

Univerzita Pardubice
Dopravní Fakulta Jana Pernera

Rozvoj cyklistické dopravy v Beskydech

Bc. Martin Gelnar

Diplomová práce
2008

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Katedra technologie a řízení dopravy
Akademický rok: 2007/2008

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Martin GELNAR**

Studijní program: **N3708 Dopravní inženýrství a spoje**

Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy**

Název tématu: **Rozvoj cyklistické dopravy v Beskydech**

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

Osnova:

Úvod

1. Analýza současného stavu cyklistické dopravy
2. Návrh rozvoje cyklistické dopravy
3. Finanční zhodnocení návrhu

Závěr

Rozsah grafických prací: 2 - 5
Rozsah pracovní zprávy: 40 - 50 stran
Forma zpracování diplomové práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

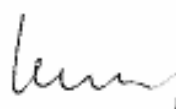
- 1) TP 179: Navrhování komunikací pro cyklisty
- 2) Národní strategie rozvoje cyklodopravy
- 3) Interní materiály firmy Connex Morava a.s.
- 4) Interní materiály Moravskoslezského kraje

Vedoucí diplomové práce: doc. Ing. Radovan Soušek, Ph.D.
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání diplomové práce: 31. prosince 2007
Termín odevzdání diplomové práce: 25. května 2008


prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.


doc. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 17. dubna 2008

SOUHRN

Diplomová práce se zabývá rozvojem cyklistické dopravy v Beskydech. Cílem je vytvoření konceptu, který by napomáhal dalšímu rozvoji cyklistické dopravy v regionu. Zaměřuje se na zvýšení kvality infrastruktury a služeb pro cyklisty, rozvojem cyklobusu a zajištěním financování projektů a koordinací postupu dalšího rozvoje.

KLÍČOVÁ SLOVA:

cyklistická doprava; cyklobus; cykloturistika; Beskydy; cyklostezka; cyklotrasa

TITLE

Cycling transport development in Beskydy region

ABSTRACT

The thesis deals with a cycling transport development in Beskydy region. The aim is to create a concept to help other cycling transport development in region. It's focusing on increasing quality of infrastructure and cyclist services by cycling bus development and project financing and coordination of procedures other development.

KEYWORDS

cycling transport; cycling bus; cycle tourism; Beskydy; cycle path; cycle route

Obsah

OBSAH	5
ÚVOD	8
1. ANALÝZA	10
1.1 Charakteristika cyklistické dopravy	10
1.1.1 Názvosloví	10
1.1.2 Základní přehled o cyklistice	11
1.1.3 Cyklistika a životní prostředí	11
1.1.4 Funkce cyklistické trasy	12
1.1.5 Druhy a číselné označení cyklistických tras	14
1.1.6 Dopravní a cykloturistické značení	15
1.2 Charakteristika řešeného území	17
1.2.1 Vymezení řešeného území	17
1.2.2 Přírodní podmínky, ochrana přírody	19
1.2.3 Sídelní struktura	20
1.2.4 Dělbá přepravní práce	21
1.2.5 Obytná a rekreační atraktivita sídel	22
1.2.6 Turistika a rekreace	22
1.3 Cyklistická doprava v regionu	23
1.3.1 Cyklistické trasy v regionu	24
1.3.2 Obtížnost cyklotras	27
1.3.3 Značení cyklotras v Beskydech	27
1.3.4 Zařízení pro cyklistickou dopravu	28
1.3.5 SWOT analýza	30
1.4 Cyklobusy	30
1.4.1 Technologie cyklobusu v Beskydech	31
1.4.2 Trasy cyklobusu	32
1.4.3 Jízdní doby a jízdní řád	33
1.4.4 Počty přepravených osob	34
1.4.5 Přepravní frekvence osob a jízdních kol	35
1.4.6 Průzkum spokojenosti	37
1.4.7 Vybavení zastávek cyklobusu	37

2.	NÁVRH ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY	38
2.1	Kroky k zvýšení bezpečnosti	38
2.1.1	Evidence statistik nehodovosti	38
2.1.2	Předcházení úrazům žáků při cestě do škol	39
2.1.3	Propagace bezpečné cyklistické dopravy	40
2.2	Rozvoj sítě cyklotras a cyklostezek	41
2.2.1	Cyklotrasy a cyklostezky v intravilánu	42
2.2.2	Cyklotrasy a cyklostezky v extravilánu	44
2.2.3	Drážní stezka Ostravice – Bílá	49
2.2.4	Terénní cyklistika	52
2.3	Doprovodná infrastruktura pro cyklisty	56
2.3.1	Odstavování kol a odpočívky	56
2.3.2	Vývěsné laminátové mapy	57
2.3.3	Podpora projektu Cyklisté vítáni	58
2.4	Rozvoj cykloturistiky	58
2.4.1	Jednotný informační systém	59
2.4.2	Beskydy Bike (Cyklo) Aréna	60
2.4.3	Popularizace cyklistiky	61
2.5	Koordinace rozvoje cyklistické dopravy	62
2.5.1	Zpracování NSRCD do dalších dokumentů	62
2.5.2	Spolupráce subjektů veřejné správy	62
2.5.3	Zapojení veřejnosti	63
2.5.4	Cyklokoordinátor	63
2.6	Cyklobusy	64
2.6.1	Úprava současných linek cyklobusu	65
2.6.2	Nové linky cyklobusu	67
2.6.3	Linka Orlova, Havířov – Beskydy	68
2.6.4	Linky cyklobusu z dalších oblastí	71
2.6.5	Síť autobusů s nosiči na kola	72
3.	FINANČNÍ ZHODNOCENÍ NÁVRHU	75
3.1	Financování	75
3.1.1	SFDI: poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek	75
3.1.2	ROP NUTS II Moravskoslezsko	76
3.1.3	Operační program Přeshraniční spolupráce ČR – Slovensko	77

3.1.4	Plán rozvoje venkova a zemědělství pro léta 2007-2013	77
3.2	Příklady některých dalších nákladů	78
	ZÁVĚR	79
	SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ	81
	SEZNAM TABULEK	82
	SEZNAM OBRÁZKŮ	83
	SEZNAM ZKRATEK	84
	SEZNAM PŘÍLOH	85

Úvod

Cyklistická doprava se stává fenoménem posledních let. Jízda na kole umožňuje pohyb na čerstvém vzduchu a často v bezprostředním styku s přírodou. Od devadesátých let 20. století se prosazuje nejen dopravní funkce cyklistické dopravy, ale zejména funkce dopravně rekreační. Cykloturistika se stává novým progresivním druhem rekreace. Je nutno podporovat obě funkce cyklodopravy a to na všech úrovních. Stát, kraj, obce i jednotlivé firmy a podnikatelé by měli cyklistickou dopravu podporovat, využívat její výhody a cyklodoprava by neměla zůstat na okraji plánů těchto subjektů. Cyklodoprava je ideální alternativou k silniční dopravě a její rozvoj může nastartovat změnu proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy. Jízdní kolo patří mezi dostupné dopravní prostředky pro všechny věkové kategorie. Cyklista nepotřebuje žádné oprávnění k užívání kola. Kolo má při parkování minimální požadavky na plochu, dopravní kongesci je schopno jednoduše objet po jiné komunikaci a provoz kola má minimální požadavky na finance.

Dopravní politika ČR má vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principu udržitelného rozvoje. Cyklistická doprava může napomoci tyto dopady zmírnit, a proto je i nedílnou součástí Dopravní politiky ČR. Rozvoj cyklistické dopravy by vedl ke snížení negativních účinků silniční dopravy na okolí, což je jeden z největších problémů současnosti spojených s oborem dopravy. Informování, komunikace, organizace a koordinace v osobní dopravě se stává novou součástí dopravní politiky pod názvem management mobility. Cyklistická doprava spolu s dopravou pěší, veřejnou a sdílením automobilů patří mezi udržitelné druhy dopravy a jsou součástí managementu mobility. Z důvodu rozvoje cyklistiky byla vládou České republiky dne 7.6.2004 schválena Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky.

Cyklistická doprava v Beskydech je úzce spjata s charakteristikou regionu. Beskydy jsou významnou turistickou a rekreační oblastí ČR, a proto se zde jedná zejména o dopravně rekreační cykloturistiku. Můžeme však i v této oblasti nalézt místa, kde cyklistika plní funkci dopravní. Tato místa se nacházejí zejména v oblastech významných center regionů, měst a větších obcí.

Z charakteristiky řešeného území vychází, že diplomová práce se bude zabývat zejména rekreačně turistickou funkcí cyklotras a s tím související problematikou koordinace s ostatními druhy dopravy, ale neopomene ani dopravní funkci. Problémy, které tato práce bude řešit, nejsou jen v regionu Beskyd, ale setkáváme se s nimi na většině míst České

republiky, které jsou obdobnou rekreačně turistickou oblastí. Jedná se zejména o problémy: špatného značení, vedení cyklotras po frekventovaných komunikacích, nedostatek cyklostezek, špatná kvalita komunikací, bezpečnost, trasování cyklobusů a mnoho dalších.

Cykloturistika by mohla být pro region v letní sezóně alternativou k lyžování. Mělo by být snahou provozovatelů zimních středisek a obcí přilákat turisty nejen v zimě, ale i v létě, jak je to v mnoha oblastech západní Evropy. Projekt poukáže rovněž na tuto problematiku. Jen kvalitní infrastrukturou, systémem informovanosti a dopravní obslužností, lze navýšit počet cyklistů v regionu, a to takových, kteří budou využívat kolo jako rekreační prostředek, ale i jako prostředek dopravní.

Cílem diplomové práce je vytvořit dokument, který by mohl posloužit jako podklad dalšího rozvoje cyklistické dopravy v regionu. Stal by se mezistupněm mezi Konceptí rozvoje cyklistické dopravy na území Moravskoslezského kraje a konceptí jednotlivých mikroregionů, měst a obcí na území Beskyd. Úkolem diplomové práce je vyhlédnout, definovat a analyzovat problémové oblasti cyklistické dopravy a navrhnout jejich kvalitní řešení. Zejména je třeba se zaměřit na zkvalitňování infrastruktury a zlepšování bezpečnosti cyklistů. Další důležitou oblastí je rozvoj sítě cyklobusů, ve kterých je zatím nevyužitý skrytý potenciál. Většina kroků vedoucích k rozvoji je finančně velmi nákladná, a proto diplomová práce na závěr poukáže na možnosti financování jednotlivých projektů z externích zdrojů.

1. Analýza

1.1 Charakteristika cyklistické dopravy

Aby bylo možno kvalifikovaně analyzovat a navrhovat rozvoj cyklistické dopravy, je nutné ji definovat, popsat její výhody, nevýhody a rizika, která jsou s ní spojená.

1.1.1 Názvosloví

S cyklistickou dopravou jsou spojeny tyto pojmy, které vycházejí z Technických podmínek [1]:

- **Komunikace pro cyklisty:** je pozemní komunikace nebo její část, na které není zakázán provoz cyklistů.
- **Cyklistická trasa:** je pozemní komunikace pro cyklisty upravená (dopravním značením, případně i stavebně) pro provoz cyklistů jedoucích za sebou.
- **Jízdní pruh pro cyklisty:** je část pozemní komunikace, která je určena pro jeden jízdní proud cyklistů jedoucích za sebou.
- **Pás pro cyklisty:** je pozemní komunikace nebo její část, která je složena z jízdních pruhů pro cyklisty.
- **Pruh/pás pro chodce:** je část pozemní komunikace určená pro provoz chodců.
- **Společný pas pro provoz cyklistů a chodců:** je pozemní komunikace nebo její část určena pro společný provoz chodců a cyklistů.
- **Stezka pro cyklisty:** je pozemní komunikace nebo její část určená pro provoz cyklistů (tj. cyklistický pas, vedený jako samostatná komunikace). Označuje se dopravní značkou č. 8a „stezka pro cyklisty“.
- **Stezka pro chodce a cyklisty:** je pozemní komunikace nebo její část určena pro provoz chodců a cyklistů. Označuje se:
 - a) v případě společného pásu pro provoz chodců a cyklistů dopravní značkou č. C 9a „Stezka pro chodce a cyklisty“ (dále uváděno se „společným provozem“),
 - b) v případě odděleného pruhu/pásu pro chodce a pruhu/pásu pro cyklisty dopravní značkou č. C 10a „Stezka pro chodce a cyklisty“ (dále uváděno s „odděleným provozem“).

1.1.2 Základní přehled o cyklistice

Přednosti cyklistiky jsou všem známy. Bez omezení přímý a stáří umožňuje účinnou mobilitu a chová se šetrně k životnímu prostředí, nezatěžuje životní prostředí exhalacemi, má minimální prostorové požadavky a lze jednoduše zaparkovat, nemají na ni vliv dopravní kolapsy, utužuje zdraví a v neposlední řadě má velký přínos v rozvoji cestovního ruchu. Pokud je kvalitně vyřešena síť cyklotras, cyklista může vyjet kdykoli a není ovlivněn jízdním řádem anebo dopravní situací v centru města a na hlavních komunikacích.

Hlavními nevýhodami cyklistiky je vysoké riziko zranitelnosti a závislost na klimatických podmínkách (déšť, vítr, sníh). Další nevýhodou z dopravního hlediska je malá přepravní kapacita (zavazadla). Rozvoj cyklistické dopravy v členitém terénu v dnešní době již není takový problém.

Průměrná rychlost jízdy cyklisty je 12-25 km/h. Může být i větší, ale je závislá na sklonových poměrech, síle a směru větru, fyzické zdatnosti cyklisty, krytu a vybavení komunikace, dopravním zatížení komunikace a konstrukci kola. Jízdní kolo lze všeobecně užít pro všechny přepravní potřeby (do školy, za práci, za nákupy a jako rekreační prostředek).

Cyklista a zdraví. Cyklistika má i velmi pozitivní účinky na zdraví. Riziko nemoci srdce a cév lze snížit pravidelnou fyzickou činností. Chůze a cyklistika prostřednictvím fyzické činnosti rizika onemocnění snižují a zároveň se podílejí nepřímo na zlepšení životního prostředí (znečištění ovzduší, hluk a vibrace). Přínos pro zdraví a fyzickou činnost lze shrnout následovně [2]: 50 % snížení rizika koronárních srdečních onemocnění (tj. podobný účinek jako nekuřáctví), 50 % snížení rizika onemocnění diabetes u dospělých, 50 % snížení rizika obezity, 30 % snížení rizika hypertenze. Celkem 30 minut ostré chůze nebo cyklistiky po většinu dní v týdnu, i když prováděno v 10ti až 15ti minutových intervalech, je účinným prostředkem k získání uvedených zdravotních přínosů. Nedostatek pohybu je hlavní příčinou zdravotních problémů: 60% dětí má problémy se správným držením těla, 40% dětí má koordinační těžkosti, 35% dětí trpí obezitou. Pomocí jízdy na kole můžeme mnoho zlepšit.

1.1.3 Cyklistika a životní prostředí

Po roce 1989 v České republice silniční doprava zažila obrovský rozmach, ale na úkor životního prostředí a zdraví obyvatel. Silniční doprava v posledních letech intenzivně rostla, ale ostatní druhy osobní dopravy mimo leteckou stagnovaly, nebo klesaly (viz. Tabulka 1). Počet motorových vozidel v ČR vzrostl v letech 1990 – 1999 o 47 %, ale podíl vozidel na alternativní pohon je stále nízký cca 0,2 %. V roce 1965 vlastnili obyvatelé ČR 371 tisíc osobních automobilů. V roce 2007 je v zemi, v níž žije pořád stejný počet obyvatel, přes čtyři

miliony automobilů, čili více než desetinásobek. Alarmující není ani tolik navýšení počtu registrovaných vozidel, ale zejména jejich využívání. Větší počet najetých km individuální automobilové dopravy znamená větší objem spotřebovaného paliva a s tím související větší vypouštění exhalací. I když se výrobci vozidel snaží snížit spotřebu a produkci exhalací jednotlivých vozidel, celkově se nárůst exhalací v ovzduší nedaří zastavit, a to zejména u emisí prachu.

Tabulka 1: Výkon jednotlivých druhů osobní dopravy v ČR v letech 1989-2005 v mil. osbkm

Rok	Železniční		Silniční		Letecká	MHD	Celkem
	Elektrická	Motorová	IAD	Veřejná			
1989	13 420		38 100	-	2 627	15 780	82 267
1990	8 580	4 780	39 900	12 430	2 180	15 846	83 794
1995	4 960	3 060	54 500	7 670	3 033	14 525	93 821
2004	5 030	1 560	68 370	8 520	8 810	15 427	109 651
2005	5 120	1 480	69 690	7 650	9 736	16 254	109 774
05/89	0,49		1,83	0,62	3,71	1,03	1,33

Zdroj: CDV, MD, CSU, CENIA

Tento vývoj lze považovat za zcela nevyhovující. Měla by zde být snaha o co největší preferenci veřejné dopravy vůči dopravě IAD a zastavit nárůst individuální automobilové dopravy na úkor dopravy veřejné. Tyto trendy jsou ovlivněny zlepšujícím se ekonomickým a společenským prostředím v ČR.

Kolo při provozu produkuje nulový objem výfukových plynů, nezabírá prostor a nespotřebovává energii.

1.1.4 Funkce cyklistické trasy

Základní rozdělení: jízdu na kole lze uvést jako:

- **Dopravní funkce:** Jízda na kole je přepravou k cíli. Jedná se o přepravu do škol, za prací, zaměstnáním, občanskou vybaveností včetně jízd uskutečněných systémem Bike and Ride a Bike and Go apod. Vyznačuje se požadavkem na co nejkratší vzdálenost tedy cestovní dobu, kvalitní povrch, přímé propojení cílu. Výsledkem je pravidelně se opakující se jízda ve stejném časovém období, často za plného provozu a to i na komunikacích s vysokou intenzitou motorového provozu a bezpečnost cyklisty je zde rizikem. Cyklista je znalý trasy, provozu na komunikacích a většinou jezdí jednotlivě, využití jízdního kola je málo závislé na počasí. Ideálním stavem je stezka pro cyklisty, pruh pro cyklisty, pás pro cyklisty.
- **Rekreačně turistická funkce:** Doprava uskutečňovaná zejména mimo zastavěné území. Nevadí ji menší zajižďky navíc zpestřeny umístěním v atraktivním prostředí

(výhledy zeleň apod.). Cyklotrasa je vyznačena na silnicích s nižší intenzitou provozu, na místních, lesních a polních komunikacích, ty vedou z města a spojují vesnice, vedou podél turistických zajímavostí (hrady, zámky, jeskyně, atraktivní přírodní lokality). Významným prvkem je zde poznání, relaxace a pohyb. K rekreační turistice můžeme zařadit i terénní cyklistiku, která je často opomíjená. Má mohutnou základnu členů a investiční nároky na ní jsou oproti ostatním funkcím cyklistiky minimální. Terénní cyklisté sami sebe nazývají „bajkery“ a tím se chtějí odlišit od normálního cyklisty. Terénní kola jsou dlouhodobě nejprodávanější na českém trhu.

Terénní cyklistika tedy k svému plnohodnotnému praktikování potřebuje singltrek, lesní stezky a cesty, které jsou pestré v několika ohledech. Vedou cyklisty od jednoho pěkného místa k jinému pěknému místu. Tím se snaží ukázat pestrost přírody a krajiny. Stezky se vlní do stran, nahoru a dolů, tu rychlejším tu pomalejším rytmem. Jsou tedy pestré svým reliéfem. Jízda pak nespočívá pouze ve šlapání. Cyklisté kolo ovládají celým svým tělem. Stezky jsou pohybově pestré. Radost z jízdy je po nich je tělesnou radostí [11]. Tyto komunikace díky mechanizaci v lesnictví postupně zanikají a stávají se z nich dvoustopé lesní cesty.

- **Sportovní:** má své zvláštní specifika: uzavřené okruhy, dráhy a tratě. Umožňuje se věnovat další formě adrenalinových aktivit. Poslední roky lyžařská střediska nabízejí v rámci letní sezóny tuto sportovní kategorii. Jedná se například o sjezd sjezdovky na kole, upravena freeridová trať apod.

Vhodným návrhem cyklotrasy lze splnit první dvě funkce. Mnohdy to ale provést nelze a je nutno vést trasy souběžně.

Další dělení cyklistických tras:

- **Situování v území**
 - cyklistické trasy v nezastavěném území
 - cyklistické trasy v sídlech
- **Stupeň oddělení od ostatních druhů dopravy:**
 - vedení samostatně (stezky pro cyklisty)
 - přidruženém dopravním prostoru
 - v hlavním dopravním prostoru
 - v souběhu se stezkou pro pěší
 - v jízdním pásu společně s motorovou dopravou
 - v dopravně zklidněných komunikacích
 - na polích a lesních cestách

1.1.5 Druhy a číselné označení cyklistických tras

Podle dopravního významu, polohy a trasování se cyklistické trasy dělí na:

- **Dálkové:** spojují vzdálené cíle. Plní funkci rekreační. Vedení tras je upraveno tak, aby vedlo přes turisticky atraktivní oblasti a byla zajištěna kvalitní vybavenost podél trati (ubytovny, servisy, mapy). Při průchodu obcí využívá místních cyklistických tras.
 - **Evropské:** základem je program Euro – velo.
 - **Národní:** vychází ze základní sítě dálkových tras v ČR.
- **Regionální:** vychází ze základní sítě cyklotras a z generelů jednotlivých krajů. Spojuje významné cíle regionu. Plní funkci dopravní i rekreační. Má návaznost na síť místních cyklotras.
- **Místní:** využívají se zejména pro dopravu v obci a vycházejí ze základní sítě a místních studií. Místní cyklotrasy navazují na síť dálkových a regionálních cyklotras.
 - **Základní:** vytvářejí základní síť, která spojuje hlavní cíle.
 - **Doplňkové:** navazuje na základní a spojuje méně významné cíle.

Označování tras je nutnou součástí cyklotrasy. Podle číselného označení se řadí cyklotrasy do 4 tříd (obdoba silniční sítě). Na území ČR nejsou dvě stejně označené cyklotrasy.

- **I. třídy** – označené jednomístnými evidenčními čísly, cyklotrasy č. **1, 2, 3 a 5**. Jedná se o dálkové cyklotrasy mezinárodního charakteru. Moravskoslezským krajem vede cyklotrasa č. 5.
- **II. třídy** – označené dvoumístnými evidenčními čísly, v současnosti cyklotrasy č. **11 – 56**. Jedná se o dálkové trasy národního charakteru. Řešeným územím vedou cyklotrasy č. 46, 56.
- **III. třídy** – označené třímístným evidenčním číslem, jedná se o cyklotrasy č. **103 – 561**. Jedná se o regionální trasy.
- **IV. třídy** – označené čtyřmístným evidenčním číslem, dnes jsou označeny cyklotrasy č. **0001 – 6158**. Pro jednotlivé části České republiky jsou přiděleny první číslice takto: 0 – Středočeský region, 1 – Jihočeský region, 2 – Západočeský region, 3 – Severočeský region, 4 – Východočeský region, 5 – Jihomoravský region a 6 – Severomoravský region. Jsou to místní cyklotrasy. Značené cykloturistické trasy v kraji.

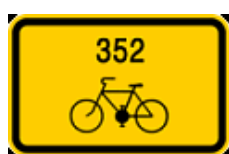
1.1.6 Dopravní a cykloturistické značení

Cyklotrasa je dopravní cesta vedená po pozemní komunikaci, která je z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu vhodná pro provoz cyklistů[3].

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a dále ji rozpracovávají Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích.. Jmenované Zákony a vyhlášky jsou platné pro všechny účastníky silničního provozu a tedy i pro cyklisty. Pro popis značení cyklotras je užit systém KČT. Dopravní značky se umísťují mimo prostor cyklisty. Na komunikacích pro cyklisty se značky užívají zpravidla ve zmenšené velikosti. V případech krizových míst, kdy je potřeba značku zvýraznit se umísťují v normální velikosti.

V ČR se můžeme setkat s dvěma druhy značení. Na trasách vedoucích převážně po silnicích a kvalitnějších místních a účelových komunikacích se užívá **značení silničním** způsobem a na trasách vedoucích převážně po horších účelových komunikacích, tedy po polních a lesních zpevněných cestách, se užívá **terénní značení**. Terénní značení je používáno i na území národních parků a CHKO. Oba druhy dopravy jsou voleny tak, aby umožňovaly jízdu běžných kol, ne jen kol horských.

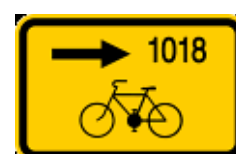
Cykloturistické (cyklistické) trasy značené silničním způsobem používají žlutých **směrových tabulek** o rozměru 200 x 300 mm s černým piktogramem kola a číslem cyklotrasy v záhlaví. Místo šipek se používá směrových tabulek s černou šipkou v příslušném směru (Obrázek 1).



IS 21a Směrová tabulka
(přímo)



IS 21b Směrová tabulka
(vlevo)



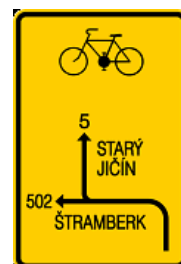
IS 21c Směrová tabulka
(vpravo)

Obrázek 1: Značení tras silničním způsobem

Na hlavních východištích a křižovatkách cyklotras nalezneme směrové tabule, kde jsou navíc uvedeny údaje o názvech a kilometrových vzdálenostech dalších cílů tras. Na některých křižovatkách nebo orientačně složitých úsecích bývá používána i tzv. návěs před křižovatkou, zobrazující schéma křižovatky v daném místě a další průběh cyklotrasy a jiných navazujících (Obrázek 2).



IS 19b Směrová tabule (s dvěma cíly)



IS 20 Návěst před křižovatkou

Obrázek 2: Směrové tabule a návěsti před křižovatkou

Cykloturistické trasy značené turistickým, terénním způsobem používají stejné **pásové a tvarové značky** jako u tras pro pěší turistiku, ale s obrysovými rozměry 140 x 140 mm a se žlutými upozorňovacími pruhy.

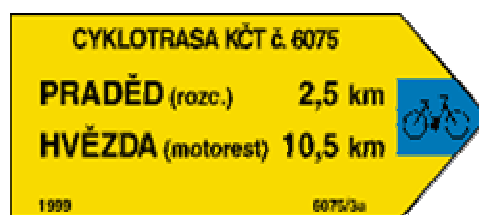
Barevné označení používá čtyř základních barev, tj. červenou, modrou, zelenou a bílou (na mapách značená žlutou). Rozdělení tras podle použitých barev:

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

Součástí turistického značení jsou i **směrovky**, které na jednotlivých informačních místech značené trasy průběžně informují o vzdálenostech k různým cílům. Cyklistické směrovky jsou žluté se zpravidla dvouřádkovým textem, vzdálenější místo je na druhém řádku, v záhlaví je uvedeno např.: Cyklotrasa KČT č. 6075.



Cykloturistická pásová značka a šipka



Cykloturistická směrovka

Obrázek 3: Cykloturistická pásová značka a směrovka

Údržba cyklotras

Údržbu značení všech cyklistických tras provádí KČT, který je i financuje. V případě nutnosti si však vyhrazuje právo požádat zřizovatele trasy o částečný finanční příspěvek na výrobu a osazení chybějících nebo poničených značení. Údržba jednoho kilometru cyklotrasy stojí průměrně 300 Kč za rok. Ročně se jedná na území ČR o 5,5 mil Kč. Tyto náklady v dalších letech porostou, protože se ročně rozšiřuje síť cyklotras o cca 3000 km a to přináší navýšení

nákladu o 0,9 mil. Kč. Za rok. Na sledovaném území jsou náklady, které vzniknou KČT v souvislosti s údržbou tras, hrazeny zejména Moravskoslezským krajem.

1.2 Charakteristika řešeného území

1.2.1 Vymezení řešeného území

Řešeným územím je oblast Beskyd na území Moravskoslezského kraje (viz mapy: Příloha 1). Oblast se rozkládá na území o rozloze 706 km², což je necelých 13% Moravskoslezského kraje a zahrnuje 28 obcí, z toho 26 je v okrese Frýdek-Místek a 2 obce v okrese Nový Jičín. Počet obyvatel je 59 018. Beskydy leží na severovýchodním okraji ČR. Jeho východní hranici tvoří státní hranice s Polskem, jižní hranici státní hranice se Slovenskem (Žilinský samosprávný kraj) a sousedí se Zlínským krajem. Zlínský kraj vykazuje poměrně výrazné odlišnosti oproti kraji Moravskoslezskému. Ve Zlínském kraji je nižší nezaměstnanost, lepší podnikatelské klima, lepší úroveň života a životní prostředí. Co se týče oblasti Beskyd, tak takový rozdíl již výrazný není. Sousedící okresy Frýdek-Místek a Vsetín mají srovnatelné charakteristiky. V části Beskyd v Moravskoslezském kraji se nachází více středisek a zajímavostí, než na straně Zlínského kraje.

V Polsku byl za poslední léta zaznamenán prudký nárůst automobilizace. To by díky lehké dostupnosti Beskyd z Polska a příznivým cenovým poměrům mohlo přinést větší příliv turistů za krátkodobou (do 7 dní) i dlouhodobou rekreací (7 dní a více).

Se Slovenskem a zejména s Žilinským krajem pojí Beskydy časté stěhování za prací, minimální jazykové zábrany, podobné kulturní podmínky. Je to ideální pro příhraniční spolupráci v oblasti turistiky, např. hraniční vedení turistických tras. Tuto spolupráci umožní určitě ještě zlepšit zavedení schengenského prostoru 22.12.2007.

Doprava – silniční

Oblastí Beskyd prochází několik významných dopravních tahů. Jedná se o silnici I/11 Ostrava – Český Těšín – Jablunkov hranice ČR/SR, I/56 Ostrava – Frýdek Místek – Frýdlant nad Ostravicí – I/58 Ostrava – Příbor – Frenštát pod Radhoštěm – Bílá dále I/35, Rožnov pod Radhoštěm dále I/35.

Silniční síť v turistickém regionu Severní Morava a Slezsko, který je nejvíce vzdálen od Prahy jako centra turistiky, není dosud napojena na dálniční síť České republiky, což je pokládáno za velkou brzdu rozvoje. Výstavba dálničního tahu D 47 však již byla zahájena a její dokončení je plánováno na rok 2009. Dálnice napojí Moravskoslezská kraj na D1 a

polskou A1. Část dálnice byla otevřena v prosinci 2007 (Ostrava – Bohumín), v roce 2008 bude otevřen úsek Ostrava – Bílovec a v roce 2009 Bílovec – Lipník nad Bečvou.

Další komunikaci, která je pro oblast důležitá, i když jí neprochází, je silnice R48, která se kříží se silnicí I/11, která již oblastí prochází. Od listopadu 2007 je v provozu úsek R48 FM – Český Těšín – státní hranice ČR/Polsko. Kritickým místem je průjezd Frýdkem - Místkem. Výstavba obchvatu FM, která by odvedla tranzitní dopravu z R48 a R56 mimo město, je oddalována díky procesním chybám, které jsou využívány ekology ke zdržování stavby. Poslední variantou dostavby je rok 2011.

Největším problémem spojeným se silniční dopravou ve sledované oblasti je silnice I/11. Jedná se o tah směrem na Slovensko, který je díky rozvoji průmyslových zón (Hyundai, KIA) na slovenské i české straně značně přetěžován a hrozí mu kolaps. Touto intenzitou dopravy trpí zejména obce, kterými silnice prochází. Zejména v městě Jablunkov vysoká intenzita dopravy brzdí rozvoj turistiky ve městě. Cyklistická doprava je zde omezená na minimum z důvodu nebezpečí úrazu cyklisty. V roce 2008 by měl být dostavěn obchvat (5,2 km), a to by mělo obci pomoci, stejně jako Mostům u Jablunkova, které se po dostavbě obchvatu pomalu stávají oblíbeným turistickým centrem. Obchvaty na silnici I/11 mezi Třincem a Jablunkovem (15 km), mají být dostavěny až v roce 2013. V tomto roce by měla být rovněž dostavěna silnice R68, která bude spojovat Třanovice (R48) s Třincem (I/11).

Pro turistiky mají význam i silnice nižších tříd. V okrese FM je hustota silnic I-III třídy 45 km na 100 km². To je sice ve srovnání s ostatními okresy regionu méně, ale na horský charakter většiny okresu příznivé.

Doprava – železniční

Sledovanou oblastí prochází trať č. 320 Bohumín – Mosty u Jablunkova – Čadca (SR). Tato trať prochází modernizací a je součástí III. tranzitního koridoru. Dále trať č. 323 Ostrava – FM – Frýdlant nad Ostravicí – Frenštát pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí a trať č. 234 Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice.

Trať č. 320 je důležitá pro spojení Slezských Beskyd s Bohumínem, Těšínem, Karvinou a Ostravou. Trať č. 323 spojuje západní část Beskyd zejména s Ostravou.

Z Ostravice na Bílou vedla v minulosti železniční trať, která byla zrušena z důvodu výstavby přehrady Šance. Před i za přehradou zůstalo zchovalé, železniční těleso, které lze využít jako základ k nové drážní cyklostezce. Touto možností se zabývá kapitola 2.2.3 v návrhové části Diplomové práce.

Doprava – Letecká

V blízkosti Beskyd (cca. 15 km) se nachází mezinárodní Letiště Leoše Janáčka v Mošnově.

1.2.2 Přírodní podmínky, ochrana přírody

Cyklistika je závislá, stejně jako ostatní druhy dopravy, na přírodních podmínkách a to zejména na reliéfu a klimatu.

Reliéf

Cyklistika je závislá na reliéfu krajiny více než ostatní druhy dopravy. Beskydy se prudce zvedají oproti ostatnímu reliéfu, nachází se zde 22 vrcholů nad 1000 m.n.m., to ale neznamená nízkou úroveň cyklistické dopravy. Beskydy jsou pro svou atraktivitu reliéfu, který poskytuje zajímavé výhledy, sjezdy a výstupy, velmi vyhledávány cyklisty k rekreačnímu využití.

