

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji

Objednatel:

Olomoucký kraj

Adresa: Jeremenkova 40a, Olomouc 779 11

Tel.: (+420) 585 508 111, E-mail: posta@kr-olomoucky.cz

www.kr-olomoucky.cz

Zpracovatel:

Regionální agentura pro rozvoj střední Moravy

Adresa: Horní náměstí 5, Olomouc 772 00

Tel.: (+420) 585 205 970, E-mail: rarsm@rarsm.cz

<http://www.rarsm.cz>

Zpracovatelský tým:

Ing. Petr Smítal

Ing. Jaroslav Martinek

Ing. Stanislav Losert

Mgr. Dušan Struna

Ing. Zita Pirnosová

OBSAH

A. Analytická část	4
1. Úvod	5
1.1 Účel vzniku, smysl a zaměření koncepce.....	5
1.2 Vymezení základních pojmů, použité zkratky.....	6
1.3 Dokumenty na evropské, národní a krajské úrovni.....	9
1.4 Nový pohled na cyklistiku.....	10
2. Charakteristika území Olomouckého kraje z pohledu cyklistiky	12
2.1 Charakteristika území Olomouckého kraje z pohledu cyklistické dopravy.....	14
2.2 Charakteristika území Olomouckého kraje z pohledu cykloturistiky.....	21
2.2.1 Marketing a propagace cykloturistiky.....	25
2.2.2 Dálkové cyklotrasy z pohledu marketingu a doplňkových služeb.....	29
2.3 Další aspekty rozvoje cyklistické dopravy a cykloturistiky na území Olomouckého kraje.....	30
2.3.1 Bezpečnost cyklistické dopravy.....	30
2.3.2 Propojení veřejné a cyklistické dopravy.....	36
2.3.3 Cyklistická doprava a životní prostředí.....	39
2.4 Princip a způsob řízení a organizace cyklistiky na jednotlivých úrovních.....	41
3. Stav cyklistické dopravy na území Olomouckého kraje	46
3.1 Cyklostezky.....	47
3.2 Cyklotrasy.....	51
3.2.1 Dálkové cyklotrasy.....	53
3.2.2 Lokální/místní a regionální cyklotrasy.....	60
3.2.3 Vazba národních a regionálních cyklotras Olomouckého kraje na sousední regiony.....	65
3.2.4 Terénní cyklotrasy.....	69
3.2.5 Značení cyklistických tras.....	70
4. Analýza potřeb území ORP ležících v Olomouckém kraji	73
5. Možnosti systému financování	77
5.1 Evropské zdroje.....	77
5.2 Národní zdroje.....	80
5.3 Krajské zdroje.....	83
6. Východiska pro návrhovou část	84
6.1 Kritické body.....	84
6.2 SWOT analýza.....	86
B. Strategická část	92
7. Úvod	93
7.1 Všeobecný úvod.....	93
7.2 Představení základních principů zpracování strategické části.....	94
7.3 Použité zkratky.....	95
8. Základní teze strategické části	96
8.1 Definování vize.....	96
8.2 Schéma struktury strategických priorit, cílů a opatření.....	97
9. Priorita 1. Cyklistická doprava jako nedílná součást dopravního systému	101
9.1 Cíl 1.1 Zvýšení bezpečnosti cyklistů prostřednictvím budováním cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty.....	101
9.2 CÍL 1.2 Vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy na krajských a státních dopravních stavbách.....	105

9.3 CÍL 1.3 Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému	109
10. Priorita 2. - Cykloturistika a terénní cyklistika jako nedílná součást rekreace a cestovního ruchu.....	111
10.1 CÍL 2.1 Zajištění komplexní marketingové prezentace rekreační cyklistiky.....	112
10.2 CÍL 2.2 Realizace dálkových páteřních tras na území kraje	116
4.3 CÍL 2.3 Zvýšení kvality rekreační cyklistiky podporou související doprovodné cyklistické infrastruktury a kvalitních služeb	122
11. Priorita 3. - Koordinace a organizace cyklistiky	125
11.1 CÍL 3.1 Koordinace aktivit cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky	125
11.2 CÍL 3.2 Realizace poradenství a propagace.....	128
C. Akční plán.....	130
12. IMPLEMENTAČNÍ ČÁST.....	Chyba! Záložka není definována.
12.1 Organizační struktura implementace Koncepce	131
12.2 Průběh naplňování Koncepce	133
12.3 Monitoring Koncepce	136
12.4 Vyhodnocování (evaluace) a aktualizace SP	138
12.5 Akční plán	139
ORP Jeseník	141
ORP Olomouc	152
ORP Uničov.....	176
ORP Šternberk	192
ORP Litovel	198
ORP Prostějov.....	208
ORP Konice.....	220
ORP Přerov	223
ORP Hranice	237
ORP Lipník nad Bečvou	247
ORP Šumperk	255
ORP Zábřeh	263
ORP Mohelnice	269
PŘÍLOHA 2: CHARAKTERISTIKA CYKLISTICKÉ DOPRAVY Z POHLEDU PLÁNU UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY.....	276
PŘÍLOHA 3: VYHODNOCENÍ DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ.....	283
Příloha 4: Financování aktivit v oblasti cyklistické dopravy z dotačních titulů	306
Příloha 5: Příklady pracovní náplně krajského a městského cyklokoordinátora	313
Příloha 6: Návrh na úpravu dálkových cyklotras.....	317

Příloha č. 1 - Analýza potřeb

Příloha č. 2 - Charakteristika cyklistické dopravy z pohledu plánu udržitelné městské mobility

Příloha č. 3 - Vyhodnocení dotazníkového šetření

Příloha č. 4 - Financování aktivit v oblasti cyklistické dopravy z dotačních titulů

Příloha č. 5 - Příklady pracovní náplně krajského a městského cyklokoordinátora

A. ANALYTICKÁ ČÁST

1. ÚVOD

1.1 Účel vzniku, smysl a zaměření koncepce

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji (dále jen „Koncepce“) je základním střednědobým koncepčním rozvojovým dokumentem pro období 2017–2025, jehož účelem je v souladu se zásadami trvale udržitelného rozvoje efektivně **podporovat rozvoj cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky na území Olomouckého kraje**. Základním smyslem a zaměřením Koncepce je **analyzovat stav a potřeby cyklodopravy a cykloturistiky na území kraje** včetně zjištění aktuálního stavu sítě cyklistických komunikací (cyklistických stezek a jiných vhodných typů dopravního režimu a cyklistických tras) a **navrhnout krátkodobá a dlouhodobá řešení, která povedou ke zlepšení a dalšímu posilování pozice cyklistiky** v obou základních směrech. Budou navržena taková opatření, která povedou ke zvýšení využití cyklostezek a cyklotras jako alternativního dopravního proudu za účelem zvýšení bezpečnosti dopravy při cestě do zaměstnání, škol či za zábavou (volnočasové aktivity, rekreace, sport, turistika, atd.). Dokument se ve své podstatě zaměřuje na významné skutečnosti týkající se současného stavu a vývoje v oblasti cyklodopravy a cykloturistiky v Olomouckém kraji a jeho jednotlivých částech (vč. vazeb na okolní území) a definuje hlavní výhledové rozvojové potřeby a cíle pro obě integrální oblasti cyklistiky.

Koncepce navazuje na dokumenty, na základě kterých Olomoucký kraj přistoupil k systematické podpoře cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky na svém území – na Koncepci rozvoje cyklistické dopravy na území Olomouckého kraje (schválená Zastupitelstvem Olomouckého kraje usnesením UZ/20/23/2003 ze dne 18. 12. 2003) a především na Územní studii rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji (schválená Radou Olomouckého kraje usnesením UR/47/39/2010 ze dne 16. 9. 2010). Územní studie rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji z roku 2009 se zároveň společně s Vyhledávací studií cyklistických komunikací v rámci ITI Olomoucké aglomerace a Vyhledávací studií cyklistických komunikací v Olomouckém kraji (pro území Olomouckého kraje mimo území ITI Olomoucké aglomerace) z roku 2015 stala významným podkladovým materiálem pro zpracování nové Koncepce.

