



STUDIE ROZVOJE CYKLOTRAS V MIKROREGIONU VELKOMEZIŘÍČSKO - BÍTEŠSKO

B. NÁVRHOVÁ ČÁST

verze 0.1
Prosinec 2005



Tento dokument byl vytvořen za finanční podpory projektu „Most do Evropy“ –
Podprogramu A: Studie území Mikroregionu Velkomeziříčsko - Bítešsko



Obsah:

1. Úvod.....	3
2. Struktura Návrhové části:.....	3
3. Specifikace aktivit pro rozvoj cyklotras.....	4
3.1 Aktivita 1. - Zkvalitnění současných tras mikroregionu.....	4
3.2 Aktivita 2. – Návrh nových cyklotras	5
3.3 Aktivita 3. – Návrh vhodného doprovodného mobiliáře.....	8
3.3.1 Návrhy vhodných mobiliářů.....	8
3.4 Aktivita 4. – Vypracování projektu značení navržených cyklotras, včetně projednání s dotčenými subjekty.....	23
3.5 Aktivita 5. – Zpracování rozpočtu realizace navržených tras v terénu	23
3.6 Aktivita 6. – Podrobně rozpracované finanční zdroje vhodné pro financování dalších aktivit.....	23

1. ÚVOD

Návrhová část vychází z Analýzy současného stavu, šetření v terénu a společného jednání realizačního týmu (zástupců mikroregionu) se zpracovatelem. Je rozdělena do šesti hlavních aktivit. První aktivita řeší zkvalitnění současných tras mikroregionu. Druhá aktivita je zaměřena na návrh nových tras v terénu a vytyčení úseků, které nebylo možno zahrnout do projektu značení, neboť zde v současné době neexistují vyhovující úseky pro vedení cyklotras. Jednotlivé aktivity jsou dále podrobně rozpracovány a obsahují návrh a ukázky doprovodného mobiliáře používaného ke zvýšení komfortu a vybavenosti vyznačených cyklotras, dále je součástí Návrhové části podrobný projekt cyklistického dopravního značení navržených cyklotras, podrobný položkový rozpočet realizace dopravního značení v terénu a poslední aktivitou je podrobné rozpracování finančních zdrojů vhodných pro realizaci dalších činností spojených s rozvojem cyklotras v mikroregionu. Dalším nezbytným faktorem pro rozvoj cyklotras je vytvoření kvalitně fungující organizační struktury, tedy vytvoření pracovního týmu, který bude realizovat dané aktivity. Prvním krokem současného realizačního týmu by měla být úzká spolupráce se zpracovatelem při projednávání vypracovaného projektu značení s vlastníky komunikací a pozemků, po nichž navržené úseky procházejí. Tato spolupráce přinese značné urychlení celého schvalovacího procesu, a tím, při zajištění potřebných finančních prostředků i celé realizace navržených cyklotras v terénu.

2. STRUKTURA NÁVRHOVÉ ČÁSTI:

- Aktivita 1. Zkvalitnění současných tras mikroregionu**
- Aktivita 2. Návrh nových cyklotras**
- Aktivita 3. Návrh vhodného doprovodného mobiliáře pro umístění podél tras**
- Aktivita 4. Vypracování projektu značení navržených cyklotras, včetně projednání s dotčenými subjekty**
- Aktivita 5. Zpracování rozpočtu realizace navržených tras v terénu (položkový rozpočet)**
- Aktivita 6. Podrobně rozpracované finanční zdroje vhodné pro financování dalších aktivit**

3. SPECIFIKACE AKTIVIT PRO ROZVOJ CYKLOTRAS

3.1 Aktivita 1. - Zkvalitnění současných tras mikroregionu

Územím mikroregionu, nebo jeho blízkým okolím, prochází cyklotrasy č. 103, 5109, 5061, 5130, 5170, 5178, 5181, 5183, 5234, 5235 a od konce roku 2005 i cyklotrasa Mlynářská stezka. Z výčtu výše uvedených tras protínají rozsáhlejší území mikroregionu (počet katastrálních území obcí mikroregionu) pouze Mlynářská stezka (Nové Město na Moravě – Hardegg) a cyklotrasa 5235 (Velká Bíteš – Zvole). Ostatní cyklotrasy probíhají blízkým okolím mikroregionu, nebo zasahují pouze jeho malou, případně okrajovou část.

V rámci hodnocení současného stavu byla posuzována kvalita povrchu komunikací, vybavenost tras a kvalita dopravního značení. Při posuzování cyklotrasy Mlynářská stezka, která protíná území mikroregionu od obce Bory, přes obce Vídeň, Velké Meziříčí a Tasov, nebylo třeba hodnotit stav dopravního značení, neboť tato trasa byla v době zpracovávání studie nově značena. Taktéž vedení trasy je na území mikroregionu stanoveno po místních komunikacích, které jsou průběžně udržovány. Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o nově vyznačenou trasu v terénu, nelze očekávat ani vybavení trasy doprovodným mobiliářem, který je vždy vhodné řešit až po samotném vyznačení trasy v terénu. V tomto případě by bylo vhodné využít pro umístění mobiliáře místa křížení Mlynářské stezky s nově navrženými trasami (např. Obec Vídeň – křížení s navrženou trasou 5240, Mostišťe – křížení s navrženou trasou 5242, Velké Meziříčí, Tasov). Součástí mobiliáře by zde měla být přehledná mapa mikroregionu s vyznačením cyklotras a jejich napojení na okolní území.