Klimatické podmínky

Území Beskyd patří k vlhčím oblastem. Velký vliv na klima má členitost reliéfu. Se stoupající nadmořskou výškou klesá teplota i atmosférický tlak a jsou ovlivňovány i další klimatické faktory. Oblast Beskyd podle klimatického členění České republiky patří do kategorie oblastí chladných. Mezi nejdůležitější faktory patří teplota, ta závisí především na nadmořské výšce daného místa. S vzestupem výšky o 100 m klesá teplota zhruba o půl až 1°C. Nejnižší hodnoty teplot má proto Lysá hora, průměrně 2,6°C, zatímco nejnižší položené oblasti mají průměr okolo 7°C. Nejchladnějším měsícem je leden a nejteplejším je červenec. Podobně jako teplota je na nadmořské výšce závislý další klimatický faktor a tím jsou srážky. Lysá hora, jako nejvyšší vrchol Beskyd, patří s průměrem 1390,8 mm/rok k srážkově nejbohatším lokalitám na území celé České republiky. Nejvíce srážek spadne v červnu až srpnu, nejméně v únoru a březnu. Významnou formou srážek je sníh, průměrná délka souvislé sněhové pokrývky je na hřebenech 150 až 180 dní. Beskydy patří k oblastem s nejbohatší sněhovou pokrývkou v rámci celé ČR [4].

Tato charakteristika klimatu není pro cyklistiku příliš příznivá. Cyklistická rekreační sezóna začíná pozdě z důvodu zůstatku sněhu a končí brzo, protože na podzim je velmi chladné počasí a často zůstává sněhová pokrývky na povrchu již od konce října. Tyto negativa jsou však vyvážena ideálním počasím v letní sezoně. Vhodné teploty, intenzivní, ale ne trvalé dešťové srážky předurčují oblast k cyklistice v letních měsících.

Ochrana přírody:

Základní ochranné podmínky CHKO, NPR, PR a NPP se řídí zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Na většině sledovaného území se nachází CHKO Beskydy. Důvodem vyhlášení CHKO Beskydy byly její výjimečné přírodní hodnoty, zejména původní pralesovité lesní porosty s výskytem vzácných živočišných a rostlinných druhů, druhově pestrá luční společenstva a rovněž mimořádná estetická hodnota a pestrost ojedinělého typu krajiny vzniklé historickým soužitím člověka s tímto územím.

Území CHKO Beskydy je jeden z hlavních důvodů, proč do této oblasti přijíždějí cyklisté. Všechny přírodní hodnoty, která tato oblast poskytuje jsou pro turisty atraktivní. Soužití člověka s přírodou, které probíhalo v minulých stoletích je zářným příkladem nenásilného zásahu do krajiny. Citlivě vystavěné komunikace jsou dnes ideální k cyklistickým vyjížděnkám po krajině.

Nové vedení cyklotrasy oblastí CHKO musí být projednáno a schváleno její správou.

Vodohospodářské zájmy

Na území Beskyd je vymezena řada ploch či oblastí, v nichž jsou chráněny specifické vodohospodářské zájmy, a ty určitým způsobem limitují využití těchto území pro jiné aktivity. Vesměs se zde ale jedná především o zachování množství a kvality vody, což je cíl, který v zásadě není ohrožen využitím území pro cyklistickou dopravu a cykloturistiku. Jedná se zejména o oblast kolem vodních nádrží Šance, Morávka a dále o oblasti, které slouží jako lokální zdroj vody. Přehrady Šance a Morávka jsou zdrojem pitné vody pro Ostravsko.

Trasu cyklostezky je vždy vhodné projednat s příslušným správcem (Povodí Odry, Zemědělská vodohospodářská správa, Lesy České republiky či obecní úřady, případně další). Vodní tok je pro cyklistickou dopravu bariéra, ale zároveň i v mnoha případech ideální vodící linie. Vedení trasy po hrázi, nebo podél řeky může být vhodným zpřístupněním vodního toku veřejnosti.

1.2.3 Sídlní struktura

K posouzení postavení turistického regionu v rámci České republiky je třeba uvést **základní socioekonomické údaje**. Na území sledované oblasti se nachází 28 obcí (viz Příloha 2). Hustota osídlení je cca 83 obyv./km², což je méně než republikový průměr (cca 130 obyv./km²) a ještě méně než průměr Moravskoslezského kraje (cca 230 obyv./km²). Největší

hustota osídlení je ve městě Frenštát pod Radhoštěm 992 obyv./km² a naproti tomu nejmenší je v obci Bílá necelých 6 obyv./km². Je zřejmé, že Beskydy se liší svou hustotou osídlení, oproti ostatním oblastem Moravskoslezského kraje (výjimku tvoří Bruntálsko a Vítkovsko). V Beskydech však můžeme pozorovat výrazné sezónní zvyšování počtu obyvatel v závislosti na rekreačním využití území. Dopravní dostupnost, kvalita obytného, životního, rekreačního prostředí se stává dominantní pro rozvoj sídel v kombinaci s zcela novými fenomény – např. suburbanizace. Příkladem takového území mohou být např. obce v severozápadním podhůří Lysé hory (Čeladná, Malenovice) s rozsáhlou bytovou výstavbou a výrazným posilováním obytné a obslužné atraktivity. Již výše zmiňovaná obec Čeladná se stala fenoménem Beskyd a vzorem pro ostatní obce v regionu. Obec postavila nové náměstí a ve spojení se soukromým sektorem nabízí mnohé projekty k aktivnímu i pasivnímu rekreačnímu využití. Nachází se zde jedno z nejlepších golfových hřišť v ČR, rehabilitační centrum, podhorské apartmány. V plánu je výstavba aquaparku a lyžařského střediska (foto: Příloha 3 – picture 1,2). Podobnou cestou jako Čeladná jde i obec Ostravice. V současnosti zde probíhá výstavba golfového hřiště, kde část hřiště (9 jamek) bude ve formě tzv. veřejného golfového hřiště. To znamená, že bude přístupná i amatérům. V zimní sezóně zde bude areál pro běžkaře, který bude plnit podmínky FIS. Bude zde až 40km tratí, z toho některé budou uměle zasněžovány. I když s tím projekt nepočítá, tyto trati by v létě mohly být využívány cyklisty. Vedení tratí běžeckých a cyklistických má mnohdy podobné nároky. Požadavky na relativně nízkou stoupavost, kvalitní povrch (podklad běžeckých tratí) jsou pro oba sporty srovnatelné. Tato kombinace běžeckých a cyklistických tras by se dala využít na mnoha místech Beskyd. Obce a střediska s rychlým rozvojem se stávají lákadlem pro cykloturisty. V těchto místech je většinou kvalitní zázemí pro cyklisty a proto se stávají výchozím, cílovým bodem nebo jen zastávkou na cestě. I zde je třeba ale vytknout nulový nebo nízký počet cyklostezek.

1.2.4 Dělbá přepravní práce

Všeobecně lze říci, že čím větší město tím menší je podíl cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce. U velkých měst (nad 100 000 obyvatel) je podíl cyklistické dopravy zanedbatelný. Nepřesahuje 2 %. U měst s 50 000 – 100 000 obyvateli je již tento podíl výraznější, stoupá až k 5 %. U měst a obcí pod hranicí 20 000 obyvatel, je podíl 7 až 9 %. Na tyto čísla mají však velký vliv regionální specifika (fungování hromadné dopravy, vzdálenost dojíždění, tradice).

Podíl cyklistické dopravy na vyjížděci za prací je v okrese Frýdek – Místek 3,47 % a v okrese Nový Jičín 3,87 % (ČSU). Tyto údaje jsou sice přesné, protože pocházejí ze sčítání lidu v roce

2001, ale jsou již zastaralé. Za šest let mohlo dojít k přesunu obyvatel k individuální automobilové dopravě. Lze říci, že je tento podíl malý a je nutno vytvořit podmínky k zvýšení podílů a zejména snížení podílu IAD. Protože sledovaná oblast má pouze 3 města nad 5 000 obyvatel a v mnoha oblastech je dostupnost hromadné dopravy složitá, je zde podíl cyklistické dopravy na republikové poměry relativně vysoký. V Příloze 4 je zobrazen graf: Dělna přepravní práce podle délky cesty.

1.2.5 Obytná a rekreační atraktivita sídel

Neočekávanou skutečností je relativně rychlejší růst druhého (zejména rekreačního) bydlení než trvalého bydlení. Tato skutečnost byla zjištěna např. při zpracování generelů rekreace jednotlivých řešených území v Moravskoslezském kraji (např. Územní generel infrastruktury cestovního ruchu v Beskydách; celková bilance za kraj chybí). Růst druhého bydlení se koncentruje především v rekreačně atraktivních obcích, atraktivita bydlení v těchto obcích překračuje průměr ČR.

V rámci kraje dochází k výrazné diferenciaci území podle intenzity bytové výstavby, největší intenzitu bytové výstavby v přepočtu na 1000 obyvatel vykazuje spádový obvod ORP Frýdlant nad Ostravicí (např. obec Čeladná vykazuje jednu z největších intenzit bytové výstavby i ve srovnání s obcemi v Čechách).

Nejvýznamnější střediska z celostátního hlediska jsou: Ostravice, Frýdlant nad Ostravicí, Čeladná, Kunčice pod Ondřejníkem a Frenštát pod Radhoštěm (Trojanovice).

1.2.6 Turistika a rekreace

Z výsledků marketingového výzkumu společnosti STEM/MARK (Motivace k návštěvě turistických regionů v ČR, 05/2004) vyplývá, že asociace spojené s turistickým regionem Severní Morava a Slezsko jsou obecně sportovní aktivity. Beskydy jsou spojovány s lyžováním a turistikou, což je pro další možný rozvoj cyklistiky dobré. Nejčastěji zmiňovanými turistickými destinacemi v médiích ČR byly Praha, Plzeň, Špindlerův Mlýn, Brno, Janské Lázně a Pustevny.

Moravskoslezský kraj patří přibližně do poloviny hodnocení Počty ubytovaných hostů v krajích ČR.

Monitoring návštěvníku

Údaje z monitoringu jsou sice pro celý Moravskoslezský kraj, ale lze je vztahovat i na samostatný region Beskyd, protože většina respondentů byla tázána právě v regionu Beskyd –

Valašsko a Jeseníku. Jeseníky mají obdobnou charakteristiku pro turistický ruch jako Beskydy. Jako zdroj dat byla užita Marketingová strategie rozvoje cestovního ruchu v turistickém regionu Severní Moravy a Slezska [5]. Do regionu přijíždí nejvíce lidí autem (na kole 5 %) a nejčastěji na jeden den.

To, čím region návštěvníky přitahuje, odpovídá nejčastějším důvodům jejich příjezdu, kterými jsou odpočinek, sport a poznání. Nejlákavějšími aktivitami jsou pěší turistika (pro cca 40 % návštěvníků), cykloturistika (pro cca 30 %) a návštěvy zajímavých míst (pro cca 30 %). Na dalších místech jsou zimní a letní sporty, společenský život a zábava a účast na kulturních akcích (vždy pro více než pětinu návštěvníků) [5].

Cykloturistika je vyhledávána zejména u návštěvníků do 29 let a o něco méně u věkové kategorie 30-49 let.

Návštěvníky je nejhůře hodnocena dostupnost a stav vybavenosti pro sport a zábavu. Problémem Beskyd je, že nemá moc možností nabídnout něco navíc k turistice ve večerních hodinách a v nepříznivém počasí. Rovněž cyklista, který je v Beskydách na vícedenní pobyt, tímto nedostatkem rovněž trpí. Na druhou stranu je nejlépe návštěvníky hodnoceno značení tras. Beskydy a Valašsko navštěvují z 80 % návštěvníci ze severní Moravy a střední Moravy. Ve způsob dopravy do regionu mírně převažuje doprava vlakem nad autobusem. Beskydy a Valašsko navštěvují z 80 % návštěvníci ze severní Moravy a střední Moravy.

Nejčastěji přijíždějí návštěvníci jako rodiny s dětmi a na jeden den. Nejčastěji se stravují v restauračních zařízeních. Na více než týden přijíždí jen málo návštěvníků, což je pro region negativní.

Turistické a sportovní atraktivity

V Příloze 9 jsou vypsány hlavní turistické zajímavosti sledované oblasti: přírodní, kulturní i sportovní, které mohou být pro cykloturistu atraktivní. Cyklistické trasy by měly být navrženy tak, aby přes tyto oblasti vedly. Rovněž v tabulce jsou oblasti, které neleží přímo ve sledovaném regionu, ale mají k němu vztah a je potřebné je vypsát.

1.3 Cyklistická doprava v regionu

V části Beskyd nacházející se v Moravskoslezském kraji je hustota cyklistických tras velká na to, že se jedná převážně o horskou oblast. Tyto trasy plní funkci zejména rekreační. Dopravní funkci plní cyklotrasy zejména ve větších obcích a městech regionu (např.: Frenštát p.R., Frýdlant n.O.). V regionu se nachází jen málo cyklistických stezek (Frenštát p.R., Ostravice). Přestože má oblast horský charakter horského reliéfu, je nutno i zde budovat cyklostezky.

Mnoho současných tras vede po silnicích I. třídy anebo po silnicích nižších tříd, ale s vysokou intenzitou provozu. Jako jedna z možností se jeví možnost vedení souběžných cyklistických stezek, ale jen pokud to okolnosti dovolí. Lze říci, že standardní síť cyklotras je v regionu dostačující až na některé výjimky. Dále by se rozvoj cyklodopravy měl zabývat zkvalitněním jejích podmínek. Začít s budováním cyklostezek, terenních cyklotras vylepšování značení, povrchu komunikací a hlavně informovanosti.

1.3.1 Cyklistické trasy v regionu

Dálkové cyklotrasy mezinárodního charakteru

Oblastí Beskyd dálková cyklotrasa mezinárodního charakteru neprochází. Nejblíže je trasa č. 5 tzv. **Jantarová stezka**, která sleduje starobylou obchodní stezku, po které také převzala své jméno. Celková délka je 303 km a vede z přechodu s Polskem Hať – přes Ostravu – Starý Jičín – Teplice nad Bečvou – Přerov – Olomouc – Brno do Hevlín – CLO. Na tuto stezku se lze připojit pouze po trase č. 6016, která začíná ve Frenštátě p.R. a dál po č. 6175. Délka této trasy je 30 km a vede sice většinou lesem, ale přes málo atraktivní území.

Dálkové trasy nadregionálního charakteru

Regionem Beskyd procházejí tyto dvě trasy:

Tabulka 2: Dálkové trasy nadregionálního charakteru

Trasa č. 46, část Beskydsko-karpatské magistrály	
Trasa¹	Český Těšín (CZ/PL) dále přes Smilovice – pod úpatím Prašivé – Raškovice – Malenovice – Ostravice – Poustevny – Rožnov p.R. – Vsetín – Vizovice – Starý Hrozenkov – Strážnice – Sudoměřice (CZ/SK).
Délka	celková délka 276 km, v Beskydech cca 54 km
Obtížnost:	Lehká s kvalitním povrchem
Vhodnost:	S, T, kola
Trasa č. 55, část Slezské magistrály	
Trasa*	(55) Rejvíz (MSK/OK) – Město Albrechtice – Opava – (56) – Bohumín – Orlová – Havířov – Těrlicko – Rovňa (Podgrůň-rozc.) – Jablunkov – Bukovec (ČR/PL)
Délka	celková délka 100 km, v Beskydech cca 22 km
Obtížnost:	Středně náročná trasa
Vhodnost:	T, H kola

¹ Kurzivou jsou označeny úseky trasy procházející sledovanou oblastí.



Beskydsko karpatská magistrála



Slezská magistrála

Zdroj: www.cykloserver.cz

Obrázek 4: Mapy: Beskydsko – karpatská a Slezská magistrála

Regionální cyklotrasy

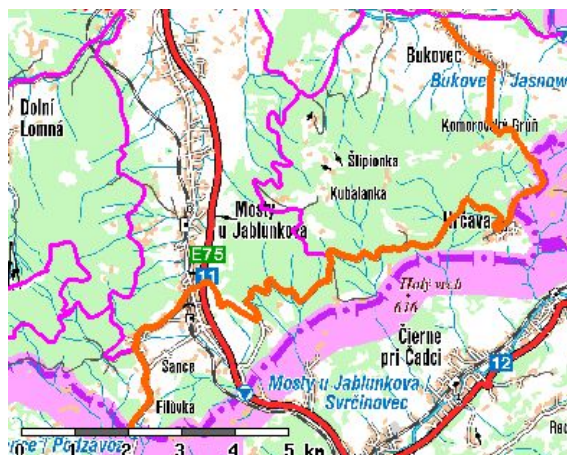
Oblasti Beskyd vedou dvě regionální cyklotrasy. Tyto trasy jsou relativně krátké. Trasa č. 461 navazuje na odbočku z trasy 46 a napojuje se na oblast Starých Hamer, Bílé a Konečné (ČR/SR). Trasa č. 561 zase navazuje na trasu 46 a vytváří s ní spojnici na Slovensko.

Tabulka 3: Regionální cyklotrasy

Trasa č. 461, Ostravice – Bílá st.hr. (CZ/SK)	
Trasa	Ostravice – Vodní n. Šance – Jamník – Staré Hamry most – Staré Hamry rozc. – Bílá hr.pr.
Délka	23 km
Obtížnost:	Středně náročná trasa s velkým převýšením, ale s kvalitním povrchem
Vhodnost:	S, T, kola
Trasa č. 561, Bukovec – Šance (CZ/SK)	
Trasa	Bukovec – Pod Studeničným – Mosty u Jablunkova – Šance hr.p. (CZ/SK)
Délka	18 km
Obtížnost:	Středně náročná trasa s velkým převýšením
Vhodnost:	T, H kola



Trasa č. 461 Ostravice – Bílá St.h.



Trasa 561 Bukovec – Šance

Zdroj: www.cykloserver.cz

Obrázek 5: Regionální cyklotrasy

Místní cyklotrasy

Tabulka 4: Místní cyklotrasy

Číslo Cyklotrasy	Cyklotrasa	Km
6004	Frýdek-Místek – Skalice – Malenovice – Frýdlant n.O. – Olešná	36
6007	Frýdlant n.O. – Pstruží – Čeladná – Ostravice – Nová Ves – Frýdlant n.O.	25
6008	Frýdlant n.O. – Čeladná – Kunčice p.O. – Kozlovice – Lhotka – Frýdlant n.O.	30
6016	Rožnov p. Radhoštěm – Zašová – Frenštát p.R. – Trojanovice – Pustevny	49
6080	Jablunkov – Pláňava – Studeničný – Labajov	10
6081	Bocanovice – Kyčera – Šance	11
6082	Kosařiska – Tatínky – Dolní Lomná – Bočanovice	23
6083	Komorní Lhotka – Kalužný – Podgruň (Oldřichovice)	24
6084	Mosty u Jab. – Velký Polom – Tetřev – Skalka – Pod Beskyde	10
6101	Tatínky (Horní Lomná) – Horní Lomná	9
6112	Velký Polom – Čuboňov – Bílý Kříž – Krásná (Visalaje)	17
6113	Raškovice – Morávka – Krásná (Visalaje) – přehrada Šance – Ostravice	32
6176	Bumbálka – Salajka – Bílá – Staré Hamry rozc.	10
6178	Kociánka – Říky – Staré Hamry rozc.	11
6180	Říky (Staré Hamry) – Javořina – Bílá	5
6181	Jamník (Staré Hamry) – Gruň – Bílý Kříž – Staré Hamry rozc.	17
6182	U černé Ostravice – U Bobku – Kavalčanky – Údolí Velké Smradlavé – Bílá	11
6183	Maxova v. n. – Údolí Velké Smradlavé	2
6194	Okruh Frenštát p. R. (velký)	15
6195	Okruh Frenštát p. R. (malý)	7
6201	Podgruň (Oldřichovice) – Planá dolina – Javorový – Rovné	15
6086	Vendryně – Nýdek – Písek u Jablunkova	36

V tabulce č. 4 nenalezneme cyklotrasy na Lysou horu. Ty jsou značeny jiným způsobem, pomocí barevných značek (Příloha 8, picture 4). Toto značení je v zimě využíváno běžkaři. Na Lysou horu se lze dostat z Malenovic, Visalají a z Papežova (obec Krásná). Z Papežova se lze dostat na Lysou horu po kvalitní asfaltové komunikaci, která je sjízdná i pro silniční kola. Tato trasa je atraktivní (časté výhledy na všechny strany Beskyd), ale fyzicky velmi náročná.

1.3.2 Obtížnost cyklotras

Cyklotrasy v regionu jsou většinou vedeny po kvalitních komunikacích, ale některé jsou špatně sjízdné a jsou určeny pouze pro horská kola. Rozlišit obtížnost z některých map je velmi nesnadné a cyklista může být nemile překvapen.

O náročnosti zvolené trasy rozhodují tři faktory:

- délka
- povrch trasy
- sklonové poměry trasy

Pokud mapa nerozlišuje obtížnost jednotlivých úseků cyklotrasy, je složité toto odhadnout. Lze usuzovat pouze ze skladby vrstevnic a grafických znázornění cest. Údaje o náročnosti obsahuje jen malé procento map. U map elektronických rovněž toto nelze nalézt, i když je to velmi důležitý údaj.

Vhodné je dělení na tři stupně obtížnosti:

- cesta sjízdná i za mokra, nenáročný zpevněný povrch
- cesta za sucha dobře sjízdná, ale náročnější, často přírodní povrch, vhodná pro jízdu na trekingovém kole
- technicky náročnější přírodní cesty, vhodné jen pro horská kola.

1.3.3 Značení cyklotras v Beskydech

Značení cyklotras v regionu je prováděno dle KČT (viz kapitola 1.1.6).

V kapitole 1.2.6 Monitoring návštěvníků je popsáno, že kvalita značení cyklotras v Beskydech byla hodnocena pozitivně. Na síti jsou nejčastěji tyto závady ve značení: malá četnost značek, malý počet směrových tabulek, poškozené nebo chybějící značky (obr.6).

Značky jsou umísťovány na sloupech určených jen pro ně, nebo využívají sloupy veřejného osvětlení a elektrického vedení, nebo různé informační sloupky.



Závada – malý počet směrových značek: křižovatka 3 tras, ale tabulky neukazují kam směřují. Orientace pouze podle čísel tras a k určení směru je nutná mapa. (Ostravice)



Závada – poškozená značka (Staré Hamry rozc.)

Obrázek 6: Závady na značení cyklotras

1.3.4 Zařízení pro cyklistickou dopravu

Odstavná zařízení pro jízdní kola

Při budování cyklistických tras je nutno rovněž počítat s odstavováním kol. Odstavení kola lze rozdělit na krátkodobé (do 2 hod.) a dlouhodobé (nad 2 hod.). Odstavení kola je poptáváno zejména v místech, které jsou zdroji nebo cíli cyklistické dopravy.

Při výstavbě nových budov musí být prokázáno zajištění dostatečného počtu nejen parkovacích míst, ale i odstavných míst pro cyklisty. Počet odstavných míst pro cyklisty lze určit dopravním průzkumem, nebo závislostí na dělbě dopravní práce. Charakterizujeme čtyři základní druhy odstavných zařízení: stojany, odstavné plochy (objekty), úschovné prostory (nádraží, metro, bydliště), boxy(garáže) pro kola.

Protože cyklistika v Beskydech má převážně rekreační charakter, většinou se jedná o krátkodobé odstavení kola (u restaurací, památek, zajímavostí). O dlouhodobé odstavení kola se jedná v případě, kdy cyklista má nocleh v ubytovacím zařízení. Zde je nutno, aby ubytovatel zajistil bezpečné odstavení kola a to nejlépe v úschovných prostorách nebo boxech.

Odstavné zařízení pro jízdní kola musí splňovat tyto základní požadavky [1]:

- pohodlné zajištění kola s možností uzamčení (rámu nebo obou kol)
- má vyhovovat většině druhů a velikosti kol
- musí být pevné, aby udrželo jízdní kolo i s nákladem (nákup) nebo za silného větru
- konstrukce musí být taková, aby nedocházelo k poranění osob ani poničení kol
- dlouhodobá stání je třeba chránit před povětrnostními vlivy zastřešením
- druh a provedení stojanů a zastřešení má architektonicky odpovídat okolnímu prostředí.

Vývěsné laminátové mapy

Vývěsné laminátové mapy jsou určeny zejména pro cyklisty, kteří neznají oblast. Měly by se umisťovat do výchozího místa cyklisty a křižovatek s vysokou intenzitou cyklistické dopravy. Obsahem map by rovněž mělo být vykreslování obtížnosti tras (viz kapitola 1.3.2). Nejen mapa vývěsná, ale i běžná mapa kapesní by měla nabídnout možné okruhy s charakteristikou obtížností (pro zdatné cyklisty, děti), atraktivitu oblasti a možná jsou i komerční sdělení (ubytování, restaurace), které by částečně hradily pořízení mapy.

V Beskydech můžeme najít mnoho druhů vývěsných laminátových map, které mají různý tvar, mapový podklad a kvalitu provedení. Mapa KČT (1:35 000) je nejčastěji užívaná mapa v Beskydech. Bohužel tato mapa neobsahuje většinou cyklotrasy a když, tak ne zdaleka všechny, a nemá ani jejich označení, ale i ona může splnit základní požadavky cyklisty, a to dozvědět se kudy se dostat do cíle (Příloha 4: picture 3).

Další mapa s častým výskytem, zejména v obcích a výchozích místech turisty, je mapa Moravskoslezský kraj – Beskydy a Valašsko. Tyto mapy byly spolufinancovány z EU, přesněji programem Phare. Mapa se skládá ze dvou částí: mapa Moravskoslezského kraje a mapa Beskyd a Valašska (Příloha 3: picture 4). Jsou v ní vyznačeny všechny cyklostezky včetně označení. Rovněž jsou na ní fotografie největších atraktivit širšího okolí s přiřazením lokace do mapy. Nevýhodou je, že na celém území oblasti jsou v mapách vyobrazeny stejné turistické atraktivitu, které však mohou být od polohy mapy třeba vzdálené i 50 km a pro běžného cyklistu tedy nedosažitelné. Proto je vhodnější zobrazovat atraktivitu blízkého okolí. Některé mapy budují i samostatné obce nebo svazky obcí. Velmi zdařilá je mapa, kterou vytvořily tři obce: Bílá, Staré Hamry, Velké Karlovice a je na jejich katastrech umístěna. Jsou zde vyznačeny jak cyklotrasy tak i jejich označení. Nevýhodou je neznačená obtížnost a žádné doplňující informace. Obsahuje pouze informace o tom, jak se má cykloturista chovat v CHKO Beskydy (Příloha 3: picture 5).

Mikroregion Frýdlantsko – Beskydy má systém informačních tabulí, které provedou turistu regionem. Systém poznávacích okruhů informuje o navazujících cyklistických stezkách (Příloha 3: picture6).

Kvantitativně je vývěsných laminátových map dostatek, horší je to s kvalitou.

„Odpočívky“

„Odpočívka“ je místo k posezení (případně i se stolem) v provedení odolném proti povětrnostním vlivům a vandalismu. Má být umístěna na přehledném místě nejlépe poblíž pro cyklisty zajímavé lokality. Je vhodné ji zastřešit, vybavit mapou, stojanem pro kola a případně

i košem (musí být zajištěn odvoz odpadků) [1]. Pokud to umožňují podmínky, bylo by dobré zajistit zdroj pitné vody.

Na cyklostezkách v Beskydech, které kopírují stezky pro pěší, lze využít odpočívky určené původně pro pěší turisty. Mnohé jsou již tomuto uzpůsobeny tak, že jsou zde umístěny odstavná zařízení pro kola.

1.3.5 SWOT analýza

SWOT analýza cyklistické dopravy v Beskydech

Silné stránky	Příležitosti
<ul style="list-style-type: none"> • Preferovaná mobilita turistiky • Ekonomická nenáročnost • Ekologická doprava • Pozitivní účinky na zdraví • Rekreační sport • Parkovací nenáročnost • Cyklobus • Vyhledáváno mladšími ročníky • Alternativa k silniční automobilové dopravě 	<ul style="list-style-type: none"> • Atraktivita regionu Beskyd • Horský charakter Beskyd • Kvalitní komunikace • Rostoucí zájem o aktivní trávení volného času a dovolených • Baličky služeb zážitků • Rozvoj cykloturistiky • Fondy EU, OP 2007-2013 • Budování sportovních zařízení (lanová centra, lanovky, bobové dráhy, aquaparky atd.) • Blízkost Ostravské aglomerace
Slabé stránky	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> • Bezpečnost cyklisty • Malý počet cyklostezek • Vedení cyklotras po frekventovaných silnicích • Mapy cyklotras • Slabá infrastruktura určena pro cyklisty ve městech a obcích • Klimatické podmínky ČR 	<ul style="list-style-type: none"> • Dopravní dostupnost Beskyd • Znečištěné ovzduší (blízkost Ostravské aglomerace) • Nedostatek finančních prostředků pro budování cyklostezek • Silná koruna => zlevňování zahraničních dovolených

1.4 Cyklobusy

Cyklobusy do sledované oblasti Beskyd provozuje firma Connex Morava a.s. a projekt cyklobusů v Beskydech vznikl ve spolupráci s Destinačním managementem Moravsko-Slezským o.p.s. a Moravskoslezským krajem. V současné době je již provozován jako komerční linka firmy Connex Morava a.s., která i zajišťuje její dofinancování z jiných zdrojů. V roce 2007 dotace poskytly tyto subjekty: města a obce Novojičínka (263 760 Kč), Frýdek-Místek (80 640 Kč), Čeladná (10 000 Kč), Frýdlant nad Ostravicí (11 500 Kč), Ostravice (15 000 Kč). Cyklobusy, stejně jako skibusy nejsou jen zvláštní linkou, ale pomáhají dotvářet

image firmy a tvoří reklamu společnosti. Tomu je přizpůsobený vzhled autobusu a cyklovozíku (foto: Příloha 8, picture 1,2).

Filozofii Connexu v oblasti cyklobusu je, že linka začíná ve velkém městě a končí v turistickém centru oblasti Beskyd nebo Jeseníku.

Do některých hraničních částí sledované oblasti Beskyd provozuje své linky cyklobusu i společnost ČSAD Vsetín a.s. Tyto spoje jezdí pouze ve Zlínské kraji a cyklo dopravu ve sledované oblasti neovlivňují. To je dáno tím, že doprava ČSAD Vsetín je provozována v jižní části Beskyd a cyklobusy Connex Morava a.s. a ČSAD Vsetín si navzájem nekonkurují (až na úsek Rožnov p.R. – Horní Bečva – Bumbálka).

1.4.1 Technologie cyklobusu v Beskydech

Firma Connex Morava a.s. využívá pro autobusy technologii cyklovozíku. Autobus nevyžaduje přestavbu a je možno ho využít i na jiné běžné linky.

Cyklobusy jsou provozovány v sezóně a o víkendech, tedy mimo přepravní špičky. To nevyžaduje náklady na pořízení nového autobusu. Využívají se autobusy, které nejsou vytíženy. Na lince jsou využíváni stále stejní řidiči, kteří mají v nakládce kol již zkušenosti. Někteří provozovatelé cyklo dopravy využívají závozníka, což umožňuje urychlení nakládky kol. To ale vyžaduje vyšší náklady. Connex Morava a.s. dává přednost nižším nákladům na úkor delší cestovní doby.

Cyklobusy Beskydy používají cyklovozíky od firmy Vezeko s.r.o. z Valašského Meziříčí (obrázek 7). Jedná se o skříňový přívěs upravený pro přepravu všech druhů jízdních kol. Kapacita přívěsu je 24 kol. Kola se do přívěsu nakládají z obou bočních stran na nájezdové stojany a na vnitřní čelní a zadní stranu na háky. Po naložení jsou všechny kola spojeny s konstrukcí upínacími lany. U některých typů horských kol se můžou vyskytnout problémy s nakládkou, např. se nevejdou dvě takové kola vedle sebe na držáky, nebo je třeba nutno vyndat sedátko jízdního kola, ale řidiči jsou zkušení v nakládce a už od pohledu poznají, kam je třeba které kolo umístit.

Místenku do cyklobusu si lze rezervovat přes internet a zaplatit pomocí SMS zprávy, ale nejpozději den předem do 23:59 a na víkendové jízdy v pátek do 14:00.



Cyklobus



Cyklovozik užívaný pro Cyklobusy Beskydy

Obrázek 7: Cyklobus a cyklovozik

1.4.2 Trasy cyklobusu

Do Beskyd zajíždí dvě linky cyklobusu, jedna z Ostravy a druhá z Nového Jičína.. V roce 2008 začne již šestá sezóna cyklobusové dopravy v Beskydech.

Cyklobusy Nový Jičín – Beskydy

Cyklobus jede po trase Nový Jičín – Příbor – Kopřivnice – Frenštát p.R. – Trojanovice – Rožnov p.R. – Velké Karlovice – Bumbálka – Bílá – Klokočov(SK) – Turzovka (SK) (mapa: Příloha 6). Tato trasa bude platit i pro sezónu 2008, jen se pozmění doba odjezdu z Nového Jičína. Do roku 2005 jezdil cyklobus pouze na Bílou a od roku 2006 se trasa prodloužila až na slovenskou Turzovku. Délka této linky je 115 km.

Cyklobusy Ostrava – Beskydy

Cyklobus jede po trase Ostrava (Svinov) – Ostrava (Hrabůvka) – FM - Frýdlant n.O. – Ostravice - Staré Hamry – Bílá – Bumbálka – Horní a Dolní Bečva – Rožnov p.R. – Frenštát p.R. Po příjezdu autobusu do Frenštátu p.R. jede ještě okruh: Frenštát p.R. – Kunčice p.O. – Čeladná – Frenštát p.O. – Ostravice – Staré Hamry – Bílá – Bumbálka – Horní a Dolní Bečva – Rožnov p.R. – Frenštát p.R. Poté jede zpáteční jízdu do Ostravy. V Příloze 7 je červeně vyznačená trasa Ostrava – Frenštát p.R. a zeleně okruh z Frenštátu přes Čeladnou. Vzdálenost Ostrava – Frenštát p.R. je 102 km. Okruh z Frenštátu p.R. přes Čeladnou a Bumbálku zpět je dlouhý 89 km .

Cyklisté mají cyklobusy často v oblibě, protože je mohou vyvézt vysoko do hor a to umožňuje jet hřebenovou túru, aniž by bylo nutno vyjet na kole na hřeben. V Beskydech se jedná o zejména o zastávky Bílá Bumbálka, Bílá Konečná st.hr. a Staré Hamry Samčanka.

