

# CYKLOSTEZKA D1

## OBSAH:

- A.1.1. ZHODNOCENÍ SOUČASNÉHO STAVU  
POPIS SOUČASNÉHO STAVU  
DOPRAVNÉ INŽENÝRSKÉ ZHODNOCENÍ SOUČASNÉHO STAVU
- A.1.2. POPIS NÁVRHU  
NÁVRH ZÁSAD KE ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI  
TYPOVÁ OPATŘENÍ  
NÁVRH VARIANTNÍCH ŘEŠENÍ BEZPEČNÉ TRASY  
ROZDĚLENÍ DO CHARAKTERISTICKÝCH ÚSEKŮ A NÁVRH TECHNICKÝCH OPATŘENÍ  
ZÁSADY PRO TVORBU ORIENTAČNÍCH CEN STAVEBNÍCH A PROJEKČNÍCH PRACÍ  
NÁVRH OPTIMÁLNÍ VARIANTY BEZPEČNÉ TRASY  
NÁVRH ETAPIZACE

VYHLEDÁVACÍ STUDIE CYKLISTICKÉ STEZKY

## MĚŘÍN - VELKÉ MEZIRŘÍČÍ - VELKÁ BÍTEŠ

# A



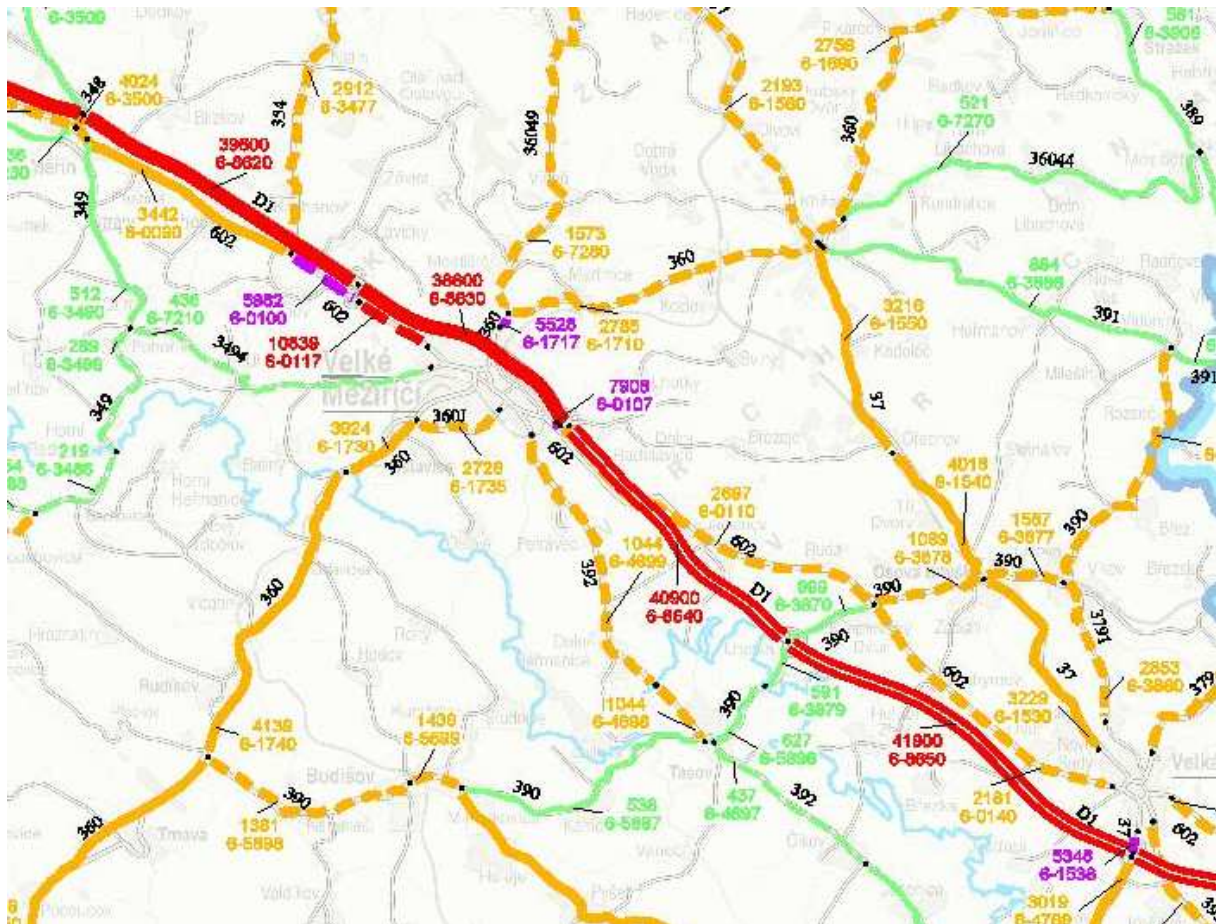
|                          |                   |  |             |  |
|--------------------------|-------------------|--|-------------|--|
| HLAVNÍ PROJEKTANT STAVBY |                   |  | <b>ADOS</b> | ING. ADOLF JEBAVÝ<br>SAMOSTATNÝ PROJEKTANT<br>ofic: Fierešská 6, 602 00 Brno<br>email: jebavy@ados.cz,<br>tel.: +420 542 218 172 |
| HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU  | ING. ADOLF JEBAVÝ |  |             |  |