Cyklotrasa 5235 – Velká Bíteš – Zvole. Trasa vede převážně po místních komunikacích, od obce Ondrušky, po úsek silnice III tř. mezi obcemi Skřínářov – Heřmanov po účelové komunikaci. Další úsek vedoucí po účelové komunikaci je od obce Krčma k rekreačnímu zařízení Podmitrov (obec Strážek). Úseky tras vedených po místní komunikaci lze považovat za vyhovující. Také úsek po účelové komunikaci od obce Ondrušky lze považovat za dostačující pro rekreačně jedoucího cyklistu. Nevyhovujícím úsekem je úsek účelové komunikace od obce Krčma k rekreačnímu zařízení Podmitrov, který je pro cyklistu špatně sjízdný a místy nebezpečný díky vyčnívajícím kamenům. Dle sdělení starosty obce Strážek však bude v období roku 2006 provedena rekonstrukce povrchu komunikace od obce Krčma až do obce Strážek tak, aby byly splněny podmínky pro provoz cyklistů na této komunikaci. Při hodnocení dopravního značení nebyly na této trase shledány závažnější nedostatky.

Cyklotrasa 5234 – Velké Meziříčí – Baliny – Uhřínov – Stránecká Zhoř – Blížkov. Jedná se o nově vyznačenou cyklotrasu. V rámci terénního šetření nebyly shledány nedostatky v dopravním značení. Problémovým úsekem je úsek Šeborov – Frankův Zhořec (10,8 – 11,7 km trasy, kde je třeba provést úpravu povrchu komunikace. Dále je třeba zkvalitnit povrch některých polních a lesních cest pro zvýšení bezpečnosti trasy pro cyklisty. Dále by bylo vhodné doplnit trasu vhodnými odpočinkovými místy. Návrh používaného mobiliáře cyklistických tras je uveden v kapitole 3.3.

Zpracovatel studie doporučuje provést kontrolu vyznačených tras v jarním období, kdy bývá technikou odklízející sníh způsobeno mnoho škod na dopravním značení (u místních komunikací). U účelových komunikací může dojít v některých místech k podmočení některých úseků, které mohou zapříčinit i neprůjezdnost komunikace.

3.2 Aktivita 2. – Návrh nových cyklotras

Hlavním záměrem zpracované studie je zmapování území a návrh vhodného doplnění chybějících cyklistických tras, které přispějí k posílení cestovního ruchu v regionu. Cykloturistika je jedním z trendů současné doby a její rozvoj v území závisí na propojenosti, vybavenosti a kvalitě sítě cyklotras, která, jak vyplývá z analýzy současného stavu, na území Mikroregionu Velkomeziříčsko – Bítešsko v současné době neexistuje.

Návrh možného vedení cyklotras vychází z terénního šetření, které bylo provedeno v úzké spolupráci se zástupci Mikroregionu Velkomeziříčsko – Bítešsko. Původní návrh základní sítě cyklotras byl dále zástupci mikroregionu doplněn o další úseky a možná propojení. Při výběru cyklotras bylo vycházeno z místních podmínek se snahou o zpřístupnění rekreačně a turisticky nejatraktivnějších míst v regionu, výběr málo frekventovaných cest s minimalizací možných kolizních míst, napojení cyklotras na stávající síť. Navržené trasy byly následně posouzeny odborným projektantem, který provedl vlastní terénní šetření, zhodnotil vhodnost a účelnost některých navržených úseků, vyřadil úseky, které v současné době nevyhovují provozu cyklistů a navrhl propojení několika dílčích úseků v jeden celek. Toto propojení je vhodné zejména pro vytvoření skutečné sítě tras (ne pouze izolovaných okruhů), kterou je možné napojit na sousední území. V této fázi je vhodné postupovat v koordinaci s Klubem českých turistů.

Po provedení výše uvedených přípravných prací byl vytvořen konečný návrh sítě cyklotras na který byl vyhotoven projekt cyklistického dopravního značení. Návrh obsahuje celkem 10 dílčích úseků, kterým byla Klubem českých turistů přidělena čísla 5240, 5241, 5242, 5243, 5244, 5245, 5246, 5247, 5247A a 5248. Jednotlivé trasy, včetně pozic navrženého cyklistického dopravního značení jsou zakresleny v mapové části projektu značení, která je součástí této Návrhové části.

Vedení tras, včetně označení křížení s ostatními trasami:

Cyklotrasa č. 5240

Průběh trasy: Tasov (křížení s trasou 5109) – Ruda (křížení s trasou 5242) – Křižanov (křížení s trasou 5244 a 5248) – Dobrá Voda – Vídeň – Cyrilov – Radenice – Sklené nad Oslavou – Bohdalec (křížení s trasou 5061)

Délka trasy: 35,3 km

Cyklotrasa č. 5241

Průběh trasy: Čikov (křížení s trasou 5109A) – Holubí Zhoř (křížení s trasou 5247) – Jáchymov – Záblatí – Osová Bítýška (křížení s trasou 5242) – (křížení s trasou 5244) – Vlkov – (křížení s trasou 5235) – Břežské – Níhov – (křížení s trasou 5245) – Lubné – Žďárec – Vratislávka – (křížení s trasou 5235)

Délka trasy: 33,9 km

Cyklotrasa č. 5242

Průběh trasy: Osová Bítýška (křížení s trasou 5241) – Ronov (křížení s trasou 5240) – Březeje – Kůsky – Lhotky – Velké Meziříčí – Mostiště – Olší nad Oslavou – Netín (křížení s trasou 103)

Délka trasy: 25,2 km

Cyklotrasa č. 5243



Průběh trasy: Radešín (křížení s trasou 5061) – Bobrůvka – Pikárec – (křížení s trasou 5246) – Horní Libochová (křížení s trasou 5248) – Bojanov – (křížení s trasou 5235)
Délka trasy: 15,9 km