1.4.3 Jízdní doby a jízdní řád

Tabulka 5: Jízdní doby a jízdní řád pro rok 2008

	Nový Jičín – Turzovka			Ostrava – Frenštát			Frenštát – Frenštát		
	Odj.	Dob.j.	Km	Odj.	Dob.j.	Km	Odj.	Dob.j.	Km
Nový Jičín	7:40	0	0						
Ostrava	{	{	{	7:30	0	0			
Frenštát pod R.	8:30	0:50	30	{	{	{	10:50	0	0
Ostravice	{	{	{	8:32	1:02	40	11:30	0:40	27
Bílá	10:23	2:43	97	8:55	1:25	55	11:53	1:03	42
Frenštát p.R.	{	{	{	10:00	2:30	102	13:00	2:10	89
Turzovka	11:00	3:20	115						

Jízdní doby firma Connex vytváří podle klasických linek s tím, že se využívají přírážky ve formě koeficientů 1,2 nebo 1,3, kterými se jízdní doba vynásobí. Který koeficient se využije závisí na konkrétních podmínkách, zejména na průměru nastupujících a vystupujících osob, dále pak na uspořádání zastávky a vzdálenosti mezi zastávkami.

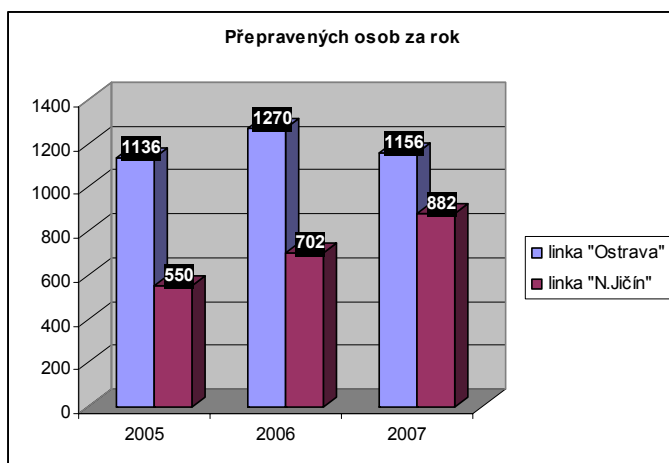
V tabulce 6 lze nalézt srovnání jízdních dob cyklobusu s dvěma běžnými autobusovými linkami. Mezi Ostravou a F-M jsou jízdní doby rozlišné, protože výchozí zastávky v Ostravě a v F-M jsou u srovnávaných linek různé, ale dále již jedou autobusy po stejné trase. Bus č. 000547 1 má mezi zastávkami Staré Hamry Samčanka a Staré Hamry most o 10 min delší jízdní dobu, oproti ostatním linkám v tabulce 6, protože má zajížděku z hlavní silnice do středu obce Staré Hamry. Podle tabulky 6 lze říci, že jízdní doby cyklobusu jsou závislé zvláště na místních poměrech nastupování cyklistů. V místech, kde hojně nastupují cyklisté, je jízdní doba cyklobusu mnohem vyšší. Mezi zastávkami Bílá střed – Bílá Bumbálka je jízdní doba cyklobusu více jak dvojnásobná oproti běžné lince. Mezi nimi jsou 4 zastávky, kde často vystupují cyklisté, a proto při užití koeficientu 1,3 je celková jízdní doba na tomto úseku tak vysoká.

Tabulka 6: Srovnání jízdních dob cyklobusu a vybraných běžných linek

	Jízdní řád			Jízdní doby mezi zastávkami		
	Cyklobus	Bus 547 1	Bus 128 8	Cyklobus	Bus 547 1	Bus 128 8
Ostrava	7:48	7:35	11:55	0:00	0:00	0:00
F-M	8:05	8:00	12:17	0:17	0:25	0:22
Frydlant n.O.	8:22	8:14	12:30	0:17	0:14	0:13
Ostravice	8:32	8:26	12:40	0:10	0:12	0:10
Staré Hamry, Samčanka	8:47	8:38	12:50	0:15	0:12	0:10
Staré Hamry, most	8:49	8:50	12:52	0:02	0:12	0:02
Bílá, střed	8:55	8:55	{	0:06	0:05	{
Bílá, Bumbálka, st.hr.	9:12	9:03	{	0:17	0:08	{

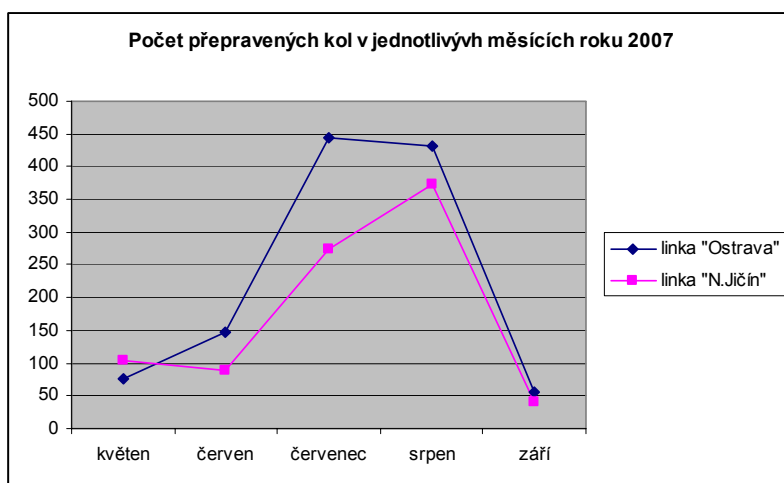
1.4.4 Počty přepravených osob

Na obrázku 8 jsou zobrazeny počty přepravených osob s koly v letech 2005 - 2007. Můžeme zaznamenat rostoucí poptávku po lince z Nového Jičína a relativně rovnoměrnou po lince z Ostravy.



Obrázek 8: Počet přepravených osob s koly za rok

Velmi nízký počet přepravených osob v měsících květnu, červnu a září jak je uvedeno na obrázku 9 je dáno nejen tím, že není hlavní turistická sezóna, ale obzvláště provozem cyklobusu pouze o víkendů. V září 2005 a 2006 přepravila linka cyklobusu „Ostrava“ 3x více cestujících než tomu bylo v září 2007. Extremně nízký počet přepravených osob v měsíci září lze přičíst hlavně nepříznivému počasí. Průměrná teplota v září 2007 byla o 3°C nižší než v květnu a úhrn srážek byl vyšší více než čtyřnásobně (údaje z Meteorologické stanice Mošnov). Podrobné údaje o celkových přepravených osobách na linkách cyklobusu jsou v Příloze 9.



Obrázek 9: Počet přepravených kol v jednotlivých měsících roku 2007

1.4.5 Přepravní frekvence osob a jízdních kol

Informace, které byly získané z prodeje jízdenek v roce 2007, poslouží zejména k zjištění, zda cyklobus slouží jen pro přepravu z Ostravy (Nového Jičína) do Beskyd, nebo jej využívají turisté i přímo na území Beskyd.

Cestující přepravující se cyklobusem lze rozdělit do několika kategorií. Lze zjednodušeně říci: pokud se cestující přepravuje s jízdním kolem z Ostravy, Nového Jičína, Frýdku – Místku, Příbora a Kopřivnice, tak v Beskydech stráví jeden den a pak se vrací buď na kole nebo cyklobusem do místa odjezdu. Pokud cestující nastoupí až v oblasti Beskyd, lze říci že je to turista, který je zde ubytovaný a cyklobus mu slouží jako prostředek k tomu aby se dostal dál od svého místa ubytování. Za tuto oblast Beskyd můžeme považovat zastávky, nacházející se v obcích Ostravice, Staré Hamry, Bílá, Horní Bečva, Dolní Bečva. U cestujícího nastupujícího ve Frýdlantu n.O. Frenštátu p.R. a Rožnově p.R. nelze přesně určit o jaký typ cesty se jedná, protože obě města mají velkou kapacitu ubytovacích zařízení, a zároveň obyvatelé, kteří cyklobus využívají na jednodenní výlet, stejně jako např. cestující z Ostravy. K přesnému rozdělení by bylo nutno provést průzkum přímo ve vozidlech. Jen hodně malá část cestujících přepravujících se s jízdním kolem, používá cyklobus jako součást integrovaného systému (např. na cestu do školy nebo zaměstnání).

Pokud je cestující turistou přepravující se bez jízdního kola, lze použít stejné dělení jako u předchozího odstavce. Poslední typ je ten cestující, který se přepravuje bez jízdního kola a přeprava cyklobusem je pro něj jízdou do práce, školy atd. Cestující bez jízdního kola považuje cyklobus za normální linku, jízdu s ním si vybral kvůli prostorovému hledisku (trase linky) a časovému hledisku (doby odjezdu a příjezdu). Kdežto cestující s jízdním kolem, preferuje cyklobus kvůli službě přepravy kola a ne tolik kvůli prostorovému a časovému hledisku, kterému se musí přizpůsobit. Adaptace je nutná z důvodu jízdy jen dvou linek cyklobusu, které navíc mají společnou trasu jen na krátkém úseku. Slabá přeprava jízdních kol cyklobusem ve směru zpět, je dána tím, že cyklista je přesně vázán na dobu odjezdu z určité zastávky. Musí trasu na kole přesně časově naplánovat, aby odjezd jediného cyklobusu za den stihl. Toto naplánování je velmi složité a často nemožné. Proto radši volí jiný způsob dopravy zpět, a to buď přímo na kole nebo vlak. Ve směru tam mu přesná svázanost z časem odjezdu nevadí, protože jízdní dobu na kole na zastávku cyklobusu zná.

UTAJENO

[REDACTED]

Tabulka 7: Přepravní frekvence jízdních kol a osob v roce 2007

UTAJENO				

1.4.6 Průzkum spokojenosti

Tento průzkum byl proveden pomocí dotazníku na internetových stránkách firmy Connex v roce 2006. Lidé, kteří odpovídali, využívají cyklobusy z 55 %. O cyklobusu se nejvíce lidí dozvědělo od známých nebo přátel, z tisku, z reklamních letáků a dalších reklamních tiskovin umístěných v autobusech Connex Morava nebo na autobusových zastávkách. Nepravidelně využívá cyklobus 63 % lidí a 26% jelo jen jednou. Cyklobus nejčastěji využívá 85% cestujících jako možnost přímého dovozu s jízdním kolem do turisticky zajímavých oblastí, 10 % pro pěší turistiku. Cenu za jízdné považuje 88 % za odpovídající. Na otázku „V jakých místech byste chtěl/a do cyklobusu nastoupit? Uveďte, prosím, konkrétní město nebo obec, případně zastávku.“ se objevila odpověď: Havířov, a lidé by si přáli, aby cyklobus vedl na Lysou horu. Při každé jízdě využívá rezervační systém 11% cestujících, 28 % rezervační systém již někdy využila a 58 % rezervační systém nevyužívá a zejména proto, že je v cyklobuse vždy dostatek místa. Jako hlavní závada rezervačního systému byla shledána možnost rezervace maximálně dvou míst. Jako hlavní nevýhodu cyklobusu odpovídající označili časný návrat z hor, špatně zvolenou trasu a zastávky. Většina odpovídajících, kteří nevyužívají cyklobus, udali jako hlavní důvod alternativu IAD a vlaku.

Při úpravě tras a plánování nových je nutno brát zřetel na tento průzkum. Poptávka po dopravě by měla tvořit nabídku. Je nutno se zejména zaměřit na trasy linky, doby odjezdu a rezervační systém.

1.4.7 Vybavení zastávek cyklobusu

Na zastávce cyklobusu nebo aspoň v její blízkosti by mělo být aspoň základní vybavení cyklisty. V tabulce 8 jsou v procentech údaje o vybavení zastávek. Za ukazatel je považováno jakékoli cyklistické značení, nejlépe směrové tabule a upoutávky v obsahu mapy jsou na turistické zajímavosti, restaurace, ubytování.

Tabulka 8: Vybavení zastávek

	Ukazatel	Mapa	Obsah mapy		Stojan na kola	Odpočívka
			Cyklistické trasy	Upoutávky		
Vybavení zastávek	57%	100%	86%	29%	29%	86%

Stojany se nenacházejí často u zastávek, ale například u restauračních zařízení v blízkosti (100m) zastávky. Ukazatele jsou mnohdy špatně umístěny daleko od zastávky a nejedná se o směrové tabule, ale pouze udávají číslo trasy.

2. Návrh rozvoje cyklistické dopravy

Tato kapitola se bude zabývat návrhy, které by měly přispět k rozvoji cyklodopravy. Ukáže postup, jak lze nedostatky napravit a určí další směr možného rozvoje. Jedná se o komplexní návrh rozvoje pro region Beskyd, podle kterého bude možno při implementaci postupovat. Mohl by posloužit jako dokument, který navazuje na Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy a Konceptci cyklistické dopravy na území MK a upřesňuje koncepci rozvoje v oblasti Beskyd. Při rozvoji cyklistické dopravy v Beskydech se musí postupovat systematicky a komplexně. Nelze zlepšovat a rozvíjet jen některé oblasti cyklistické dopravy a na jiné nebrat ohled. To by vedlo k neefektivnosti. Výsledkem této diplomové práce by mělo být zabránění této neefektivnosti a vytvoření strategie rozvoje.

2.1 Kroky k zvýšení bezpečnosti

Při zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy je nutno se zaměřit na ochranu cyklisty před zraněním a vytváření bezpečného dopravního prostoru.

2.1.1 Evidence statistik nehodovosti

Obec by měla vyhledávat a evidovat nehodová místa, kde dochází k usmrcení nebo zranění cyklistů. Údaje lze získat z příslušného dopravního inspektorátu a zároveň by obce měly při zjišťování kritických míst komunikovat s občany a rovněž by se měly aktivně podílet na řešení a realizaci opatření ke zvýšení bezpečnosti. Proto jsou obce nejdůležitějším článkem zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy. Měli by s vlastníkem pozemní komunikace, pokud jimi sami nejsou, komunikovat a tlačít ho ke zlepšení situace na rizikovém místě. Při úpravě nebo nové výstavbě silničního prostoru by obce měly dohlížet na to, aby nebyly opomíjeny potřeby cyklistické dopravy a nebyla zvýhodněná IAD. Zejména pro malé obce je dohlížení velmi komplikované, proto by měly úzce spolupracovat zejména s obcemi s rozšířenou působností (ORP) a pokud je to možné tak s Policií ČR. Obcím rovněž napomáhá projekt BESIP Bezpečná obec, který uvádí metodiku zlepšování dopravní situace v obci a vytváří databázi vzorových příkladů řešení, ze kterých obce a dotčené instituce mohou čerpat. Získávání údajů o nehodách je velmi komplikované. K policejním statistikám je často ztížený přístup z důvodu ochrany osobních údajů a je v nich častá nejednotnost. Neevidují přesně místo nehody dle souřadnic GPS (postupně má být zaváděno), a proto je často místo nehody těžko určitelné. Vzorovým příkladem je údaj, že nehoda se stala na silnici II/xyx a tato silnice

může mít délku v desítkách kilometrů a pak nelze zanést do mapy přesnou prostorovou lokalizaci nehody. **Zavedení statistiky nehodovosti vedeny na ORP** jsou vhodným řešením této situace. Pokud by byla vedena statistika na ORP, měly by jednotlivé obce spadající pod ORP jednoduchý přístup k datům a nemusely by je komplikovaně shánět. Obce by se mohly také na tvorbě této statistiky podílet vkládáním informací získaných od svých občanů, protože data od PČR obsahují jen ohlášené nehody cyklistů, a proto nejsou úplná. Komunikaci s dopravním inspektorátem by prováděla jen pověřená osoba na ORP, která by měla tvorbu databáze na starosti. Získaná data o nehodách za účasti cyklistů by byla vyhodnocena i s pomocí GIS. Sloužila by jako podklad pro vyhledávání nejkritičtějších nehodových míst, pro meziroční srovnání nehodovosti cyklistů a kontrolu, zda již provedené změny směřující k zlepšení bezpečnosti byly úspěšné. Údaje z databáze by se rovněž použily pro obhajobu dotací na projekty vypisované SFDI nebo v rámci OP 2007-2013 a jiné. V Beskydech by se to týkalo ORP: Frenštát p.R., Frýdlant n.O., Třinec (oblast Slezských Beskyd). Pokud by byla vytvořena tato databáze v každé ORP v MK, bylo by možno je propojit a vytvořit krajskou databázi. V případě Beskyd by byl rovněž velmi zajímavý výstup z databáze, který by určil podíl nehod spojený s rekreačně turistickou funkcí cyklistiky. Tento údaj spolu z prostorovou lokalizací nehod by napomohl k vytvoření bezpečné sítě tras pro cykloturisty a to tak, že by došlo ke zrušení, přemístění, úpravě trasy a nebo umístění varování přímo do lokality. Zároveň by bylo vhodné nebezpečné místo zakreslit do map, které se distribuují v tištěné i elektronické podobě.

2.1.2 Předcházení úrazům žáků při cestě do škol

Další oblastí zvyšování bezpečnosti, která je i součástí NSRCD, je předcházení úrazům žáků při cestě do škol. Jsou dva body, na které je nutno se zaměřit: prevence ve školách a výstavba a úprava komunikací, po kterých děti dojíždějí do školy. Postup vzdělávání dětí k bezpečné jízdě by měl být spíše řešen na celostátní úrovni tvorbou školních osnov, ale i obce se mohou na vzdělávání podílet, a to i díky tomu, že jsou často zřizovatelé škol. Obce by měly apelovat na vedení škol, aby vyučovaly o bezpečné jízdě na kole, s dětmi by měl vyučující projít riziková místa v obci a ukázat jim, jak se na nich bezpečně chovat. V oblasti bezpečné cesty do škol se jeví jako vhodné u obcí v Beskydech aplikovat dva projekty. Jedním z nich je projekt Nadace partnerství: Na zelenou – bezpečně do školy. Jedná se o zajímavý projekt, který aktivně také zapojuje děti i jejich rodiče. Děti společně s rodiči zakreslí do mapy cestu do školy s místy, kde se cítí ohroženy a vyplní dotazník. Tato data dále slouží k vypracování studie řešení bezpečné cesty do škol. Tato studie pak slouží jako podklad pro další kroky

zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy. Druhým je projekt CDV „Bezpečně do školy, na kole i pěšky“, který má podrobně vypracovanou metodiku vzdělávání a zároveň vytváří přepravní plán školy. Metodický materiál byl odeslán do všech škol. Obce by opět měly dohlédnout, zda se tento materiál využívá a zda se podle něj postupuje.

2.1.3 Propagace bezpečné cyklistické dopravy

Propagace bezpečnosti cyklistické dopravy je další možností jak snížit nehodovost. Jedná se zejména o užívání helem, reflexních prvků na kola a oblečení, ochranné brýle apod. Jednou z možností jak propagovat bezpečnostní prvky je jejich prezentace v reklamních letáčích týkajících se cyklistické dopravy a v mapách. O umístění prezentace by se měly starat informační centra, obce, mikroregiony a kraj, kteří vydávají propagační materiály nebo budují laminátové vývěsné mapy v turistických centrech a na křižovatkách. V jaké přesné vizuální a obsahové formě toto prezentovat by mělo být konzultováno s BESIP nebo CDV. Návrh textu a obrázku jak prezentovat reflexní bezpečnostní prvky je v Příloha 12, picture 1 a 2. Samozřejmostí je kvalitní vizuální vzhled, který upoutá na první pohled. Návrh propagace nošení přileb obsahuje Příloha 12, picture 3, 4. Oba návrhy jsou brány jako příklad odstrašující. V propagaci bezpečnosti provozu se v poslední době objevuje tendence ukazovat i nepříjemné fotografie nehod a poškozených. V Příloha 12 je ještě jeden příklad (picture 5), ten by měl přesvědčovat děti a dospívající, že nosit přilbu je běžné. V regionu Beskyd se do této propagace mohou zapojit mnohé subjekty.

Vydání příručky zaměřené pouze na bezpečnost cyklistické dopravy je spíše otázkou organizací zabývajících se bezpečností provozu na celostátní úrovni, ale obce, mikroregiony a infocentra, by se měly podílet na její distribuci společně s materiály propagujícími cyklodopravu a cykloturistiku, nebo by měla být zdarma k dostání ve významných turistických centrech. Dalším možným místem pro distribuci jsou cyklobusy. Jsou zde přepravováni přímo cyklisté a při cestě mají čas si něco přečíst.

Zákony ČR prikazují užití helmy pouze osobám do 15 let věku a nedovolují přikázat na některých nebezpečných úsecích použití helmy i ostatním cyklistům. Možností je užít aspoň doporučující značku. Měla by na ní být graficky vyobrazena helma s průvodním textem. Možné návrhy obsahuje Příloha 8, picture 3. Tato cedule – značka by sloužila jednak jako upozornění a zároveň by měla charakter reklamní - propagační cedule. Nabádala by, aby si cyklista přilbu přišel na trek do Beskyd nebo i jinam vzal. Cedule je určena do míst, kde je obzvláště velké riziko zranění: dlouhé sjezdy, terénní trasy.

Místa, kde by měla být přednostně cedule “Cyklisto, použij helmu“ umístěna:

- Lysohorská magistrála (Lysá hora – Papežov)
- Knížecí (Pustevny – Ráztoka)
- Bílý kříž – Staré Hamry rozcestí
- Visalaje – Vodní nádrž Šance
- Chata Tetřev – Mosty u Jablunkova

Jedná se o nebezpečná a zároveň velmi frekventovaná místa. Po zhodnocení a zjištění ohlasu na tyto cedule by se mělo pokračovat v dalším rozšiřování, v případě kladného ohlasu by stálo za zvážení, zda tuto ceduli nezavést jako příkazovou dopravní značku, to by ale vyžadovalo legislativní změny. Umístění cedule by zajišťoval KČT, který většinou cyklotrasy spravuje, nebo subjekty, kterým komunikace patří: obce, Lesy ČR a.s.

Ke zvýšení bezpečnosti slouží rovněž represivní opatření. Obce, které mají vlastní obecní policii, by ji měli úkolovat, aby přísněji kontrolovala cyklisty, a to nejen v zastavěném prostoru, ale i mimo obec, zde se zaměřením zejména na cykloturisty. Hlavní oblasti kontroly, které by se měly provádět jsou: užívání přileb u osob mladších 15 let, alkohol, osvětlení. Rovněž by policie při kontrolách měla cyklistům vysvětlit výhody reflexních prvků a helem, případně rozdávat informační letáky a reflexní prvky například s logem obce.

Reflexní prvek by byl vhodným reklamním materiálem – suvenýrem. Na reflexní nálepku, která se dá přilepit na kolo nebo např. na botu či dres cyklisty, lze vytisknout reklamu. Cena tisku na tento materiál se pohybuje mezi 700-800 korunami za m². Další možností jsou pásy v reflexním provedení, které se dají přidělat na ruku či nohu cyklisty (Příloha 20, picture 1). Tyto reklamní materiály by mohly využívat: obce, mikroregiony, kraj, ale i soukromé subjekty pro svou propagaci. Například firma Connex Morava a.s. by mohla tyto materiály rozdávat všem svým cestujícím přepravujícím se s kolem.

2.2 Rozvoj sítě cyklotras a cyklostezek

Přestože cyklistická doprava v Beskydech má většinou funkci rekreačně turistickou, nelze opomenout i její funkci dopravní, a to zejména ve velkých městech a v jejich blízkosti.

Rozvoj cyklotras a cyklostezek v Beskydech by se měl prioritně řadit takto:

1. zvýšení bezpečnosti
2. zlepšení komfortu cyklistické dopravy
3. rozšiřování sítě cyklotras

Ochrana života a zdraví cyklisty je nejdůležitějším krokem při plánování rozvoje cyklo dopravy a s tou úzce souvisí i zlepšení komfortu. Cyklistická doprava vedená odděleně od automobilového provozu a nebo po komunikacích s nízkým provozem vozidel je bezpečná a zároveň komfortní. Kvalitní povrch komunikace vede rovněž ke zvýšení pohodlnosti dopravy a zároveň i bezpečnosti cyklisty. Rozšiřování sítě cyklotras je až na třetím místě, protože v Beskydech je hustota cyklotras většinou dostačující.

2.2.1 Cyklotrasy a cyklostezky v intravilánu

Aby cyklistická infrastruktura vedla k růstu využití jízdního kola a byla využívána, musí být souvislá, přímá, atraktivní, bezpečná a komfortní. To znamená, že koncepce řešení se vkládá do územně plánovací dokumentace, kde je tato koncepce účelně zpřesňována a dopracována jako dopravní řešení v potřebných stupních územně plánovací dokumentace. Cyklistická doprava musí v rámci dopravního systému vytvářet návazný a ucelený subsystém neoddělitelný od ostatních dopravních oborů ani od celkového urbanistického pojetí rozvoje řešeného území. [8]. Cyklisty je nutno považovat za rovnoprávný druh dopravy a segregace od jiných rovnoprávnosti škodí. Při řešení situace na křižovatce s menším provozem by měla cyklistická doprava zůstat v hlavním dopravním prostoru a měla by mít přednost před automobilovou. Pokud bude muset dát řidič cyklistovi přednost, začne ho brát jako rovnocenný druh dopravy a taky lépe vnímat.

Města Frenštát p.R., Frýdlant n.O. a Jablunkov by si měla nechat vypracovat studii rozvoje cyklistické dopravy, která definuje potřebnou síť cyklotras a zejména cyklostezek a navrhne komplexní řešení cyklo dopravy ve městě. Tato studie může být rovněž součástí generelu rozvoje dopravy ve městě. Výsledky se pak následně aplikují do územního plánu. Vypracování studie je často nutností pro získání grantu na financování rozvoje cyklo dopravy. Obce by si měly uvědomit, že základní podmínkou zvýšené poptávky po cyklistické dopravě je dopravní nabídka, podobně jako u hromadné dopravy, tj. že cyklisté začnou jízdní kolo ve větší míře užívat především tehdy, až budou mít pro jízdu vhodné předpoklady, zejména vhodné cyklistické trasy tvořící funkční cyklistickou síť [9].

K tomu, aby byly provedeny kroky ke zlepšení cyklo dopravy, zejména výstavba cyklostezek a cyklopásů, je třeba provést podrobnou analýzu intenzit cyklistů. Lze očekávat, že po výstavbě cyklistické infrastruktury se intenzita provozu nejen stane bezpečnou, ale rovněž se i zvýší. Např. v Rotterdamu se po vybudování cyklistické infrastruktury zvýšily intenzity cyklistiky o 70 až 100 % (Konference Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy), proto při návrhu této infrastruktury je třeba s tímto počítat.

Menšími obcemi prochází většinou jedna nebo dvě cyklotrasy a plánování stavebních úprav není tak složité a nevyžaduje složitou studii. Ideální možností, jak si nechat poradit, je využít funkce Cyklokoordinátora (viz kapitola 2.5.4).

Hlavní prioritou, na kterou by se města a obce v oblasti Beskyd měly zaměřit, je odvedení cyklistické dopravy ze silnic I. třídy, silnic s vysokou intenzitou provozu a rovněž zajistit bezpečné křížení cyklotras s těmito komunikacemi. Řešením je vybudování cyklostezky, cyklista potom nemusí měnit trasu, na kterou je zvyklý, a nyní pojedou po cyklostezce, která bude kopírovat silnici. Druhou možností je přeložení trasy na méně frekventovanou silnici. Toto přeložení ale nelze použít všude a je na úkor jízdní doby. Jako o problému lze mluvit u cyklo dopravy plnící dopravní funkci, protože je narušena přímočarost a narůstá jízdní doba. U cykloturistiky je to spíše výhodou, a to zejména kvůli zklidnění dopravy. V Beskydech se jedná zejména v intravilánu o oblasti a úseky, které jsou uvedeny v tabulce 9. Jako příklad návrhu úprav je zvoleno město Jablunkov. Postup úprav v této lokalitě je popsán v Příloze 13. Pokud by došlo ke komplexní rekonstrukci náměstí v Jablunkově, je vhodnější pro označení cyklistických pásů místo klasického vodorovného dopravního značení ve formě namalovaných čar, využít systém kovových značek, připevněných na povrchu náměstí (viz. Příloha 22, picture 5). Toto značení je vhodné zejména do lokalit, kde by klasické barevné označení jízdních cyklistických pásů rušilo estetický vzhled prostoru.

Tabulka 9: Nejproblémovější místa cyklistické infrastruktury v intravilánu

Problém	Řešení
Ostravice – Průjezd obcí	
Cyklotrasa 46(6007) vede po silnici I/56. Úsek délky 2,2 km.	Vybudování cyklostezky souběžně se silnicí, přeložení cyklotrasy není možné.
Jablunkov – Průjezd obcí	
Napojení na cyklotrasu 6082 vede po silnici I. třídy. I/11. Úsek délky 1,1 km.	Vybudování cyklostezky souběžně se silnicí, to umožní bezpečnou dostupnost Jablunkova z Mostu u Jablunkova a Dolní a Horní Lomné.
Jablunkov – Průjezd Mariánským náměstím a křížení se silnicí I/11	
Křížení cyklotrasy 56 se silnicí I/11	Vybudování přejezdu pro cyklisty řízený světelnými signály
Čeladná – Průjezd obcí	
Cyklotrasa 6007 vede po silnici II/483. Úsek délky 750 m.	Vybudování cyklostezky souběžně se silnicí II/483

Frýdlant n.O. – Průjezd části obce	
Místní komunikace Poštovní a Harcovská v úseku od podchodu (směr Pstruží) po most přes řeku Ostravici. Špatný povrch komunikace, nebezpečné křížení se silnicí II/483 a zároveň jednokolejnou železniční tratí.	Provedení komplexního zklidnění pozemní komunikace. Na křižovatce vybudovat přejezd pro cyklisty.

2.2.2 Cyklotrasy a cyklostezky v extravilánu

Při budování cyklistické infrastruktury se často opomíjí oblast mimo sídla, přitom v oblasti jako jsou Beskydy by tato infrastruktura měla hrát velkou roli. Komunikace pro cyklisty v extravilánu spojují menší obce s městy a obce mezi sebou. V ČR je mnoho příkladů realizovaných projektů výstavby komunikací pro cyklisty v extravilánu, a proto je vhodné se jimi inspirovat. Příklady vhodně řešených projektů jsou součástí témat NSRCD (www.cyklostrategie.cz). Při budování komunikací pro cyklisty v extravilánu narážíme na mnoho problémů, zejména malé obce mají nedostatek finančních prostředků a nezkušenost s podobnými projekty. Pro mnoho obcí skončila podpora cyklistické dopravy tím, že vybudovaly cyklotrasy. Toto bylo jednoduché a finančně nenáročné, ale nyní přichází doba, kdy je třeba zvyšovat komfort a bezpečnost cyklo dopravy budováním komunikací pro cyklisty, opravou místních komunikací, polních a lesních cest. Tento krok je velmi nákladný a obce to odrazuje. Proto je nutno jim vytvořit podporu jak finanční, tak i poradenskou. Tuto poradenskou činnost by měla plnit zejména funkce Cyklokoordinátora (viz kapitola 2.5.4).

Při budování nové komunikace pro cyklisty nelze uvažovat jen místně. Je nutno zjistit, zda komunikace nemá být součástí nějakého většího celku. Naproti tomu při budování velkého projektu komunikací pro cyklisty je nutno zvolit jednotlivé etapy výstavby tak, aby byly co nejefektivnější. Začít stavět od úseků, které budou nejvíce využívány. Přibližné náklady na některé projekty jsou v Příloha 18.

Jako **pilíře dalšího rozvoje infrastruktury cyklistické dopravy** v Beskydech lze považovat vybudování těchto tří komunikací pro cyklisty:

- Cyklostezka Ostrava – Beskydy
- Cyklostezka/cyklotrasa Frenštát p.R. – Rožnov p.R.
- Cyklistická magistrála Jabluňkov – Třinec – Český Těšín – Chotěbuz

Cyklostezka Ostrava – Beskydy

Tato cyklostezka je nejdůležitějším projektem, který by měl pomoci rozvoji cyklistické dopravy v Beskydech. Koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území kraje MK počítá

pouze s vybudováním cyklotrasy. To je ale nedostačující. Projekt by měl být budován jako cyklostezka a ne jen cyklotrasa. Cyklostezka by měla obrovský význam pro celý region. Nesloužila by pouze jako propojení pro cykloturisty z Ostravy s Beskydy, ale plnila by i významnou dopravní funkci a místně rekreační funkci. Platí zde zásada: z venkova do města se jezdí za prací a z města ven za rekreací. Cyklostezka by umožnila obcím, kterými by procházela, spojení s městy Ostrava, Frýdek - Místek, Frenštát p.R. a mohla by sloužit k dennímu dojíždění do zaměstnání a škol. Cyklostezka musí mít asfaltový povrch, aby mohla sloužit i k místní rekreaci (kolečkové sporty). Úspěch takto vybudované cyklostezky již naznačuje jediný vybudovaný úsek, který prochází Frýdkem – Místkem. Úsek je veden jako společná komunikace pro cyklisty a chodce a je obyvateli Frýdku-Místku velmi vyhledáván pro místní rekreaci. Rovněž se z cyklostezky stala páteří komunikace cyklistické dopravy ve městě. Atraktivita cyklostezky je nejen ve Frýdku-Místku, ale po celé navrhované trase dána souběhem s řekou Ostravicí. Dobudování celé cyklostezky umožní jednoduché spojení pro cykloturisty z Ostravy a Frýdku-Místku s Beskydy. V Beskydech by cyklostezka vedla z Frýdlantu n.O. až do Ostravice, kde by na ni navazovala Drážní cyklostezka Ostravice-Bílá (viz kapitola 2.2.3).

Úsek mezi Ostravou a Frýdkem-Místkem není pro výstavbu příliš náročný. V celé délce podél řeky vede neuzpevněná komunikace, na které se vybuduje cyklostezka. Úsek procházející Frýdkem-Místkem je již dokončen. Z Frýdku-Místku do Bašky vede polní cesta, která projde přestavbou. Z Bašky do Pržna a dál do Frýdlantu by musela být vybudována zcela nová cyklostezka. Průjezd Frýdlangem n.O. by byl řešen cyklostezkou po pravé straně řeky. Z Frýdlantu do Ostravice není možnost vést cyklotrasu ve formě cyklostezky, ale po místní komunikaci s minimálním provozem, protože v těchto místech je velmi svažité terén a výstavba cyklostezky v údolí řeky Ostravice by byla extrémně nákladná. Místní komunikace by však musela projít opravou a provedením opatření na zvýšení bezpečnosti cyklistů (redukce dopravy, snižování rychlosti). V oblasti Na nábřeží by se napojovala cyklostezka směr Čeladná. Mapy cyklostezky obsahuje Příloha 14. Náklady na cyklostezku by činily přibližně 49 mil. Kč (viz Příloha 18).