| VEDOUČÍ PROJEKTANT   | ZODP. PROJEKTANT  | VYRACOVAL         | KONTROLOVAL          | <b>Alternativní Dopravní Studio</b>  |                       |
|--|-------------------|-------------------|----------------------|--|-----------------------|
| ING. ADOLF JEBAVÝ  | RNDr. JAN HARMATA | RNDr. JAN HARMATA | ING. EVA POKORNÁ<br> | ING. EVA POKORNÁ, AUTORI ZOVANÝ INŽENÝR<br>V OBLASTI DOPRAVNÍ STAVBY<br>V BEZNMU AUTORIZOVANÝCH OSOB<br>VEDENICH KRAJ JE VEDEN POD ČÍS. SIF 1 001904 |                       |
| OBJEDNATEL: MĚSTO VELKÉ MEZIRŘÍČÍ                                    |                   |                   | KRAJ VYSOČINA        | DATUM  | 12/2008               |
| CYKLISTICKÁ STEZKA D1<br>MĚŘÍN-VEL.MEZIRŘÍČÍ-V.BÍTEŠ<br>TEXTOVÁ ČÁST |                   |                   |                      | FORMÁT   | A4                    |
|  |                   |                   |                      | ÚČEL   | STUDIE                |
|  |                   |                   |                      | ČÍSLO ZAKÁZKY  | 08 021                |
| PRŮVODNÍ ZPRÁVA  |                   |                   |                      | MĚŘITKO  |                       |
|  |                   |                   |                      | ČÍSLO PARÉ   | ČÍSLO VÝKRESU<br>A.1. |

## 1.1 ZHODNOCENÍ SOUČASNÉHO STAVU

### POPIS SOUČASNÉHO STAVU

Řešené území, tj. území mezi městysem Měřín, Velkým Meziříčím a Velkou Bíteší je charakterizováno blízkostí dvou významných komunikačních tahů a jejich vzájemnou provázaností. Dálnice D1 a silnice II/602. Intenzity motorové dopravy a z toho vyplývající zatížení území hlukem a exhalacemi jsou enormní.



Lokálně dosahují intenzity hodnot kolem 50-ti tisíc motorových vozidel za 24. hod. Tento stav není nikterak ojedinělý v průběhu celé D1. Při normálním stavu provozu na dálnici je zatížení souběžné silnice II. třídy relativně únosné a to především z hlediska provozu motorové dopravy. Pro nemotorové účastníky silničního provozu je situace výrazně horší. Je to dáno jak intenzitami a složením dopravního proudu, tak i dosahovanými rychlostmi na přímých úsecích této komunikace. Stavební stav dálnice, resp. její provozní problémy ale velice často vedou k převedení motorové dopravy z dálnice na uvedenou silnici II. třídy. Tento stav je pak kritický především pro ty, kteří pro vykonání svých pravidelných cest nevyužívají automobil. Vzhledem k blízkosti sídel a rozložení pracovních příležitostí tvoří právě kolo, resp. cyklisté zmiňovanou alternativu dopravě motorové v této oblasti. A o tom, že je tato alternativa využívána svědčí i poptávka obcí podél silnice II/602 o řešení životu nebezpečného provozu na této jediné funkční spojnici v území.

## DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ ZHODNOCENÍ SOUČASNÉHO STAVU

V řešeném území jsou pracovní příležitosti soustředěny do dvou největších sídel. Velkého Meziříčí a Velké Bíteše. Obce ležící kolem silnice II/602 je možné rozdělit podle spádovosti na ty, které mají vazbu na Velké Meziříčí (Rudy, Jabloňova, Stránecké Zhoře a Měřina...) a ty, jejíž obyvatelé dojíždí za prací do Velké Bíteše (Nové Sady, Bezděkov, Záblatí a Osová Bítýška...)

Spojení mezi zdrojem a cílem cesty je posuzováno podle jeho atraktivity. V případě pravidelných cest je kromě bezpečnosti nejdůležitějším kritériem přímota cesty, resp. z toho vyplývající čas potřebný k dosažení cíle cesty.