Cyklotrasa č. 5244

Průběh trasy: Křižanov (křížení s trasou 5240 a 5248) – Kadolec – Skřínářov – Osová Bítýška – (křížení s trasou 5241)
Délka trasy: 12,2 km

Cyklotrasa č. 5245

Průběh trasy: (křížení s trasou 5241) - Rojetín – Radňoves – Nová Ves (křížení s trasou 5235)
Délka trasy: 9,9 km

Cyklotrasa č. 5246

Průběh trasy: (křížení s trasou 5243) - Radkov – Radkovičky – Strážek – (křížení s trasou 5235)
Délka trasy: 5,9 km

Cyklotrasa č. 5247

Průběh trasy: Velká Bíteš (křížení s trasou 5235) – Nové Sady – (křížení s trasou 5247A) – (napojení na CT (křížení s trasou 5241))
Délka trasy: 7,4 km

Cyklotrasa č. 5247A

Průběh trasy: (křížení s trasou 5247) – Březka – (křížení s trasou 5183)
Délka trasy: 1,6 km

Cyklotrasa č. 5248

Průběh trasy: Dolní Libochová (křížení s trasou 5235) – Horní Libochová (křížení s trasou 5243) – Kundratice – Křižanov (křížení s trasou 5240 a 5244)
Délka trasy: 7,4 km

Vedení cyklotras je navrženo po silnicích, místních a účelových komunikacích s rozličnou kvalitou povrchu. Kvalitu povrchu silnic a místních komunikací lze považovat pro cykloturisty za dostatečnou. U těchto komunikací dochází průběžně k jejich údržbě a postupné obnově. Odlišná situace je u účelových komunikací. Jejich údržba a obnova se provádí velmi zřídka. Na navržených cyklotrasách jsou některé úseky, které hezpodmínečně vyžadují úpravy povrchu. Tyto úpravy by bylo vhodné provést ještě před realizací značení tras v terénu.

Problémové úseky:

Cyklotrasa č. 5240

Dotčený úsek – 4,6 km trasy

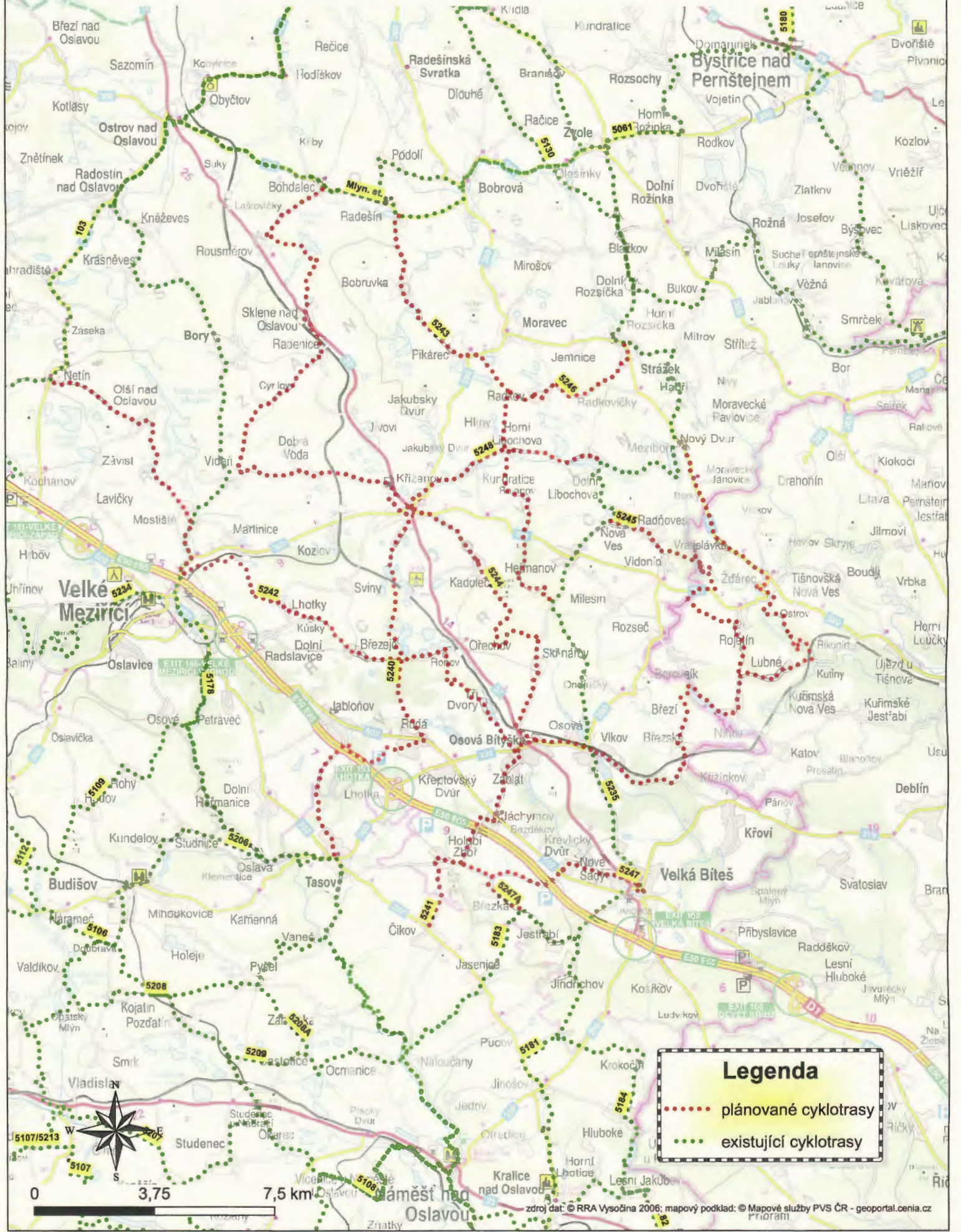
Trasa prochází přes potok Polomina (pouze brod).