Význam této cyklostezky vzroste i díky budování areálu Golf – Ostravice (viz kapitola 1.2.3).

Cyklotrasa Frenštát p.R. – Rožnov p.R.

S touto cyklostezkou se v žádných plánovacích dokumentech kraje nepočítá, ale pro další plynulý rozvoj, zejména cykloturistiky v regionu, by se sni mělo počítat. Propojila by dvě největší města v oblasti Beskyd a zároveň by napojila Moravskoslezský kraj na kraj Zlínský.

Délka této cyklostezky je 9,1 km mezi městy a prochází sedlem Pindula. Musí se ovšem počítat s dalšími kilometry, které se musí vybudovat v zastavěné oblasti obou měst. Cyklostezka by vedla z Frenštátu p.R. od mostu s řekou Lubinou do Rožnova p.R. na křižovatku ulic Ostravská a Rožnovská. Vedení cyklostezky, cyklotrasy ve městě by měl upřesnit generel cyklistické dopravy měst. Při vytváření generelu by se mělo počítat s touto cyklostezkou.

Trasa by vedla podél silnice I/58, která je v současnosti pro cyklisty jedinou možností, jak se přepravit mezi těmito městy a žádná cyklistická trasa zde nevede. Jiné trasy jsou neúměrně dlouhé a vedou přes hřeben hor. V úseku Frenštát p.R. – Pindula sedlo (Moravskoslezský kraj) je nutno vést trasu po cyklostezce minimálně v délce 3,1 km. Vhodnější variantou je vedení v celé délce po cyklostezce. V úseku Pindula sedlo – Rožnov p.R. (Zlínský kraj) lze trasu vést po souběžných místních a polních komunikacích, ale i zde je vhodnější vést trasu po cyklostezce (minimální počet km cyklostezky je 1,2 km). Udrží se celistvost a přímocharost cyklotrasy. Mapa cyklotrasy je v Příloha 15.

Hlavním přínosem cyklotrasy bude spojení Beskyd v Moravskoslezském kraji a Beskyd ve Zlínském kraji. Hranice těchto krajů je na horském hřebenu ve vysoké nadmořské výšce. Proto vedení trasy přes sedlo Pindula je nejlepším možným řešením. Na trase neleží žádné obce, jen osady, a proto význam bude zejména v rekreační funkci cyklotrasy. Trasa zlepší dostupnost Valašského muzea v přírodě a Pusteven. Náklady pro jednotlivé varianty vedení trasy jsou zobrazeny v Příloha 18.

Cyklistická magistrála Jablunkov

Tato magistrála zaručí zejména bezpečný pohyb cyklistů mimo silnici I/11 v rámci cyklistické dopravy i cykloturistiky. Ve sledované oblasti se jedná o úsek z Třince do Jablunkova. Opět zde platí to, že je lepší, aby byla v celé trase cyklostezkou. Zde ale tento požadavek není tak důležitý jako u předchozích dvou cyklostezek, protože je zde relativně dostatek místních a polních komunikací. Vytvořit samostatnou cyklotrasu bez cyklostezek ale nelze, protože jednotlivé komunikace se pomocí cyklostezek budou napojovat. V současnosti se lze dostat po cyklotrase 6151 a 56 z Třince do Jablunkova, ale tato trasa je velmi velkou objížďkou a může sloužit zejména pro cykloturistiku. Pro město Třinec by byla varianta vedení nové trasy zcela po cyklostezce velmi zajímavá z toho důvodu, že v současnosti nemá žádnou větší lokalitu pro místní rekreaci. Proto by cyklostezka měla být upravena i pro kolečkové sporty. Bylo by vhodné cyklostezku zapracovat do plánů na nové vedení silnice I/11. Zejména v úseku Bystřice – Hrádek – Návší. Přesné vedení trasy bude záležet na konečném plánu

nového trasování silnice I/11. Přibližná délka cyklostezky z Třince od křižovatky I/11 a ulice Jablunkovská po Jablunkov náměstí je 11 km. Přibližná cena je 35 mil. Kč. Tato trasa bude finančně náročná z důvodu souběhu se silnicí I/11, železniční tratí a řekou Olše. Prostor pro cyklostezku zde není příliš velký.

Funkční využití tras:

Všechny trasy by měly sloužit pro cestu do školy, práce či volný čas a všechny tři trasy by měly být základem pro další rozvoj turistiky regionu Beskyd.

Další trasy v extravilánu

Frenštát p.R. – Kopřivnice, Příbor, Hukvaldy

Velkým nedostatkem v síti cyklotras je absence napojení Beskyd na region Kopřivnice, Příbora a Hukvald. To by vyřešila kombinace cyklostezky a cyklotrasy podél řeky Lubina. V úseku Frenštát p.R. – odbočka na Lichnov (Příloha 16, mapa 1) by trasa vedla po polní cestě v těsné blízkosti řeky Lubiny, která by musela projít rekonstrukcí. Dál do Vlčovic se musí vybudovat nová cyklostezka vedle silnice I/58. Průjezd cyklostezky obcí Vlčovice by byl veden v hlavním, nebo přidruženém dopravním prostoru a po místních komunikacích (Příloha 16, mapa 2). Dál by se cyklotrasa napojovala na průmyslovou zónu Kopřivnice, kde by pokračovala přímo do města Kopřivnice. Další možné směrování trasy je z Vlčovic dále na Příbor podél silnice I/58 nebo Hukvaldy.

Bumbálka – Mosty u Jablunkova

Všechny zatím zmiňované trasy vedou ve směru sever → jih. Vedení nové magistrály východ → západ je velmi obtížné, jelikož reliéf Beskyd je vytvářen do tří údolí a taková trasa by měla dosti nepříznivý výškový profil a byla by velmi náročnou. Jedinou možností je vedení, této magistrály po státní hranici se Slovenskou republikou. Z dlouhodobého hlediska by se o tomto mělo začít uvažovat. Magistrála by vedla po hřebeni, který poskytuje atraktivní výhledy. Rovněž je na trase dostatek ubytovacích a stravovacích zařízení s místními specialitami.

Trasa by vedla z Bumbálky – Smutníky (1,9 km) – Kmínek (1,4 km) – Janošec (1,6 km) – Kelčovské sedlo (1 km) – Bobek (3,1 km) – Konečná (3,8 km) – Dorot'anka (3,1 km) – Sulov (2,6 km) – Bílý kříž (0,5 km) – Malý Polom (3,8 km) – Pod Malým polomem, sedlo (1,2 km) – Čupáňov (2,1 km) – Muřinkový vrch (3,3 km) – Tetřev (3 km) – Mosty u Jablunkova, nádraží ČD (9,4 km). Celková délka trasy je 41,8 km (Příloha 17, mapa 2). V současné době jsou některé úseky sjízdné jen pro horská kola. Po dešti je to však obtížné i pro ně. Vytvářejí

se zde kaluže napříč komunikací, které lze jen těžko objet. V úseku Bumbálka – Bílý kříž je nyní několik cyklotras IV. třídy v celkové délce 7,9 km. Z Bílého kříže do Mostů u Jablunkova vede trasa 6112, která je 2krát přerušena pro nesjízdnost. Celková délka přerušeni je 2,5 km. Na trasu se napojují další trasy z české i slovenské strany.

Vedení trasy po státní hranici by mohlo mít pro region obrovský význam, ale jen v případě, pokud dojde k její úpravě tak, ať je bez potíží sjízdná. Minimálním krokem na této trase by měla být taková úprava, aby byla sjízdnost zaručena na MTB kola, vytvořením stezek singltrek. Sjízdnost by měla být zaručena pro horská a treková kola. Navrhovaná trasa vede zejména po lesních cestách a částečně i polních a místních komunikacích. Polní a lesní trasy by měly být rekonstrukcí zpevněny. Je nutno při rekonstrukci počítat s tím, že tyto komunikace budou využívat i stroje lesního hospodářství.

Napojení této nové cyklotrasy na mnohé ostatní umožní cyklistovi při plánování denní trasy jet jen po části této cyklotrasy a uzpůsobovat si plánovanou denní trasu dle vlastních potřeb a fyzické zdatnosti. Z Bumbálky se po trase 6020 lze ve Velkých Karlovicích napojit na cyklostezku Bečva. Jedná se o cyklostezku ve výstavbě, která už má většinu úseků zprovozněné. Celková délka je 36 km a po napojení okresu Přerov při soutoku obou řek Bečva se bude jednat o síť cyklostezek o celkové délce 140 km. Bylo by velkou chybou, kdyby Beskydy v Moravskoslezském kraji zůstaly na tuto budovanou síť cyklostezek nenapojeny. Zejména by bylo vhodné napojit cyklostezku Ostrava – Beskydy na cyklostezku Bečva. Pokud nebude vybudována trasa po státní hranici, lze toto napojení provést z Velkých Karlovic po trase 6020/1 na Třeštík dál po 6020/5 k Beskydku a zde by se musela vybudovat nová cyklotrasa v délce 0,5 km na Bumbálku. Z Bumbálky by již napojení pokračovalo po trase 6176 do obce Bílá, kde začíná drážní stezka do Ostravice (viz kapitola 2.2.3).

V oblasti Beskyd by se měly vybudovat další cyklostezky, které budou mít zejména místní význam, viz tabulka 10.

Tabulka 10: Návrh dalších cyklotras/cyklostezek

Frýdlant n. – Čeladná varianta 1	Úprava současné cyklotrasy 6008, její přeložení na polní cestu o délce 800 m, která musí projít rekonstrukcí. Zbytek trasy stejný. (Příloha 17, mapa 1,3)
Frýdlant n.O. – Čeladná varianta 2	Vybudování cyklostezky podél silnice II/483 (Příloha 17, mapa 1,3)
Frenštát p.R. – Trojanovice (Ráztoka)	Cyklostezka vedena v přidruženém dopravním prostoru podél místní komunikace. (Příloha 17, mapa 2)

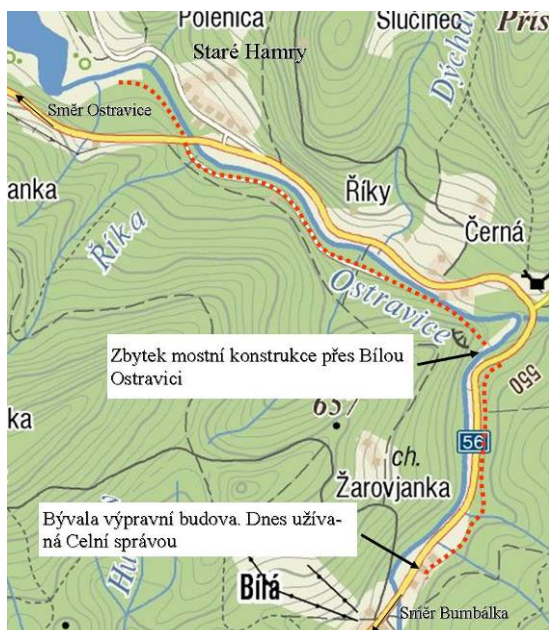
2.2.3 Drážní stezka Ostravice – Bílá

Budování drážních cyklostezek, je součástí NSRCD a jedná se o ekologické využití zrušených tratí, nebo tratí se zastaveným provozem, u kterých lze očekávat zrušení. Na drážních cyklostezkách se provozuje bezmotorová doprava. Po sejmutí železničního svršku a nanesení nejlépe živičného povrchu (využití i pro kolečkové sporty) bude mít cyklostezka dopravní i rekreační funkci. Hlavní výhodou těchto cyklostezek je, že i v kopcovitém terénu je převýšení minimální. To platí i pro trať Ostravice – Bílá.

Z dobrou odezvou se tento typ cyklostezek setkal v zahraničí (Belgie, USA, Francie, Španělsko, Itálie) (Příloha 20, picture 2, 3, 4). I když NSRCD obsahuje podporu drážních cyklostezek, neexistuje k ní legislativní úprava. Největší problémy jsou s převodem majetku ze Správy železniční dopravní cesty na provozovatele cyklostezky, tedy obce nebo kraj. Tratě se často prodávají po částech, za neúměrně vysokou cenu a rušením železničních tratí často dochází k nesmyslné likvidaci mostních konstrukcí a tunelů a to zabraňuje pozdější konverzi na cyklostezku. Budování drážní cyklostezky na Bílou se ale bude potýkat s jinými problémy, protože již není ve vlastnictví SŽDC, ale několika jiných subjektů.

Trať Ostravice – Bílá byla po 50ti letech provozu zrušena v roce 1965 z důvodu výstavby vodní nádrže Šance. Z tratě zůstaly dva úseky. Úsek Ostravice – hráz Šance, kde byla trať částečně přestavena na silnici, která využívá i původní mostní konstrukce. Druhým úsek vede ze Starých Hamer do obce Bílá. Mezi Starými Hamry a křižovatkou silnic I/56 a 461 vede po levé straně řeky Ostravice. Od křižovatky do obce Bílá vede po pravé straně řeky Bílá Ostravice. V těchto úsecích je již snesen železniční svršek a trať je zarostla křovinami. Z mostní konstrukce přes řeku Bílá Ostravice zůstal jen betonový základ po levé straně řeky, pravý ustoupil rozšiřování silnice I/56.

Od Ostravice do Bílé nelze vytvořit celistvou drážní cyklostezku, protože větší část bývalé trati je pod vodou. Při budování by se mělo zaměřit na úsek Staré Hamry – Bílá (Obrázek 10) a to ze dvou důvodů: železniční spodek je zde ještě zachován a vybudování by převedlo cyklisty ze silnice I/56, kde v současnosti vedou dvě cyklotrasy 461 a 6176. Pokud budou podniknuty všechny kroky navrhované v kapitole 2.2., umožní se cyklistovi bezpečný přejezd z Ostravy až na Bílou a to většinou po cyklostezce nebo komunikacích s kvalitním povrchem a minimálním provozem.



Mapový podklad: www.mapy.cz

Obrázek 10: Bývalá trať Ostravice – Bílá, úsek Staré Hamry – Bílá

Návrh vedení trasy:

Mapa návrhu trasy je v Příloha 21. Je označena několika body, na které se následující odstavec odkazuje. Cyklotrasa by začínala u železniční stanice Ostravice. Zde povede po nově plánované cyklostezce (bod 1) směrem na jih (0,25 km). Dál po již vybudované cyklostezce k Mazáku (1,2 km, bod 2). Zde odbočí přes silnici I/56. Je nutno toto odbočení zabezpečit, nejlépe vybudováním přejezdu pro cyklisty a snížením rychlosti na 50 km/h na silnici I/56. Dál se pokračuje po cyklotrase 461 ke křižovatce Jamník (12 km, bod 7). Na většině tohoto úseku je zákaz jízdy motorových vozidel. Po napojení na málo frekventované komunikaci přes obec Staré Hamry trasa vede zpět k silnici I/56 Staré Hamry-most (3,3 km). Zde je nutno zajistit bezpečný přechod na novou drážní cyklostezku (bod 8), vybudováním přejezdu pro cyklisty přes silnici I/56. Rychlost není nutno omezovat, protože již zde je přikázáno jet 50 km/h. Ze strany od Ostravice ale zvýraznit přechod reflexními prvky u značek přejezd pro cyklisty a vodorovným značením napříč jízdním pruhem a to z toho důvodu, že zde vozovka prudce klesá. Napojení na drážní cyklostezku může být poté provedeno dvěma způsoby: přímo anebo po silnici I/56 (Obrázek 11). Při přímém napojení (varianta 1), se musí vybudovat úplně nová cyklostezka s mostem přes Ostravici a navíc v dosti svažitém terénu, proto je vhodné postupovat podle varianty 2 a vybudovat cyklostezku v přidruženém dopravním prostoru silnice I/56. V těsné blízkosti přejezdu pro cyklisty je i autobusová zastávka, na které zastavuje cyklobus z Ostravy.

Druhou krizovou oblastí při budování drážní cyklostezky je křížení s Bílou Ostravicí a silnicí I/56. Zde jsou opět dvě varianty. Buď vystavění nové mostní konstrukce přes Ostravici a silnici I/56 o délce cca 30 metrů nebo vedení cyklostezky v přidruženém prostoru podél silnice I/56, její překročení a navázání na drážní cyklostezku na levé straně Bílé Ostravice (obrázek 12). První varianta je spojena s velmi vysokými náklady na most, ale zachová se celistvost drážní cyklostezky. Obě varianty by si vyžádaly terénní úpravy.

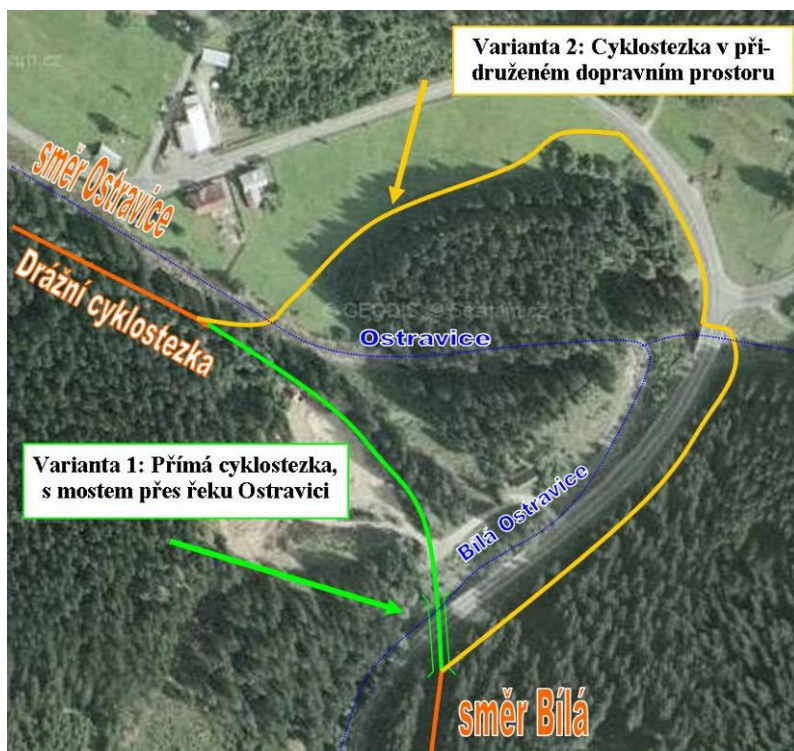


Mapový podklad: www.mapy.cz

Obrázek 11: Přejechání cyklotrasy 461 na novou Drážní stezku

Bývalá trať je většinou ve vlastnictví Lesů České republiky a.s. (údaje z Katastru nemovitostí). LČR, jako správci lesů ve vlastnictví státu, přistupují iniciativně k naplňování mimoprodukčních funkcí lesa, mezi něž patří např. funkce rekreační [10]. Ze zkušeností vychází, že Lesy ČR a.s. při budování stezek a cyklistických tras úzce spolupracují se zřizovatelem a vycházejí mu vstříc nebo se i finančně podílejí. Proto by při zřizování drážní cyklostezky na jejich pozemcích neměly vznikat problémy. Řešilo by se to nejspíše dlouhodobým pronájmem za symbolickou částku. Některé pozemky přímo v obci vlastní Ředitelství silnic a dálnic a Celní správa ČR. Také zde se neočekávají potíže, protože vedení cyklostezky přes tyto pozemky nenaruší jejich funkci. Jeden pozemek pod tratí vlastní firma SKI Vítkovice – Bílá. Tato společnost provozuje lyžařské středisko na Bílé a v létě sedačkovou lanovku, kterou rovněž využívají cyklisté. Vedení cyklostezky přes jejich pozemek, opět nenaruší jeho funkci a firma bude souhlasit se stezkou, protože tato drážní

cyklostezka přiláká další turisty k těmto střediskům. Rovněž by mohla provozovat v zimních měsících na této drážní stezce trasu pro běžkaře. Tato trasa by se stala velmi atraktivní. Byla by součástí již dnes provozovaného okruhu Bílá – St. Hamry – Gruň – Bílý kříž – Konečná – Bílá. Současná běžkařská trasa v úseku Bílá – Staré Hamry je pro svůj výškový profil pro běžkaře velmi nepříjemná a její přeložení na drážní cyklostezku by jistě přispělo ke zkvalitnění a zvýšení atraktivnosti okruhu. I z tohoto důvodu nelze očekávat velké problémy s pronájmem pozemků pod cyklotrasou.



Mapový podklad: www.mapy.cz

Obrázek 12: Řešení dopravní situace v oblasti Staré Hamry rozcestí

V celé délce cyklotrasy Ostravice – Bílá nelze očekávat provoz kolečkových sportů ze dvou důvodů:

- úsek Mazák - Jamník má pro nezkušené inline bruslaře nepříjemný výškový profil
- úsek Jamník – St.Hamry most vede po komunikaci s normálním provozem.

Z těchto důvodů nemusí být povrch drážní cyklotrasy asfalt. Postačí zpevnění komunikace. (Příloha 20, picture 3)

2.2.4 Terénní cyklistika

Zatím všechny zmiňované návrhy se týkaly modelů pro typicky podporovanou cyklistiku, která je charakterizována jako rodinná cyklistika v nenáročné krajině a na pohodlných cestách

nebo cyklistika plnicí dopravní funkci. Je nutno také nabídnout vyžití i cyklistům, kteří vyhledávají různě náročný terén.

Podpora tří nejsilnějších pilířů cyklistiky – cyklodopravy, cykloturistiky a terénní cyklistiky by měla být provázaná, ale měla by zároveň respektovat jejich odlišnosti. Terénní cyklistika představuje pro rozvoj občanské vybavenosti měst a rozvoj cestovního ruchu zatím nerealizovaný potenciál.

Mohutnost členské základny je obrovským plusem pro terénní cyklistiku. Zisky z podpory terénní cyklistiky mohou být vůči vynaloženým nákladům velice efektivní. Podpora terénní cyklistiky navíc narozdíl od současné podpory cykloturistiky nespočívá v investičně a krajinně intenzivních krocích. Často ji lze realizovat poskytnutím kvalitních mapových podkladů a doprovodných informací [11].

„Bajkeři“ vyhledávají jízdu po stezkách v přírodě zejména proto, že zde můžeme vyhledat užší spojení s přírodou a s terénem než na normální cyklostezce, kde je spojení jen malé. Mnohé páteřní komunikace – lesní cesty určené k přibližování a odvozu dřeva a pohybu vozidel lesní správy vedou vhodně přímo prostředkem přírody a jsou vhodné pro jízdu v terénu. Jízdu v terénu umožňují upravená kola tzv. MTB (Mountain biking). Při neexistenci MTB kol, by mnoho „bajkerů“ kolo vůbec nepoužívalo. Pokud se terénní cyklista chová šetrně, tak neničí povrch cest více než pěší a vydává méně hluku, než hlouček peších turistů.

Aby mohla být úspěšně provozována terénní cyklistika je nutno udržovat lesní cesty s ohledem na rekreaci a zajistit jejich průjezdnost. ČeMBA se snaží na celostátní úrovni o legislativní úpravu, která by toto upřesňovala. Bohužel v oblasti Beskyd není dostatek tzv. singltreků (viz. kapitola 1.1.4). Jejich zavádění a údržba zatím není dostatečně legislativně ošetřena. Navíc při jejich budování se musí brát ohled na to, že Beskydy leží v CHKO. Trasy je nutno vybírat pečlivě ze současné lesní dopravní sítě a s ohledem na to, že po těžbě v lese nebo polomu se může stát trasa nesjízdná, ale i přes tyto problémy je možno v Beskydech vybudovat hustou síť terénních tras.

Pilotní projekt singltreku v Beskydech

V ČR ještě k budování singltreku nedošlo, proto není mimo zahraničí odkud čerpat zkušenosti, ale **pokud by někdo takovou stezku vybuodoval, začal by zaplňovat hluché místo v nabídce cykloturismu a dostal by oproti jiným rekreačním oblastem náskok.** Beskydy by se mohly stát takovýmto průkopníkem. Je nutné vytvořit partnerství majitelů lesa (v Beskydech většinou Lesy ČR a.s.), místní samosprávy a subjektu, který bude projekt zaštitovat - organizovat (regionální rozvojové agentury, regionální turistické agentury,

cyklokoordinátor). Nelze vytvořit hned obrovskou síť singltreku, je třeba vytvořit pilotní projekt udržitelné přírodě blízké cesty. Po vybudování prvního singltreku by se počkalo s vyhodnocením projektu a pokud bude úspěšný, mohl by rozvoj pokračovat ve větším měřítku.

Inspiraci při budování lze hledat ve Walesu, kde mají s budováním singltreku velké zkušenosti a turistika na ní založená pomáhá místní ekonomice. Pro beskydské podmínky se ale strategie musí upravit. Postup při projektu je popsán v Tabulka 11.

Tabulka 11: Pilotní projekt výstavby singltreku v Beskydech

Úkol		Postup a implementace
Vytvoření partnerství zúčastněných subjektů		Iniciátor projektu (obec, mikroregion, cyklokoordinátor, regionální agentura) musí vyjasnit způsob realizace a výhodnost rekreační stezky a odstranit předsudky, které jsou často s rekreačními uživateli lesa spojeny.
Zajistit financování		Obce + soukromé subjekty; dotace: kraj, ROP
Makro úroveň	Vyhledání pozitivních kardinálních bodů	Lokality, kudy je vhodné singltreky vést. Počátek a cíl by měly být turisticky atraktivní a dopravně dostupné oblasti. Při plánování stezky vybírat především místa s výhledy, příznivé půdní podmínky a přírodně rozmanité oblasti. V Beskydech by se měly pro svou atraktivitu ve větší míře využít horské louky.
	Vyhledání negativních kardinálních bodů	Lokality, kterým by se měl singltreky vyhnout z důvodů: špatných půdních podmínek, 1. zóna CHKO, konflikt s jinými rekreačními uživateli.
	Stanovení koridorů	Na základě poznatků o pozitivních a negativních kardinálních bodech lze určit koridory/trasy, kudy singltreky může vést. Trasa by neměla využívat žádné cesty pro dvoustopá vozidla, leda jako příváděcí komunikace k singltreku. Pro potřeby pilotního projektu, je nutno vybudovat singltreky o délce min. 10 km. Může se jednat i o okruh. Možné koridory v Beskydech: <ul style="list-style-type: none"> • Ostravice – Visalaje • Gruň – Visalaje • Roztoka – Mezivodí • Oldřicovice (lanovka) – Ostrý – Oldřichovice • Mosty u Jablunkova – Hřava • Okolo Radhoště a Pustevn (dostupnost lanovkou)
Umístění trasy do koridorů		Provést vypraporkování a vytvoření podrobných plánů, jednotlivých úseků trasy.
Mikroúroveň	Samotná stavba	Stavět na vrstevnicích, které mají menší náchylnost na devastaci než stezky po spádnicích. Stezku vést výkopem, neužívat násep. Dodržovat metody citlivé ke krajině. Stavět tak, aby došlo k minimální změně prostředí. Zeminu citlivě rozprostřít do krajiny. Pokud je nutno, stezku zpevnit šterkem, snažit se ale předejít tomu kvalitní výstavbou.

Propagace	K úspěchu nutné → informovat veřejnost o nové atraktivitě v médiích, na internetu, v infocentrech, v mapách, na vývěsných laminátových mapách.
Vytvoření kontrolních mechanismů	Utvořit tým, který bude zajišťovat kontrolu výstavby. Po roku užívání zhodnotit úspěch projektu.

Zkušenosti ze zahraničí naznačují, že po úspěchu těchto pilotních tras se do dalšího budování a provozování zapojují i soukromé subjekty. Jestli se podaří nějaké získat i pro pilotní projekt je otázkou schopností iniciátora projektu.

Sít' cyklotras

Vytvoření sítě cyklostezek typu singltrek je zatím pouze záležitostí teoretickou a dlouhodobě výhledovou, ale to neznamená, že by nešla vytvořit kvalitní síť terénních cyklotras s využitím současných stezek, polních a lesních cest. Výběr stezek tvořící síť musí být prováděn velmi pečlivě a při výběru se musí zohledňovat:

- Spádovost – vybírat komunikace, u kterých nehrozí přílišná eroze půdy
- Vyhybat se úsekům s kořeny a velkým kamením
- Jak často je lesní cesta využívána – čím větší využití dvoustopými vozidly pro lesnictví, tím probíhá větší devastace komunikace
- Odlišovat úroveň sjízdnosti za sucha a mokra.

K vyhledání vhodné sítě cyklotras, je třeba využít cyklisty, kteří dobře znají oblast. Rovněž je vhodné spolupracovat s lesníky, místní samosprávou a CHKO. Při jednání s majiteli lesa o vedení cyklotrasy dojednat, že po ukončení těžby v lokalitě, kudy prochází cyklotrasa, bude třeba upravit lesní komunikaci tak, aby byla sjízdná. ČEMBA se snaží na celostátní úrovni o to, aby tuhle povinnost měl správce lesa zákonem přikázanou. Firma SHOcart ve svých mapách zakresluje nejen všechny standardně značené cyklotrasy, ale zakresluje i trasy neznačené, které jsou vhodné pro cyklisty. Trasy značené od neznačených se rozlišují stupněm odstínu (Příloha 20, picture 6).

Při výběru tras lze užít jako základ trasy značené a neznačené uváděné v mapách SHOcart a také na různých internetových stránkách. Mapa komplexní sítě by měla obsahovat i možné okruhy s výškovým profilem a popisem trasy a třeba i s fotodokumentací křižovatek. Mapy by měly být v tištěné podobě k dostání v infocentrech, nejlépe zdarma. Vydání mapy by mohl obstarat Destinační management Moravsko-Slezský, který již vydává cyklomapy a lyžařské mapy. Vhodná by byla rovněž elektronická podoba mapy s možností plánovače tras. Po vyhledání trasy by zobrazil podrobný výpis a výškový profil.

Pokud budou finanční prostředky, bude vhodné nové cyklotrasy vybavit značkami, ale nebude se jednat o klasické cyklotrasy s číselným označením. Tyto cyklotrasy budou mít pouze lokální význam a nebudou se zadávat do celostátní databáze cyklotras. Označení se musí odlišovat od klasického silničního a cykloturistického pásového značení. Trasy by se mohly označovat piktogramem cyklisty v různém barevném provedení dle trasy a tyto značky budou mít pomocný charakter, zejména na křižovatkách (Příloha 20, picture 5). Základem pro terénního cyklistu musí být kvalitní mapa.

Zisky z podpory terénní cyklistiky mohou být vůči vynaloženým nákladům velice efektivní!

2.3 Doprovodná infrastruktura pro cyklisty

2.3.1 Odstavování kol a odpočívky

Odstavování kol by se mělo řídit podmínkami uvedenými v kapitole 1.3.4. Tyto podmínky by měly platit zejména ve městech a větších obcích. Pokud se jedná o odstavování kol (krátkodobé) v přírodě, je možné tyto podmínky zmírnit. Není příliš vhodné dávat masivní železný stojan k horské chatě nebo vyhlídce, kde cyklista má kolo stále v dohledu. Cyklista, který jede za rekreací v horách, počítá s horším komfortem než ve městě a nebude požadovat maximální služby. Není ale zase vhodné opřít kolo o strom nebo chatu. Ideálním řešením odstavování kol v oblasti hor je systém, který zvolili na Lysé hoře. Jsou zde dřevěné klády o průměru 0,5 m a více, do kterých jsou provedeny zářezy, které umožňují zajištění předního nebo zadního kola (Příloha 22, picture 6).

Jinak je ale nutno se dívat na odstavování kol například u kulturních a sportovních zařízení, úřadů apod. Zde je nutno splnit základní požadavky pro odstavení kola. Nejen cyklista rekreatant, ale i ostatní obyvatelé, kteří využili kolo jako dopravní prostředek, vyžadují bezpečné odstavení kola. U těchto objektů by se měly umisťovat zařízení, která umožňují uzamčení rámu. Takto zabezpečené kolo lze jen velmi těžko odcizit.

Odstavná zařízení by se měla umisťovat na viditelném místě na veřejném prostranství a pokud možno v zorném poli cyklisty. O zřízení stojanu by se na veřejných prostranstvích měla starat obec. Rovněž je úkolem obce tlačit na soukromé subjekty, aby budovaly zařízení pro odstavování kol.

Úkolem obce ve spolupráci s ČD je vytvoření krytých odstavných zařízení u významných vlakových a autobusových stanic nebo zastávek. To napomůže integraci kola do dopravního systému jako plnohodnotného prvku, který vytvoří systém BIKE & RIDE. Rovněž i zde by

měly být užity stojany s možností uzamknutí rámu. Zámek k těmto ráům by se měl prodávat přímo na nádraží. Cena se u těchto zámků pohybuje okolo 75 Kč za kus.

Vlakové nádraží a zastávky, kde je třeba zřídít kryté stání pro kola:

- na trati 323: Frýdlant n.O., Čeladná, Kunčice p.O., Frenštát p.R.
- na trati 324: Frýdlant n.O. – Nová Dědina, Ostravice zast., Ostravice
- na trati 320: Jablunkov – Návsí, Bočanovice, Mosty u Jablunkova, Mosty u Jablunkova – zast.

Budování odpočívek by se mělo provádět dle zásad uvedených v kapitole 1.3.4. Na financování by se měly podílet zejména obce. Zřizování odpočívek rovněž provádějí Lesy ČR a.s. na svých pozemcích. Jedná se o součást jejich propagace.

2.3.2 Vývěsné laminátové mapy

Kvantitativně je vývěsných laminátových map dostatek, horší je to s jejich kvalitou. Vývěsné laminátové mapy v Beskydech mají dva základní nedostatky:

- Nevyhovující, nebo zastaralý obsah
- Fyzická zastaralost, nečitelnost

Budování nových map, ale zejména jejich rekonstrukce by se měla na území Beskyd dělat koordinovaně. Toto je úkolem cyklokoordinátora. Stále zůstane zásada, že mapy budují jednotlivé obce, mikroregiony a KČT. Každý tento subjekt financuje budování z různých zdrojů, je ale vhodné, aby samotný mapový podklad po obsahové stránce byl u všech map stejný.

