web: http://www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/Cyklopojmy.htm)

(Muzeum Zlín. Retrieved 10. 4. 2014 from the World Wide Web http://www.muzeum-zlin.cz/cs/objekty/hrad-malenovice/)

Zámek Napajedla. Retrieved 9. 4. 2014 from World Wide Web http://www.zameknapajedla.cz/)

15 Přílohy

Příloha č. 1

Dotazník – cyklostezky region Zlínsko:

1. Pohlaví

- Muž
- Žena

2. Kolik Vám je let

- 15-25
- 25-35
- 35-50
- 50 a více

3. Bydliště – město, obec

- Libovolná odpověď

4. Jak často jezdíte na kole

- Aktivně (alespoň 4x týdně)
- Příležitostně (méně jak 4x týdně)

5. Jízdní kolo využíváte jako:

- Dopravní prostředek (do práce, do školy)
- K rekreaci (na výlety, ke zvyšování fyzické kondice)
- Jízdní kolo využíváte jako dopravní prostředek i k rekreaci

6. Jak jste spokojeni se současným stavem cyklostezek v regionu (povrch, vybavení, údržba, apod.)

- Ano, jsem spokojen
- Ne, nejsem spokojen – uveďte důvod?

7. Podle jakých kritérií si vybíráte trasu, kterou zvolíte pro jízdu na kole

- Dle povrchu trati
- Dostupnost trati z místa bydliště
- Zajímavosti na trase
- Volím takovou trasu, aby byla především bezpečná

8. Který z úseků plánovaných cyklotras by jste uvítali nejvíce?

- Propojení cyklotrasy Otrokovice-Malenovice

- Dokončení úseku Napajedla -Uherské Hradiště (úsek Pahrbek)
- Úsek Podhoří - Zlín centrum - Baťova nemocnice
- Úsek Kvasice - Bělov
- Jiný úsek - jaký?