Návrh úprav: Vybudování vhodné lávky přes potok pro přejezd cyklistů



Mikroregion Velkomeziříčsko - Bítešsko

Navržené úseky cyklotras



Legenda

- plánované cyklotrasy
- existující cyklotrasy

Dotčený úsek – lesní cesta 10,1 – 10,8 km trasy
Cesta s rozbahněnými úseky
Návrh úprav: Zpevnění dotčených úseků cesty

Cyklotrasa č. 5242

Dotčený úsek – luční cesta 14,4 – 14,6 km trasy
Cesta splývá s okolním terénem.
Návrh úprav: Nutno provést úpravu povrchu komunikace.

Úseky vyřazené z původního návrhu:

Netín – (Manův mlýn) – Bory – Sklené nad Oslavou – Radenice – (křížení s úsekem Radešín – Bobrůvka – Radenice – Vídeň)
- špatně sjízdné úseky (Netín – Bory) – trasa by po vybudování vhodné komunikace vytvořila napojení na cyklotrasu č. 103

Netín – Závist – Lavičky – Loupežník – Motel Jestřábec – soustava rybníků Lalůvky – napojení na CT 5234
- chybí vyhovující úsek mezi Motelem Jestřábec a pozicí Loupežník – trasa by po vybudování vhodné komunikace vytvořila vhodné propojení obcí na trase s již existující CT 5234 (trasa vedoucí Přírodním parkem Balinské údolí)

Řikonín – Újezd u Tišnova – Skryje
- chybí vyhovující napojení trasy od obce Skryje na další úseky vedoucí po území mikroregionu (původní záměr vedení tras po červené turistické trase údolím řeky Bobrůvky až k obci Krčma, kde by bylo možno trasu napojit na existující CT 5235)

Návrh dalšího vhodného propojení nové sítě cyklotras na okolní regiony:

Řikonín – po zelené turistické trase do údolí řeky Libochůvky – (napojení na silnici III tř. ve směru Kuřimské Jestřabí – Dolní Loučky) – Dolní Loučky (napojení na CT Dolní Loučky – Předklašť)

Velká Bíteš – po modré turistické trase – Křoví – (modrá tur. trasa) - Přírodní park Údolí Bílého potoka

3.3 Aktivita 3. – Návrh vhodného doprovodného mobiliáře

Vznikající cyklotrasy je vhodné následně po vyznačení doplnit mobiliářem, který zabezpečí cykloturistům potřebný komfort a informace. Jedná se především o informační tabule s mapou regionu a zakreslenými cyklotrasami, informacemi o kulturních a turistických zajímavostech a o poskytovaných službách. Dalším vhodným mobiliářem jsou odpočívadla (lavičky se stolem) doplněné o další vybavení, jako jsou např. odpadkové koše, stojany na kola apod. Tato odpočívadla jsou vhodná budovat v kombinaci s informačními tabulemi. Posledním, finančně nejnáročnějším mobiliářem jsou přístřešky. Přístřešky je vhodné instalovat na odlehlých místech v terénu, která jsou příliš vzdálená od jiných možných úkrytů v případě náhlé změny počasí apod. Na takových místech mohou sloužit také k přenocování. Návrhy používaných mobiliářů, včetně nákresů a ilustračních obrázků jsou uvedeny níže.

Požadavky na mobiliář:

Pevnost - je základním požadavkem ovlivnitelným především volbou materiálu a technologií provedení.

Trvanlivost – Kromě volby materiálu a technologie provedení je trvanlivost ovlivnitelná především zvolenou povrchovou úpravou.

Bezpečnost – Je potřebné dostatečná povrchová úprava (zamezit zadírání třísek) a zaoblení hran a rohu.

Zajištění proti odcizení – Všechny výrobky musí být fixované do země popřípadě spojené k sobě, aby se snížilo riziko jejich odcizení.

Estetické hledisko – Výběr mobiliáře bude uzpůsoben místu, kde má být instalován tak, aby místo esteticky nenarušoval.

Jednotnost – Výběr jednoho typu mobiliáře usnadňuje jeho nalezení v terénu a vzbuzuje pocit kompaktnosti a určité kontinuity díla. Toto hledisko nemůže být absolutní, musí respektovat estetické hledisko viz výše.

Funkčnost – je zásadním kritériem, které požaduje, aby ve stojanu na kola jízdní kola opravdu držela a nepadala, aby zastřešení odpočívadla chránilo turisty i lavičky a stoly před deštěm apod.

3.3.1 Návrhy vhodných mobiliářů

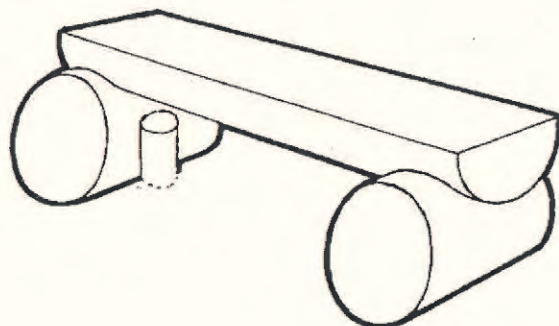
3.3.1.1 Lavička dřevěná - kulatina

Umístění

- v blízkosti místa s občerstvením (obchody s potravinami, restaurace, stánky s občerstvením atd.)