Dnešní stav, kdy je výhradně využívána silnice II/602, je charakterizován takto:

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| Měřín – Velké Meziříčí          | 10,0 km  |
| Stránecká Zhoř – Velké Meziříčí | 7,4 km   |
| Jabloňov – Velké Meziříčí       | 5,7 km   |
| Ruda – Velké Meziříčí           | 9,3 km   |
| Osová Bítýška – Velká Bíteš     | 6,7 km po silnici I/37<br>8,0 km po silnici II/602 |
| Záblatí – Velká Bíteš           | 7,2 km   |
| Bezděkov – Velká Bíteš          | 4,1 km   |
| Nové Sady – Velká Bíteš         | 3,1 km   |

## 1.2 POPIS NÁVRHU

### NÁVRH ZÁSAD KE ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI

Hlavním kritériem této fáze hodnocení byl dopravní význam komunikací, resp. z toho vyplývající očekávaná míra bezpečnosti na těchto komunikacích daná jednak dopravními intenzitami a jednak rychlostmi souběžných motorových vozidel. Z míry bezpečnosti vyplývá potřeba oddělení, resp. způsob segregace cyklistického provozu.

#### **SILNICE**

**veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci**  
silnice I.třídy

určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu  
cyklistický provoz v hlavním dopravním prostoru nepřipustný  
nebezpečný provoz  
oddělit provoz cyklistů zeleným pásem

silnice II.třídy

určena pro dopravu mezi okresy  
cyklistický provoz v hlavním dopravním prostoru povolen jen ve výjimečných případech  
nebezpečný provoz  
oddělit provoz cyklistů vodícím proužkem

silnice III.třídy

určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace  
cyklistický provoz v hlavním dopravním prostoru přípustný  
provoz bezpečný za podmínky  
zvážit oddělený provoz cyklistů

#### **MÍSTNÍ KOMUNIKACE**

**veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce**

rychlostní komunikace

zajišťují vazbu na vnější síť dálnic a rychlostních silnic  
cyklistický provoz v hlavním dopravním prostoru nepřipustný  
nebezpečný provoz  
oddělit provoz cyklistů zeleným pásem

sběrné komunikace

zajišťují vazbu na vnější silniční síť a na síť rychlostních komunikací  
cyklistický provoz v hlavním dopravním prostoru přípustný jen ve výjimečných případech  
nebezpečný provoz  
oddělit provoz cyklistů vodícím proužkem

obslužné komunikace

zajišťují vazbu na území  
cyklistický provoz v hlavním dopravním prostoru přípustný  
provoz bezpečný za podmínky  
zvážit oddělený provoz cyklistů

komunikace nepřístupné motorové dopravě

ostatní komunikace s omezeným přístupem motorové dopravy za stanovených podmínek podle zvláštních předpisů

cyklistický provoz přípustný pouze v dopravním prostoru  
bezpečný provoz  
neoddělovat

ostatní komunikace s vyloučeným přístupem motorové dopravy

cyklistický provoz přípustný v dopravním prostoru provoz bezpečný za podmínky  
zvážit oddělený provoz cyklistů a pěších vodícím a hmatným proužkem

### **ÚČELOVÁ KOMUNIKACE**

**je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby  
vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními  
komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků**

vnitroareálová doprava

zajišťují spojení nemovitostí uvnitř areálu

cyklistický provoz v hlavním dopravním prostoru přípustný za podmínek daných vlastníkem  
bezpečný provoz

neoddělovat

polní cesta

zajišťují obhospodařování zemědělských pozemků

cyklistický provoz v hlavním dopravním prostoru přípustný

bezpečný provoz

neoddělovat

lesní cesta

zajišťují obhospodařování lesních pozemků

cyklistický provoz v hlavním dopravním prostoru přípustný za podmínek daných vlastníkem

provoz bezpečný za podmínky

neoddělovat

pěšiny, singletracky

doplňují lesní a polní cesty

cyklistický provoz v hlavním dopravním prostoru přípustný za podmínek daných vlastníkem

bezpečný provoz

neoddělovat

## TYPOVÁ OPATŘENÍ

Hlavním kritériem členění byla použitá stavební úprava, vycházející z míry segregace a ze stavebního stavu. Z použité stavební úpravy byly odvozeny předpokládané stavební náklady a z nich náklady na projektovou dokumentaci.