Co má obsahovat mapový podklad:

- Měřítko 1:35 000 a menší
- Všechny cyklotrasy + jejich označení
- Všechny terénní cyklotrasy + jejich barevné označení
- Třístupňové rozlišení obtížnosti tras (viz Příloha 20, picture 6 a kapitola 1.3.2)
- Vysvětlivky k předchozím třem bodům

Mapa dále může obsahovat další nekomerční a komerční informace. O jejich obsahu rozhodne zřizovatel vývěsné laminátové mapy. Nekomerční sdělení mohou informovat o: atraktivitách blízkého okolí, návrhu možných okruhů s označením obtížnosti např. pro rodiny s dětmi, pro zdatné cyklisty. Dále mapa může obsahovat poučení o tom, jak se chovat v CHKO, nabádat k užití cyklistické přilby a podobně. Dále komerční sdělení obsahující informace o ubytovacích a stravovacích zařízeních, informování o zařízeních s certifikací Cyklisté vítáni.

Stává se, že i majitel stravovacího nebo ubytovacího zařízení má nebo chce mít na svém objektu vývěsnou mapu. I on by měl postupovat při zřizování podobně.

2.3.3 Podpora projektu Cyklisté vítání

Cyklisté si často v Beskydech stěžují na špatné služby. Mnohdy je odradí od zastavení v turistické lokalitě nebo restauračním zařízení obava o bezpečnost kola. Proto je hlavním bodem projektu Cyklisté vítání zajistit cyklistovi, že když do lokality přijede na kole, bude o něho a o jeho kolo dobře postaráno. Turistická zařízení, která projdou certifikací, jsou označena zelenobílou známkou s usmívajícím se kolem (Příloha 22: Fotodokumentace 4, picture 1).

Každé turistické zařízení by mělo se snažit plnit kritéria, které pro získání certifikátu jsou stanoveny a nejen pro to, aby se mohli pyšnit zelenobílou známkou, ale hlavně aby měli co turistům nabídnout a ti aby se k nim opět vraceli. Kritéria jsou takovou hlavní osnovou, jak se turistické zařízení má chovat a co má nabídnout cyklistovi.

Základní kritéria pro všechna turistická zařízení co nabídnout cyklistovi:

- Kvalitní, pokud možno zastřešené, odstavné místo pro kola a zavazadla v dohledu hosta nebo uzamykatelná místnost pro bezplatné uschování kol a zavazadel
- Poskytnutí základního nářadí pro jednoduché opravy kol
- Lékárnička

Stravovací zařízení by dál ještě mělo nabízet vhodnou skladbu nápojů a jídel pro cyklisty cenově srovnatelnou s ostatními. Ubytovací zařízení by mělo poskytnout prostor a náčiní k mytí kola a k vyprání a usušení oblečení. Minimálně o tyto kritéria by se měla snažit všechna zařízení, i když nechtějí získat certifikát. Další nutná a doporučená kritéria k získání certifikátu Cyklisté vítání lze najít na internetových stránkách www.nakole.cz.

Je úkolem cyklokoordinátora, regionálních turistických agentur a obcí, aby informovaly turistické zařízení o možnosti certifikace a snažit se jim vysvětlit hlavní výhody. Navíc pro každou oblast existuje zaškolená osoba, která certifikaci potvrzuje a zároveň může při realizaci poradit a napomoci.

2.4 Rozvoj cykloturistiky

V region je třeba využít možnosti, který pro cykloturisty Beskydy mají. Chybou by bylo se zaměřit jen na jednu cílovou skupinu. Je třeba vytvořit portfolio produktů, které osloví každého potenciálního cykloturistu. Rodiny z dětmi, „pohodoví“ běžní cyklisti, dálkoví

cyklisté, bajkeři - všichni můžou v Beskydech najít to, co od rekreace očekávají a zároveň jim nabídnout různé délky pobytu: jednodenní, víkendový a týdenní pobyt. Obrovský potenciál lze hledat také v přílivu zahraničních turistů, proto bude cykloturistika od roku 2009 součástí strategické kampaně CzechTourism a bude zařazena mezi hlavní motivátory k návštěvě České republiky. Pokud se projekty k rozvoji turistiky realizují, výsledkem bude ekonomický přínos pro celý region.

2.4.1 Jednotný informační systém

O cykloturistice v Beskydech lze zjistit mnoho, ale z mnoha zdrojů. To často cyklisty odrazuje. Je nutné informace poskytovat uceleně a to tak, že musí začít koordinace jednotlivých subjektů propagující cykloturistiku v Beskydech. Jedná se přesněji o agentury podporující cestovní ruch, obce a mikroregiony. Ani jeden z mikroregionů, není schopen nabídnout cykloturistovi ve své lokalitě týdenní vyžití. Jde o to, aby se vytvořil jeden produkt propagující Beskydy jako celek a ne jen jednotlivé části. Obce a regiony by i nadále propagovaly své lokality, aby cykloturista zůstal co nejdéle zrovna právě u nich, ale je nutné jej do regionu přilákat, a to ve které obci zůstane, již není tolik důležité.

Internet

Vytvoření internetových stránek, zaměřených pouze na cykloturistiku v Beskydech, je prvním krokem k vytvoření jednotné propagace. V současnosti je přibližně deset serveru propagujících Beskydy a každý informuje o cykloturistice různě kvalitně, ale žádný server neposkytuje komplexní informace pro cykloturisty.

Co by měl server obsahovat:

- Představení a charakteristika regionu se zaměřením na cykloturistiku
- Mapu oblasti – značené cyklotrasy, neznačené cyklotrasy (viz kapitola 2.2.4), plánovač tras, objekty v mapě (turistické atraktivity a zařízení)
- Možnost stáhnout GPS mapy
- Návrhy vhodných okruhů, děleny podle náročnosti a se zaměřením na různé skupiny cyklistů
- Informace o cyklobusech a vlacích a půjčovnách kol
- Atraktivity oblasti - přírodní zajímavosti, památky
- Ubytovací zařízení a stravovací zařízení – pokud splní aspoň základní kritéria služeb pro cyklisty
- Aktuální počasí a předpověď, webové kamery

- Vícejazyčná mutace (min. anglicky, německy, polsky)
- Další služby

Na nejznámější internetové servery zabývající se cyklistikou umístit reklamu na cyklo-beskydskou webovou prezentaci. Jedná se hlavně o tyto internetové stránky:

- <http://www.cykloserver.cz>
- <http://www.bikemaraton.cz/>
- <http://www.cyklokatalog.cz/>
- <http://www.cyclonavigator.com> atd.

Rovněž je vhodné reklamu vložit na další webové stránky zaměřující se na cestování a turistiku.

Tištěný materiál

Vytvoření propagačního materiálu, který by propagoval cykloturistiku v Beskydech, na základě podobné obsahové formě jako webová prezentace. Samostatným materiálem by měla být mapa. Ta by měla mít takový formát, aby vyhovovala cyklistům. Vydání těchto materiálu, by mohlo být podpořeno Destinačním managementem Moravsko-Slezským. Opět by měl být vytvořen ve vícejazyčné mutaci.

Balíčky zážitků

Balíček zážitků je zabalená aktivita, služba, kterou organizátor pro turisty vybral, domluvil, připravil a vyladil. Díky balíčku zážitků lze zažít něco, co sám člověk nemůže zorganizovat. Největší nabídku balíčku zážitků nabízí projekt Valašské království. Rozsah nabízených služeb skrze balíčky nepokrývá jen Valašsko, ale i blízké oblasti např. Ostravu. Nabízejí pět různých balíčku v kategorii cyklo realizovaných v Beskydech. Ty jsou zaměřené na skupiny: rodiny s dětmi, zdatní MTB cyklisté, středně zdatní cyklisté. Rovněž můžou cykloturisté využít další balíčky při nepříznivém počasí.

2.4.2 Beskydy Bike (Cyklo) Aréna

Ideální by bylo, aby se všechna propagace Beskyd shrnula a prezentovala pod jedním názvem, který by už na první pohled upoutal cyklisty. Název Beskydy Bike Aréna, nebo Beskydy Cyklo Aréna by toto mohlo splnit.

Beskydy Bike Aréna by se měla prezentovat jako ideální destinace pro všechny cyklisty a bikery. Lze zde nalézt mnoho kilometrů tras všech typů a obtížností, pro začátečníky i experty. Cykloturistům by se měly nabídnout různé itineráře tras, různé délky od 7 do 80 km a různé obtížnosti. Jednotlivé okruhy by mohly být označeny logem charakterizující trasu. Toto logo by bylo umístěno na silničním nebo cykloturistickém značení.

Při plánování okruhu by měl být dodržen tento postup:

- V první polovině naplánovat obtížnější část trasy
- Do kopce vybírat cesty s kvalitnějším povrchem (neplatí pro bikery)
- U tras pro rodiny z dětmi a pohodové cyklisty naplánovat i možnosti zkrácení trasy + informace o následném využití veřejné dopravy
- Vést trasy kolem atraktivních oblastí (přírodní, turistické a gastronomické)
- Upozornění na nebezpečné místa
- Trasy nestačí naplánovat u mapy, musí se projet
- Pojmenování trasy podle: lokality kudy projíždí, rostliny nebo zvířata specifického pro oblast, obtížnosti.

Přehledný itinerář okruhů při prezentaci Beskydy Bike Aréna by měl obsahovat tyto informace: číslo, jméno trasy, popis, délku v km, převýšení, čas, průměrný sklon (%), prašnost (%) a tří stupňová obtížnost rozlišena barevně: modrá – lehká určena pro rodiny s dětmi, červená – střední, černá – těžká.

Systémy prezentující Beskydy Bike Aréna by využívaly pro přehlednost jednotlivé nabízené okruhy dle zjednodušeného itineráře, mapy by mohly být v menším měřítku s označením okruhů s barevným rozlišením obtížností. Tato mapa bude však určena pro propagaci a přehlednost. V terénu bude cyklista využívat podrobnější mapu, která je popsána v kapitole 2.2.4.

Po úspěšném rozšíření je možnost vybudovat jednotný odbavovací systém tzv. Beskydy Bike Card.

2.4.3 Popularizace cyklistiky

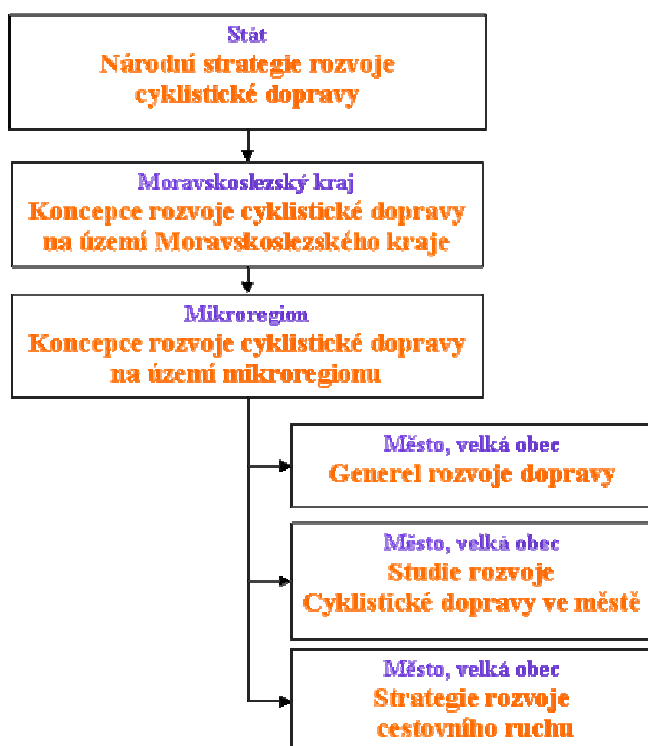
Podle průzkumu agentury Median provozují aktivně obyvatelé ČR ze všech sportů nejraději cyklistiku (není myšlena závodní, ale rekreační). Věnuje se jí 15,2 % dotázaných (z 3 393 reprezentativních účastníků ankety), což je nejvíce ze všech sportů. Na dalších místech se umístily plavání, turistika, aerobik a překvapivě na osmém místě fotbal se sedmi procenty [1]. Další popularizací cyklistiky, a tím zvýšení počtů cyklistů, lze například provádět skrze prezentaci cyklistiky jako závodního sportu.

Nejpopulárnějším závodem současnosti v Beskydech s účastí cyklistů je Adrenalin Cup. Jedná se o štafetový závod Běh – Paragliding – Kolo – Kajak. Na tento závod se sjíždí mnoho diváků. Součástí závodu je i doprovodný program, a to je vhodné místo pro prezentaci cyklistické dopravy v Beskydech. Rovněž by bylo vhodné zapracovat na návratu Závodu míru do Beskyd. Etapa končící na Lysé hoře byla nejpopulárnější a vždy přilákala mnoho diváku.

2.5 Koordinace rozvoje cyklistické dopravy

2.5.1 Zapracování NSRCD do dalších dokumentů

Hlavním problémem rozvoje nejen cykloturistiky, ale celé cyklistické dopravy, je roztržitost aktivit. To má za následek neefektivní využívání finančních zdrojů. Existuje mnoho kroků vedoucích k efektivnímu rozvoji cyklistické dopravy. Jedním z nich je zapracování národní strategie do dalších dokumentů, které se týkají cyklo dopravy na nižší úrovni státní správy. Jednotlivé úrovně a návaznost jsou zobrazeny na Obrázek 13. Na úrovni MK již došlo k vytvoření strategie cyklistické dopravy v kraji, rovněž některé mikroregiony a obce již nějaký dokument zabývající se rozvojem cyklistické dopravy mají. Je třeba, aby tyto dokumenty měly všechny subjekty a aby byly navzájem koordinované. Mnoho mikroregionů užívá jako dokument rozvoje cyklistické dopravy strategii rozvoje mikroregionu. V ní je cyklistická doprava popsána jen zběžně a většinou jen ve vztahu k rekreační funkci cyklistiky, proto je vhodné vytvořit dokument zabývající se jen cyklistickou dopravou.



Obrázek 13: Hierarchie zapracování NSRCD do dalších dokumentů

2.5.2 Spolupráce subjektů veřejné správy

Vypracování strategických dokumentů rozvoje je jen prvním krokem. Dalším je úzká spolupráce subjektů veřejné správy. Sousední obce, mikroregiony by mezi sebou měly koordinovat postupy budování cyklotras a stezek, aby docházelo k jejich přirozenému

napojení, a vše by mělo být prováděno pod kontrolou kraje. Rovněž dalším úkolem kraje je tlačit na obce, aby upřednostňovaly výstavbu cyklostezek před značením cyklotras, a být jim poradním orgánem. Rovněž je očekáván odpovědný přístup silničních správních úřadů a správců komunikace.

Co by jistě usnadnilo komunikaci mezi krajem a subjekty na nižší úrovni, je vytvoření dokumentu s pravidly a návody o cyklodopravě pro obce a města v beskydském regionu. Ten by uváděl informace: na koho se obrátit, jak postupovat, kde hledat potřebné informace. Rovněž by se měly rozesílat aktuální informace v oblasti rozvoje cyklistické dopravy, zejména v oblasti financování.

2.5.3 Zapojení veřejnosti

Často velmi opomíjená oblast rozhodování je zapojení veřejnosti. Zprvu se zdá, že cyklodoprava nikomu nemůže vadit, ale zdání klame. Stížnosti přicházejí zejména ze strany neaktivních cyklistů a často se snaží do již běžícího projektu zasahovat a výsledkem toho je jeho zpoždění v horším případě úplné zastavení. Těmto komplikacím lze předcházet komunikací s občany na začátku realizace projektu. Účinné zapojení veřejnosti znamená [12]:

- srozumitelné podání informací,
- vytvoření prostoru pro názory občanů,
- pomoc občanům při formulaci jejich názorů,
- zpracování získaných názorů.

Přímé jednání s občany formou veřejného slyšení by mělo být moderováno zkušenou osobou. Zde by měl opět obcím napomoci kraj. K napomoci obcím je i program GUIDEMAPS (Gaining Understanding of Improved Decision Making and Participation Strategies). Výstupem tohoto projektu je příručka, která je k dostání zdarma. Příručka je zaměřena především na rozhodovatele lokální a regionální úrovně z oboru dopravního plánování a upřesňuje postup komunikace s veřejností. Informace je rovněž možno čerpat z internetu [12].

2.5.4 Cyklokoordinátor

V předchozích kapitolách bylo mnohokrát zmíněno, co by měl kraj dělat pro rozvoj cyklistické dopravy. V současnosti podpora cyklistické dopravy ze strany Moravskoslezského kraje je, ale dosti roztříštěná. Podpora vychází z mnoha odborů a nekoordinovaně. Pro to je vhodné vytvořit subjekt Cyklokoordinátora. Ten by měl za úkol plnění priorit, cílů a opatření v oblasti cyklistické dopravy na území kraje. Tento subjekt by zastupoval kraj při jednáních s mikroregiony, městy a obcemi. Sladil, navrhoval, doporučoval by postupy vedoucí

k naplnění hlavního cíle, a to zařazení cyklistické dopravy jako nedílné součástí dopravního systému.

Oblasti, které bude mít cyklokoordinátor na starosti:

- **Podpora budování cyklostezek:** Cyklokoordinátor by měl za úkol sladit výstavbu cyklostezek, v případě Beskyd se jedná o projekty uvedeny v kapitole 2.2.2 a 2.2.3. Podpora by směřovala k vytvoření projektové dokumentace a realizace projektu.
- **Koordinace zajištění údržby cyklotras a cyklostezek:** pokud se jedná o cyklotrasy spravované krajem, zajišťoval by kraj jejich údržbu skrze servisní organizace. Vytvářel by dotační programy sloužící k údržbě cyklotras a cyklostezek.
- **Aktivní podpora terénní cyklistiky:** (o terénní cyklistice viz kapitola 2.2.4). Hlavním úkolem by bylo jednání se společností Lesy ČR a.s. a vytvoření pravidel umožňující užívání lesních cest a stezek pro terénní cyklistiku a rovněž realizaci pilotního projektu singltreku v Beskydech (viz kapitola 2.2.4.).
- **Podpora vzniku BIKE & RIDE:** podpora obcím a dopravcům při vytváření odstavných míst pro kola.
- **Podpora a realizace doprovodné infrastruktury**
- **Podpora integrace kola do VHD:** komunikace s dopravci, podpora vytváření nových linek cyklobusu.
- **Dopravní průzkumy a jejich zpracování, vytvoření pasportizace cyklistických tras na území**
- **Poradenství:** jeden z hlavních úkolů. Poradenství subjektům veřejným i soukromým. Co, jak, proč a hlavně odkud financovat.

2.6 Cyklobusy

Pokud se mají Beskydy stát centrem pro cyklisty, je nutné nabídnout přepravu jízdních kol veřejnou hromadnou dopravou v co největším rozsahu. Dosavadní přeprava jízdních kol cyklobusy se setkala s úspěchem a je nutné pokračovat v jejím rozvoji. Rozšiřování služeb v této oblasti si vyžádá velké finanční prostředky na zavádění, ale zejména na každoroční nákladný provoz.

V případě Beskyd můžeme nyní mluvit o třech možných oblastech rozvoje cyklobusu:

- úpravy na současných linkách cyklobusu firmy Connec Morava a.s.
- zavedení nových linek cyklobusu do regionu Beskyd
- zavedení provozu autobusu s nosiči na jízdní kola

2.6.1 Úprava současných linek cyklobusu

Níže navrhované úpravy by měly vést zejména ke zlepšení vytižeností cyklobusu a komfortu přepravy.

Linka 000089 Nový Jičín – Turzovka

Na této lince je zaznamenán každoroční nárůst přepravy. Příliš velké úpravy se provádět nemusí. Jedná se zejména o otázku, zda zastavovat na zastávkách, které nejsou využívány. Zastávky využívané pouze v jednom směru se musí ponechat, protože v opačném směru jsou většinou velmi vytiženy. Jedná se o to, že zastávky položeny ve vyšších nadmořských výškách jsou využívány jako výstupní (Bumbálka), ale nikdo už na nich nenastupuje na jízdu zpět, protože cyklista si radši svah sjede dolů a nastoupí na zastávce v údolí (Bílá, střed). Zastávka Klokočov – Bílá, CLO je nevyužívaná v obou směrech. To je zapříčiněno blízkostí zastávky Klokočov, Konečná, pohostinstvo. Blízkost těchto zastávek je daná státní hranicí se SR. Na hranici se již neprovádí celní a pasová kontrola, ale zastávky zůstaly na české i slovenské straně. Zastávka Klokočov, Konečná, pohostinstvo je využívána mnohem více z toho důvodu, že stojí v centru osady Konečná a zároveň od ní vycházejí cyklotrasy a pěší značené turistické trasy. I když je zastávka Klokočov - Bílá, CLO nevyužívána, může být ponechána dále v jízdním řádu, protože jízdní dobu nezvyšuje a její vynechání by narušilo celistvost jízdního řádu.

Lze očekávat, že význam této linky poroste s realizací plánu navrhovaných v této práci. Zejména navrhovaná cyklotrasa vedena po státní hranici z Bumbálky do Jablunkova (kapitola 2.2.2) význam této linky navýší, protože cyklotrasu dvakrát křížuje (na Bumbálce a na Konečné).

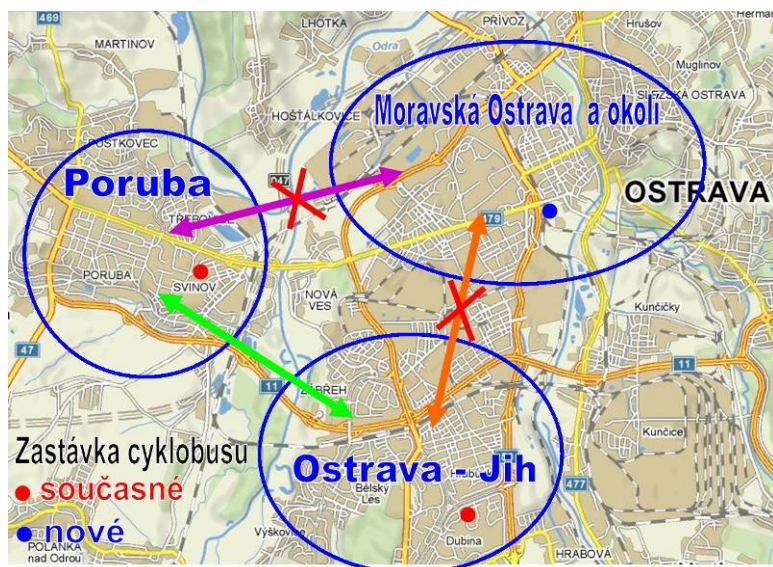
Další změny týkající se této linky, by měly být provedeny ve spojení s linkou 910128 viz níže.

Linka 910128 Ostrava – Frenštát p.R.

Hlavní změna, o které by se mělo uvažovat, se týká výchozích zastávek v Ostravě.

Ostravu lze dle geografického rozložení rozdělit na 3 lokality (Obrázek 14):

- Moravská Ostrava a Přívoz, Mariánské Hory, Slezská Ostrava + okolní obce
- Ostrava Jih + okolní obce
- Poruba + okolní obce



Mapový podklad: www.mapy.cz

Obrázek 14: Cyklistické spojení mezi třemi lokalitami Ostravy

V současné době cyklobus zastavuje v Porubě a na Ostravě Jih (červený bod), ale ne v lokalitě Moravská Ostrava. Cyklistické spojení mezi třemi ostravskými lokalitami je velmi složité. Vazba Moravská Ostrava – Poruba (fialová šipka) je narušena řekou Odrou a její nivou. Jediné možné přímé spojení je po silnici 28. října (II/479), která je jednou z hlavních dopravních tepen, tedy pro cyklisty nebezpečná. Vazba Moravská Ostrava – Ostrava Jih (oranžová šipka) je narušena průmyslovou zástavbou, pro cyklisty velmi náročný průjezd, časté vedení po komunikacích s vysokým provozem anebo jejich křížení. Vazba Ostrava Jih - Poruba (zelená šipka) až na výjimky vyhovuje. Bohužel nevyhovující dopravní podmínky pro cyklisty oblasti Moravské Ostravy k ostatním lokalitám Ostravy silně stěžuje přístup cyklistů z Moravské Ostravy k cyklobusu, který má zastávky v Porubě a na Ostravě Jih. Z Moravské Ostravy lze sice využít k přepravě kol do Beskyd vlak z Hl.nádraží, Stodolní a Ostravy – Střed, což je výhoda oproti zbylým dvěma lokalitám, ale vlak nenabízí cyklistům ty možnosti co cyklobus. Z těchto důvodů by se měla na linku cyklobusu přidat zastávka Ostrava – ÚAN. Tato zastávka splňuje prostorové podmínky pro zastavení cyklobusu. I když v těsné blízkosti nevede žádná cyklotrasa, dostupnost autobusového nádraží je pro cyklisty dobrá. Cyklobus by jel na území Ostrava po trase Ostrava ÚAN - 28. října - Svinov, mosty d.z. - 28. října – Plzeňská – Horní – Hrabůvka, poliklinika – Dr. Martínka – R/56 → BESKYDY (Obrázek 15). Na zastávku Svinov, mosty d.z. cyklobus zajíždí. Tato zastávka je uzpůsobená k obratu vozidel. Cyklobus by mohl obsluhovat zastávky v Ostravě i v pořadí Svinov, mosty – Ostrava ÚAN – Hrabůvka poliklinika, ale pořadí kde Ostrava ÚAN je výchozí zastávkou je výhodnější.



Mapový podklad: www.mapy.cz

Obrázek 15: Vedení linky cyklobusu 910128 na území Ostravy

Výhody zastávky Ostrava ÚAN jako počáteční zastávky cyklobusu:

- V blízkosti Ostrava ÚAN je depo autobusů Connex Morava a.s.
- Autobus i nadále bude zastavovat na zastávkách Svinov, mosty a Hrabůvka, poliklinika
- Na zastávkách Svinov mosty a Hrabůvka, poliklinika nedojde ke změně odjezdu a příjezdu.

Mnoho cyklistů si již zvyklo na místa a dobu odjezdu, příjezdu cyklobusů na území Ostravy, proto by nebylo vhodné je měnit. Stávající zastávky zůstanou, se stejnou dobou odjezdu, příjezdu a z Ostrava ÚAN cyklobus bude vyjíždět tak, aby byl v 7:30 na zastávce Svinov, mosty d.z.

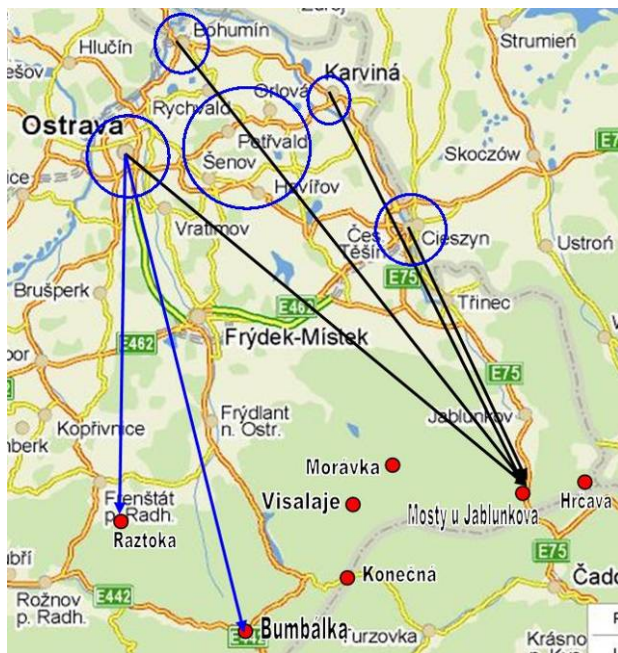
2.6.2 Nové linky cyklobusu

Tato kapitola se zabývá návrhy nových linek cyklobusu do Beskyd. Uvažujeme cyklobusy o kapacitě dvacet a více jízdních kol. Jednalo by se o linky z velkých měst (zdroje) do Beskyd (cíle). Na Obrázek 16 jsou zobrazeny současné přímé spoje umožňující přepravu jízdních kol a možné oblasti zdroje a cíle nové linky cyklobusu. Zdroje jsou zobrazeny modrým kruhem a cíle červeným bodem. Zdroje jsou: Ostrava a okolí, Bohumín a okolí, Havířov + Orlová a okolí, Karviná, Český Těšín. Jedná se o největší města v lokalitě Ostravské aglomerace. Jako cíle jsou vybrány vysoko položená turistická střediska v Beskydech. Cíle v Beskydech jsou vybrány podle těchto podmínek:

- musí být dostatečně turisticky atraktivní
- cyklotrasy zde vedou aspoň do dvou směrů
- v současnosti zde již vede linka cyklobusu

Tyto podmínky nejlépe splňují tyto oblasti: Bumbálka, Ráztoka, Visalaje, Konečná, Morávka, Mosty u Jablunkova, Hřava.

Modré šipky na mapě znázorňují současnou linku cyklobusu z Ostravy, černé šipky přímé vlakové spojení.



Mapový podklad: www.mapy.cz

Obrázek 16: Spojení Ostravská aglomerace → Beskydy

Při budování nové linky by se mělo začít od zdrojové oblasti, kde zatím není přeprava jízdních kol zajištěna nebo je jen malá. To znamená, že není možná doprava do Beskyd nebo jen do jedné oblasti. Jako prioritní se jeví zavedení linky z Havířova a Orlové do oblasti Beskyd (viz následující kapitola).

2.6.3 Linka Orlova, Havířov – Beskydy

Havířov je statutární město v Těšínském Slezsku a má 83 tis. obyvatel. **Orlová** má asi 35 000 obyvatel a je jediné město nad 10 tisíc obyvatel v ČR, které nemá osobní železniční dopravu. Hlavním důvodem zavedení této linky je velký potenciál cestujících s jízdními koly v oblasti Havířova a Orlové. Potenciál je dán zejména tím, že neexistuje přímé spojení umožňující přepravu jízdních kol z Havířova nebo Orlové do Beskyd.

Linka by měla začínat v Orlové, dále přes Havířov by pokračovala do některé z oblastí Beskyd. Největší atraktivitu pro cykloturisty v Beskydech asi mají dvě střediska: Visalaje a Bumbálka, ale o cíli linky budou rozhodovat i jiné kritéria. Kritéria ovlivňující výběr cíle linky cyklobusu v Beskydech:

- atraktivita oblasti
- existence autobusové linky ze zdrojové oblasti – u tohoto kritéria rozhoduje i čas odjezdu. Pro cyklobus je nejvýhodnější odjezd mezi 7 a 8 hodinou ranní ze zdroje a odjezd zpět mezi 16 a 18 hodinou (viz kapitola 1.4.6)
- cyklotrasy v okolí a jejich směr
- existence konkurenční linky cyklobusu nebo vlaku umožňující přepravu jízdních kol
- doba jízdy od zdroje k cíli.

Jako nejvýhodnější se jeví pro linku cyklobusu z Orlové a Havířova cíl Visalaje. Toto turistické středisko splňuje všechny podmínky: jedná se atraktivní oblast do které nezajíždí jiný cyklobus, v okolí je mnoho cyklotras, doba jízdy z Havířova je vyhovující a hlavně z Orlové a Havířova zde již jedna klasická autobusová linka zajíždí. Visalaje nebo Papežov (linka by zde zastavovala) jsou rovněž ideálním výchozím bodem pro cestu na Lysou horu, která je cyklisty velmi oblíbená.

Hlavní výhodou Visalaji jako cíle je již existence linky 870514 Orlová – Havířov – Krásná, kterou provozuje společnost ČSAD Karviná a.s. V současnosti je linka určena zejména pro turisty z oblasti Havířova. Bylo by tomu tak i nadále, jen by autobus umožňoval přepravu jízdních kol. Využití již fungující linky usnadňuje proces zavádění cyklobusu. ČSAD Karviná a.s. nemá zkušenosti s provozem cyklobusu a byla by druhou společností, která by v Moravskoslezském kraji cyklobus provozovala. Proto by bylo vhodné, aby na jejím zavedení spolupracoval kraj. Nejlépe skrze organizaci Destinační management moravskoslezský. Tato organizace se před léty podílela i na zavádění cyklobusu společnosti Connex. Podpora by měla být ve formě finanční a poradenské. Pořízení přívěsného vozíku by mohlo být financováno z dotačních programů EU. Na provozu by se měly podílet města, kterými linka projíždí. Jedná se zejména o dotování provozu ve všední dny, protože linka je zatím provozována pouze o víkend.

V současnosti je linka provozovaná celoročně o víkendech. Mění se pouze doby odjezdu dle období roku. Pro jízdní řád 2007/2008 je zimní období 9.12. -16.3. a letní 22.3. -12.10. a odjezdy z Orlové jsou v 6:35 v letním, 7:05 v zimním období a zpět z Visalaji v 18:00 v letním a 15:20 v zimním období. Cyklobus by byl provozován pouze v letním období,

v květnu, červnu a září o víkendech a v červenci a srpnu denně. Zastávky a celková vzdálenost 54 km by zůstala stejná. Jízdní řád by prošel v letním termínu úpravou. Z dotazníku společnosti Connex Morava a.s. vychází, že si cestující přejí, aby cyklobus vyjížděl v 7:30 ráno a později. Proto by bylo vhodné posunout odjezd z Havířova, Podlesí, aut. nádr. z 7:15 na 7:30. Tato zastávka je spolu s Havířov Město, radnice nejvýznamnější co do počtu nastupujících a vystupujících cestujících.

Jízdní řád musí projít úpravou z důvodu připočtu přírážky na nástup a výstup cestujících s jízdními koly a změnou související s posunem ranního odjezdu z Havířova. Současný jízdní řád a navržený jízdní řád je v Příloha 23. Jízdní řád je upraven tak, že na zastávkách s očekávaným větším množstvím nastupujících nebo vystupujících cestujících je jízdní doba na zastávku vynásobena koeficient 1,1 až 1,3. Tento koeficient zohlední delší dobu nakládky jízdních kol na zastávce a posune tak dobu odjezdu. Základem pro výpočet je současný jízdní řád a jízdní doby jsou zaokrouhleny nahoru. Přírážka v podobě koeficientu se užívá pro každý směr na jiných úsecích dle odhadovaného vytížení. Seznam zastávek, u kterých je užitá přírážka lze vyčíst z Příloha 23. U první zastávky ve směru tam i zpět není užit koeficient, očekává se, že autobus bude přistaven dříve, tak aby byl splněn čas odjezdu.