- na místě s výhledem do krajiny nebo v blízkosti kulturní či přírodní památky

- jako součást odpočívadel spolu se stolem, popř. Přístřeškem



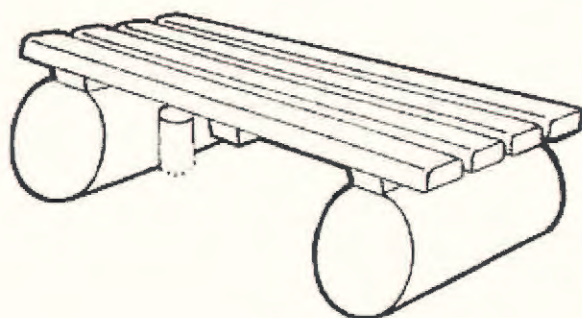
Hlavní rozměry :

- délka 1600mm
- šířka 450 mm
- výška cca 420 mm

Zakotvení do země :

přišroubování ke kotvám zabudovaným do země

3.3.1.2 Lavička dřevěná – hranolky



Hlavní rozměry :

- délka 1500 mm
- šířka 500 mm
- výška cca 420 mm

Zakotvení do země :

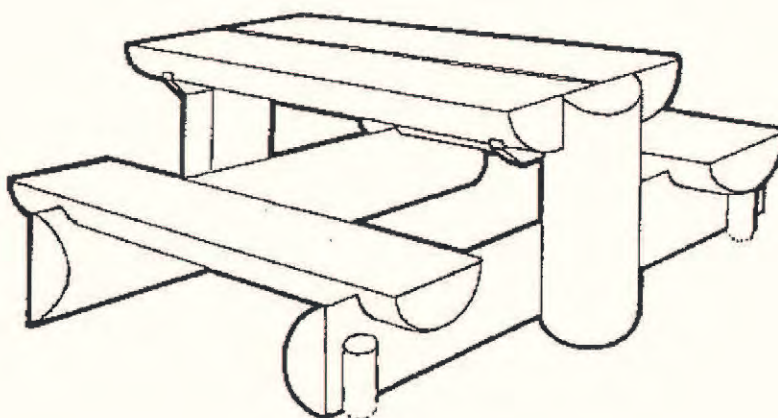
přišroubování ke kotvám zabudovaným do země

3.3.1.3 Lavičky se stolem nezastřešené – kulatina

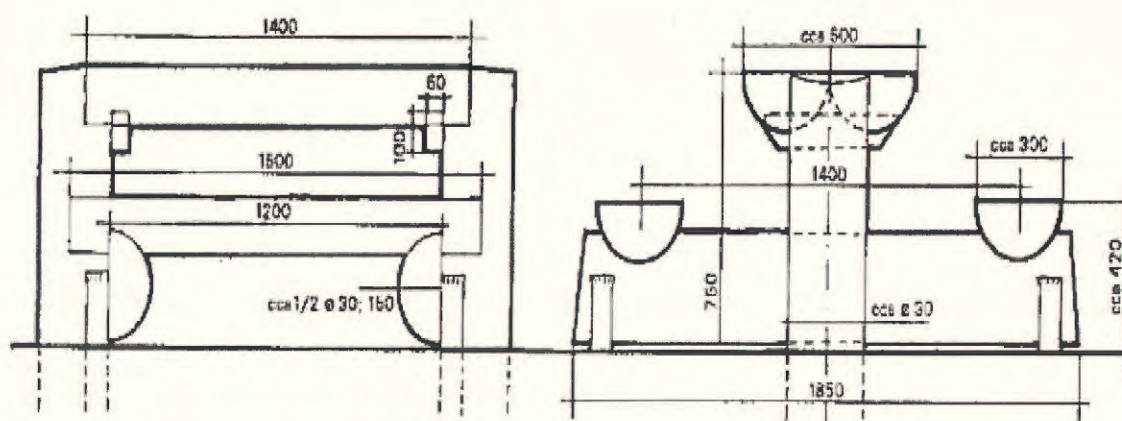
Umístění :

po celé trase pro možnost občerstvení přibližně po 15 km (nutno přizpůsobit místním podmínkám)

Při umístění v přírodě je vhodné použít lavičky se stolem zastřešené, aby mohla být využitelná i při nepříznivém počasí.



Hlavní rozměry



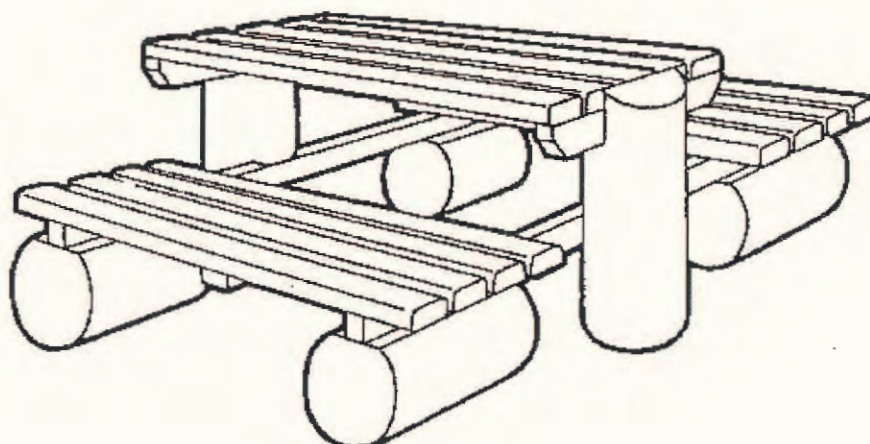
Materiál: smrkové dřevo, kulatina v průměru 25 – 30 cm (tzn. proměnlivé rozměry)