Předložený dokument sleduje změny, které se udály od října roku 2009, tedy od data, kdy byla dokončena Územní studie rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji, kterou nahrazuje, a jednak reflektuje dopady těchto změn v území. Struktura Koncepce vychází z původního materiálu, takže zde **nalezneme tři části: 1. Analytickou část, 2. Strategickou část a 3. Implementační část**, ve které je popsán způsob implementace (org. struktura, zpráva o naplňování koncepce, monitoring a vyhodnocování, popis tvorby akčního plánu...), doplněné o přílohy. Snahou zpracovatelů bylo ponechat původní strukturu z důvodu porovnání rozvojových tendencí, na druhou stranu ale museli vycházet z požadavků zadavatele a ze zadání úkolu, takže ne všude se podařilo tohoto záměru docílit. Závěrem bylo v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, provedeno **vyhodnocení možných dopadů realizace Koncepce na kvalitu životního prostředí a vlivů na veřejné zdraví – hodnocení SEA**.

Řešeným územím je území celého Olomouckého kraje. Vzhledem k rozloze Olomouckého kraje je zřejmé, že účelem tohoto dokumentu není postihnout veškerou problematiku v oblasti cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky na území kraje, naopak jeho ambicí je **upozornit na problémy a skutečnosti, které mají přinejmenším regionální význam a mohou účinně napomoci dalšímu rozvoji cyklistiky v kraji**. Dokument je tedy

koncepován z regionálního pohledu, současně však v přiměřené míře zohledňuje dílčí potřeby jednotlivých měst/obcí a regionů.

Koncepce vychází z principu, že **za rozvoj cyklistické dopravy stejně jako za výstavbu a údržbu cyklistické infrastruktury je primárně zodpovědná obec/město** (v případě doprovodné infrastruktury popř. také subjekty působící na jejím/jeho území). **Úlohou kraje je pořizování víceletých koncepčních dokumentů**, které určují další směry rozvoje cyklistiky na jeho území, **evidence a zpracování dat o cyklistické infrastruktuře** a v neposlední řadě také **finanční podpora a koordinace aktivit v oblasti cyklistické dopravy a cykloturistiky**. Kraj má **plnit svoji koordinační úlohu**, a to pokud možno prostřednictvím krajského cyklokoordinátora s patřičnými kompetencemi a jeho pracovní krajské cykloskupiny, zejména u páteřní sítě dálkových cyklistických tras (evropských, národních a nadregionálních), které jím procházejí. V určitých specifických případech by měl být i pořizovatelem technických studií, na základě kterých by bylo možné projektově připravit a realizovat konkrétní projekty. Rozhodovat o konkrétních projektech by měl v úsecích, kde se obecní samospráva nechce a nebo nemůže touto problematikou zabývat.

1.2 Vymezení základních pojmů, použité zkratky

Základní pojmy

Cyklistika – tento pojem zahrnuje cykloturistiku, cyklodopravu a s tím spojené aktivity. Představuje komplexní pohled na řešenou oblast.

Cykloturistika – turistika spojená s využitím jízdního kola.

Cyklistická doprava – část cyklistické dopravy, která je spojena s využitím jízdního kola za účelem dopravy do zaměstnání, do škol, na úřady, apod.

Cyklotrasa – trasa pro cyklisty, která vede po silnicích, místních a účelových komunikacích, představuje pouze vyznačení směru cesty v terénu pomocí cyklistických značek (značky IS 19a, IS 19b, IS 19c, IS 20, IS 21a, IS 21b, IS 21c, IS 21d).

Cykloturistická trasa – trasa, která v intravilánech obcí vede většinou po místních komunikacích a v extravilánech po polních či lesních cestách nebo terénem, představuje pouze vyznačení směru cesty v terénu pomocí pásových značek (značky o rozměru 14x14 cm, které mají krajní pásy žluté a prostřední je červený, modrý, zelený nebo bílý, mohou být také doplněny na šipku. Pásové značení je doplněno směřovkami, které mají opět žlutý podklad, jen dvě řádky textu a v záhlaví napsáno „Cyklotrasa KČT č.....“).

Komunikace pro cyklisty – nadřazený termín zahrnující zejména v extravilánech uplatňované stezky pro cyklisty (C8), stezky pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem (C9), komunikace s vyloučením motorové dopravy (B11). V intravilánech pak navíc stezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem (C10), stezky pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů (C7 + E13), piktogramové koridory pro cyklisty (V20), vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty (V14 + IP20), jízdní pruhy pro cyklisty, obousměrný provoz cyklistů v jednosměrných komunikacích (E12) a pohyb po zklidněných komunikacích - zóna 30, obytná zóna.

Cyklostezka – samostatná komunikace pro cyklisty (místní komunikace IV. třídy nebo

účelová komunikace). Cyklostezky jsou vyznačeny ve smyslu vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, dopravními značkami C 8a a C 8b (cyklostezky odděleny od ostatní dopravy včetně pěší), C 9a a C 9b (společné stezky pro chodce a cyklisty) a C 10a a C 10b (společné stezky pro chodce a cyklisty, směrově rozdělené).

Chodník s povoleným vjezdem cyklistů – stezky pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů jsou označeny dopravní značkou C7a a C7b s dodatkovou tabulkou se symbolem jízdniho kola a textem „VJEZD POVOLEN“. Úprava umožňuje legální sdílení prostoru chodců s cyklisty tam, kde je to bezpečné a účelné, a to především na vybraných úsecích chodníků s nízkým provozem pěších. Tuto stezku cyklista nemusí použít a slouží nejčastěji jako doplňková alternativa pro méně zdatné uživatele, kteří nechtějí jet v souběžné vozovce společně s automobily a raději se pohybují pozvolněji společně s chodci. Chodec je zde na prvním místě a cyklista jej nesmí ohrožovat ani zbytečně omezovat.

Komunikace s vyloučením motorové dopravy – jsou označovány dopravní značkou B11, jedná se o účelové komunikace – polní a lesní cesty v území, kde musí být zajištěna obslužnost obhospodařovaných pozemků pro zemědělské a lesní mechanizmy (výjimky jsou vyznačeny textem pod značkou). Pro provoz cyklistů jsou vhodné z důvodu minimálního zatížení motorovou dopravou.

Integrační opatření ve vozovce – základní výchozí situací pro jízdu na kole je pohyb ve vozovce při pravém okraji, společně s automobilovou dopravou. Cílem integračních opatření je zajistit bezpečné soužití oběma skupinám – řidičům motorových vozidel i cyklistům. Čím jsou rychlosti a intenzity motorových vozidel nižší, tím menší jsou i odlišnosti jejich pohybu oproti jízdniím kolům. Uživatelé zde mohou snadno sdílet stejný dopravní prostor. Naopak, čím jsou intenzity a rychlosti motorové dopravy vyšší, tím vyšší je požadavek na vzájemné oddělení: nejprve pouze mírnější optické, následně raději fyzické. Konkrétně se jedná se piktogramové koridory pro cyklisty (V20), vyhrazené jízdni pruhy pro cyklisty (V14 + IP20), a jízdni pruhy pro cyklisty.

Zklidněné komunikace – základní princip zvýšení bezpečnosti v rezidenčních oblastech, jedná se o zóny 30, obytné zóny a pěší zóny. Zklidněná doprava vytváří bezpečnější prostředí pro cyklisty, protože nižší rychlost a objem dopravy umožňují cyklistům využít bezpečně komunikace s provozem motorových vozidel. V těchto prostorech se nezřizují žádná speciální opatření pro cyklisty.