Kriteria zohledněna při výběru zastávek s přírážkou k jízdní době ve formě koeficientu:

- Současné počty nastupujících/vystupujících osob na zastávce ve městech: lze očekávat, že tam kde nastupují/vystupují nyní cestující/turisti ve větším počtu, budou nastupovat/vystupovat po zavedení cyklobusu také ve větším počtu cestující s jízdními koly. (Havířov, Město, radnice; Havířov, Podlesí, aut. nádr; Orlová, Lutyně, nemocnice)
- Pro směr tam budou cestující s jízdními koly pro výstup preferovat zastávky ve vyšší nadmořské výšce (Krásná, Vyšní Mohelnice, Zlatník; Krásná, Vyšní Mohelnice, hotel Visalaje) a pro směr zpět nízká položená střediska (Raškovice, hotel Ondráš; Krásná, Nižní Mohelnice, Rekreat)
- Zohlednění místních podmínek: Raškovice, hotel Ondráš bude hojně využíván k výstupu i pro směr tam, protože odtud je možno pokračovat na jízdním kole směr Morávka.

Jízdní doba navrhovaného cyklobusu se ve směru tam oproti nynější lince prodlouží o 11 minut a ve směru zpět o 7 minut. Jízdní doba zpět je menší z důvodu menšího počtu nastupujících a vystupujících cestujících s jízdními koly.

Na provoz linky ve všední den o prázdninách by se musely sehnat dotace. Dotace by mohly poskytnout města a obce, ve kterých cyklobus zastavuje. Jednalo by se zejména o Orlovou a

Havířov, pro jejíž obyvatelé by cyklobus sloužil k volnočasovým aktivitám, a dále obce Raškovice, Pržno, Morávka a Krásna, jímž by cyklobus přivážel turisty.

Z Havířova připadá ještě jedna možnost vedení cyklobusu a to linkou 870407 Havířov – Frýdek-Místek – Ostravice – Bílá – Prostřední Bečva. Tato možnost je oproti předchozí nevýhodná zejména tím, že od Frýdku-Místku by linka cyklobusu vedla po stejné trase jako cyklobus firmy Connex a.s. Ostrava – Frenštát p.R. Cestujícím z Havířova a Orlové by tato trasa rovněž vyhovovala, ale problém by vznikl na souběhu linek, protože by jely v odstupech cca 30 min. a silně by si konkurovaly. V současnosti na trase FM – Prostřední Bečva postačuje jen jediná linka. Pokud by se na zřízení nového cyklobusu podílel kraj, lze očekávat, že tento souběh linek by rovněž nepodporoval. Je vhodnější pokrýt Beskydy linkami cyklobusu plošně a ne zdvojit již existující linky, na kterých je dostatečná kapacita přepravy jízdnicích kol.

Další možností je využít pro provoz cyklobusu linku 870515 Karviná – Havířov – Morávka (viz kapitola 2.6.4).

2.6.4 Linky cyklobusu z dalších oblastí

Další níže uvedené linky nemají takový význam jako zavedení linky Orlova – Havířov – Krásná, která by se měla zavádět prioritně. Další linky cyklobusu až pak v následujících krocích. Není ale vyloučeno, že nemůže být zavedena jiná linka dříve, než linka z Orlové a Havířova. Pokud nastane zájem o linku cyklobusu u zdrojových měst (Bohumín, Karviná, Český Těšín), mohou být rychle zavedeny linky cyklobusu i u těchto měst. Zájemem je myšleno zejména finanční dotování provozu cyklobusu městy.

Výběr cíle cyklobusu ze zdrojového města, by se měl řídit kritérii uvedenými v kapitole 2.6.3.

Z Bohumína

Bohumín nemá žádné přímé napojení autobusovou linkou na oblast Beskyd. Proto při zavádění cyklobusu by bylo nutno zcela vytvořit novou linku. Druhou možností v případě Bohumína je prodloužení linky cyklobusu Ostrava – Frenštát p.R. To znamená, že by linka nezačínala v Ostravě, ale v Bohumíně. Čas odjezdu by byl z Bohumína upraven tak, aby cyklobus byl v 7:30 na zastávce Ostrava Svinov, mosty d.z., a to i v případě, že budou provedeny úpravy z kapitoly 2.6.1. Odjezd z Bohumína by byl kolem 7:00 podle počtu zastávek v Ostravě. Cyklobusu by se přidala počáteční zastávka Bohumín, Nový Bohumín, aut.st. Další vedení linky by zůstalo stejné.

Z Karviné

Z Karviné lze využít pro cyklobus současnou linku 870515 Karviná – Havířov – Morávka, kterou provozuje ČSAD Karviná a.s. Linka jezdí pouze o víkendech a svátcích. Při zavádění této linky by se postupovalo obdobně jako u linka Orlova - Havířov – Krásná.

Z Českého Těšína

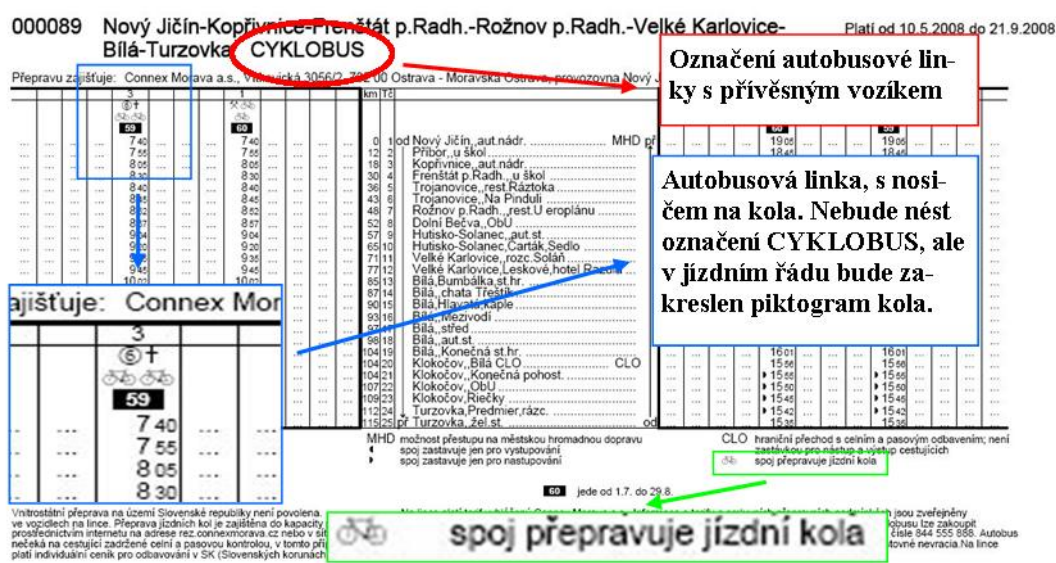
Pro cyklobus z Českého Těšína nelze využít žádnou současnou linku. Jezdí zde linky směr Mosty u Jablunkova, ale ty mají mnoho zastávek a jízdní doba je příliš velká a navíc k přepravě ve směr Mosty u Jablunkova lze využít vlak. Pokud by se uvažovalo o nové lince cyklobusu z Českého Těšína, tak by měla být směřována mimo oblast Slezských Beskyd.

2.6.5 Síť autobusů s nosiči na kola

Mimo linky cyklobusu s přívěsným vozíkem je vhodné v Beskydech zavést síť autobusových linek, umožňující přepravu jízdních kol na nosičích upevněných na zadní části vozu. Nosič umožňuje přepravit 7 až 8 jízdních kol. Fotografie s nosičem na kola jsou v Příloha 22, picture 2-4. Protože je kapacita mnohem menší než u cyklobusu s přívěsným vozíkem, bylo by vhodné pro cestující v jízdním řádu rozlišit, o jaký typ přepravy jízdních kol se jedná. U klasických cyklobusů ponechat označení v jízdním řádu CYKLOBUS. U linky s nosičem jízdních kol využít grafické označení v jízdním řádu (viz Obrázek 17). U vysvětlivek, které v současnosti obsahují informace, že spoj přepravuje jízdní kola, by měla být připojena informace, jakou formou probíhá přeprava (cyklovozik, nosič na kola) a kapacita pro jízdní kola. Síť linek autobusů umožňující přepravu jízdních kol pomocí nosičů, by měla pokrýt nejvýznamnější turistická střediska v Beskydech. Opět zde platí zásada: v ranních a dopoledních hodinách zavést cyklisty do oblastí s vyšší nadmořskou výškou. Linky by měly pokrýt zejména oblast Beskyd, ale pokud spoj zajíždí do oblasti ze vzdálenější oblasti, může umožnit přepravu jízdních kol i zde. Nastupování a vystupování s jízdními koly by mělo být umožněno jen v některých zastávkách, a to z toho důvodu, že se jedná o běžné autobusové linky a docházelo by k prodloužení jízdních dob. Tyto zastávky by byly v jízdním řádu vyznačeny.

K tomu aby byl celý systém úspěšný, musí být splněny dvě základní podmínky:

1. Informovanost o autobusových spojích umožňující přepravu jízdních kol
2. Vytvoření rezervačního systému (Internet, SMS)



Obrázek 17: Zakreslování linek autobusů v jízdních řádech umožňující přepravu jízdních kol

1. Informovanost o autobusových spojích umožňující přepravu jízdních kol

Pokud bude vybudovaný systém prezentující cyklodopravu v Beskydech jako celek (viz kapitola 2.4), informování o cyklobusech by bylo jeho nedílnou součástí. Zatím by bylo vhodné vytvořit samostatný informační materiál, který by informoval o cyklobusech. V tomto materiálu by byla mapa sítě linek autobusu umožňující přepravu jízdních kol a jejich jízdní řády.

O cyklobusech, které jsou v současné době zavedeny, i o případně nově zaváděných, by se mělo informovat ve všech propagačních materiálech zabývajících se cykloturistikou v Beskydech. Také by bylo vhodné spolupracovat s vydavatelem turistických a cykloturistických map o umístění informací o cyklobusech.

2. Vytvoření rezervačního systému (Internet, SMS)

Lze říci, že současný systém rezervací, který používá Connex Morava a.s., vyhovuje pouze cestujícím ze zdrojových měst, kteří dojíždějí do Beskyd na jeden den a rezervaci pro jízdní kolo mohou provést přes internet. Navíc cyklobus má relativně velkou kapacitu míst pro přepravu jízdních kol. Zde vzniká pouze problém s tím, že rezervace na víkend musí být provedena do pátku 14 hod., což je příliš brzo.

Pokud si chce rezervovat místenku do cyklobusu turista ubytovaný v Beskydech, je to pro něj složité. Přístup na internet je zatím komplikovaný a jedinou možností je provést rezervaci v jednom z informačních center, a ty jsou často díky vzdálenosti nedostupné. Vhodným řešením by bylo vytvoření rezervace pomocí SMS. Ta by se psala například ve tvaru

CYKLOBUS _ CISLO LINKY _ DATUM ODJEZDU _ ČAS ODJEZDU _ ČÍSLO ZASTÁVKY. SMS by se zároveň zaplatil i paušální poplatek za přepravu kola. Postup rezervace by byl zveřejněn přímo na vývěsných jízdnicích na zastávkách, kterými cyklobus projíždí. Pokud bude vydán informační materiál o cyklobusech s jízdnicími řády, tak i v něm by měly být uvedeny možnosti rezervace a rovněž v dalších materiálech, které se zmiňují o cyklobusech. Rezervace by měla být možná do 23:59 předchozího dne. Tento systém by umožnil jednoduché plánování tras pro cykloturisty kdekoli bez nutnosti připojení k internetu a byl by pro ně velmi operativní.

Na provozu těchto linek by se podílely tři společnosti: Connex Morava a.s., ČSAD Frýdek-Místek a BUS Slezsko a.s. Každá společnost by si musela zavést svůj vlastní rezervační systém.

Trasy, na kterých by jezdily autobusy s nosiči jízdnicích kol, by měly doplňovat základní páteř přepravy jízdnicích kol, a to linky cyklobusu s přívěsným vozíkem a železniční tratě. Měly by být vytvořeny uzlové body umožňující přestup mezi cyklobusem s přívěsným vozíkem a s cyklonosičem. V tabulce v Příloha 24 jsou vypsány linky a jednotlivé spoje, na kterých by měly jezdit linky s nosičem na kole. V Příloze 23 a 24 je mapa s navrhovanou sítí cyklobusů. Prioritou pro výběr linky je požadovaná trasa a čas odjezdu. Může být využita i linka, která do Beskyd zajíždí i ze vzdálenější oblasti, ale hlavní cílem je pokrýt požadovanou síť v Beskydech.

3. Finanční zhodnocení návrhu

3.1 Financování

Všechny návrhy projektů zmíněných v předchozích kapitolách si většinou žádají vysoké finanční náklady. Obce a města by ze svých zdrojů tyto projekty finančně nepokryly. Zejména pro malé obce je financování infrastruktury velmi komplikované. Zde by mělo platit pravidlo, že na financování infrastruktury pro nemotorová vozidla na území malé obce by se měly podílet sousední města nebo celý mikroregion, protože tyto komunikace budou zejména sloužit jim. Pokud by jsem postupovali podle principu, každý si zaplatí vybudování cyklostezky na svém katastru, dojdeme často k bodu, kdy jsou znevýhodněny menší obce. Například na financování cyklostezky z Frenštátu p.R. do Rožnova p.R. (viz kapitola 2.2.2) by se měly podílet obě města, ale také obec Trojanovice, protože dost významná část cyklostezky bude ležet na jejím katastru. Cyklostezku však budou zejména užívat občané a návštěvníci obou měst a ne tolik obce Trojanovice. Proto je vhodné, aby obě města přispěly obci Trojanovice na budování cyklostezky. Mikroregiony a svazky obcí mají již předem dáno, jakým podílem jednotlivé obce a města financují společný projekt.

Financování projektu související s cyklistickou dopravou ze soukromých zdrojů zatím není příliš užívané. Potenciál lze zde hledat zejména u firmy Lesy ČR a dalších firem v lesnictví. Rovněž velké lyžařské střediska se snaží o celosezónní využití a proto financují i infrastrukturu pro letní sporty.

Často jediným impulsem pro podporu cyklistické dopravy ze strany obcí a měst je možnost získání finančních dotací na projektovou přípravu a realizaci.

Rozvoj cyklistické dopravy v Beskydech lze financovat z těchto dotačních programů:

- SFDI: poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek
- ROP NUTS II Moravskoslezsko
- Operační program Přeshraniční spolupráce ČR – Slovensko
- Plán rozvoje venkova a zemědělství pro léta 2007-2013

3.1.1 SFDI: poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek

Finanční příspěvek je výhradně zaměřen na:

- Výstavbu cyklistické stezky

- Údržbu cyklistické stezky

Z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury lze poskytnout příspěvek **maximálně do výše 60%** skutečně vynaložených uznatelných nákladů. O výši uznatelných nákladů rozhoduje výbor SFDI. Příjemce dotace je buď obec nebo svazek obcí. Přesné podmínky poskytnutí dotace jsou zveřejněny na internetových stránkách SFDI.

Dotace jsou poskytovány ve třech kategoriích:

- Kategorie A. Izolovaná akce pro žadatele v kategorii měst do 30 000 obyvatel
- Kategorie B. Výstavba cyklostezky v rámci komplexního řešení regionu a žádostí měst (počet obyvatel neomezen)
- Kategorie C. Cyklistické stezky budované v rámci startu regionální a městské koncepce

Z těchto dotací by šly financovat tyto návrhy z diplomové práce viz Tabulka 12.

Tabulka 12: Financování návrhu z SFDI

	Název projektu	Kapitola	Náklady*
Kategorie A	Ostravice – Průjezd obcí	2.2.1	19 (1)
	Jablunkov – Průjezd obcí a křížení se silnicí	2.2.1	19 (2,3)
	Čeladná – Průjezd obcí	2.2.1	19 (4)
	Frýdlant n.O. – Průjezd části obce – Ulice Poštovní (nutno oddělit náklady na cyklostezku a ostatní)	2.2.1	19(5)
	Frýdlant n. – Čeladná varianta 1, 2	2.2.2	18 (7,8)
	Frenštát p.R. – Trojanovice (Ráztoka)	2.2.2	18 (9)
	Drážní stezka Ostravice – Bílá	2.2.2	18 (10)
Kategorie B	Cyklostezka Ostrava – Beskydy (jednotlivé úseky)	2.2.2	18 (1)
	Cyklostezka/cyklotrasa Frenštát p.R. – Rožnov p.R.	2.2.2	18 (2,3,4)
	Cyklistická magistrála Jabluňkov – Třinec – Český Těšín – Chotěbuz	2.2.2	18 (5)
	Cyklostezka Frenštát p.R. – Kopřivnice, Příbor, Hukvaldy	2.2.2	18 (6)
Kategorie C	Vytvoření a začátek realizace studie cyklistické dopravy ve městech: Frenštát p.R, Frýdlant n.O. a Jablunkov	2.2.1	

*) první číslice odkazuje na přílohu, ve které jsou rozpracovaný orientačně náklady. Číslo v závorce odkazuje na řádek (č.) v tabulce příslušné přílohy.

3.1.2 ROP NUTS II Moravskoslezsko

Regionální operační program NUTS II Moravskoslezsko umožňuje čerpání prostředků ze strukturálních fondů EU pro období 2007-2013. Je třeba urychleně začít pracovat na projektech, aby nebyla promarněna šance financování z těchto zdrojů. Tyto projekty umožňují financování i rozsáhlých projektů. Finance mohou čerpat veřejné i soukromé subjekty.

V Beskydech lze využít tyto dílčí oblasti financování ROP:

1. Bezpečnost na komunikacích, cyklo a pěší doprava
2. Integrace veřejné dopravy a rozvoj její infrastruktury
3. Výstavba, revitalizace a modernizace turistické infrastruktury, doprovodných služeb a atraktivit cestovního ruchu
4. Organizace a kooperace v cestovním ruchu
5. Rozvoj venkova

Každá z dílčích oblastí má zpřesňující podmínky, které uvádějí možnosti využití. Dle těchto zpřesňujících podmínek byla vytvořena Tabulka 13.

Tabulka 13: Financování návrhu z ROP

Dílčí oblast	Projekt	Kapitola	Náklady*
1.	Projekty z Kategorie A,B Tabulka 12: Financování návrhu z SFDI, mimo Drážní stezky		
2.	Budování odstavných zařízení pro kola u stanic a zastávek VHD	2.3.1	Tab.14
3.	Drážní stezka Ostravice – Bílá	2.2.3	18 (10)
	Cyklotrasa/cyklostezka Bumbálka – Mosty u Jablunkova	2.2.2	
	Budování odpočívek	2.3.1	Tab.14
	Budování a rekonstrukce vývěsných laminátových map	0	Tab.14
	Terénní cyklostezky	2.2.4	
	Pilotní projekt singltrek	2.2.4	
	Zlepšování zázemí pro cyklisty u turistických zajímavosti	2.3.3	
	Cyklobusy	2.6	
4.	Tvorba map MTB	2.2.4	
	Jednotný informační systém (Internet, Tištěné materiály, Balíček zážitku.	2.4.1	Tab.14
	Beskydy Bike (Cyklo) Aréna	2.4.2	
5.	Zařízení pro odstavování kol (v rámci větších projektů)	2.3.1	

*) první číslice odkazuje na přílohu, ve které jsou rozpracovaný orientačně náklady. Číslo v závorce odkazuje na řádek (č.) v tabulce příslušné přílohy. Nebo odkazuje na tabulku, ve které jsou příklady možných nákladů.

3.1.3 Operační program Přeshraniční spolupráce ČR – Slovensko

Typ podpory v souvislosti s cyklistikou je ve směru k investicím do přeshraniční infrastruktury turismu. Aplikace pro Beskydy je v podpoře cyklotrasy Bumbálka – Mosty u Jablunkova (kapitola 2.2.2) a rozvoj efektivity veřejné dopravy v kontextu BIKE & RIDE.

3.1.4 Plán rozvoje venkova a zemědělství pro léta 2007-2013

Tento dotační program lze využít v Beskydech k realizaci těchto opatření v obcích do 2000 obyvatel:

- Výstavba, modernizace, rekonstrukce a celkové opravy lesních cest nad 2 m šíře, včetně souvisejících objektů (Cyklotrasy a terénní cyklistika kapitola 2.2.4)
- Výstavba zařízení služeb pěší turistiky, vodáctví a lyžování (vyjma vleků a lanovek), apod. (Odstavování kol a odpočívky kapitola 2.3.1)
- Výstavba sportovních zařízení (zařízení pro kolové adrenalinové sporty).

3.2 Příklady některých dalších nákladů

V tabulce 14 jsou zobrazeny další příklady výše nákladů spojené s rozvojem cyklistické dopravy.

Tabulka 14: Příklady některých dalších nákladů

	Náklady	
Web	200 000 Kč	
Odpočívka *	105 000 Kč	 <p>Foto: Ostrava – Stará Bělá</p>
Vývěsná laminátová mapa	8 000 Kč	
Odstavování kol (4 místa)	od 1 000 Kč	
Přístřešek na jízdní kola	od 17 000 Kč	

*) Odpočívka větších rozměrů (dřevěný mobiliář, mapa, zařízení pro odstavení kol)

Závěr

Díky modernímu trendu aktivního využívání volného času lze očekávat rozvoj cykloturistiky. Beskydy jsou pro svou přírodní a kulturní atraktivitu ideální lokalitou pro rekreační cyklistiku. Tento potenciál je třeba využít. Aby mohlo dojít k rozvoji všech druhů cyklodopravy, je nutná její podpora, která je v současnosti dosti decentralizovaná, což přináší roztržitost a nekonceptnost rozvoje.

Lze říci, že síť cyklotras v regionu Beskyd je dostačující. Zlepšování povrchu, značení a převedení cyklotras na méně frekventované úseky, napojení regionu přímou trasou na Ostravsko, budování cyklostezek, nové linky cyklobusu a zlepšení marketingu v oblasti cykloturistiky, koordinace aktivit vedoucí k rozvoji jsou jen základní úkoly, které povedou ke zlepšení cyklodopravy v regionu a napomůžou jejímu rozvoji.

Vybudování klíčových cyklistických tras a stezek dle návrhu umožní úspěšný rozvoj cyklistické dopravy v regionu. Vybudování drážní cyklostezky ve středu Beskyd se stane novým lákadlem. Je potřebné se zaměřit na všechny kategorie cyklistů a nepreferovat jen jednu. Rodinám s dětmi poskytnout kvalitní nenáročné trasy, cyklostezky a služby. Terénním cyklistům velkou sítí kvalitních terénních tras. Velké možnosti nabízí výstavba tras sítí singltrek. Beskydy by se mohly stát průkopníkem v této oblasti a získat náskok oproti jiným turistickým oblastem.

Pro region Beskyd může být cyklistická doprava ideální letní alternativou k zimnímu lyžování, jak je tomu v mnoha alpských střediscích. Tento krok by umožnil celoroční využití většiny středisek.

Beskydy by rovněž měly těžit ze své blízkosti k Ostravsko-karvinské aglomeraci. Ta umožňuje příjezdy turistů jen na jeden den. Poskytnutí kvalitní veřejné hromadné dopravy by mělo být samozřejmostí, a proto je nutno pracovat na jejím rozvoji, zejména v oblasti cyklobusu. Ve stotisícovém Havířově, okresních městech Karviná a Český Těšín by zavedení linky cyklobusu mohlo mít úspěch. Rovněž je třeba revidovat stávající linky, jejich trasování a jízdní řád, zejména cyklobusu z Ostravy. Velmi dobrým krokem, který by napomohl rozvoji cykloturistiky v regionu je vytvoření sítě cyklobusů i s menší přepravní kapacitou kol. Dalším krokem ke zkvalitnění cyklistické dopravy v regionu je její úspěšné zapojení do integrovaného dopravního systému, to si vyžaduje zejména kvalitní infrastrukturu pro odstavování kol.

Obrovským nedostatkem v Beskydech je špatná koordinace činností vedoucí k rozvoji cyklistické dopravy. Vytvoření funkce cyklokoordinátora by celý proces usnadnil.

V neposlední řadě k rozvoji cyklistické dopravy jsou nutné finanční prostředky. Lze využít mnoha dotačních programů. Zejména operační programy EU na rok 2007-2013 můžou poskytnout velké finanční zdroje, ale jsou i další možnosti financování, jako jsou dotační programy SFDI a kraje umožňující financování projektů, na které by obce samy neměly dostatek finančních prostředků.

Možnosti k rozvoji cyklistické dopravy v regionu Beskyd jsou obrovské, záleží jen na kraji, obcích a dalších dotčených subjektech, jak je využijí.

Seznam použitých informačních zdrojů

- [1] BARTOŠ, L. *Navrhování komunikací pro cyklisty, Technické podmínky*. Mariánské Lázně: KOURA, 2006. 103 s. ISBN 80-902527-3-7
- [2] DOPRAVNÍ PROJEKTOVÁNÍ, SPOL. S.R.O., *Koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území Moravskoslezského kraje*. Ostrava: Moravskoslezský kraj, 2005. 102 s.
- [3] SLABÝ, P.; DLOUHÁ, E. *Dopravní stavby a systémy 20, 30*. Praha: ČVUT, 2002. 161 s. ISBN 80-01-02453-9
- [4] *Klimatické poměry* [online]. [cit. 29-11-2007]
Dostupné z <<http://www.beskydy.ochranaprirody.cz/index.php?cmd=page&id=122>>
- [5] ENTERPRISE PLC, S. R. O., *Marketingová strategie rozvoje cestovního ruchu v turistickém regionu Severní Morava a Slezsko*, Ostrava: Moravskoslezský kraj, 2005.
- [6] MINISTERSTVO DOPRAVY, CDV., *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR*, Praha: MD ČR, 2005. 39 s. ISBN 80-86502-11-2
- [7] MINISTERSTVO DOPRAVY, CDV., *Národní strategie rozvoje cyklodopravy* [online]. [cit. 2007-12-10] Dostupné z : <<http://www.cyklostrategie.cz/index.php>>.
- [8] MARTINEK, J. "The Best" *Cyklistické příklady: celkový přístup města k podpoře cyklodopravy* [online]. [cit. 2008-02-10] Dostupné z : <<http://www.cyklostrategie.cz/download/tema5-6.pdf>>.
- [9] MARTINEK, J. *Cyklisticky přívětivá infrastruktura, plánování* [online]. [cit. 2008-2-10] Dostupné z : <<http://www.cyklostrategie.cz/download/tema5-3.pdf>>.
- [10] *Turisté přátelé přírody* [online]. [cit. 2008-02-20] Dostupné z : <<http://www.lesy.cz/cs/turiste-a-pratele-prirody/lesy-a-rekreace/naucne-stezky.ep/>>.
- [11] KVASNIČKA, T. *Terénní cyklistika* [online]. [cit. 2007-02-22] Dostupné z : <<http://cyklostrategie.cz/temata13.php>>.
- [12] STESKA, H. *Zapojování veřejnosti* [online] 2007 [cit. 2008-03-1] Dostupné z : <<http://cyklostrategie.cz/download/tema1-1.pdf>>.

Seznam tabulek

Tabulka 1: Výkon jednotlivých druhů osobní dopravy v ČR v letech 1989-2005 v mil. osbkm	12
Tabulka 2: Dálkové trasy nadregionálního charakteru.....	24
Tabulka 3: Regionální cyklotrasy.....	25
Tabulka 4: Místní cyklotrasy.....	26
Tabulka 5: Jízdní doby a jízdní řád pro rok 2008.....	33
Tabulka 6: Srovnání jízdních dob cyklobusu a vybraných běžných linek	33
Tabulka 7: Přepavní frekvence jízdních kol a osob v roce 2007	36
Tabulka 8: Vybavení zastávek.....	37
Tabulka 9: Nejproblémovější místa cyklistické infrastruktury v intravilánu.....	43
Tabulka 10: Návrh dalších cyklotras/cyklostezek.....	48
Tabulka 11: Pilotní projekt výstavby singltreku v Beskydech.....	54
Tabulka 12: Financování návrhu z SFDI.....	76
Tabulka 13: Financování návrhu z ROP	77
Tabulka 14: Příklady některých dalších nákladů.....	78

Seznam obrázků

Obrázek 1: Značení tras silničním způsobem.....	15
Obrázek 2: Směrové tabule a návěsti před křižovatkou	16
Obrázek 3: Cykloturistická pásová značka a směrovka	16
Obrázek 4: Mapy: Beskydsko – karpatská a Slezská magistrála.....	25
Obrázek 5: Regionální cyklotrasy	26
Obrázek 6: Závady na značení cyklotras	28
Obrázek 7: Cyklobus a cyklovozik.....	32
Obrázek 8: Počet přepravených osob s koly za rok.....	34
Obrázek 9: Počet přepravených kol v jednotlivých měsících roku 2007	34
Obrázek 10: Bývalá trať Ostravice – Bílá, úsek Staré Hamry – Bílá.....	50
Obrázek 11: Přejechod cyklotrasy 461 na novou Drážní stezku.....	51
Obrázek 12: Řešení dopravní situace v oblasti Staré Hamry rozcestí.....	52
Obrázek 13: Hierarchie zapracování NSRCD do dalších dokumentů.....	62
Obrázek 14: Cyklistické spojení mezi třemi lokalitami Ostravy.....	66
Obrázek 15: Vedení linky cyklobusu 910128 na území Ostravy	67
Obrázek 16: Spojení Ostravská aglomerace → Beskydy	68
Obrázek 17: Zakreslování linek autobusů v jízdních řádech umožňující přepravu jízdních kol	73

Seznam zkratek

CDV	Centrum dopravního výzkumu
ČeMBA	Česká Mountain biking asociace
ČR, CZ	Česká Republika
EU	Evropská unie
FM, F-M	Frýdek – Místek
H kola	Horská kola
CHKO	Chráněná krajinná oblast
IAD	Individuální automobilová doprava
KČT	Klub českých turistů
MK	Moravskoslezský kraj
MSK	Moravskoslezský kraj
NPP	Národní přírodní památka
NPR	Národní přírodní rezervace
NSRCD	Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy
OK	Olomoucký kraj
OP	Operační program
ORP	Obec s rozšířenou působností
PČR	Policie České republiky
PR	Přírodní rezervace
ROP	Regionální operační program NUTS II Moravskoslezsko
S kola	Silniční kola
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SmaS	Severní Morava a Slezsko
SR	Slovenská republika
T kola	Treková kola
TP	Technické podmínky

Seznam příloh

Příloha 1: Mapa Ostravsko a Beskydy

Příloha 2: Obce ve sledované oblasti

Příloha 3: Fotodokumentace 1

Příloha 4: Dělbá přepravní práce podle délky cesty

Příloha 5: Seznam atraktivních lokalit Regionu Beskydy

Příloha 6: Mapa trasy cyklobusu Nový Jičín - Turzovka

Příloha 7: Mapa tras cyklobusu Ostrava – Frenštát p.R a Frenštát p.R. – Čeladná – Frenštát

Příloha 8: Fotodokumentace 2

Příloha 9: Vývoj počtu přepravených osob v Beskydech

Příloha 10: Přepravní frekvence jízdnicích kol na lince 000089 – rok 2007

Příloha 11: Přepravní frekvence jízdnicích kol na lince 910128 – rok 2007

Příloha 12: Propagace bezpečnostních prvků v reklamních materiálech a na mapách

Příloha 13: Návrh řešení průjezdu cyklistických tras Jablunkovem

Příloha 14: Cyklostezka Ostrava - Beskydy - mapy

Příloha 15: Cyklostezka Frenštát p.R- Rožnov p.R

Příloha 16: Cyklostezka/trasa Frenštát p.R. - Vlčovice (-Příbor, Kopřivnice, Hukvaldy) a
Cyklotrasa Bumbálka – Mosty u Jablunkova

Příloha 17: Cyklostezka/trasa Frýdlant n.O. -Čeladná; Cyklostezka Frenštát p.R. - Trojanovice

Příloha 18: Přibližné náklady na některé navrhované projekty infrastruktury v Extravilánu

Příloha 19: Přibližné náklady na některé navrhované projekty infrastruktury v Intravilánu

Příloha 20: Fotodokumentace 3

Příloha 21: Návrh Cyklotrasy/cyklostezky Ostravice - Bílá

Příloha 22: Fotodokumentace 4

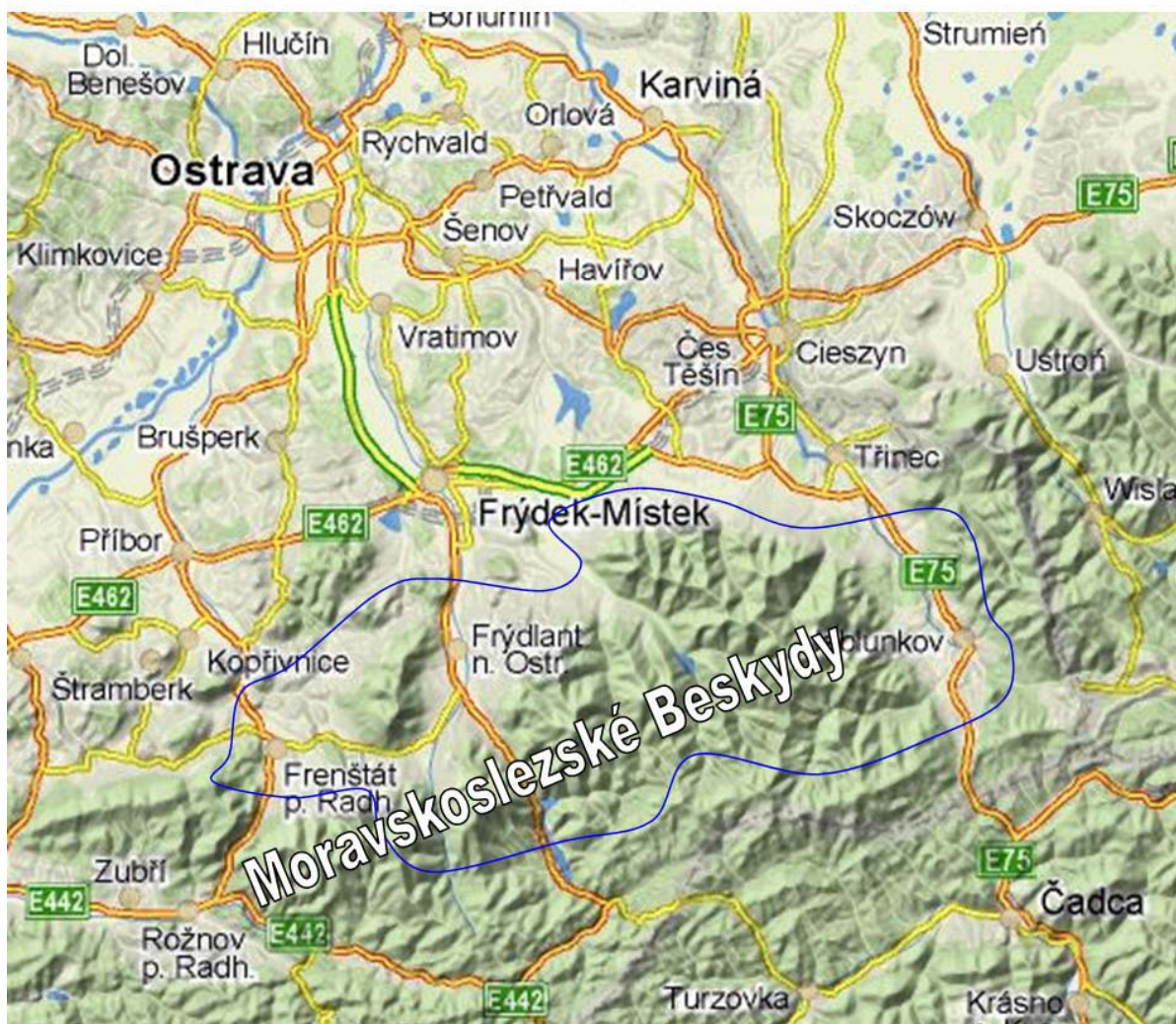
Příloha 23: Jízdní řád cyklobusu Orlová - Havířov - Krásná