Spoje : svorníky (zamezení povolení spojů)

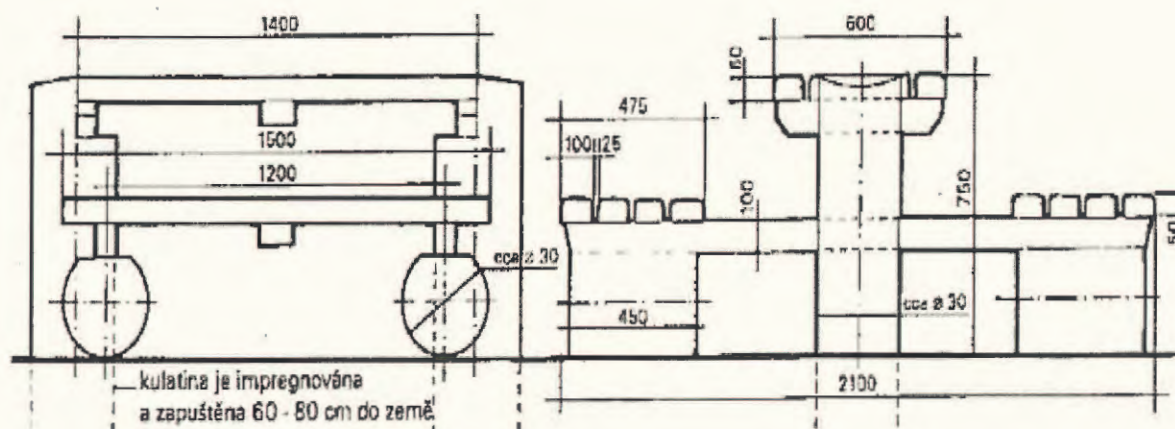
Ukotvení: zatlučené kuly (popř. zabetonované železné patky) přišroubované k mobiliáři

Povrchová úprava : Luxol – různé barevné odstíny dle přání zákazníka

3.3.1.4 Lavičky se stolem nezastřešené – hranolky



Hlavní rozměry



Materiál: smrkové dřevo, kulatina v průměru 25 – 30 cm (tzn. proměnlivé rozměry)

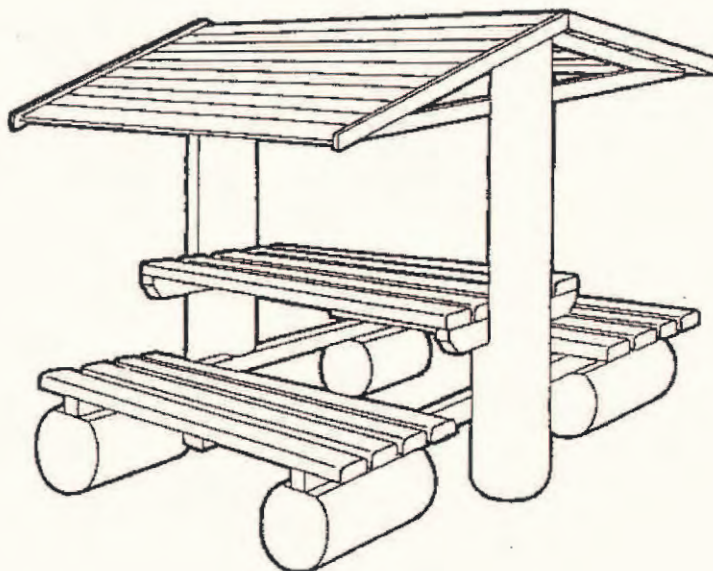
Spoje : svorníky (zamezení povolení spojů)

Ukotvení: zatlučené kuly (popř. zabetonované železné patky) přišroubované k mobiliáři

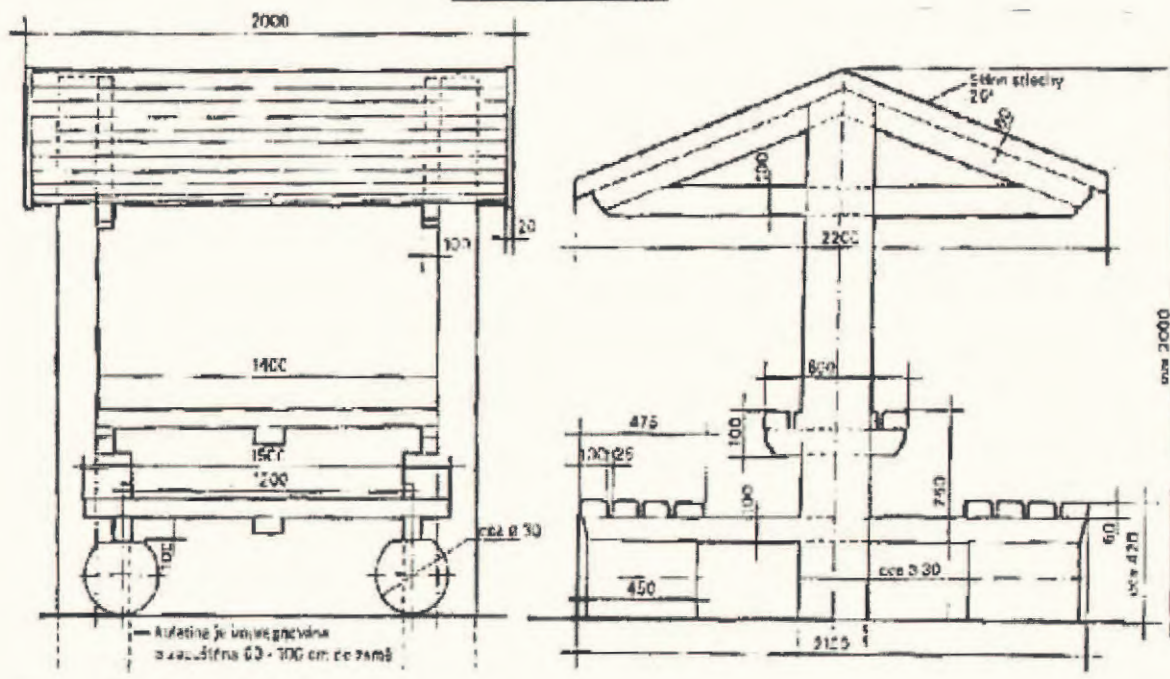
Povrchová úprava : Luxol – různé barevné odstíny dle přání zákazníka