Vedení cyklistické dopravy v protisměru jednosměrných komunikací – hlavním principem pro dosažení co nejlepší dopravní obsluhy území by měla být průjezdnost komunikací pro jízdni kola. Nejčastějším opatřením je zajištění obousměrného provozu jízdniích kol s omezením automobilové dopravy v jednom směru, resp. s povolenou jízdnu cyklistů v protisměru.

Cyklistická zóna – novinka v zákoně o provozu na pozemních komunikacích. Opatření, které zvyšuje ochranu cyklistů a rozšiřuje jejich práva při jízdě ve vozovce, zpravidla ve společném provozu s automobily. Kromě jízdniích kol je povolen vjezd pouze těm vozidlům, která jsou vyobrazen ve spodní části značky. Rychlost je omezena na 30 km/h. Cyklisté mohou jezdit vedle sebe a nejen při pravém okraji vozovky, ostatním vozidlům nesmějí bránit v jízdě, ale mohou je přiměřeně omezit zejména rychlostí své jízdy.

Cyklistická trasa = cyklotrasa a cykloturistická trasa.

Tematické cyklotrasy – jsou zaměřené na konkrétní téma a vedou po jedné i více cyklotrasách a mají svůj vlastní název a logo.

Terénní cyklistika – přírodě blízké rekreační cesty a stezky pro terénní cyklistiku. Jsou projektované podle speciální metodiky, která cyklistům poskytuje maximální zážitek a zajišťuje co nejvyšší bezpečnost a šetrný přístup k přírodě. Je svébytnou formou rekreační cyklistiky, která se odehrává na lesních a polních cestách a stezkách. Je charakterizována potěšením jezdce z pobytu a pohybu v přírodě, z radosti z ovládnutí kola a překonávání překážek a z pěkných výhledů do kraje. V obtížných úsecích může být kombinovaná s tlačáním, případně nesením kola.

Drobná cyklistická infrastruktura – představuje doprovodné příslušenství, které slouží pro rekreaci a zajištění cyklistického provozu v terénu, případně umožní získat další užitečné údaje. Nejčastěji se může jednat o drobný mobiliář, odpočívadla, stojany na kola, infopanely, ale také automatické sčítače jízdních kol, která místem projela.

Singltrek – stezka přírodního charakteru tak úzká, že jí nemohou využívat dvoustopá motorová vozidla. Její uživatelé se po ní musí pohybovat v zástupu, spíše než vedle sebe.

Monitoring cyklistické dopravy a turistiky – sběr a vyhodnocování dat v oblasti cyklo dopravy a cykloturistiky, tj. měření intenzit cyklistické dopravy a využití turistických tras, dělby dopravní práce, časové dostupnosti, analýza zdrojů a cílů cest, kvalitativní dotazníková šetření atd.

Použité zkratky

CDV	Centrum dopravního výzkumu
CR	Cestovní ruch
CT	Cyklistická trasa
ČD	České dráhy, a.s.
ČR	Česká republika
DC	Dálková cyklotrasa
EK	Evropská komise
EU	Evropská unie
EV	EuroVelo
CHKO	Chráněná krajinná oblast
IAD	Individuální automobilová doprava
KČT	Klub českých turistů
MAS	Místní akční skupina
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MTB	Horské kolo (z anglického „mountain bike“)
NSBSP	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu
OK	Olomoucký kraj
ORP	Obec s rozšířenou působností
p.b.	Procentní bod
PZKO	Program zlepšování kvality ovzduší - zóna Střední Morava CZ07
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury

SSOK	Správa silnic Olomouckého kraje
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plans / Plán udržitelné městské mobility
TR	Turistický region
TP	Technické podmínky
ZOK	Zastupitelstvo Olomouckého kraje
Žst	Železniční stanice

1.3 Dokumenty na evropské, národní a krajské úrovni

Níže jsou uvedeny dokumenty na evropské, celostátní a krajské úrovni s vazbou na zpracovávanou Konceptci rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji.

Evropské strategické dokumenty

- Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Akční plán pro městskou mobilitu {SEK(2009) 1211}, {SEK(2009) 1212} Téma č. 1 – podpora integrovaných politik.
- Komise Evropských společenství: Bílá kniha o dopravě , která pracuje s výhledovým obdobím do r. 2050.
- Komise Evropských společenství – Zelená kniha: Na cestě k nové kultuře městské mobility (KOM 2007) 551 z 25. 9. 2007. EK identifikuje pět výzev, před nimiž stojí evropská města a kterým je potřeba čelit integrovaným přístupem. První výzva se týká plynulosti dopravního provozu. Možným řešením tohoto problému je podpora environmentálně šetrných způsobů dopravy, jako je chůze, cyklistika a veřejná doprava.
- Komise Evropských společenství – Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020 (červenec 2010).

Národní strategické a územně-plánovací dokumenty

- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013–2020 (usnesení Vlády ČR č. 382 ze dne 22. května 2013).
- Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050.
- Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011–2020, která byla schválena usnesením Vlády České republiky ze dne 10. srpna 2011 č. 599, kde je cílem i podpora realizace programů zaměřených na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců.
- Koncepce státní politiky cestovního ruchu na období 2014–2020 schválena usnesením vlády č. 220/2013 ze 27. 3. 2013.
- V roce 2015 Vláda ČR schválila „Akční plán pro podporu pohybové aktivity v České Republice v rámci Zdraví 2020 - Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí“.
- Strategie regionálního rozvoje ČR 2020.
- Politika územního rozvoje ČR.
- Program zlepšování kvality ovzduší – zóna Střední Morava CZ07 (dále jen PZKO). Jedná se o materiál vydaný Ministerstvem životního prostředí v roce 2016 závaznou formou opatření obecné povahy (účinné od 7.6.2016).

Krajské strategické a územně-plánovací dokumenty

- Koncepce optimalizace a rozvoje silniční sítě II. a III. třídy Olomouckého kraje do roku 2020, schválená usnesením Zastupitelstva Olomouckého kraje (ZOK) č. UZ/8/17/2013 ze dne 19.12.2013.
- Program rozvoje cestovního ruchu Olomouckého kraje 2014–2020, schválen usnesením ZOK č. UZ/11/53/2014 ze dne 20.6.2014.
- Strategie rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje – Zastupitelstvo Olomouckého kraje schválilo 25. 9. 2015 svým usnesením č. UZ/17/42/2015 aktualizaci Programu rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje. Dne 29. 4. 2016 ZOK rozhodlo v souladu s novelizací zákona č. 248 Sb., o podpoře regionálního rozvoje, o změně názvu dokumentu na Strategii rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje.
- Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje.
- Strategie MAS (CLLD) a ITI Olomoucké aglomerace.

1.4 Nový pohled na cyklistiku

Smyslem této subkapitoly je v několika bodech shrnout nový pohled na cyklistiku, který má zásadní vliv na zpracování jak analytické části, tak i návrhové a implementační části této Koncepce.

Spojovacím a novým prvkem této Koncepce je **podpora aktivní mobility** a to ať již z pohledu denních cest, či volnočasových aktivit. Celá Evropa se potýká se závažným problémem nedostatku pohybu své populace, což s sebou přináší řadu důsledků na naše zdraví. Proto Ministerstvo zdravotnictví zpracovalo „Akční plán pro podporu pohybové aktivity v České Republice v rámci Zdraví 2020 - Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí“, který byl schválen vládou ČR v srpnu 2015. Tato Koncepce je tak první, která je propojena nejen s evropskou a národní politikou, ale i s tímto akčním plánem.