Příloha 24: Trasy a spoje autobusů umožňující přepravu jízdnicích kol pomocí nosičů

Příloha 25: Trasy autobusů umožňující přepravu jízdnicích kol pomocí nosičů (Mapa 1/2)

Příloha 26: Trasy autobusů umožňující přepravu jízdnicích kol pomocí nosičů (Mapa 2/2)

Příloha 1: Mapa Ostravsko a Beskydy



Mapový podklad: www.mapy.cz

Příloha 2: Obce ve sledované oblasti

		Obyvatel rok 2000	Obyvatel rok 2005	Rozdíl %	Rozloha (ha)
1.	Frenštát pod Radhoštěm	11 456	11 334	-1,06	1 143
2.	Trojanovice	2 074	2 114	1,93	3 579
3.	Kunčice pod Ondřejníkem	1 957	1 995	1,94	2 020
4.	Čeladná	2 003	2 152	7,44	5 906
5.	Pstruží	706	756	7,08	714
6.	Ostravice	2 323	2 324	0,04	2 767
7.	Frýdlant nad Ostravicí	9 804	9 824	0,20	2 188
8.	Malenovice	374	413	10,43	1 298
9.	Staré Hamry	570	572	0,35	8 472
10.	Bílá	348	324	-6,90	5 645
11.	Krásná	644	671	4,19	4 414
12.	Pražmo	1 015	1 007	-0,79	355
13.	Raškovice	1 743	1 771	1,61	861
14.	Vyšní Lhoty	737	805	9,23	1 148
15.	Komorní Lhotka	1 093	1 119	2,38	1 990
16.	Morávka	1 020	1 017	-0,29	8 733
17.	Řeka	467	456	-2,36	1 347
18.	Košařiska	364	384	5,49	1 718
19.	Horní Lomná	400	382	-4,50	2 466
20.	Dolní Lomná	868	876	0,92	2 704
21.	Mosty u Jablunkova	4 005	3 989	-0,40	3 395
22.	Bukovec	1 357	1 364	0,52	1 706
23.	Hrčava	279	277	-0,72	287
24.	Písek	1 775	1 776	0,06	1 545
25.	Jablunkov	5 919	5 782	-2,31	1 038
26.	Bocanovice	433	434	0,23	376
27.	Návsí	3 774	3 809	0,93	1 963
28.	Milíkov	1 302	1 291	-0,84	915
	Celkem	58 810	59 018	0,35	70 693

Příloha 3: Fotodokumentace 1



Picture 1: Čeladna náměstí



Picture 2: Čeladna náměstí



Picture 3: Vývěsná laminátová mapa KČT



Picture 4: Vývěsná laminátová mapa Moravskoslezský kraj – Beskydy a Valašsko

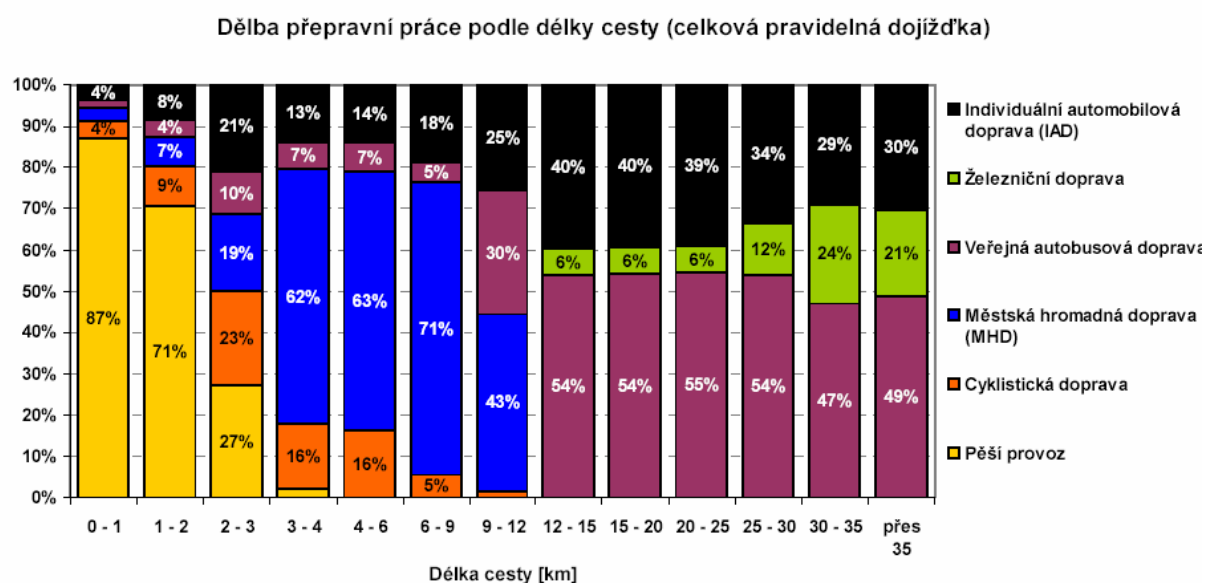


Picture 5: Vývěsná laminátová mapa svazku obcí Bílá, Staré Hamry, Velké Karlovice



Picture 6: Systém poznávacích okruhů regionu Frýdlantsko - Beskydy

Příloha 4: Dělna přepravní práce podle délky cesty



Zdroj: Konference Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, 15.- 19.5. 2007

Příloha 5: Seznam atraktivních lokalit Regionu Beskydy

	Lokalita	Kde	Objekt	Stručná charakteristika	Cyklostezka
1	Rozhledna Velká Čantoryje	Nýdek	Rozhledna	Na hranici ČR/SR	ne
2	Radniční věž v Frenštátě pod Radhoštěm	Frenštát pod Radhoštěm	Rozhledna	Na náměstí, výhled na údolí	ano
3	Areál Pusteven	Prostřední Bečva	Národní kulturní památka	Dřevěné srubové stavby, navržené v secesním slohu Dušanem Jurkovičem v roce 1898, tak aby dodržovaly slovanskou lidovou architekturu. Významná turistická oblast	ano
4	Valašské Muzeum v přírodě	Rožnov pod Radhoštěm	Národní kulturní památka	Muzeum prezentující folklor, zvykosloví a tradiční lidová řemesla z regionu. Třetí nejnavštěvovanější muzeum v ČR.	ano
5	Národopisný areál Matice Slezské	Dolní Lomná	Atraktivita	Komplex dřevěných staveb se dvěma pódii	ano
6	Trojmezí	Hrčava	Atraktivita	Místo je výjimečné tím, že z vrcholu asi 606 m n. m. je vidět panorama krajiny tří států.	ne
7	Hrčava	Hrčava	Obec	Obec Hrčava leží na hranici s Polskem a Slovenskem. Hrčava je nejvýchodnější obcí nejen Jablunkovska, okresu Frýdek-Místek, Moravskoslezského kraje, ale i České republiky.	ano
8	Zábavný areál Mosty u Jablunkova	Mosty u Jablunkova	Sport	Bobová dráha, Lanové centrum, Lezecké stěny, Horské koloběžky, Bungee trampolíny, Dětský zábavný park, Bike Park, Paintball, Sjezd na napnutém laně => nejvýznamnější středisko sportovních aktivit v Beskydech	ne
9	Lysá hora	Krásna	Vrchol	Nejvyšší vrchol MS Beskyd s meteorologickou stanicí na vrcholu. Velmi vyhledávaný turisty a cyklisty. Rozhled na celé Beskydy.	ano
10	Naučná stezka Mionší	Dolní Lomná	Přírodní rezervace	Vede okrajovými partiemi tzv. pralesa Mionší, skvostem beskydské přírody, patří mezi nejzachovalejší lesní komplexy v moravské části Západních Karpat, pouze pro pěší	ne
11	Vodní nádrž Šance	Ostravice, Staré Hamry	Vodní nádrž	Zasahuje do katastru obcí Ostravice a Staré Hamry. Byla vybudována v letech 1964-1969 na jižním okraji obce Ostravice, v místě zvaném Šance. Slouží jako zdroj pitné vody pro okres Frýdek-Místek.	ano
12	Ivančena	Malenovice	Památník	Kamenná mohyla pod Kykulou na památku skautů umučených v době 2. světové války. Dostupná po turistické značce na Lysou horu. Mohyla je symbolem vlastenectví, statečnosti a přátelství.	ano
13	Horský lanový park Tarzanie	Frenštát pod Radhoštěm	Sport	Tarzanie ve Frenštátě pod Radhoštěm u hotelu Ráztoka je určená široké veřejnosti, nabízí trasu z lanových překážek zavěšených na stromech ve výšce 4–12 m nad zemí.	ano

	Lokalita	Kde	Objekt	Stručná charakteristika	Cyklostezka
14	Javorový	Oldřichovice	Vrchol	Středisko se nachází v oblasti Těšínských Beskyd ve výšce 968 m.n.m. V okolí trasy pro vysoko horskou cyklistiku, které jsou v zimě využívány jako běžkařské tratě. Lanové Centrum, Bike park (od 2008)	ano
15	Lanová dráha Javorový Vrch	Oldřichovice	Lanovka	Doprava do areálu Javorový. Lanovka převáží i kola	ano
16	Radhošť	Rožnov pod Radhoštěm	Vrchol	Nejzápadnější vrchol Moravskoslezských Beskyd. Je zde postaven dřevěný kostel sv. Cyrila a Metoděje	ne
17	Visalaje	Krásná	Horské středisko	Výchozí místo pro cykloturistiku	ano
18	Bílý kříž	Staré Hamry	Památník	V blízkosti významná rekreační oblast	ano
17	Bílá	Bílá	obec	Obec a její okolí poskytuje možnosti k rekreačnímu a sportovnímu vyžití. Na své si přijdou turisté, cyklisté i lyžaři. Oblast vyhledávána v letním i zimním období	ano
18	Bumbálka	Bílá	Horské středisko	Významné turistické centrum oblasti	ano
19	Gruň	Staré Hamry	Horské středisko	Významné turistické centrum oblasti	ano
20	Lanová dráha Pustevny	Trojanovice	Lanovka	Vede k oblasti Pusteven, umožňuje přepravu kol	ano
21	Skokanské můstky	Frenštát pod Radhoštěm	Sport	Častá zastávka turistů. Zde skákal na lyžích Sakala, Raška, Janda	ano
22	Aquapark	Frenštát pod Radhoštěm	Sport	Jediný ve svém okolí	ano
23	Čeladna	Čeladna	Obec	Golf, Rehabilitační centrum, moderní vzhled obce	ano
24	Ostravice	Ostravice	Obec	Výchozí místo pro cykloturistiku, turistiku do všech směrů Beskyd, konečná železniční stanice	ano
25	Kunčice pod Ondřejníkem	Kunčice pod Ondřejníkem	Obec	Dřevěné srubové stavby	ano
26	Ondřejník	Kunčice pod Ondřejníkem	Vrchol	Dobry přístup pro cyklisty, v blízkosti chata Solárka	ano

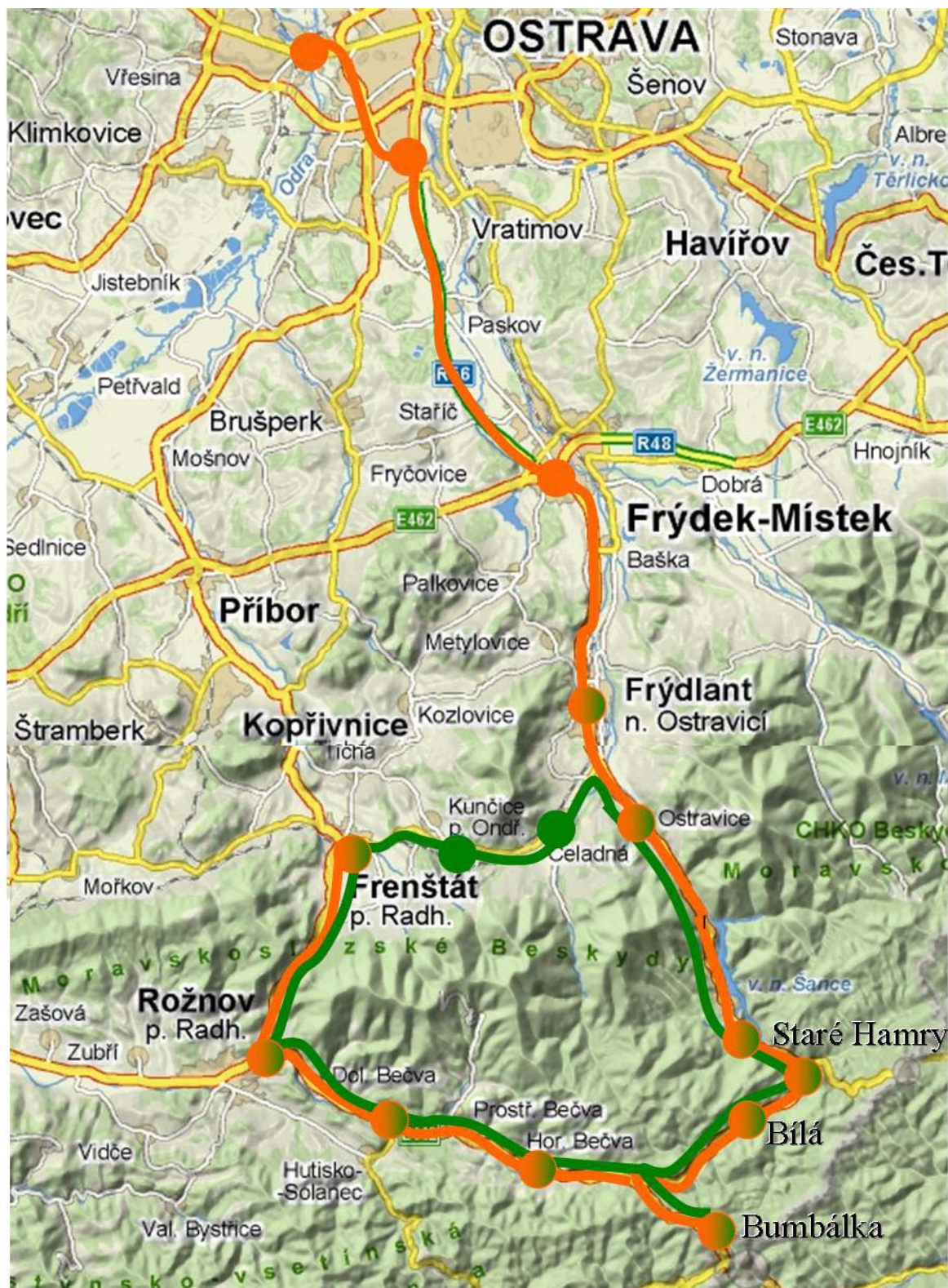
Příloha 6: Mapa trasy cyklobusu Nový Jičín - Turzovka



Na mapě jsou zvýrazněny jen významné zastávky.

Mapový podklad: www.mapy.cz

Příloha 7: Mapa tras cyklobusu Ostrava – Frenštát p.R a Frenštát p.R. – Čeladná – Frenštát



Na mapě jsou zvýrazněny jen významné zastávky.

Mapový podklad: www.mapy.cz

Příloha 8: Fotodokumentace 2



Picture 1: Cyklobusy (Ilustrační foto)



Picture 2: Cyklovozik



Picture 4: Značení cyklotras v oblasti Lysé hory



Picture 3: Cedule nebádající k užití helmu, určena do míst kde začínají rizikové sjezdy a terénní trasy

Tato cedule ještě může být doplněna dalším doprovodným textem:

- Cyklisto použij helmu, zachráníš si život
- Cyklisto použij helmu, snížíš riziko těžkého zranění o 80%
- Rizikový úsek – Použij helmu

Příloha 9: Vývoj počtu přepravených osob v Beskydech

UTAJENO

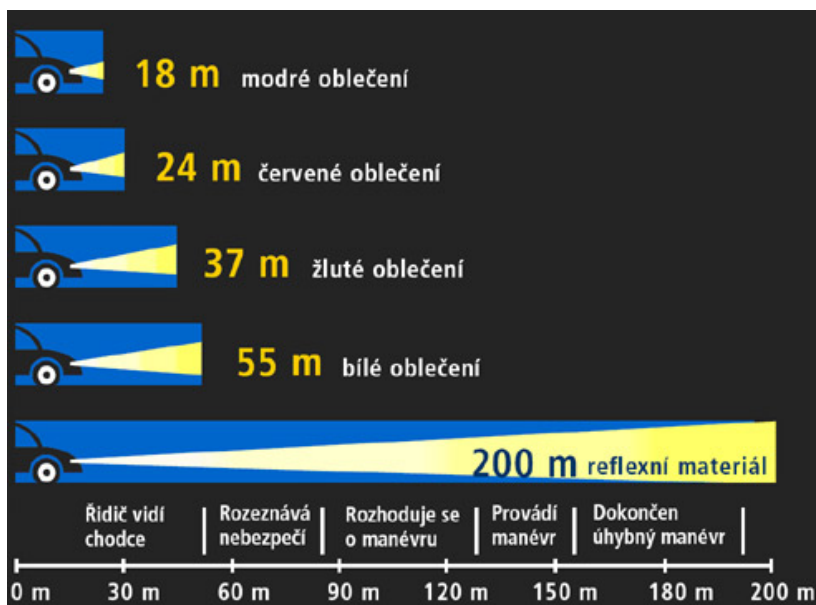
Příloha 10: Převážní frekvence jízdních kol na lince 000089 – rok 2007

UTAJENO

Příloha 11: Převážní frekvence jízdních kol na lince 910128 – rok 2007

UTAJENO

Příloha 12: Propagace bezpečnostních prvků v reklamních materiálech a na mapách



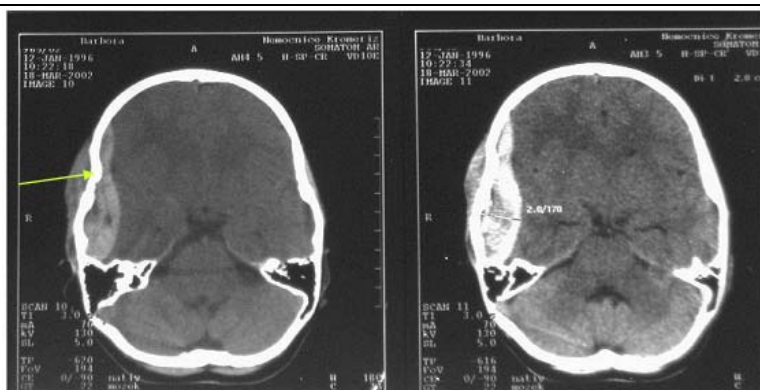
Text: Reflexní materiál je v noci vidět na 3x větší vzdálenost než bílé oblečení a více než na 10x větší vzdálenost než oblečení modré. Při rychlosti 75km/h potřebuje řidič nejméně 31 metrů (1,5 sekundy) na to, aby si uvědomil nebezpečí a odpovídajícím způsobem zareagoval. Pouze s reflexními materiály chodci a cyklisté dají dostatek času!

Picture 1: Obrázek a text pro propagaci reflexních materiálu (Zdroj obrázků a text: BESIP)



Text: Reflexní materiál je v noci vidět na 3x větší vzdálenost než bílé oblečení a více než na 10x větší vzdálenost než oblečení modré. Při rychlosti 75km/h potřebuje řidič nejméně 31 metrů (1,5 sekundy) na to, aby si uvědomil nebezpečí a odpovídajícím způsobem zareagoval. Pouze s reflexními materiály chodci a cyklisté dají dostatek času!

Picture 2: Obrázek a text pro propagaci reflexních materiálu (Zdroj obrázků a text: BESIP)



Text:
 Dívka 6 let
 přilbu měla doma!
 30 dní hospitalizace, 1x
 operace, 3x CT mozku

Picture 3: Obrázek a text pro propagaci cyklistických helem (Zdroj: MUDr. Martin Sedlák, Nemocnice Kroměříž)



Pád bez přilby

Ročně havaruje tisíce dětí na svém kole. Skončí-li jejich pády s odřenými lokty nebo koleny, mají štěstí. Mnohé z nich však dopadají daleko hůře. Zdravotní následky si nesou celý další život. A některé z nich, čeká i smrt. Společným jmenovatelem většiny úrazů na jízděm kole je absence cyklistické přilby. Cyklistická přilba je dobrá prevence před nepříjemnou zkušeností z nehody na jízděm kole a chrání život i budoucnost svého nositele.

Pád s přilbou

Picture 4: Obrázek a text pro propagaci cyklistických helem
(Zdroj obr.: Mudr. Martin Sedlák, Nemocnice Kroměříž, text: BESIP)



**Oni mají přilbu proč
ji nemáš ty?**

Ročně havaruje tisíce dětí na svém kole. Skončí-li jejich pády s odřenými lokty nebo koleny, mají štěstí. Mnohé z nich však dopadají daleko hůře. Zdravotní následky si nesou celý další život. A některé z nich, čeká i smrt. Společným jmenovatelem většiny úrazů na jízděm kole je absence cyklistické přilby. Cyklistická přilba je dobrá prevence před nepříjemnou zkušeností z nehody na jízděm kole a chrání život i budoucnost svého nositele.

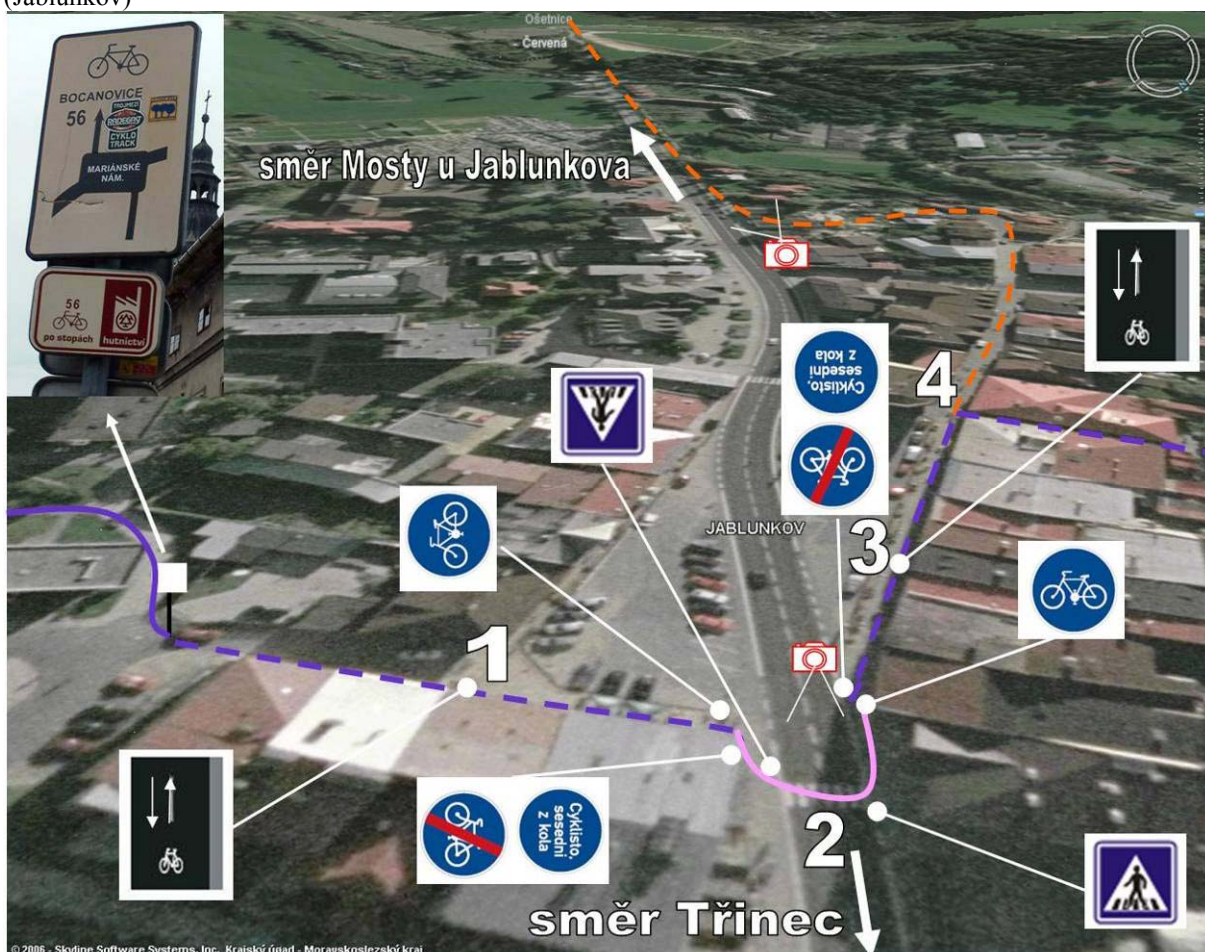
Picture 4: Obrázek a text pro propagaci cyklistických helem
(Zdroj obr.:www.hc-vitkovice.cz, text: BESIP)

Příloha 13: Návrh řešení průjezdu cyklistických tras Jablunkovem



Picture 1: Přejezd pro chodce Mariánské náměstí (Jablunkov)

Picture 2: Chodník podél ulice Dukelská (Jablunkov).



- Vlevo nahoře - současné řešení přejezdu cyklotrasy č.56 náměstí pomocí návěstí před křižovatkou
- 1,3 – Vybudování obousměrného pásu pro cyklisty o šířce 2 m [1], na úkor parkovacích ploch a komunikace
- 2 – Úsek na, kterém musí cyklista sesednout z kola, z důvodu úzkého profilu vjezdu na náměstí.
- 4 – Zvýrazněná cykloturistická značka – odbočení vlevo/vpravo

— Cyklotrasa č.56

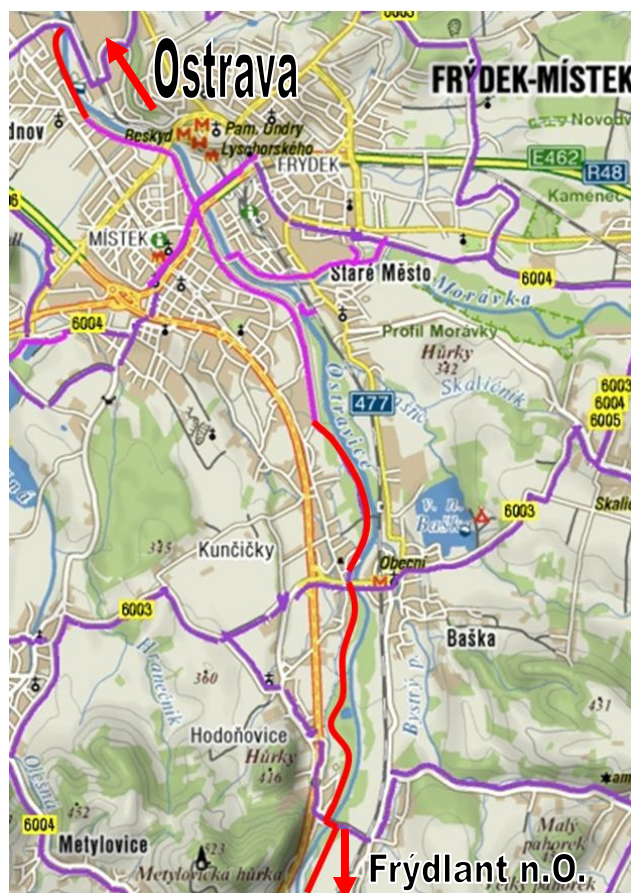
— Cyklotrasa č.56, úsek, kde cyklista musí pěšky

— Cyklotrasa vedoucí na cyklotrasu č.6008, umožní napojení na Mosty u Jablunkova a Horní a Dolní polom. Aby to bylo možné, je nutné upravit chodník (picture 2) na společný pás pro provoz cyklistů a chodců. Požadovaná šíře 3m [1].

Příloha 14: Cyklostezka Ostrava - Beskydy - mapy



Mapa 1: Cyklostezka Ostrava – Beskydy
Úsek: Ostrava-Hrabová – Frýdek-Místek



Mapa 2: Cyklostezka Ostrava – Beskydy
Úsek: Frýdek-Místek -Prácheň



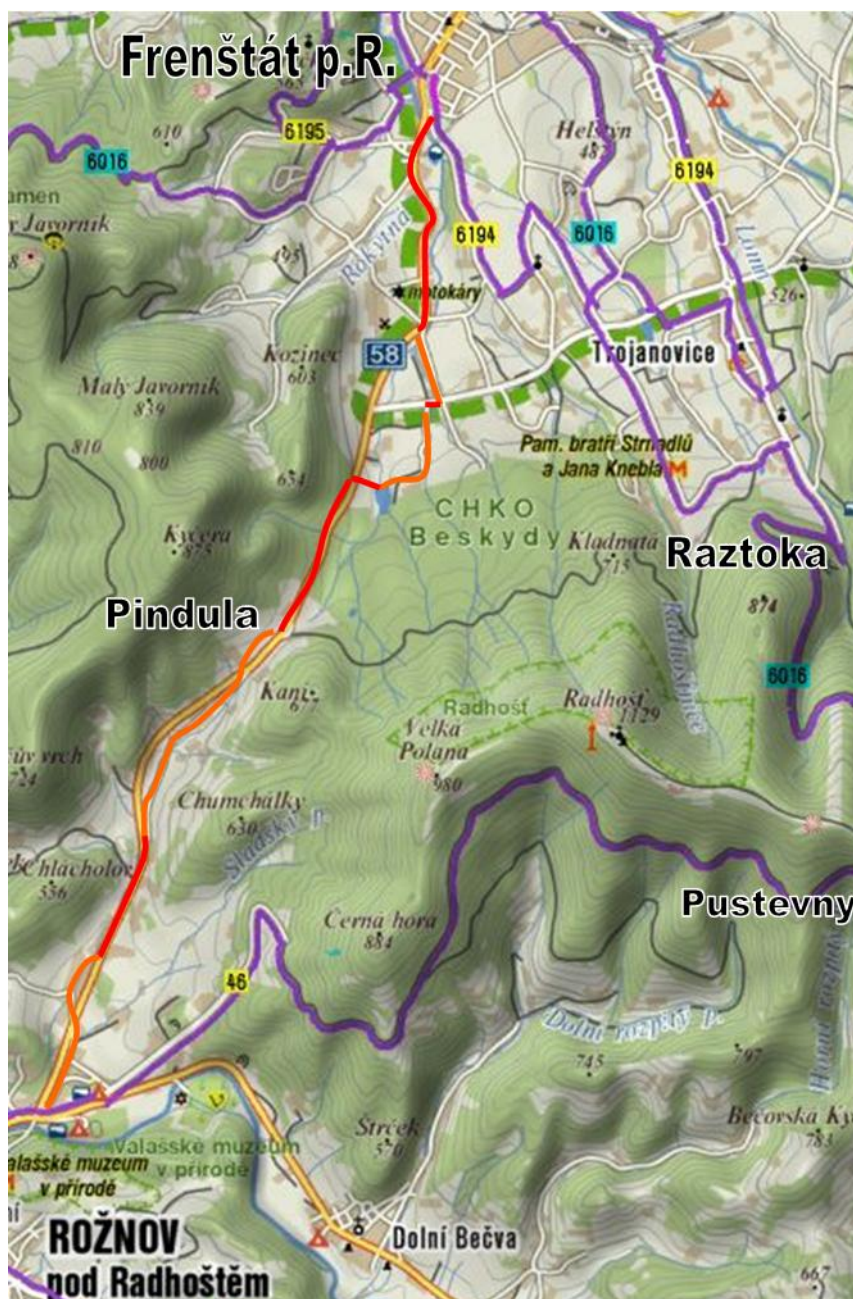
Mapa 3: Cyklostezka Ostrava – Beskydy
Úsek: Prácheň – Frýdlant n.O.



Mapa 4: Cyklostezka Ostrava – Beskydy
Úsek: Frýdlant n.O. – Ostravice (srub P.Bezruč)

Pozn.: Průjezd obcí Ostravice je řešen v kapitole 2.2.1
Mapový podklad: www.mapy.cz

Příloha 15: Cyklostezka Frenštát p.R- Rožnov p.R



Mapový podklad: www.mapy.cz

Tři varianty vedení trasy:

Varianta 1: Vede přímo podél silnice I/58 (na mapě není vyznačena)

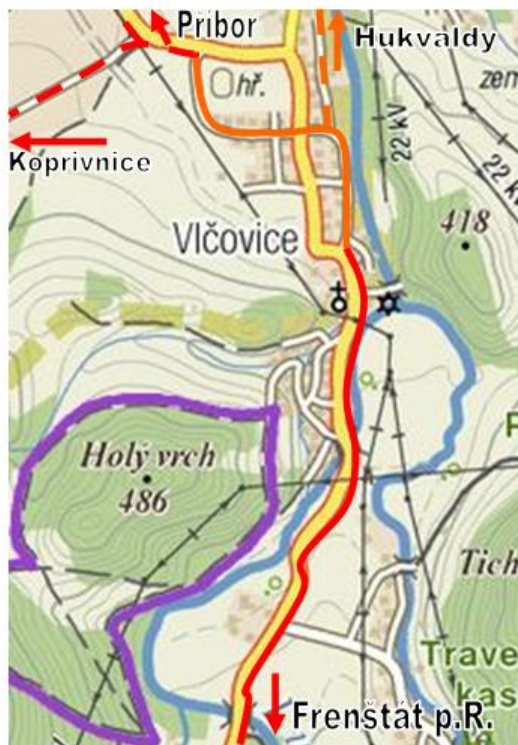
Varianta 2: —— Cyklostezka —— Cyklotrasa – rekonstrukce místní, nebo polní a lesní komunikace.