Důležitými kritérii pro návrh použité stavební úpravy byly:

### TECHNICKÉ PARAMETRY NAVRŽENÉ ÚPRAVY

#### TYP STAVEBNÍ NEBO ORGANIZAČNÍ ÚPRAVY

Bez stavebních úprav

Živičná konstrukce typ A1 (pro pojezd těžkých vozidel)

Živičná konstrukce typ A2, těleso komunikace

Živičná konstrukce typ A3, těleso komunikace, zídka, propustek

Živičná konstrukce typ B1 (pouze pro cyklisty a pěší)

Živičná konstrukce typ B2, těleso komunikace s odvodněním

Živičná konstrukce typ B3, těleso komunikace s odvodněním, zídka

Živičná konstrukce typ C1 (pouze živičný kryt z AB)

Mlatová konstrukce typ D1 (pro pojezd těžkých vozidel)

Mlatová konstrukce typ D2, těleso komunikace s odvodněním

Mlatová konstrukce typ D3, těleso komunikace s odvodněním, zídka

Mlatová konstrukce typ E1 (pro pojezd těžkých vozidel ve velkém sklonu)

Mlatová konstrukce typ E2, těleso komunikace s odvodněním

Mlatová konstrukce typ E3, těleso komunikace s odvodněním, zídka

Mlatová konstrukce typ F1 (pouze pro cyklisty a pěší)

Mlatová konstrukce typ F2, těleso komunikace s odvodněním

Mlatová konstrukce typ F3, těleso komunikace s odvodněním, zídka

Oprava - lokální vyspravení výtlučků a nerovností

Objekt - lávka

Objekt - přejezd pro cyklisty

Objekt - přejezd pro cyklisty se SSZ

Objekt - podjezd

Stavba jiného investora

### NAVRŽENÉ TYPY KONSTRUKCÍ

#### TĚLESO

násyp z vhodného materiálu (dle ČSN 721002) nikoliv výkopku

u konstrukcí typu A, D, E bude  $E_{min} = 45 \text{ Mpa}$

u konstrukcí typu B, F bude  $E_{min} = 30 \text{ Mpa}$

#### ŽIVIČNÁ KONSTRUKCE TYP A (PRO POJEZD TĚŽKÝCH VOZIDEL)

Asfaltový beton AB II 0.04

Spojovací postřik 0.00

Obalované kamenivo OK I 0.05

Vibrovaný štěrk MZK 0.18

Štěrkodrt' ŠD 0.17

Lokálně pro zvýšení únosnosti pláň separační geotextilie 350g/m<sup>2</sup> 0.00

nebo vápenná, resp. cementová stabilizace 0.20

CELKEM 0.44

#### ŽIVIČNÁ KONSTRUKCE TYP B (POUZE PRO CYKLISTY A PĚŠÍ)

Asfaltový beton AB II 0.04

Spojovací postřik 0.00

Obalované kamenivo OK I 0.05

Vibrovaný štěrk MZK 0.12

|   |      |
|---|------|
| Štěrkodrt' ŠD   | 0.15 |
| Lokálně pro zvýšení únosnosti pláň separační geotextilie 350g/m2              | 0.00 |
| nebo vápenná, resp. cementová stabilizace                                     | 0.20 |
| CELKEM  | 0.36 |
| <b>ŽIVIČNÁ KONSTRUKCE TYP C (POUZE ŽIVIČNÝ KRYT Z AB)</b>                     |      |
| Asfaltový beton AB II   | 0.04 |
| Spojovací postřik   | 0.00 |
| CELKEM  | 0.04 |
| <b>MLATOVÁ KONSTRUKCE TYP D (PRO POJEZD TĚŽKÝCH VOZIDEL)</b>                  |      |
| Vibrovaný štěrk MZK   | 0.18 |
| Štěrkodrt' ŠD   | 0.17 |
| Lokálně pro zvýšení únosnosti pláň separační geotextilie 350g/m2              | 0.00 |
| nebo vápenná, resp. cementová stabilizace                                     | 0.20 |
| CELKEM  | 0.35 |
| <b>MLATOVÁ KONSTRUKCE TYP E (PRO POJEZD TĚŽKÝCH VOZIDEL VE VELKÉM SKLONU)</b> |      |
| Obalované kamenivo OK I   | 0.05 |
| Vibrovaný štěrk MZK   | 0.18 |
| Štěrkodrt' ŠD   | 0.17 |
| Lokálně pro zvýšení únosnosti pláň separační geotextilie 350g/m2              | 0.00 |
| nebo vápenná, resp. cementová stabilizace                                     | 0.20 |
| CELKEM  | 0.40 |
| <b>MLATOVÁ KONSTRUKCE TYP F (POUZE PRO CYKLISTY A PĚŠÍ)</b>                   |      |
| Vibrovaný štěrk MZK   | 0.18 |
| Štěrkodrt' ŠD   | 0.17 |
| Lokálně pro zvýšení únosnosti pláň separační geotextilie 350g/m2              | 0.00 |
| nebo vápenná, resp. cementová stabilizace                                     | 0.20 |
| CELKEM  | 0.35 |