Dalším novým prvkem je, že cyklistická doprava by se už neměla řešit izolovaně uvnitř měst a obcí, ale jako **součást plánu udržitelné městské/regionální mobility** celého mikroregionu, či svazku obcí. Města jsou stále více zatěžována automobilovou dopravou a řešení je možné vidět v sadě opatření, ať už je to důsledná parkovací politika, kvalitní veřejná doprava, kvalitní nabídka cyklistické infrastruktury, propojení cyklistické a veřejné dopravy, či osvětových opatření.

Posledním pohledem je propojení cyklistické dopravy s programem zlepšování kvality ovzduší.

Krátká charakteristika cyklodopravy a výstavby cyklistické infrastruktury:

- Evropská unie ve svých strategických dokumentech a navazujících evropských fondech řeší celkové problémy, které s sebou přináší doprava. Základní problém ovšem je, že doprava se ve městech nevnímá, ani neřeší integrovaně. Koncepční dokumenty jsou stále realizovány izolovaně a dělené na řešení automobilové dopravy, dopravy v klidu, hromadné veřejné dopravy, cyklistické a pěší dopravy. Často se pak stane, že např. generel cyklodopravy na jedné ulici navrhuje cyklistický pruh a generel parkování na stejné ulici navrhne místo pro parkování. Místo nich by možná mohly být generely uličního prostoru (nebo zklidňování), které však neexistují.
- Evropská unie tak přichází s novým konceptem realizace plánů udržitelné městské/regionální mobility, jehož hlavním cílem je způsobit změnu v podílu přepravní

práce, kterou je možno docílit kombinací infrastrukturních projektů (se zaměřením na veřejnou, pěší a cyklistické dopravy), regulačních opatření (především v oblasti parkování) a osvětových akcí, které mají motivovat občany, aby svá auta nechávali doma.

- Zjednodušeně – mezi městy západní, střední a východní Evropy existuje jeden podstatný rozdíl. Představitelé západních měst hovoří o cyklodopravě jako o součásti dopravy, se kterou moderní města musejí počítat. Hovoří se zde o nástrojích, které mají obyvatele měst motivovat k častějšímu použití některé z „koalice udržitelné dopravy“ (tedy veřejné dopravy, cyklodopravy a pěší dopravy). V Česku se hovoří o alternativní dopravě.
- Nová Koncepce bude tak nejen zaměřena na podporu cyklistické dopravy, ale bude vést města a mikroregiony k tomu, aby cyklistickou dopravu neřešila izolovaně, ale integrovaně, jednak spolu s dalšími druhy dopravy, ale především společně v rámci integrovaného strategického dokumentu příslušného regionu. Doprava opravdu není záležitostí jednoho místa. Jak často se stane, že mladí lidé se vezmou a odstěhují se na venkov, který nabízí čerstvý vzduch, přírodu a prostor. Ale i oni řeší, jak se dostat do práce, na nákupy, i za volnočasovými aktivitami. Pro dospělé to není problém, ale v momentě, jak si založí rodinu, začíná problém. Musím začít řešit i jejich mobilitu, potřebuji řešit jejich kroužky, ale pokud nefunguje veřejná doprava, neexistují cyklistické stezky a ani neexistují úschovny kol na nádraží, pak nemají jinou možnost než použít automobil a to několikrát denně tam, i zpět. To je důkazem, jak je mobilita propojena a jak jedno město, obec ovlivňuje to druhé. Přesně tato myšlenka zazněla na konferenci „Město s dobrou adresou“ dne 29.4.2015 v Olomouci a týkala se situace obyvatel Dubu nad Moravou, kteří dojíždí do Olomouce.
- Myšlenka integrace však není nová myšlenka. Je popsána v rámci představení integrované Strategie ITI Olomoucké aglomerace a ve strategii CLLD.
- Cílem je zvýšení mobility v území (při bezpečné síti cyklostezek a cyklotras), kde bude možné využít jízdní kolo při cestách do 5 km.
- Na města a mikroregiony je třeba se začít dívat nejen z pohledu dospělých, ale především očima dětí, studentů, či seniorů. Například dopravní průzkumy jsou většinou spojené jen s cestami do práce, či do škol, ale prakticky už neřeší mobilitu dětí na cestách do jejich zájmových kroužků. Dříve se jezdilo na tréninky na kole, dnes se rodiče bojí pustit své děti, kvůli dopravě a nedostatečné cyklistické infrastruktuře.
- Příloha č. 2 této analýzy nabízí obcím, městům a svazkům obcím návod, jak pojmout zpracování svého plánu udržitelné městské mobility, samozřejmě v kontextu podpory cyklistické dopravy. Evropská komise představila řadu doporučení, která mohou přispět k podstatnému navýšení podílu cyklodopravy ve městech, společně s již existujícími aktivitami na podporu cyklistické a pěší dopravy. Hned první doporučení míří k podpoře měst v realizaci plánů udržitelné městské mobility, které by měly řešit i otázku cyklistické a pěší dopravy. Projekt, který by byl podán v rámci integrované strategie většího území má pak daleko větší šanci na úspěch při získání dotace.

Krátká charakteristika cykloturistiky a volnočasových aktivit:

- Evropská unie jen minimálně řeší podporu cestovního ruchu. Nicméně objevuje se nový termín – podpora aktivní mobility, o čemž bylo psáno již výše. Česko a Evropa má opravdu problém s nedostatkem pohybu a tato Koncepce na tento trend může dobře reagovat. Při tvorbě tipů na výlet je tak možné se dívat i z pohledu místních obyvatel. Každé město, každý region má své „kouzlo“ a je třeba lidem to připomenout.
- Stejně jako cyklistickou dopravu nemůžeme řešit izolovaně od ostatní dopravy, stejně tak nemůžeme cykloturistiku řešit odděleně od cestovního ruchu. Otázky typu „jaké potřeby má cykloturista?“, by měly být nahrazeny typy „jaké potřeby má člověk, přátelé, rodina,

kerá si vezme s sebou kolo?“ Dnes je spíše důležité pro člověka připravit komplexní nabídku, kdy se počítá s tím, že na kole člověk stráví jen dva, tři dny v týdnu a zbytek prostě dělá něco jiného. Proto každá oblast, by automaticky měla připravit tipy na výlet nejen pro své obyvatele, ale i pro tyto turisty, kteří se rozhodli právě v jejich regionu strávit dovolenou. Nesmí být ovšem opomenuta cílová skupina terénních cyklistů

- „Hltači“ kilometrů nepotřebují žádnou Konceptci. Ty si vždy najdou, jak ujet svých 150 km denně. Konceptce je pro ty, kteří si chtějí odpočinout a něco zažít a prožít. Na dálkovou cykloturistiku je možné se dívat ze dvou úhlů pohledů. Ten první vidí „klasické“ týdenní putování v koridoru dálkových tras. Zde je potřeba střízlivě si vyhodnotit, která má opravdu potenciál stát si hitem dálkové turistiky. Na druhé straně koridor dálkových tras může být opět využit pro místní obyvatele z regionu. Naučme lidi, aby nechávali svá auta doma, dojeli vlakem, či cyklobusem do bodu „A“, pak jeli na kole, den, dva, tři a pak v bodě „B“ opět sedli na vlak, či cyklobus a odjeli domů.
- Neměl by se také podceňovat význam terénní cyklistiky, fenomén poslední doby. Pokud dojde k rozumné domluvě se správci lesů a polních cest, nabízí se využít hustou síť našich lesních a polních cest, která vytváří ideální podmínky, jak si odpočinout od všedního shonu.

2. CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ OLOMOUCKÉHO KRAJE Z POHLEDU CYKLISTIKY

Cyklistika se v posledním desetiletí stala nejen **moderním trendem**, ale i **způsobem života**. Jízdní kolo v dnešní době slouží jako dopravní prostředek, stejně jako forma sportu, zábavy či nástroj zvyšování fyzické kondice. Objem cyklistické dopravy má v posledních letech tendenci růstu, napomáhá tomu na jedné straně **zájem občanů o zdravý životní styl**, na straně druhé **rozvoj infrastruktury a služeb pro cyklisty** (výstavba bezpečných úseků cyklistických komunikací, značení nových cyklotras či okruhů, instalace informačních systémů, atd.).

Pomineme-li málo početnou a specificky zaměřenou skupinu silničních cyklistů, u kterých je převažujícím motivem sportovní výkon (množství ujetých kilometrů), jenž realizují více méně na silnicích, kde lze dosahovat vyšších rychlostí, je možné **základní rozdělení jízdy na kole** uvést jako:

- **jízda do zaměstnání, do školy, popř. za nákupy nebo na úřady** (tzv. **cyklodoprava**): při této jízdě jsou využívány nejkratší trasy s pokud možno kvalitním (nejčastěji živičným) povrchem. Výsledkem je opakující se projížděná trasa v pracovní dny v krátkém časovém úseku. Významným prvkem je zde bezpečnost cyklisty, tento pohyb však v současnosti je většinou v plném silničním provozu a to i na komunikacích s vysokou intenzitou motorového provozu, kde o bezpečnosti cyklisty lze s úspěchem pochybovat. Návrhová opatření se neomezují pouze na klasické cyklostezky. Vhodných cyklistických komunikací, které se liší dopravním režimem je více. V extravilánu to jsou stezky pro cyklisty (C8), stezky pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem (C9), komunikace s vyloučením motorové dopravy (B11). V intravilánech pak navíc stezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem (C10), stezky pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů (C7 + E13), piktogramové koridory pro cyklisty (V20), vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty (V14 + IP20), jízdní pruhy pro cyklisty, obousměrný provoz cyklistů v jednosměrných komunikacích (E12) a pohyb po zklidněných komunikacích – zóna 30, obytná zóna.,
- **rekreační, turistická**, která ponejvíce využívá cykloturistické trasy, nejlépe vyznačené

na silnicích s nižší intenzitou provozu, na místních, lesních a polních komunikacích, tyto vedou z města do vesnice, podél hradů, zámků a jeskyň, přibližují zajímavé přírodní výtvy. Významným prvkem je zde poznání, relaxace a to, že člověk pohybem vlastními silami dělá něco pro své zdraví,

- **terénní** či **sportovně-rekreační**, která umožňuje na vybraných cyklistických trasách, drahách či v areálech věnovat se další formě tzv. adrenalinových aktivit, což umožní odreagování bez vedlejších následků, pochopitelně při respektování zásad bezpečnosti.

Druhá a třetí skupina jsou pak zpravidla chápány v rámci jedné kategorie – pod společným pojmem **cykloturistika**.

Cyklisty lze obecně rozdělit do několika skupin podle toho, k jakému účelu jízdí kolo převážně využívají. Každá z těchto skupin cyklistů má zpravidla jiné požadavky na charakter cyklistických komunikací i jejich vybavenost a související služby.

- **Dopravní cyklisté:**

- přesun mezi sídly či v rámci intravilánu města/obce za účelem dojíždky do zaměstnání, škol, na úřady, ale i za volnočasovými aktivitami,
- požadavek rychlého a minimálně namáhavého přesunu (především s minimálním převýšením),
- trasa nejkratší možnou cestou, většinou v koridorech motorové dopravy, a hlavně dopravně bezpečná trasa – nutné zajistit stavební opatření pro zvýšení bezpečnosti (stanovit míru oddělení od motorového provozu),
- povrch cesty musí umožňovat efektivní přesun,
- malý důraz na cyklistické značení (trasu používají opakovaně a dobře ji znají)
- další doprovodné služby vč. mobiliáře zpravidla nejsou požadovány, výjimku tvoří možnost bezpečného odstavení/uložení kola,
- v rámci této skupiny jsou zahrnuti také lidé nezkušení, starší, se zdravotním omezením a děti, jež se zpravidla vyznačují pomalou jízdou.

- **Cykloturisté:**

- přesun mezi turistickými zajímavostmi, přírodními atraktivitami a kulturně-historickými památkami, sídly a ubytovacími zařízeními,
- trasy by měly umožňovat návrat k výchozímu bodu, nebo fungující veřejné dopravě spolehlivě přepravující kola,
- požadavek atraktivního, turisticky zajímavého prostředí, výhledy, zajímavá místa,
- profil může být náročnější, pokud vede k turisticky zajímavému místu,
- požadavek informací o prostředí a zajímavostech,
- požadavek na stravovací a další doprovodné služby podél cesty,

- **Terénní cyklisté:**

- cílem přesunu není dostat se z místa na místo, ale radost z pohybu v přírodním prostředí,
- požadavek na vizuálně a pohybově pestré přírodní stezky a cesty,
- kombinace aktivního pohybu spojená s atraktivním přírodním prostředím, zajímavými místy a výhledy,
- trasa je vedena především za účelem požitku z jízdy, měla by však propojovat zajímavé lokality,
- profil trasy může plně využít všech možností krajiny,
- povrch vždy přírodě blízký, pestré a členité vedení stezky a různé varianty obtížnosti cest (podobně jako u sjezdového lyžování),
- požadavek na stravovací a další doprovodné služby ve výchozích bodech

a přirozených místech odpočinku.

Jaký je podíl jednotlivých druhů cyklistů na území Olomouckého kraje naznačilo **dotazníkové šetření realizované v rámci zpracování této Konceptce** (Poznámka: kompletní výsledky dotazníkového šetření jsou přílohou č. 3 tohoto dokumentu). Hlavní cílovou skupinou šetření, kterého se zúčastnilo celkem 2030 respondentů, byli cyklisté realizující svůj pohyb na kole na území Olomouckého kraje

Na základě průzkumu je jízdní kolo respondenty nejčastěji využíváno v rámci volnočasových aktivit (tuto odpověď uvedlo 48,47 % dotázaných), ať už se jedná o vyjížďky na kole, cyklovýlety, rekreační užívání kola či dovolenou. Druhým nejčastěji zmiňovaným důvodem byla dojížďka do zaměstnání a do školy (23,94 %), třetím přeprava na úřady, za nákupy, koníčky, kulturou, apod. (19,07 %) – tzn. cyklodoprava jako celek se na jízdě na kole podílí celkem 43,01 %.

Tab. č. 1: Otázka č. 01 v rámci realizovaného dotazníkového šetření „Na kole vyjíždím nejčastěji“:

Pomůcka	n _i	P _i (%)
Při dojížďce do zaměstnání/do školy	874	23,94
Jako prostředek pro přepravu na úřady, za nákupy, za svými koníčky, kulturou apod.	696	19,07
V rámci volnočasových aktivit (vyjížďky na kole, cyklovýlety, rekreace, dovolená apod.)	1 769	48,47
Jako druh sportu – tréninky, závody	311	8,52
Celkem	3 650	100,00

Zdroj: Vlastní šetření

Poznámka: U této otázky mohli dotazovaní uvést více možností. Z tohoto důvodu je celkový počet odpovědí vyšší než počet respondentů.

