

Cyklostezka Bludov – Postřelmov:

1. Obecně:

Zásadním problémem je křížení cyklostezky s dráhou a rychlostní silnicí:

- **Křížení s dráhou** je třeba umístit tam, kde už existují stávající zabezpečené přejezdy (světla). U komunikací bez významného dopravního zatížení (jako např. polní cesty) lze pro cyklisty přímo využít tyto komunikace. U frekventovanějších komunikací (silnice) je možné doplnit/rozšířit stávající přejezdy. Je nutné vyhnout se budování křížení dráhy a cyklostezky „na širé trati“.

Poznámka – křížení s dráhou (přejezd) může být dražší než celá cyklostezka, obecně mezi 10 – 20 mil. Kč. Případné mimoúrovňové křížení vyžaduje výluky na trati, která je velmi drahá a nemusí být ani povolena. Pravděpodobně by šlo o ještě dražší řešení než přejezd, zvláště tehdy, pokud by bylo dno podjezdu pod hladinou podzemní vody a byla by nutná izolační vana a čerpání. Nadjezd je asi levnější, ale jde o mimořádně nevhodné řešení – je nutné překonat značný výškový rozdíl a návazné násypy by zřejmě vyvolaly rozsáhlé zábory pozemků.

- **Křížení s rychlostní silnicí** je třeba umístit tam, kde je k dispozici most pod dálnicí, kterým by se cyklostezka „protáhla“.

Současně je třeba preferovat takové trasy, které nebudou zbytečně dělit pozemky a využijí souběhu s jinou existující infrastrukturou – silnicí, dráhou nebo řekou. Nejvýhodnější je souběh s dráhou nebo s řekou, protože souběh se silnicí je pro uživatele nepříjemný (hluk, zplodiny, určité riziko nehody při vyjetí vozidla ze silnice). Souběh s řekou cyklostezky prodražuje. Povodí Moravy vyžaduje stezky budovat jako sjízdné pro vozidla o hmotnosti 25 tun, takže se ze stezky stane „poloviční silnice“. Relativně bezproblémový je souběh s dráhou (v Olomouckém kraji vede v souběhu s dráhou např. cyklostezka Prostějov – Bedihošť – Čehovice – Čelčice).

Řešením je buď využít stávající přejezdy málo zatížených komunikací (polních cest), nebo zřídit přejezd cyklostezky v těsné blízkosti existujících přejezdů. Nejdražší na přejezdu je totiž kabeláž a související „elektrická“ část zabezpečovacího zařízení. V případě nových přejezdů se toto všechno musí budovat zcela nově. V případě přidání přejezdů cyklostezky k již existujícím přejezdům je šance, že kabely a řídicí systém jsou u stávajícího přejezdu již vybudované a zabezpečovací zařízení u nové cyklostezky na ně lze pouze napojit. Potom je celá tato úprava zásadně levnější.

2. Konkrétně k trase:

Ve směru od Postřelmova (číslování lokalit se vztahuje k přiložené mapce): Cyklostezka by tady vedla v souběhu s dráhou. V místě křížení rychlostní silnice (1) by cyklostezka využila dlouhého silničního mostu, kterým silnice překonává dráhu. V místě křížení řeky Moravy (2), které těsně následuje, by musela být zřízena nová lávka. V úvahu připadá např. lehká konstrukce zavěšená na lanech. Cyklostezka by dále pokračovala v souběhu s dráhou až k mostu, kterým pod tělesem dráhy podtéká Bludovský potok. Zde by se trasa cyklostezky odklonila od dráhy a šla by po břehu Bludovského potoka. Následně by navázala na trasu polní cesty, překřížila by Bludovský potok (3) a využila by stávajícího zabezpečeného přejezdu (4) polní cesty s tratí (Bludovskou spojkou). Ve stopě cesty by se

potom cyklostezka opět přiblížila k hlavní trati Zábřeh – Šumperk, a takto by došla až k železničním přejezdům, kterými silnice Sudkov – Bludov kříží dvě tratě – Zábřeh – Šumperk a Hanušovice – Šumperk (5). Tady by bylo nutné rozšířit přejezd přes trať Hanušovice – Šumperk o přejezd cyklostezky, což by vyžadovalo prověření, jestli by stačilo přidání výstražníků (ideální varianta), nebo by byla potřeba nějaká větší úprava zařízení. Za tímto přejezdem následuje v podstatě bezproblémový úsek v souběhu se silnicí III. třídy až na okraj Bludova. Tato varianta současně umožňuje snadné navázání stezky v prostoru Bludovského nádraží směrem dál k Sudkovu (bylo by třeba přidat cyklostezku ještě k druhému přejezdu) a velmi vhodná by byla i pro zajištění docházky/dojíždky na kole na poněkud odlehlé Bludovské nádraží.