Varianta 3: —— Cyklostezka —— Cyklotrasa – neprovádí se rekonstrukce, jen cykloturistické značení

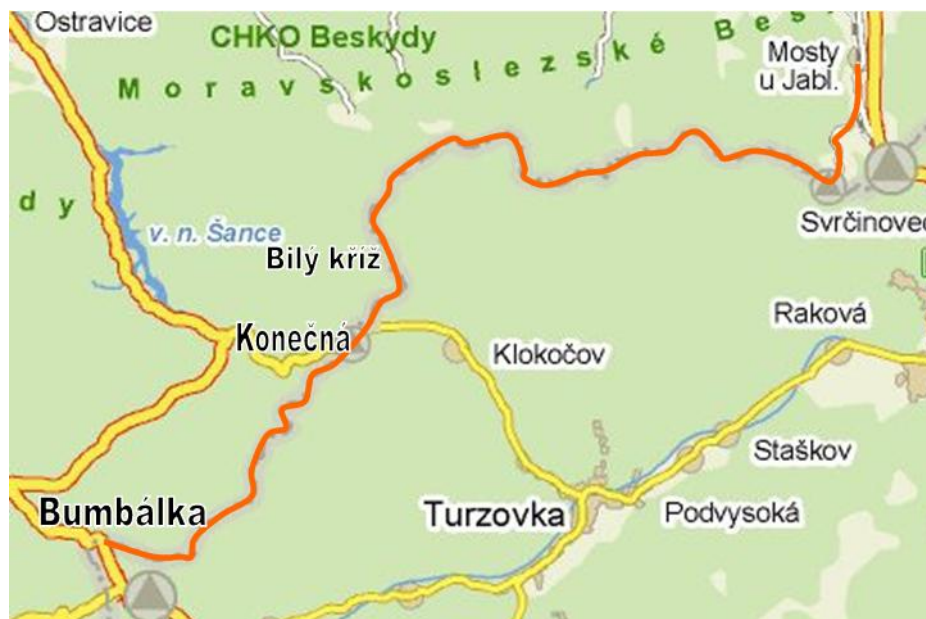
Příloha 16: Cyklostezka/trasa Frenštát p.R. - Vlčovice (-Příbor, Kopřivnice, Hukvaldy) a Cyklotrasa Bumbálka – Mosty u Jablunkova



Mapa 1: Cyklotrasa Frenštát p.R. - Vlčovice;
Úsek: Frenštát p.R. – odbočka Lichnov
 (Mapový podklad: www.mapy.cz)




Mapa 2: Cyklotrasa Frenštát p.R. - Vlčovice;
Úsek: Odbočka Lichnov – Vlčovice (Mapový podklad: www.mapy.cz)



Mapa 3: Cyklotrasa Bumbálka – Mosty u Jablunkova (Mapový podklad: www.mapy.cz)

Vysvětlivky:

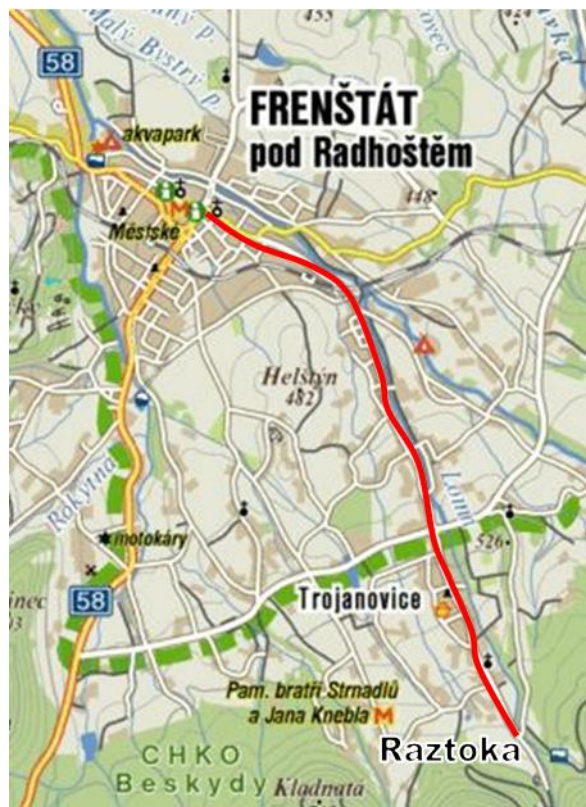
 Cyklostezka

 Cyklotrasa – rekonstrukce místní, nebo polní a lesní komunikace.

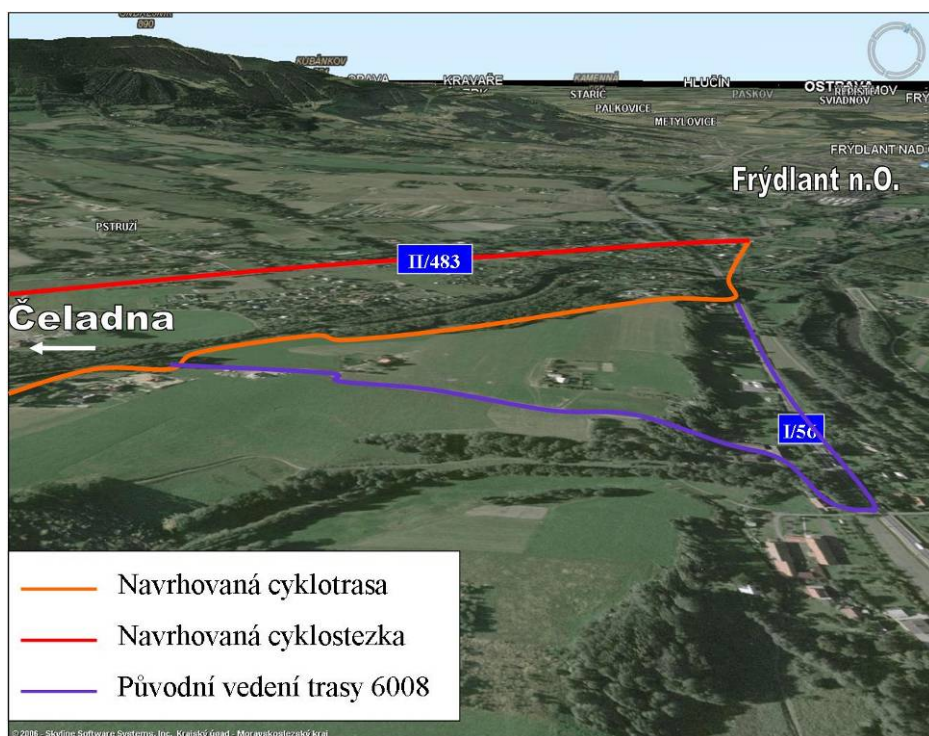
Příloha 17: Cyklostezka/trasa Frýdlant n.O. -Čeladná; Cyklostezka Frenštát p.R. - Trojanovice



Mapa 1: Cyklostezka/trasa Frýdlant n.O. – Čeladná (Mapový podklad: www.mapy.cz)



Mapa 2: Cyklostezka Frenštát p.R. – Trojanovice (Mapový podklad: www.mapy.cz)



Mapa 3 : Cyklostezka/trasa Frýdlant n.O. - Čeladná

Příloha 18: Přibližné náklady na některé navrhované projekty infrastruktury v Extravilánu

č.	Trasa		Značení	Cyklostezka easy *	Cyklostezka normal *	Cyklostezka difficult *	Rekonstrukce místní k.	Rekonstrukce lesní a polní k.	Most	Celkem
	Průměrné náklady na km **		4 000	2 000 000	2 800 000	3 600 000	650 000	350 000		
	Průměrné náklady na m ² ***								51 620	
1	Cyklostezka Ostrava - Beskydy	Km		7,0	8,8	1,0	4,0			20,8
		Kč	0	14 000 000	24 640 000	3 600 000	2 600 000	0	0	44 840 000
2	Cyklostezka Varianta 1 Frenštát p.R. - Rožnov p.R	Km			8,0	1,1				9,1
		Kč	0	0	22 400 000		0	0	0	22 400 000
3	Cyklostezka Varianta 2 Frenštát p.R. - Rožnov p.R	Km			4,3		4,0	0,8		9,1
		Kč	0	0	12 040 000	0	2 600 000	280 000	0	14 920 000
4	Cyklostezka Varianta 3 Frenštát p.R. - Rožnov p.R	Km	4,8		4,3					9,1
		Kč	19 200	0	12 040 000	0	0	0	0	12 059 200
5	Cyklostezka Třinec - Jablunkov	Km			5,5	5,5				11,0
		Kč	0	0	15 400 000	19 800 000	0	0	0	35 200 000
6	Cyklostezka Frenštát p.R. - Vičovice	Km			2,6		1,1	2,6		6,3
		Kč	0	0	7 280 000	0	715 000	910 000	0	8 905 000
7	Cyklotrasa Varianta 1 Frýdlant n.O. - Čeladná	Km						1,4		1,4
		Kč	0	0	0	0	0	490 000	0	490 000
8	Cyklotrasa Varianta 2 Frýdlant n.O. - Čeladná	Km			3,0			0,0		3,0
		Kč	0	0	8 400 000	0	0	0	0	8 400 000
9	Cyklotrasa Frenštát p.R. - Ráztoka	Km			5,2			0,0		5,2
		Kč	0	0	14 560 000	0	0	0	0	14 560 000
10	Drážní Cyklostezka Ostravice - Bílá ****	Km		2,6					60,0	2,6
		Kč	0	5 200 000	0	0	0	0	3 097 200	8 297 200

Pozn.:

*) Průměrné náklady na cyklostezku normál vychází z [2]. Obtížnost easy a difficult slouží k zpřesnění odhadu ceny.

***) Náklady jsou pouze orientační a vycházejí z průměrných hodnot uvedených v [2].

****) Náklady jsou pouze orientační a vycházejí průměrných hodnot na m², uvedených v materiálu Orientační ceny rozpočtových ukazatelů stavebních objektů dle měrných jednotek objektů pro rok 2007 – II. Pololetí (Ing. Pavel Fikar)

*****) Úsek Staré Hamry most – Bílá

Příloha 19: Přibližné náklady na některé navrhované projekty infrastruktury v Intravilánu

č.	Trasa		Přejezd pro cyklisty small	Přejezd pro cyklisty large	Dopravní značené (svislé, vodorovné)	Světelná signalizace	Bezpečnostní osvětlení přechodu	Komunikace dlážděná *		Celkem
								délka	šířka	
	Průměrné náklady za ks		100 000	150 000	60 000	200 000	30 000			
	Průměrné náklady za m²							1530		
1	Ostravice – průjezd obcí	ks,m ²		1	1		1	2 200	2	
		Kč	0	150 000	60 000	0	30 000	7 405 200		7 645 200
2	Jablunkov – Průjezd obcí křížení se silnicí Varianta 1 **	ks,m ²	1		1	1	1	180	2	
		Kč	100 000	0	60 000	200 000	30 000	550 800		940 800
3	Jablunkov – Průjezd obcí a křížení se silnicí Varianta 2 ***	ks,m ²	1		1	1	1	940	2	
		Kč	100 000	0	60 000	200 000	30 000	2 876 400		3 266 400
4	Čeladná - průjezd obcí	ks,m ²	1		1	0	1	750	2	
		Kč	100 000	0	60 000	0	30 000	2 295 000		2 485 000
5	Frýdlant n.O. - Průjezd části obce	ks,m ²		1	1		1	1 200	2	
		Kč	0	150 000	60 000	0	30 000	3 672 000		3 912 000

Pozn.:

*) Výpočet délka komunikace x šířka

***) Cyklostezka č.56

****) Cyklostezka č.56 + řešení napojení na cyklotrasu č.6008

Podklady sloužící k výpočtu přibližných nákladů na infrastrukturu v Intravilánu:

	Průměrné Náklady (Kč)	Zdroj
bezpečnostní osvětlení přechodu	30 000	http://www.honor-cz.com/verejne/excentric.php ; http://www.svps.cz/v_doc/VOchodci.doc
přejezd pro cyklisty malý	100 000	iBesip - Bezpečná obec
přejezd pro cyklisty velký	150 000	iBesip - Bezpečná obec
dopravní značení se zvýšenou viditelností (svislé, vodorovné)	60 000	iBesip - Bezpečná obec
světelné dopravní značení	200 000	
komunikace dlážděná	1 530	Orientační ceny rozpočtových ukazatelů stavebních objektů dle měrných jednotek objektů pro rok 2007 – II. Pololetí, PAVEL FIKAR

Příloha 20: Fotodokumentace 3



Picture 1: Samosvinovací pásek na ruku v reflexní žluté barvě s potiskem; **Materiál:** plast. **Rozměry:** 3x32 cm



Picture 2: Drážní stezka Voie Verte (Francie)
Zdroj: www.af3v.org



Picture 3: Cyklostezka greenway (Itálie)
Zdroj: www.greenways.it



Picture 4: Budovaná drážní cyklostezka Cheb-Slapany
Zdroj: MU Cheb

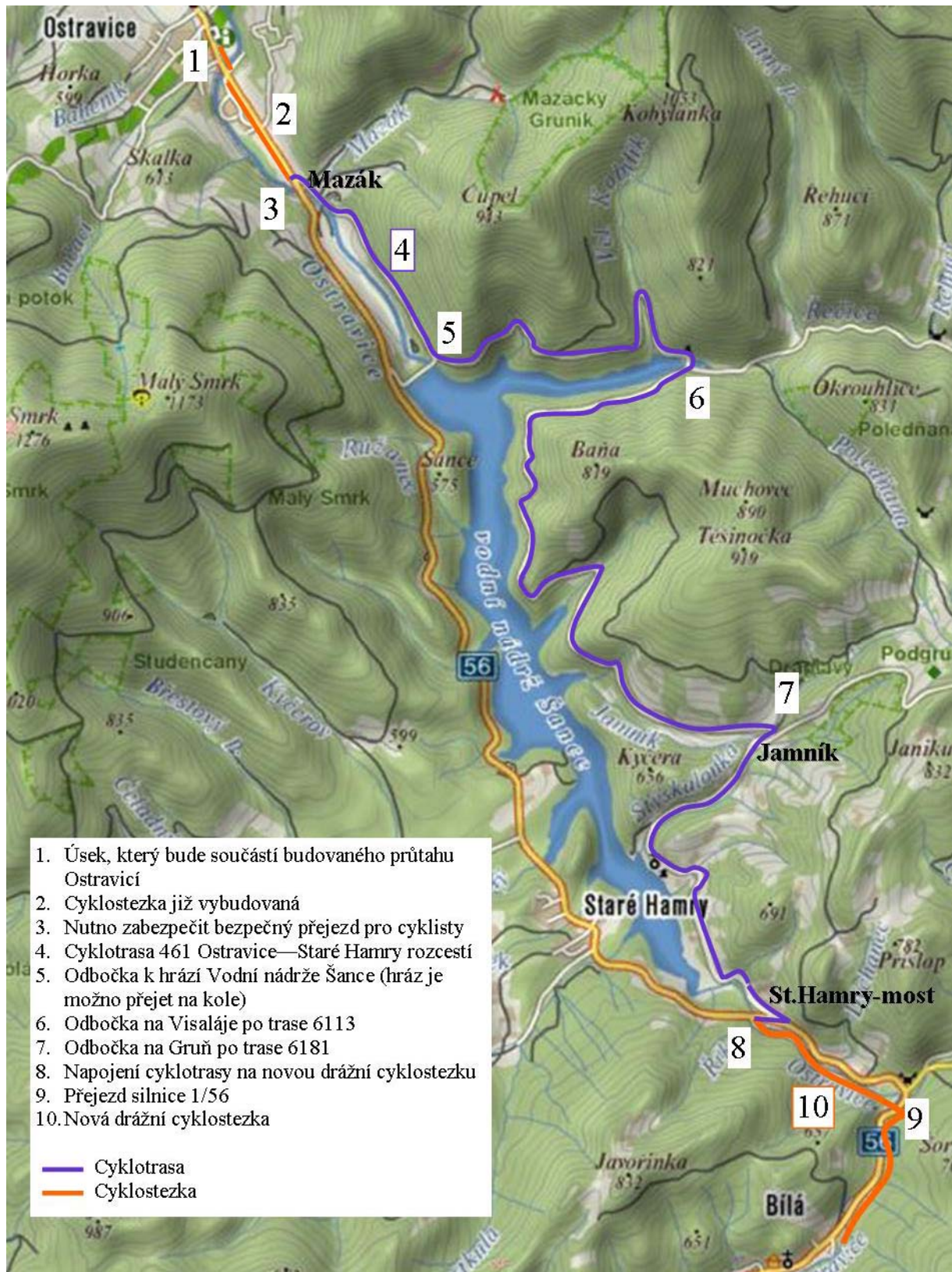


Picture 5: Označení terénních cyklotras v Beskydech. Zdroj: SK



Picture 6: Značení cyklotras v mapách SHOcart. Zdroj: SHOcart

Příloha 21: Návrh Cyklotrasy/cyklostezky Ostravice - Bílá



1. Úsek, který bude součástí budovaného průtahu Ostravicí
 2. Cyklostezka již vybudovaná
 3. Nutno zabezpečit bezpečný přejezd pro cyklisty
 4. Cyklotrasa 461 Ostravice—Staré Hamry rozcestí
 5. Odbočka k hrázi Vodní nádrže Šance (hráz je možno přejet na kole)
 6. Odbočka na Visaláje po trase 6113
 7. Odbočka na Gruň po trase 6181
 8. Napojení cyklotrasy na novou drážní cyklostezku
 9. Přejezd silnice 1/56
 10. Nová drážní cyklostezka
- Cyklotrasa
— Cyklostezka

Příloha 22: Fotodokumentace 4



Picture 1: Znamka označující zařízení s certifikací Cyklisté vítání.
Zdroj: www.nakole.cz



Picture 2: Autobus s nosičem na kola (Německo)



Picture 3: Autobus s nosičem na kola (Vsetín)
Zdroj: <http://www.cyklobus.cz/>



Picture 4: Autobus s nosičem na kola (Vsetín)
Zdroj: <http://www.cyklobus.cz/>



Picture 5: Značení obousměrného jízdního pásu pro cyklisty (Antverpy, květen 2008)



Picture 6: Odstavování kol s využitím přírodních materiálů






Příloha 23: Jízdní řád cyklobusu Orlová - Havířov - Krásná




Tč		km	Původní letní j.ř.				Uprava pro cyklobus					
			TAM		ZPĚT		koeficient TAM	koeficient ZPĚT	TAM		ZPĚT	
			d.o.	j.d.	d.o.	j.d.			d.o.	j.d.	d.o.	j.d.
1	Orlová,Lutyně,aut.nádr.;MHD	0	6:35		19:29	0:03		1,0	6:42		19:36	0:03
2	Orlová,Lutyně,nemocnice;MHD	0	6:38	0:03	19:26	0:03	1,2	1,1	6:46	0:04	19:33	0:04
3	Orlová,Lutyně,pošta;MHD	2	6:44	0:06	19:23	0:02	1,2	1,1	6:54	0:08	19:29	0:03
4	Orlová,Poruba,samoobsluha;MHD	3	6:47	0:03	19:21	0:03	1,0	1,0	6:57	0:03	19:26	0:03
5	Orlová,Poruba,rest.Horník;MHD	5	6:50	0:03	19:18	0:03	1,0	1,0	7:00	0:03	19:23	0:03
6	Orlová,Město,čerp.st.;MHD	6	6:53	0:03	19:15	0:12	1,0	1,0	7:03	0:03	19:20	0:12
7	Havířov,Město,radnice;MHD	15	7:07	0:14	19:03	0:03	1,1	1,2	7:19	0:16	19:08	0:04
8	Havířov,Podlesí,aut.nádr.;MHD	18	7:15	0:08	19:00	0:02	1,3	1,2	7:30	0:11	19:04	0:03
9	Havířov,Bludovice,kopec;MHD	20	7:18	0:03	18:58	0:13	1,3	1,0	7:34	0:04	19:01	0:13
10	Lučina,,střed;MHD	27	7:30	0:12	18:45	0:20	1,0	1,0	7:46	0:12	18:48	0:20
11	Vyšní Lhoty,,u mostu	39	7:50	0:20	18:25	0:05	1,0	1,0	8:06	0:20	18:28	0:05
12	Raškovice,,hotel Ondráš	41	7:55	0:05	18:20	0:02	1,0	1,3	8:11	0:05	18:23	0:03
13	Raškovice,,Na Kaluži	43	7:57	0:02	18:18	0:01	1,2	1,0	8:14	0:03	18:20	0:01
14	Krásná,Nižní Mohelnice,Pod Žorem	44	7:58	0:01	18:17	0:02	1,0	1,0	8:15	0:01	18:19	0:02
15	Krásná,Nižní Mohelnice,Rekreant	45	8:00	0:02	18:15	0:02	1,0	1,2	8:17	0:02	18:17	0:03
16	Krásná,Nižní Mohelnice,lesní správa	46	8:02	0:02	18:13	0:03	1,0	1,0	8:19	0:02	18:14	0:03
17	Krásná,Nižní Mohelnice,Řepčonka	48	8:05	0:03	18:10	0:05	1,0	1,0	8:22	0:03	18:11	0:05
18	Krásná,Vyšní Mohelnice,Zlatník	51	8:10	0:05	18:05	0:05	1,0	1,2	8:27	0:05	18:06	0:06
19	Krásná,Vyšní Mohelnice,hotel Visalaje	54	8:15	0:05	18:00		1,3		8:34	0:07	18:00	
	Suma		1:40		1:29				1:52		1:36	

d.o. – doba odjezdu

j.d. – jízdní doba mezi dvěma zastávkami

Příloha 24: Trasy a spoje autobusů umožňující přepravu jízdních kol pomocí nosičů

Požadovaná trasa v Beskydech	Linka autobusu	Trasa linky	Odjezd		Mapa.
			Tam	Zpět	
Frýdlant n.O. – Malenovice, Hotel Petr Bezruč	860354 ČSAD F-M	Frýdlant n.Ost.,zahradnictví - Frýdlant n.Ost., žel.st. - Malenovice, Hotel Petr Bezruč	Frýdlant n.Ost., žel.st. 7:53 (9) X 7:53 (7) † © 8:55 (13) † © 18:20 X 18:45 † ©		Příloha 25 
Čeladná, žel. st. – Čeladna, Podolánky	860343 ČSAD F-M	Čeladná, Podolánky, Jednota - Kunčice p.Ondřejníkem, točna - Čeladná, hotel Prosper - Čeladná, žel.st. - Frýdlant n.Ost., žel.st. - <i>Frýdlant n.Ost., zahradnictví</i>	7:23 (25) † © 7:23 (27) Š X 9:10 (33) P X	Čeladná žel.st.: 8:09 (30) † © 8:10 (4) Š X 8:30 (28) P X 19:58 (6)	Příloha 25 
Frenštát p.R. – Trojanovice, Ráztoka	880655 Connex a.s.	<i>Kopřivnice, aut.nádr.</i> - Frenštát p.Radh., žel.st. - Trojanovice, rest.Ráztoka	Frenštát p.Radh.,žel.st.: 7:35 (15) † © 7:44 (1) X 10:15 (39,23) 18:16 (65,71)		Příloha 25 
Raškovice – Visalaje	860319 X ¹ 860320 † © ČSAD F-M	F-M aut. nádr. – Raškovice – Krásná, Visalaje	na všech spojích X 8:04 (3) † © ² 9: 35 (5) † ©	na všech spojích X 17:25 (14) † ©	Příloha 26 
Raškovice – Morávka	860323 ČSAD F-M	Raškovice, Pošta – Morávka, Lipové, Morávka, Bebek	Morávka, Lipové 8:20 (5) † © 11:05 (9) † © Raškovice: 8:18 (49) X	16:50 (24) X 17:04 (4) † © 19:45 (62)	Příloha 26 

Požadovaná trasa v Beskydech	Linka autobusu	Trasa linky	Odjezd		Mapa.
			Tam	Zpět	
Raškovice – Frýdlant n.O.	860344 ČSAD F-M	Raškovice – Lubno – Pržno – Frýdlant n.O.	Raškovice, Hotel Ondráš 8:25 (25) X 16:43 (23) 18:45 (27) † © 19:15 (13) X	Frýdlant n.Ost.,žel.st. 8:33 (8) © 9:30 (10) X 16:10 (20) X 18:15 (22)	Příloha 26 
Horní Lomná – Jablunkov	860244 BUS Slezsko a.s.	Horní Lomná – Jablunkov – Třinec	7:30 (347) † © 7:35 (15) X 9:20 (51, 319, 321) 16:00 (37, 337) 17:35 (339, 39) 19:30 (41, 341)	Návsí žel. st.: 8:22 (320,318,18) 10:05 (22,322) 16:55 (40,340) 19:02 (42,342) 19:55 (44, 344)	Příloha 26 
Mosty u Jablunkova – Hrčava	860241 BUS Slezsko a.s.	Mosty u Jablunkova – Hrčava	7:15 (5,207) 11:15 † © 11:23 X 15:12 (15,217) 19:05 (321,19)	7:20 (10) Š X 7:50 (12) P X 7:50 (314) © 8:25 (316) † 20:10 (30, 330)	Příloha 26 

Vysvětlivky:

X – pracovní den

Š – květen, červen, září

© - jede v sobotu

L – červenec, srpen

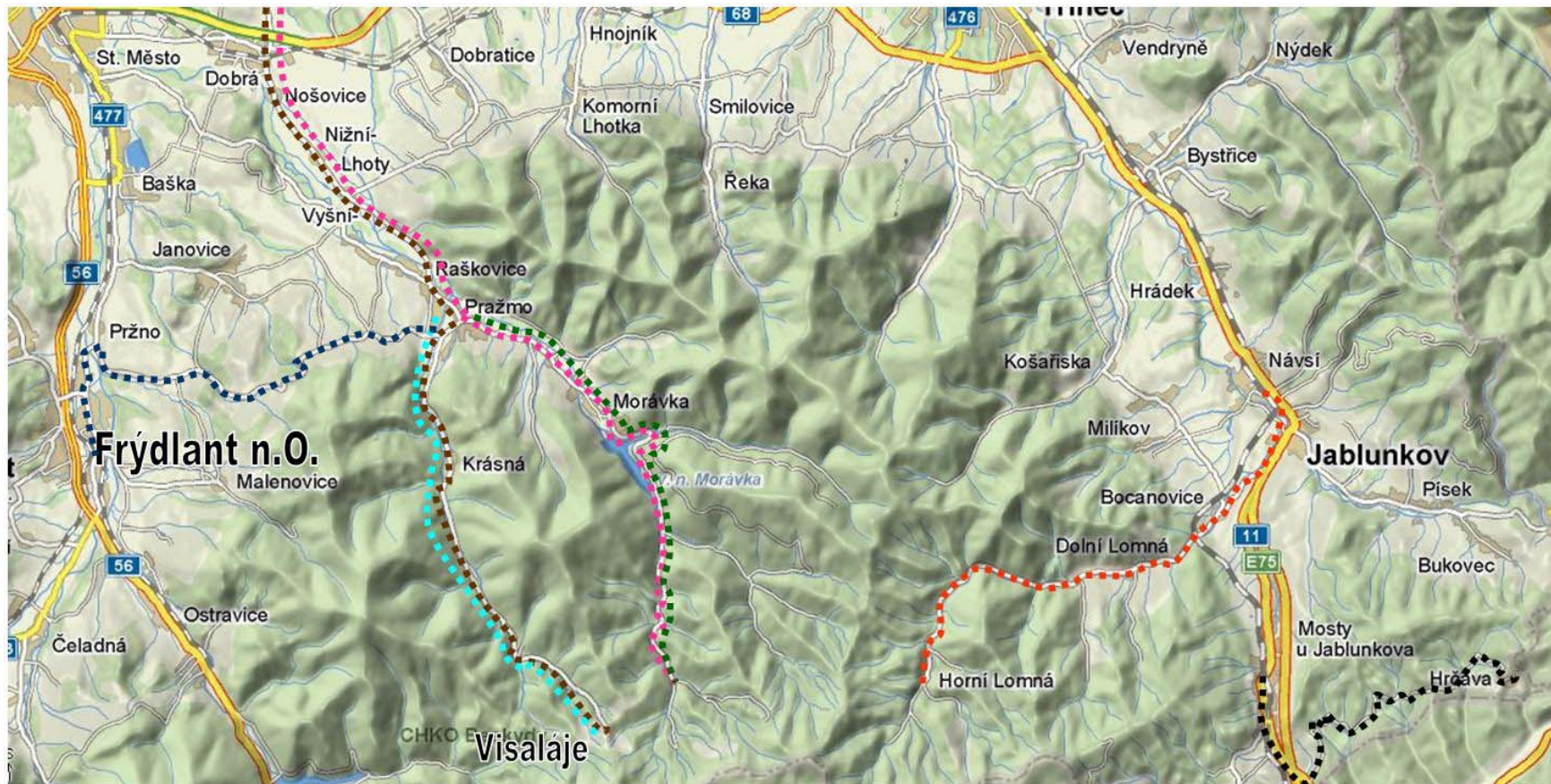
† - jede v neděli a státem uznávané svátky

Poznámky:

1) Linka 860319 jede v X z Raškovice, Hotel Ondráš a linka 860320 jede v † © z F-M

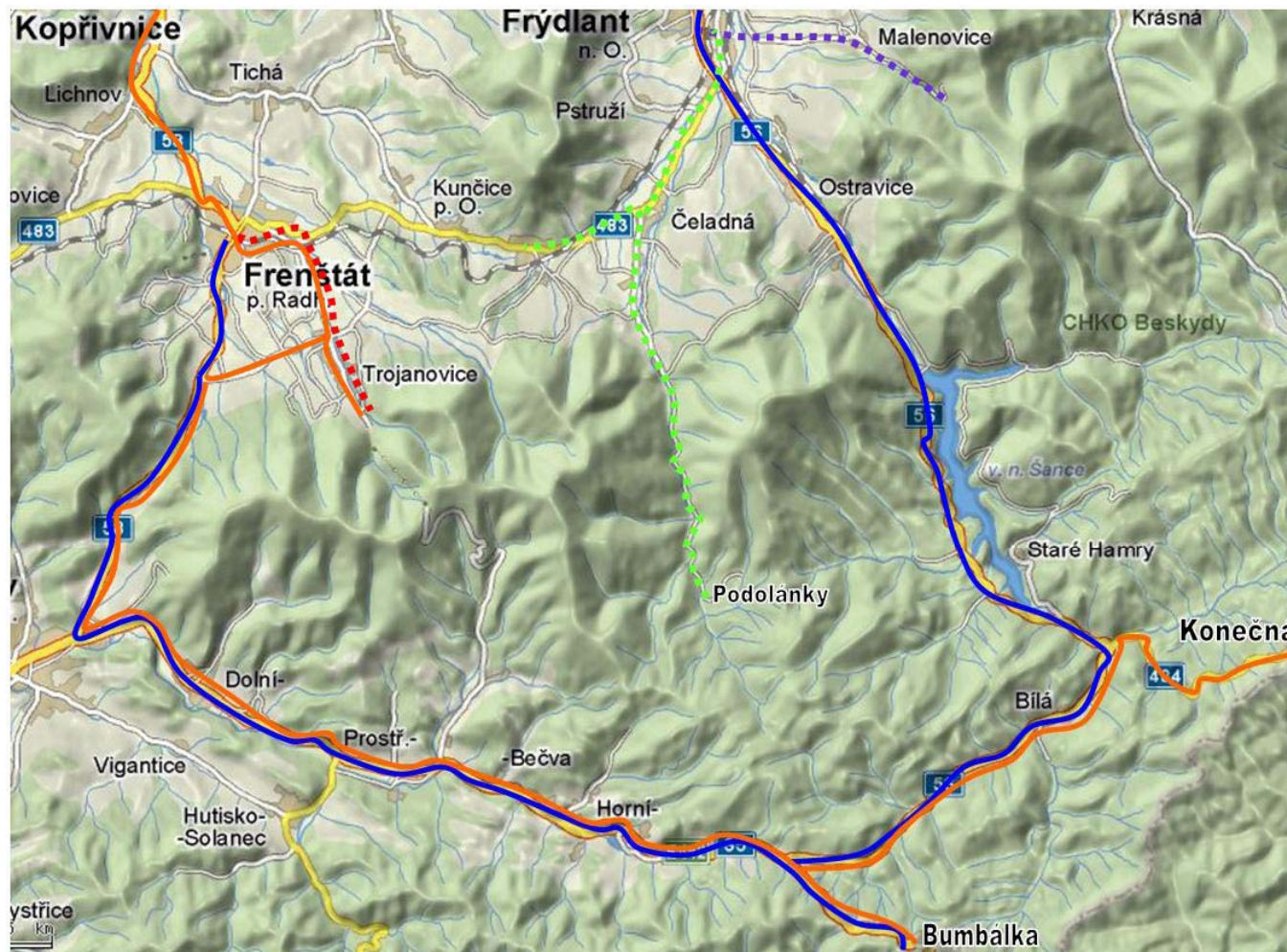
2) Spoj pojede pokud, nebude zavedena linka cyklobusu Orlová – Havířov – Krásná

Příloha 25: Trasy autobusů umožňující přepravu jízdních kol pomocí nosičů (Mapa 1/2)



- Cyklobus Orlová - Havířov - Krásná
- Raškovice - Frýdlant n.O.
- Karviná - Havířov - Morávka
- Raškovice - Visalaje
- Raškovice - Morávka

Příloha 26: Trasy autobusů umožňující přepravu jízdních kol pomocí nosičů (Mapa 2/2)



- Cyklobus Ostrava
- Cyklobus Nový Jičín
- Frýdlant n.O. - Čeladná, Podolanky
- Frenštát p.R. - Trojanovice, Raztoka
- Frýdlant n.O. - Malenovice

Mapový podklad: www.mapy.cz