2.1 Charakteristika území Olomouckého kraje z pohledu cyklistické dopravy

Stručná charakteristika Olomouckého kraje z pohledu sídelní struktury (k 31. 12. 2015, zdroj: Český statistický úřad):

- Olomoucký kraj z hlediska zastavění území není územím homogenním, což je mj. patrné z hustoty a počtu obcí v jednotlivých okresech: Jeseník (počet obcí: 24, hustota osídlení: 54,6 osob na 1 km²), Olomouc (počet obcí: 96, hustota osídlení: 144,3 osob na 1 km²), Prostějov (počet obcí: 97, hustota osídlení: 141,3 osob na 1 km²), Přerov (počet obcí: 104, hustota osídlení: 155,2 osob na 1 km²) a Šumperk (počet obcí: 78, hustota osídlení: 92,7 osob na 1 km²); hustota osídlení OK: 120,5 obyvatel na 1 km²,
- na území OK bylo stanoveno 13 správních obvodů obcí s rozšířenou působností a 20 správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem,
- obyvatelé Olomouckého kraje žili v 401 obcích, z nichž 30 obcí má přiznaný statut města; v těchto městech bydlelo 56,3 % obyvatel, obce jsou dále sdružována v MAS a DSO,
- krajským městem je statutární město Olomouc, které k 31. 12. 2015 mělo 100 154 obyvatel,
- další významná sídla (nad 5 tis. obyvatel) podle velikosti: Přerov (43 994 obyvatel), Prostějov (43 977), Šumperk (26 478), Hranice (18 407), Zábřeh (13 792), Šternberk (13 551), Uničov (11 579), Jeseník (11 471), Litovel (9 879), Mohelnice (9 245), Lipník

nad Bečvou (8 179) a Kojetín (6 176). Do 13 sídel s více než 5 000 obyvateli je koncentrována téměř polovina obyvatel Olomouckého kraje (celkem 316 882, tj. 49,9 %).

- počet obcí s počtem obyvatel do 200: 42 obcí, s počtem obyvatel 200–499: 127 obcí, s počtem obyvatel 500–999: 112 obcí, s počtem obyvatel 1 000–1 999: 73 obcí, s počtem obyvatel 2 000–4 999: 32 obcí, s počtem obyvatel 5 000–20 000: 9 obcí, s počtem obyvatel nad 20 000: 4 obce.

Jak již bylo uvedeno výše, základní potřebou cyklo dopravy je existence bezpečné komunikace, sjízdné i za horších klimatických podmínek (déšť, snížená viditelnost) a také co největší přímost spojení (minimalizace zajižděk na trase k požadovanému cíli). Pro další rozvoj cyklo dopravy je tedy zejména potřeba **vybudovat bezpečné komunikace** (pokud je možno přímého směru bez větších převýšení) – nejde přitom pouze o **vybudování samostatných cyklostezek a realizaci cyklistických pruhů**, ale i o **zklidnění dopravy na vymezených komunikacích** (vytvořením tzn. obytných zón s omezením rychlosti jízdy motorové dopravy). Zcela zásadní je **oddělení tras od motorové dopravy v úsecích frekventovaných komunikací s vyšší rychlostí**, tedy zejména v extravilánu, a návrh vedení zajišťující pro uživatele minimální energetickou náročnost. V intravilánu by trendy měly vést k **integraci cyklistů do dopravního prostoru**, tak aby navrhovaná řešení umožnila rychlou, efektivní a bezpečnou přepravu ve městě i dopravní dostupnost běžných cílů (obchody, školy, sportoviště, úřady, pracoviště). Nezbytné pro další rozvoj je rovněž řešit **možnosti parkování nebo úschovy kol v místě dojížděky** – nejen u zaměstnavatele/ve škole, ale také na železničních a autobusových stanicích (v případě, že dojížděková vzdálenost je příliš velká).

Základní **charakteristika obyvatel Olomouckého kraje využívající kolo jako dopravní prostředek** při dojížděce do zaměstnání a do škol, či jako prostředek pro přepravu na úřady, za nákupy, kulturou, koníčky, apod. (na základě výsledků dotazníkového šetření):

- tato skupina cyklistů se v regionu podílela 43,01 % na celkové přepravě na kole,
- více než 2/3 těchto osob (přesně 67,27 %) vyráží na své cesty od března do listopadu (mimo sníh a mráz), přičemž 38,12 % z nich využívá kolo dokonce celoročně,
- z pohledu frekvence jízd více jak 4/5 obyvatel (přesně 84,30 %) využívá kolo minimálně 3x týdně, z toho 56,95 % ke každodenní dojížděce,
- v rámci jedné jízdy tyto osoby nejčastěji ujedou vzdálenost do 5 km (51,12 %), z toho 21,08 % do 3 km. Do 7 km se jich nejčastěji pohybuje 64,12 %, do 10 km 76,68 %. Obyvatelé měst s více než 5 tis. obyvateli v rámci jedné jízdy nejčastěji ujedou vzdálenost od 3,1 do 5,0 km, u kategorie do 500 obyvatel se jedná o destinaci mezi 7,1 až 10,0 km.

Více méně každé město má potenciál pro podporu cyklistické dopravy. Pokud **vytvoří podmínky pro cyklisty**, automaticky je začnou využívat – jedná se o princip indukce. Cyklo doprava ale není jen uzavřena do „města“. Je ji **třeba řešit v širším kontextu**, v aglomeracích, kde řešení cyklistické dopravy vyžaduje koordinovaný přístup více sídel. Samostatnou kapitolou jsou venkovská sídla v Olomouckém kraji, kde i obyvatelé venkova poblíž měst využívají cyklistické komunikace k jízdám za prací či do škol. Mnozí je využijí k cestě do zaměstnání i v rámci obce (obvykle místní občané pracující v zemědělství či místních službách). Vzhledem k bezpečnosti cyklistického provozu má smysl budovat cyklistické komunikace i na venkově, zvláště tehdy, vedou-li zde frekventované silnice I. a II. třídy.

Olomoucký kraj představuje oblast s **velkým potenciálem pro rozvoj cyklistické dopravy** pro účely každodenního pohybu obyvatel do zaměstnání, škol či za službami. Díky

systematické podpoře výstavby cyklostezek je nyní na území kraje **cca 257 km cyklistických stezek a vyznačených pruhů**.

Nicméně přes postupnou realizaci systému cyklistických tras a výstavbu některých úseků cyklostezek však v této oblasti stále **přetrvává výrazný infrastrukturní deficit** daný i opomíjením rozvoje cyklistických stezek za minulého režimu. V důsledku toho vykazuje interakce mezi cyklistickou dopravou a dalšími druhy dopravy (zejména silniční) řadu závad, a to i v rámci centrálních míst (náměstí apod.) a os (hlavní ulice), což **vedle snížené bezpečnosti a zvýšeného rizika nehod také mj. snižuje urbanistickou hodnotu těchto míst**. Řada cyklostezek je přitom ve fázi ideové či projektové přípravy a rozvoj cyklistické dopravy spojený s růstem podílu nemotorové dopravy je tak pro Olomoucký kraj významnou výzvou nejbližší budoucnosti.

V neposlední řadě je třeba upozornit na skutečnost, že i v Olomouckém kraji je **velký počet konfliktních míst v místech, kde se setkávají jednotlivé dopravní módy** (typicky např. přechody pro chodce nebo méně často křížení silnic s cyklostezkami či často opomíjené křížení cyklistických komunikací s železniční dopravou). Tato skutečnost snižuje bezpečnost i uživatelskou atraktivitu dopravy, zejména (ale nejen) pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, čímž reálně dochází ke snížení kvality jejich života. Na řadě hustě zalidněných míst kraje současná podoba a vybavenost silnic nemotivuje řidiče ke snížení rychlosti, což opět zvyšuje riziko nehody.

Role kraje při podpoře bezpečnostních opatření pro cyklisty

Obecně je zatím podceňována role kraje při podpoře **bezpečnostních opatření pro cyklisty**. **Většinou se omezuje na dotační titul na vybudování a opravu cyklistických komunikací, díky kterému si obce dofinancují své projekty ze státních a evropských fondů. Toto opatření je sice velmi pozitivní, ale je potřeba brát v úvahu že silnice I., II., III. třídy jsou při dnešních intenzitách automobilové dopravy velkou bariérou pro další rozvoj cyklistické dopravy.** Cyklistický provoz je nutné zohledňovat v širších vztazích a má být umožněno dosažení vazeb zajištěných pro motorová vozidla ve srovnatelném standardu i pro jízdní kola obdobně jako využití dopravní stavby pro zlepšení bezmotorové prostupnosti dotčeného území.