## NÁVRH VARIANTNÍCH ŘEŠENÍ BEZPEČNÍ TRASY

Města Velká Bíteš, Velké Meziříčí, městys Měřín a obce mezi nimi spojili síly a hodlají svá území propojit cyklostezkou. Požadavkem je především uspokojit poptávku na dojíždění za prací a do škol, i když lze předpokládat jako druhotný efekt, že budoucí stezka bude využívána i k rekreačním vyjíždkám.

Pro trasování budoucí cyklostezky z toho vyplývá fakt, že je nutno pokud možno v přímém směru propojit sídla s maximálním počtem trvale bydlicích obyvatel. Budoucí cyklostezka musí mít pokud možno co nejnižší převýšení. Toho je možno docílit tím, že stezka nejvyšší bod na trase, obec Ruda, bude překonávat buď přímo v obci nebo v sedle 1 km severně od obce. V žádném případě nelze stezku vést v kopcích poblíž Rudy, kde je převýšení vyšší. Cyklostezka D1 nesmí v žádném případě vést po silnicích II. tříd, zvláště pak po silnici II/602. Ta vede paralelně s dálnicí Brno – Praha.

Aby výstavba byla co nejlevnější, je třeba respektovat síť dosavadních cest v krajině a neprojektovat příliš mnoho úplně nových cyklostezek, spíše opravit vhodné polní a lesní cesty a pokud možno hledat cesty, které jsou v obecním či městském majetku, aby nebylo nutno často přistupovat k rozsáhlým a složitým jednáním o pozemcích. Také se respektuje již dříve (např. na cyklistických koridorech Jihomoravského kraje) osvědčená zásada, že v krajinářsky hodnotných územích (obvykle průjezdy lesem) se navrhuje přírodní povrchy budoucí stezky, jinde většinou povrchy asfaltové.

Podle geografické vzdáleností a časové dostupnosti výše uvedených měst veřejnou dopravou lze předpokládat, že část obyvatel obcí preferuje k dojíždění Velkou Bíteš (obyvatelé Nových Sadů, Bezděkova, Záblatí a Osová Bítýšky), zatímco jiní dávají přednost Velkému Meziříčí (obyvatelé Rudy, Jabloňova, Stránecké Zhoře a Měřína). Předěl frekvencí je tedy někde mezi Záblatím a Rudou, takže na linii Bezděkov – Záblatí – Ruda ustupuje do pozadí požadavek co nejvíce přímé linie budoucí stezky.

Úkolu zadaném představiteli výše uvedených měst a obcí se zhostila firma ADOS, Alternativní dopravní studio Brno.

Ihned po zadání a po prvních terénních a mapových průzkumech se ukázalo, že nastaveným požadavkům nejlépe bude vyhovovat, jestliže na trase budoucí cyklostezky nebo v její těsné blízkosti do 0,5 km budou následující sídla: Velká Bíteš, Nové Sady, Bezděkov, Záblatí, Osová Bítýška, Ruda, Jabloňov, Velké Meziříčí, Stránecká Zhoř a Měřín.



## **ROZDĚLENÍ DO CHARAKTERISTICKÝCH ÚSEKŮ A NÁVRH TECHNICKÝCH OPATŘENÍ**

Rozdělení trasy do charakteristických úseků bylo provedeno dle zásad uvedených výše a zpracováno do přehledných tabulek, které tvoří samostatnou přílohu. Nedílnou součástí každého úseku je fotodokumentace charakterizující stavebně technické uspořádání toho kterého úseku.

## ZÁSADY PRO TVORBU ORIENTAČNÍCH CEN STAVEBNÍCH A PROJEKČNÍCH PRACÍ

Pro orientační představu o stavebních a projektových nákladech stavby bylo použito následujících ukazatelů:

### ZAMĚŘENÍ:

Trasa 25,- Kč/m´

### STAVEBNÍ NÁKLADY:

|   |                            |
|---|----------------------------|
| Bez stavebních úprav  | 0,- Kč                     |
| Živičná konstrukce typ A1 (pro pojezd těžkých vozidel)                  | 1.500,- Kč/m <sup>2</sup>  |
| Živičná konstrukce typ A2, těleso komunikace                            | 1.800,- Kč/m <sup>2</sup>  |
| Živičná konstrukce typ A3, těleso komunikace, zídka, propustek          | 2.100,- Kč/m <sup>2</sup>  |
| Živičná konstrukce typ B1 (pouze pro cyklisty a pěší)                   | 1.200,- Kč/m <sup>2</sup>  |
| Živičná konstrukce typ B2, těleso komunikace s odvodněním               | 1.500,- Kč/m <sup>2</sup>  |
| Živičná konstrukce typ B3, těleso komunikace s odvodněním, zídka        | 1.800,- Kč/m <sup>2</sup>  |
| Živičná konstrukce typ C1 (pouze živičný kryt z AB)                     | 800,- Kč/m <sup>2</sup>    |
| Mlatová konstrukce typ D1 (pro pojezd těžkých vozidel)                  | 800,- Kč/m <sup>2</sup>    |
| Mlatová konstrukce typ D2, těleso komunikace s odvodněním               | 1.100,- Kč/m <sup>2</sup>  |
| Mlatová konstrukce typ D3, těleso komunikace s odvodněním, zídka        | 1.400,- Kč/m <sup>2</sup>  |
| Mlatová konstrukce typ E1 (pro pojezd těžkých vozidel ve velkém sklonu) | 1.000,- Kč/m <sup>2</sup>  |
| Mlatová konstrukce typ E2, těleso komunikace s odvodněním               | 1.300,- Kč/m <sup>2</sup>  |
| Mlatová konstrukce typ E3, těleso komunikace s odvodněním, zídka        | 1.600,- Kč/m <sup>2</sup>  |
| Mlatová konstrukce typ F1 (pouze pro cyklisty a pěší)                   | 800,- Kč/m <sup>2</sup>    |
| Mlatová konstrukce typ F2, těleso komunikace s odvodněním               | 1.100,- Kč/m <sup>2</sup>  |
| Mlatová konstrukce typ F3, těleso komunikace s odvodněním, zídka        | 1.400,- Kč/m <sup>2</sup>  |
| Oprava - lokální vyspravení výtluků a nerovností                        | 300,- Kč/m <sup>2</sup>    |
| Objekt – lávka  | 20.000,- Kč/m <sup>2</sup> |
| Objekt - přejezd pro cyklisty   | 1.200,- Kč                 |
| Objekt - přejezd pro cyklisty se SSZ                                    | 1.000.000,- Kč             |
| Objekt – podjezd  | 80.000 Kč/m <sup>2</sup>   |
| Stavba jiného investora   | 0,- Kč                     |

## NÁVRH OPTIMÁLNÍ BEZPEČNÉ VARIANTY TRASY

### MĚŘÍN – STRÁNECKÁ ZHOŘ – VELKÉ MEZIŘÍČÍ

Cyklistická stezka začíná v Měříně. V intravilánu obce je vedena v přidruženém dopravním prostoru. V poměrně úzkém prostoru mezi silnicí a soukromými pozemky je vedena společná stezka pro pěší a cyklisty. Ta pokračuje i za obcí směrem ke Stránecké Zhoři. Je navržena podél existujícího odvodňovacího příkopu komunikace na její „vzdušné“ hraně.

V prostoru rybníka Nečas je navržena úprava hráze (variantně lávka).

Prostorové uspořádání, tzn. vedení stezky pro pěší a cyklisty mimo hlavní dopravní prostor po severní straně silnice II. třídy je zachováno v celé délce až do prostoru dálniční odpočívky McDonald's. Zatímco však v úseku do Stránecké Zhoři kopíruje připravovanou stavbu kanalizace a v obci využívá plochu chodníku, tak za obcí Stránecká Zhoř navazuje na připravovanou úpravu v prostoru skladového areálu Lídl. Na ni se dostanou poté co lávkou překonají Blížkovský potok.

Za křižovatkou u dálniční odpočívky McDonald's je navržena stezka převedena na jižní stranu silnice II/602. Podél ní prochází až k Lavičskému potoku a po jeho jižním okraji v mírném klesání pak pokračuje až do prostoru Jestřabce.

Po existující polní, resp. lesní cestě je trasa svedena na síť místních komunikací ve městě Velké Meziříčí.

### VELKÉ MEZIŘÍČÍ

Město Velké Meziříčí tvoří samostatnou kapitolu, nejenom proto, že má zpracovaný vlastní generel cyklistické dopravy, ale také proto, že na jejím katastru je nejvíce ovlivněna podmiňujícími investicemi jiných investorů (soukromá investice do přestavby areálu Svit, investice státu do malého obchvatu centra města). Je vedena v souběhu s řekou Balinkou, resp. Oslavou. Za městem vystoupá do průmyslové zóny V.Meziříčí východ po existující lesní cestě.