3.3.1.6 Lavičky se stolem zastřešené – hranolky



Hlavní rozměry



Materiál: smrkové dřevo, kulatina v průměru 25 – 30 cm (tzn. proměnlivé rozměry)

Spoje: svorníky (zamezení povolení spojů)

Ukotvení: zatlučené kuly (popř. zabetonované železné patky) přišroubované k mobiliáři

Povrchová úprava: Luxol – různé barevné odstíny dle přání zákazníka

3.3.1.7 Stůl s lavicemi bez opěradel



Materiál : rám z ocelových trubek \varnothing 42 mm a L profilu 50x50 mm, žárově zinkováno
smrkové fošny 120x35 mm

Povrchová úprava : lazurovací lak - různé barevné odstíny

Uchytení : do betonu pomocí kovových profilů

Hlavní rozměry:

Délka: 1,8 m

Výška sedačky: 0,45 m

Výška stolu: 0,74 m

Šířka: 1,62 m

Hmotnost: 70 kg



3.3.1.8 Stůl s lavicemi s opěradly



Materiál : rám z ocelových trubek \varnothing 42 mm a L profilu 50x50 mm, žárově zinkováno, smrkové fošny 120x35 mm

Povrchová úprava : lazurovací lak - různé barevné odstíny

Uchycení : do betonu pomocí kovových profilů

Hlavní rozměry:

Délka: 1,8 m

Výška sedačky: 0,45 m

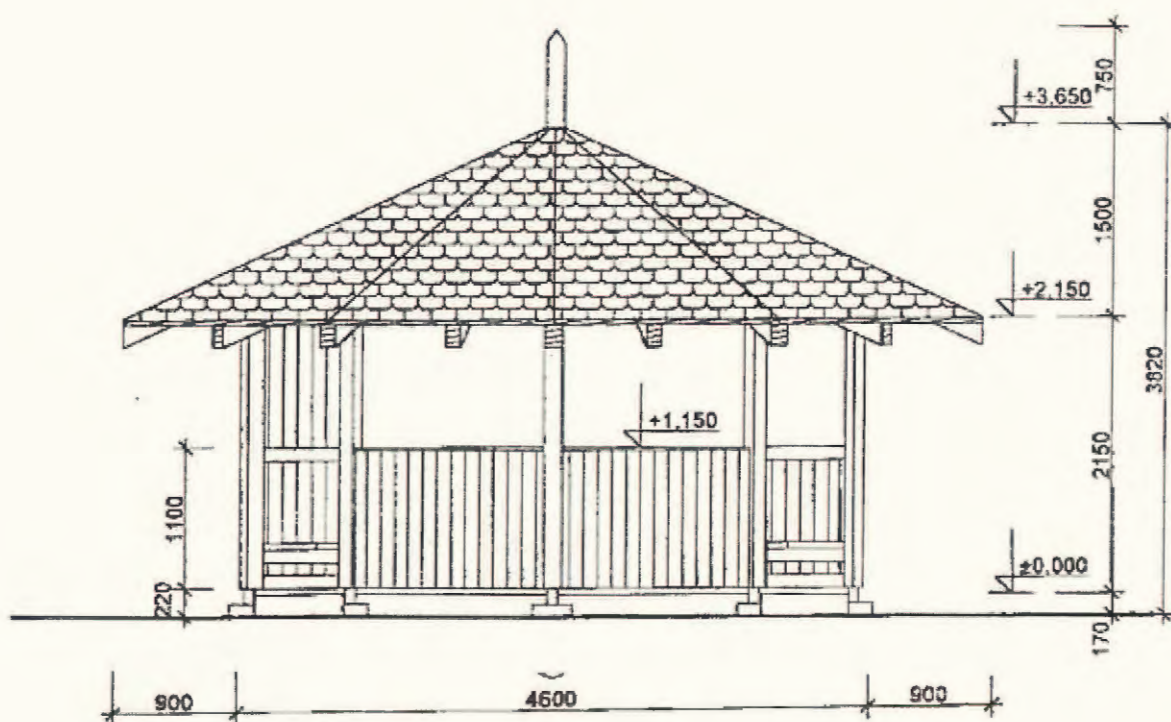
Výška stolu: 0,74 m

Šířka: 2,1 m

Hmotnost: 94 kg

3.3.1.9 Přístřešek dřevěný 1

Hlavní rozměry



3.3.1.10 Přístřešek dřevěný 2



půdorys 400x300 cm
krytina - dřevěný šindel

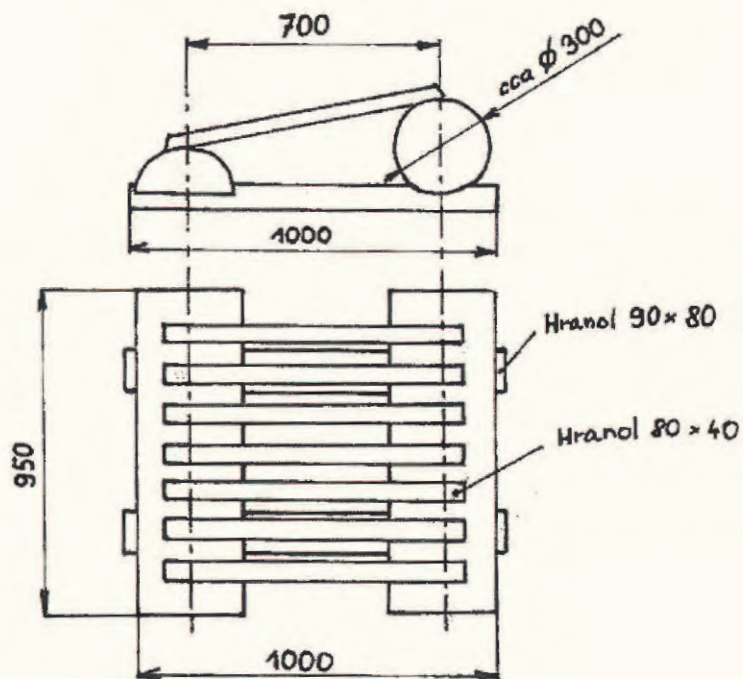
3.3.1.11 Stojany na jízdní kola jednostranné a oboustranné

Dodávají se v rozebraném stavu. Rám z úhelníkové oceli. Vodítka z ocelových trubek. Vše žárově zinkováno, popřípadě doplněno nástřikem. Šířka pneumatik max. 46 mm. Otvory k upevňování na podklad a ke spojování do řad.

postavení kol	jednostranné	oboustranné
počet kol	5 kol	10 kol
délka x šířka	1,75 x 0,57 m	1,75 x 0,73 m
výška	0,5 m	0,5 m
vzdálenost kol	0,35 m	0,35 m
šířka odstav. prostoru	2,1 m	2,1 m
hmotnost	20 kg	30 kg



Stojan na kola – dřevěný, kulatina
Hlavní rozměry



Materiál : Smrkové dřevo

Povrchová úprava : Luxol, různé barevné odstíny

Uložení kol : Střídavě předním a zadním kolem



3.3.1.12 Stojany na informační tabule

Stojan na informační tabule (hranoly)



Hlavní rozměry:

- výška 2,35 m
- šířka 1,84 m
- hloubka 0,52 m

Ukotvení : do země je provedeno pomocí 4 L kovových profilů

Barevná informační tabule 100x80 cm s laminací

Mapa: je možné dodat mapu od firmy Shocart.

Stojan na informační tabule (kulatina)



Hlavní rozměry:

- výška 2,35 m
- šířka 1,84 m
- hloubka 0,52 m

Ukotvení : do země je provedeno pomocí 4 kovových profilů

Barevná informační tabule 100x80 cm s laminací

Mapa: je možné dodat mapu od firmy Shocart.

3.3.1.13 Odpadkové koše

Umístění : Odpadkové koše je potřebné umístit na všech odpočinkových místech na trase, aby měl návštěvník odpočinkového místa možnost zbavit se odpadu.

Odpadkový koš plastový



Hlavní rozměry :

- Objem 50 l
- Tvar 395x250x650 mm

Uchycení : na zeď, na různé sloupky (kovové, dřevěné),

Odpadkový koš dřevěný zastřešený



Materiál : smrkové dřevo

Povrchová úprava : - Luxol, různé barevné odstíny

Uchycení : do země pomocí kovových profilu

Vložka : pytel z PVC na 120 l
zajištěný vsazeným rámečkem

Odpadkový koš dřevěný nezastřešený



Přípevnění možné k povrchu pomocí kovových profilu.
Rozměry 100 x 45 x 45 cm
Součástí vyjímatelná vložka.

3.4 Aktivita 4. – Vypracování projektu značení navržených cyklotras, včetně projednání s dotčenými subjekty

Součástí této Návrhové části tvoří podrobný Projekt značení cyklotras, který je nezbytným dokumentem pro proces schválení navržených cyklotras. Projekt zahrnuje stanovení druhu dopravního značení (dopravní nebo pásové značky), místo osazení, způsob osazení, a kilometráž. Návrh značení je zpracován jednak v mapové příloze a jednak v tabulkové části, kde je každé značce přiřazeno evidenční číslo. Místo a způsob osazení značek se řídí Zákonem o pozemních komunikacích, neboť prvky značení cyklotras se řadí mezi značky informativní směrové, a technickými podmínkami TP 108 DS ČR z 16.6. 1999 „Zásady pro orientační značení na cyklistických trasách“.

Podrobný projekt značení a mapová část tvoří samostatné složky, které jsou nedílnou součástí této Návrhové části.

3.5 Aktivita 5. – Zpracování rozpočtu realizace navržených tras v terénu

Rozpočet byl vypracován jako položkový, pro jednotlivé navržené trasy. Položky rozpočtu vycházejí ze zpracovaného projektu značení, který podrobně rozpracovává jednotlivé pozice dopravního značení, s uvedením typu použité značky, typu montáže, umístění (nový sloupek a typ sloupku, případně jiné umístění) a způsob osazení (beton + patka, beton).

Podrobný položkový rozpočet tvoří samostatnou složku, která je nedílnou součástí této Návrhové části.

3.6 Aktivita 6. – Podrobně rozpracované finanční zdroje vhodné pro financování dalších aktivit

Podrobně rozpracované finanční zdroje vhodné pro financování dalších aktivit tvoří samostatnou složku, která je nedílnou součástí této Návrhové části.