Problém nastává v souběžích nebo i mimoúrovňových kříženích, kde jsou zpravidla potřeby cyklistické dopravy systematicky opomíjeny. Obce jsou tak někdy odkázány pouze na možnost vybudování oddělené cyklostezky, která je nejdražší variantou.

Problémem je, že v současnosti nemá správce II. a III. třídy (SSOK), ani správce silnic I. třídy (ŘSD), povinnost řešit dopravní bezpečnost cyklistů na silnicích I., resp. II. a III. třídy, a to v hlavním ani přidruženém dopravním prostoru. Je třeba změnit současný přístup projektování a přípravy rekonstrukcí a novostaveb pozemních komunikací, zacílených především na automobilovou dopravu: je nezbytné zavést povinnost řešit veškeré pozemní komunikace mj. i z hlediska cyklistické dopravy, tj. jako velký zásah do fungování širšího území:

- v rámci vyvážené dopravní obsluhy je žádoucí udržovat vyvážené podmínky pro jednotlivé druhy dopravy, včetně provázanosti staveb motorové a bezmotorové dopravy;
- opomenutí či ignorování jiné než motorové dopravy se negativně projevuje v nezastavěném i zastavěném území, často má i definitivně negativní vliv na celkové fungování území;
- cyklodopravu je nutno řešit již od počátečních prověřovacích studií záměru (územní plánování), později již bývá zpravidla pozdě na odpovídající plnohodnotné řešení (v DÚR ani DSP již nelze provést adekvátní a kvalitní řešení – prostorové podmínky, finanční

strop záměru atd.).

Klíčové je také pamatovat na:

- zachování plné prostupnosti původní silniční sítě (zvláště v přirozených historických stopách) alespoň pro bezmotorovou dopravu, případně pouze s dílčími přeložkami;
- řešení mimoúrovňových křižovatek a křížení ostatních komunikací a cest se zajištěním kontinuity bezpečného a plynulého bezmotorového provozu obdobně jako jsou zajištěny parametry křížené nadřazené silniční komunikace pro motorový provoz;
- vzájemné propojování nových cest a účelových komunikací zpřístupňujících okolní pozemky alespoň pro bezmotorový provoz (na místo zřízení pouze slepých účelových komunikací);
- doplňování nových bezmotorových vazeb v území, zvláště pro překonání stávajících bariér, i při těsném souběhu s fyzicky odděleným prostorem vozovky nadřazené komunikace (např. překonání řeky po novém mostě pomocí stezky za svodidlem a zábradlím).

Podíl cyklistické dopravy na přepravních výkonech

Bohužel neexistují statistická data, která by uváděla podíl cyklistické dopravy na přepravních výkonech v jednotlivých sídlech České republiky. Jediným relevantním zdrojem pro celé území ČR tak zůstává statistika dojíždky a vyjíždky do zaměstnání a do škol realizovaná jednou za deset let Českým statistickým úřadem v rámci Sčítání lidu, domů a bytů.

Z celkového počtu 127 778 každodenně dojíždějících do zaměstnání a do škol v rámci všech sídel Olomouckého kraje největší podíl osob používá auto (z pozice řidiče či jako spolucestující) – celkem 41 170, tj. 32,22 %. **Kolo při dojíždce mezi dvěma sídli využívá celkem 10 544 osob, což představuje 8,25% podíl.**

Podíváme-li se na obce s rozšířenou působností a hlavní centra zaměstnanosti v kraji (tj. taková, kam denně dojíždí více než 500 osob), je zřejmé, že největší podíl cyklistů dojíždí do města Litovle (11,84 %). Do krajského města Olomouce dojíždí z okolních obcí na kole denně 1 257 zaměstnanců či žáků, což představuje 3,01% podíl.

Tab. č. 2: Počet a podíl cyklistů u obcí s rozšířenou působností a u obcí Olomouckého kraje s denní dojížd'kou vyšší než 500 osob

Obec/město	ORP	Počet osob dojíždějících denně		Podíl cyklistů dojíždějících denně (%)
		Celkem	Na kole	
Litovel	Litovel	1 942	230	11,84
Šumperk	Šumperk	9 161	759	8,29
Uničov	Uničov	2 469	202	8,18
Velká Bystřice	Olomouc	600	49	8,17
Hlubočky	Olomouc	862	67	7,77
Lutín	Olomouc	1 534	116	7,56
Zábřeh	Zábřeh	3 476	228	6,56
Mohelnice	Mohelnice	3 443	211	6,13
Kojetín	Přerov	566	34	6,01
Prostějov	Prostějov	8 401	451	5,37
Přerov	Přerov	10 227	511	5,00
Jeseník	Jeseník	2 289	104	4,54
Velký Týnec	Olomouc	519	23	4,43

Obec/město	ORP	Počet osob dojíždějících denně		Podíl cyklistů dojíždějících
Šternberk	Šternberk	2 148	93	4,33
Lipník nad Bečvou	Lipník nad Bečvou	1 598	66	4,13
Přáslavice	Olomouc	806	31	3,85
Olomouc	Olomouc	41 802	1 257	3,01
Hranice	Hranice	4 564	132	2,89
Konice	Konice	444	9	2,03

Zdroj: Český statistický úřad

Poznámka: Členění dojíždějících osob (do zaměstnání a do škol) podle použitého dopravního prostředku se týká denní dojíždky za prací, tedy každodenního pohybu obyvatel mezi dvěma sídli.

Podíváme-li se na každodenní přepravu obyvatel mezi dvěma sídli do zaměstnání či do škol z druhé strany, tj. z pohledu vyjíždějících, zjistíme že v rámci Olomouckého kraje více než 20 % obyvatel vyjíždí na kole z místa obvyklého pobytu u tří obcí – Bohuslavic, Červenky a Dolní Studénky. Přičemž z tabulky níže je zřejmé, že tato vyjíždka nemusí být pokaždé podpořena existencí separované cyklistické komunikace. Obyvatelé jsou mimo jiné ochotni vyjíždět na kole do zaměstnání/škol pokud se cítí bezpečně, což jim umožňuje i přeprava po silnicích s nízkou frekvencí motorové dopravy.

Tab. č. 3: Počet a podíl cyklistů u obcí Olomouckého kraje s denní vyjížd'kou cyklistů vyšší než 15 %

Obec/město	ORP	Počet osob vyjíždějících denně		Podíl cyklistů vyjíždějících denně (%)	Obec/město nejčastější dojížd'ky		
		Celkem	Na kole		Název obce/města	Vzdálenost mezi sídli*	Cyklostezka mezi sídli
Bohuslavice	Zábřeh	222	55	24,77	Mohelnice Dubicko	7,9 km 1,7 km	NE NE
Červenka	Litovel	497	113	22,74	Litovel	2,2 km	ANO
Dolní Studénky	Šumperk	521	114	21,88	Šumperk	4,0 km	ANO
Vikýřovice	Šumperk	958	189	19,73	Šumperk	4,5 km	ANO
Stavenice	Mohelnice	31	6	19,35	Mohelnice	5,8 km	NE
Turovice	Přerov	99	19	19,19	Přerov Dřevohostice	12,0 km 1,0 km	NE NE
Želechovice	Uničov	63	12	19,05	Uničov	2,9 km	ANO
Hrubčice	Prostějov	195	36	18,46	Prostějov	7,4 km	ANO
Palonín	Mohelnice	115	21	18,26	Mohelnice Loštice	7,1 km 2,9 km	NE NE
Oplocany	Přerov	61	11	18,03	Tovačov	3,8 km	NE
Císařov	Přerov	159	28	17,61	Přerov Brodek u Přerova	9,3 km 2,9 km	NE NE
Liboš	Olomouc	206	36	17,48	Olomouc Štěpánov	12,9 km 1,1 km	NE NE
Bedihošť	Prostějov	281	49	17,44	Prostějov	5,2 km	ANO
Kolšov	Zábřeh	302	51	16,89	Šumperk Zábřeh Postřelmov/Sudkov	8,7 km 7,8 km 3,5/2,0 km	NE NE NE
Smržice	Prostějov	437	73	16,70	Prostějov	4,5 km	ANO
Třeština	Mohelnice	131	20	15,27	Mohelnice	6,0 km	NE

Zdroj: Český statistický úřad

Poznámka: Členění vyjíždějících osob (do zaměstnání a do škol) podle použitého dopravního prostředku se týká denní vyjíždky za prací, tedy každodenního pohybu obyvatel mezi dvěma sídli.