### VELKÉ MEZIŘÍČÍ – JABLOŇOV – RUDA

Jedná se o úsek vedený z části po původní, dnes už sotva znatelné a nevyužívané silnici č. 2. Silnice bude pro potřeby cyklistů obnovena, i když ne vždy v plné šíři. Zajímavým místem zajisté pro cyklisty bude přejezd památkového mostu. Most ani těleso silnice č. 2, ač se nyní částečně nacházejí v areálu skládky, po přeložce silnice nezanikly, vyžadují ale opravy. Při budování cyklostezky se bude muset přemístit správcovský objekt skládky, který se nyní nachází v tělese bývalé silnice č. 2. Bude se také muset mírně posunout a nově oplotit faktické ohraničení skládkového prostoru.

Úsek podél obory bude z větší části vybudován jako nový, včetně dlouhé lávky nad vodotečí a jejího pokračování až do prostoru účelové polní cesty přimykající se k dálnici. Po ní pokračuje doporučená trasa až do Jabloňova, kde se pod dálničním mostem dostává na severní stranu dálnice.

Poté co se nově navrhovaná stezka dotkne Jabloňova, pokračuje po severní straně dálnice přes potok Polonina (propustek) po existující účelové komunikaci a lesní cestě až k polní trati zvané " V Komárových". Do Rudy se nově budovaná stezka dostává od jihu.

Ruda je místem, kde končí zájmové území Velkého Meziříčí.

## RUDA - ZÁBLATÍ

Tento úsek se vyznačuje téměř neustálým mírným klesáním z vrcholového bodu celé trasy, jímž je obec Ruda. Zčásti bude využito stávajících polních cest, zčásti komunikací, které jako obecní majetek existují pouze v katastrálních mapách, nikoli však v krajině (poslední část nejprudšího stoupání u Rudy) a v úseku podél Pelgramského potoka bude nutné budovat nový úsek, který propojí úseky existujících účelových komunikací.

## ZÁBLATÍ – NOVÉ SADY – VELKÁ BÍTEŠ

Systémem místních komunikací prochází trasa Záblatím až do prostoru vepřína mezi Záblatím a Bezděkovem. (odbočka do sousední Osové Bítýšky bude pouze vyznačena) Odtud po existující polní cestě až na okraj Bezděkova, kde na ni naváže nově budovaný úsek po zaorané polní cestě v majetku obce. Tento obnovený úsek vytvoří spojnici mezi Bezděkovem a Novými Sady, kde naváže na existující polní cestu.

Obcí Nové Sady trasa prochází po existujících místních komunikacích. Za obcí pokračuje stezka po lesní cestě, resp. louku, jejíž součástí bude i obnovení lávky přes potok Bítýšku.

Pokračování trasy po ulici Chobůtky zavede cyklisty k závěrečným úsekům trasy. Jsou jimi jednak nově budovaná stezka v přidruženém dopravním prostoru podél silnice I/37 jednak související úprava ulice Lánice v její dopravně zklidněné části se zohledněním pohybu cyklistů.

### VÝSLEDNÝ NÁVRH JE CHARAKTERIZOVÁN TAKTO:

|                                 |  |         |
|---------------------------------|--|---------|
| Měřín – Velké Meziříčí          | 10,0 km  | 11,0 km |
| Stránecká Zhoř – Velké Meziříčí | 7,4 km   | 8,4 km  |
| Jabloňov – Velké Meziříčí       | 6,7 km   | 7,7 km  |
| Ruda – Velké Meziříčí           | 9,3 km   | 10,6 km |
| Osová Bítýška – Velká Bíteš     | 6,7 km po silnici I/37<br>8,0 km po silnici II/602 | 7,8 km  |
| Záblatí – Velká Bíteš           | 7,2 km   | 7,0 km  |
| Bezděkov – Velká Bíteš          | 4,1 km   | 4,5 km  |
| Nové Sady – Velká Bíteš         | 3,1 km   | 2,6 km  |

## NÁVRH ETAPIZACE

Pro nejbližší etapu jsou doporučeny tyto úseky:

- 99 Měřín Nová cyklostezka východní částí Měřína podél s. okraje II/602, oddělený provoz cyklistů a pěších v PDP
- 98 Měřín Nová cyklostezka podél sev. okraje silnice II/602, oddělený provoz cyklistů v PDP
- 97 Pustina u Měřína Nová cyklostezka podél sev. okraje silnice II/602, oddělený provoz cyklistů v PDP
- 96 Stránecká Zhoř Stezka na hrázi rybníka Nečas, oddělený provoz cyklistů v PDP
- 95 Stránecká Zhoř Nová cyklostezka podél sev. okraje silnice II/602, oddělený provoz cyklistů v PDP
- 94 Stránecká Zhoř Nová cyklostezka západní částí Stránecké Zhoře podél s. okraje II/602, oddělený provoz cyklistů a pěších v PDP
- 93 Stránecká Zhoř Přejezd místní komunikace ve Stránecké Zhoři
- 92 Stránecká Zhoř Nová cyklostezka východní částí Stránecké Zhoře podél s. okraje II/602, oddělený provoz cyklistů a pěších v PDP
- 91 Stránecká Zhoř Lávka přes Blízkovský potok, oddělený provoz cyklistů a pěších v PDP
- 90 Stránecká Zhoř Nová cyklostezka podél sev. okraje silnice II/602, oddělený provoz cyklistů v PDP
- 89 Svařenov Nová cyklostezka podél sev. okraje silnice II/602, oddělený provoz cyklistů v PDP
- 88 Svařenov Přejezd silnice II/602 u Mc Donalda
- 87 Svařenov Nová cyklostezka podél již. okraje silnice II/602, oddělený provoz cyklistů v PDP
- 86 Lavičky Nová cyklostezka podél již. okraje silnice II/602, oddělený provoz cyklistů v PDP
- 85 Lavičky Nová cyklostezka na P břehu Lavičského potoka, samostatná cesta pro cyklisty
- 84 Hrbov u Velkého Meziříčí Nová cyklostezka na P břehu Lavičského potoka, samostatná cesta pro cyklisty
- 83 Hrbov u Velkého Meziříčí Lávka přes pravostranný přítok Lavičského potoka, samostatná cesta pro cyklisty
- 82 Hrbov u Velkého Meziříčí Nová cyklostezka na P břehu Lavičského potoka, samostatná cesta pro cyklisty
- 81 Hrbov u Velkého Meziříčí Přejezd silnice III. tř. Hrbov - rozc. u dálnice
- 71 Velké Meziříčí smíšená stezka pro cyklisty a pěší (vjezd dopravní obsluze povolen)
- 70 Velké Meziříčí lávka přes řeku Balinku (smíšený provoz cyklistů a pěších)
- 69 Velké Meziříčí stezka podél napojení Svitú (oddělený provoz v PDP)
- 68 Velké Meziříčí stezka podél napojení Svitú (oddělený provoz v PDP)
- 60 Velké Meziříčí podjezd K Novému nádraží samostatná stezka pro cyklisty
- 50 Petráveč Bývalá silnice č. 2 v areálu současné skládky, samostatná cesta pro cyklisty
- 49 Petráveč Památkový most u skládky, samostatná cesta pro cyklisty
- 47 Petráveč Nová cyklostezka jižně od silnice II/602, oddělený provoz cyklistů v PDP
- 45 Petráveč Nová cyklostezka mezi plotem obory a silnicí II/602, samostatná cesta pro cyklisty
- 44 Jabloňov u Velkého Meziříčí Nová cyklostezka mezi plotem obory a silnicí II/602, samostatná cesta pro cyklisty
- 43 Jabloňov u Velkého Meziříčí Lávka nad potokem u plotu obory, samostatná cesta pro cyklisty
- 42 Jabloňov u Velkého Meziříčí Nová cyklostezka mezi dálnicí a plotem obory, samostatná cesta pro cyklisty
- 41 Jabloňov u Velkého Meziříčí Nová cesta okrajem dálničního tělesa, smíšený provoz v HDP
- 24 Ruda u Velkého Meziříčí Nová cyklostezka podél II/602, samostatná cesta pro cyklisty
- 23 Ruda u Velkého Meziříčí Nová cyklostezka loukami vých. od obce, samostatná cesta pro cyklisty
- 20 Ruda u Velkého Meziříčí Nově postavená komunikace v polích podél Pelgramského potoka, smíšený provoz v HDP
- 19 Záblatí u Osové Bítýšky Nově postavená komunikace v polích podél Pelgramského potoka, smíšený provoz v HDP
- 12 Bezděkov u Velké Bíteše Opravená polní cesta u Bezděkova, smíšený provoz v HDP
- 11 Nové Sady Nová cyklostezka mezi Novými Sady a Bezděkovem, samostatná cesta pro cyklisty

- 8 Nové Sady Lesní a polní komunikace na P břehu potoka Bítýška, smíšený provoz cyklistů a pěších v HDP
- 7 Velká Bíteš Lesní a polní komunikace na P břehu potoka Bítýška, smíšený provoz cyklistů a pěších v HDP
- 6 Velká Bíteš Lávka přes potok Bítýška, smíšený provoz cyklistů a pěších v HDP
- 5 Velká Bíteš Přejezd louky mezi ulicí Chobůtky a potokem Bítýškou, smíšený provoz cyklistů a pěších v HDP