* jedná se o nejkratší vzdálenost při jízdě na kole (z centra do centra dle portálu www.mapy.cz). Pokud se město/obec nejčastější dojížd'ky nacházelo ve vzdálenosti více než 7 km (považováno za mezní vzdálenost, která je pro každodenní dojížd'ku pro dojíždějící osoby přijatelná), od obce vyjížd'ky, bylo uvedeno druhé, popř. třetí (týká se Kolšova, přičemž zaměstnané osoby převážně dojíždějí do Postřelmova, kdežto školou povinné děti do Sudkova) nejčastější sídlo dojížd'ky.

Informace o podílech cyklistické dopravy na přepravních výkonech v jednotlivých sídlech České republiky, potažmo Olomouckého kraje, lze v současné době zjistit z průzkumů, které jsou realizovány v rámci zpracování tzv. Plánů udržitelné městské mobility (podrobně popsány v příloze č. 2). Na území Olomouckého kraje si v současné době tento plán nechávají vypracovat dvě města – Olomouc a Přerov.

V listopadu 2016 byl v rámci Plánu udržitelné městské mobility Olomouc realizován průzkum dopravního chování (Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., 2016), jehož cílem bylo **získat základní informace o mobilitě obyvatel města Olomouce**, a to během běžného pracovního dne a v průběhu víkendu.

Během pracovního dne je využití modů rozděleno zhruba na třetiny mezi auto (30 %), veřejnou dopravu (28 %) a pěší chůzi (34 %). **Jízdní kolo bylo používáno v 6 %**. O víkendu se toto rozložení posouvá ve prospěch individuální automobilové dopravy (36 %), podíl cest realizovaných na kole zůstává stejný (tj. 6%). Zde je vhodné také připomenout, že během víkendu počet cest klesá na méně než ½ cest uskutečněných v pracovní dny, na druhou stranu ale stoupá jejich délka.

Tab. č. 4: Dělbá přepravní práce ve městě Olomouci v r. 2016

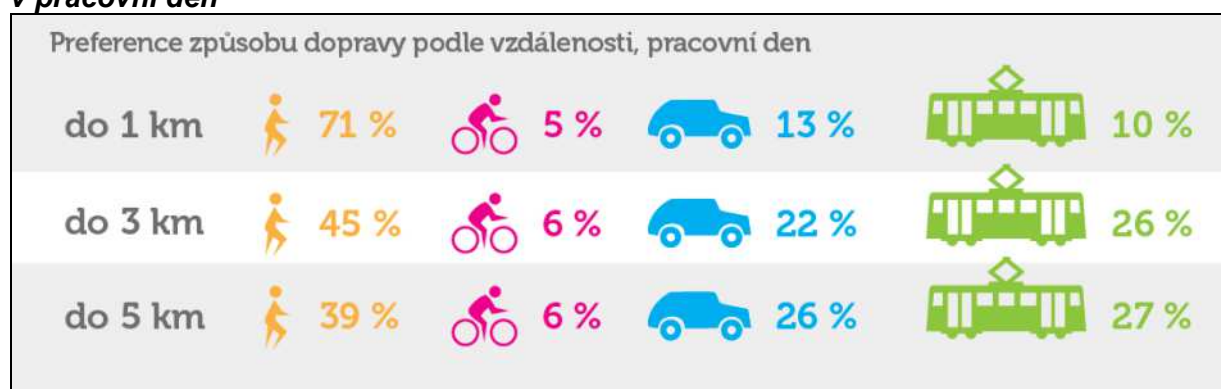
Dopravní prostředek	Pracovní den	Víkend
Individuální automobilová doprava	30 %	36 %
Veřejná hromadná doprava	28 %	24 %
Pouze jízdní kolo	6 %	6 %
Pouze pěší chůze	34 %	29 %
Ostatní*	2 %	5 %

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

Poznámky: * Kategorie ostatní zahrnuje mody: motocykl; mody respondenty uvedené jako "jiné"; cesty s více různými mody, s výjimkou kombinace s pěší chůzí

Z obrázku níže je patrná mobilita občanů města Olomouce, respektive preference způsobu dopravy, podle vzdálenosti. Se vzrůstající se vzdáleností klesá podíl obyvatel využívajících k přepravě po městě chůzi, naopak narůstá zejména podíl individuální automobilové a veřejné dopravy. Podíl občanů využívajících k přepravě jízdní kolo je téměř konstantní. Z podrobnějších závěrů realizovaného průzkumu (www.olomouc.dobramesta.cz) vyplývá, že jízdní kolo je na území města Olomouce používáno nejvíce při cestách mezi 2–3 kilometry.

Obr. č. 1: Preference způsobu dopravy podle vzdálenosti na území města Olomouce v pracovní den



Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

Rovněž v rámci Plánu udržitelné městské mobility Přerova byl ve snaze získat základní informace o mobilitě obyvatel města realizován průzkum dopravního chování (ACCENDO - Centrum pro vědu a výzkum, z.ú. a UDIMO, spol. s r.o., 2016).

V dělbě přepravní práce, tj. podílu využívání jednotlivých druhů dopravních prostředků na celkové dopravě, převažuje v Přerově s téměř 35% podílem využívání automobilu, 30,7 % cest je vykonáno pěšky, 25,7 % městskými autobusy. Cyklisté se na celkovém objemu přepravy obyvatel podílejí 4,8 %, což je do značné míry ovlivněno obdobím, kdy šetření probíhalo (od října do listopadu 2016).

Tab. č. 5: Dělbá přepravní práce ve městě Přerově v r. 2016

Dopravní prostředek	Dělbá přepravní práce
Individuální automobilová doprava	34,2 %
Autobus (MHD)	25,7 %
Jízdní kolo	4,8 %
Pěší chůze	30,7 %
Autobus příměstský (linkový)	2,7 %
Vlak	1,2 %
Ostatní (motocykl, ...)	0,7 %

Zdroj: ACCENDO - Centrum pro vědu a výzkum, z.ú. a UDIMO, spol. s r.o.

Stejně jako u statutárního města Olomouce je také na území města Přerova jízdní kolo nejčastěji využíváno při cestách mezi 2–3 kilometry, a to 7 % obyvatel Přerova. Od této vzdálenosti jeho užívání pomalu klesá na obě strany (o 2 p.b.).

Obr. č. 2: Preference způsobu dopravy podle vzdálenosti na území města Přerova v pracovní den



Zdroj: ACCENDO - Centrum pro vědu a výzkum, z.ú. a UDIMO, spol. s r.o.

Městská prostředí obecně trpí množstvím soukromých automobilů – jak těch projíždějících, tak i zaparkovaných. Veřejná doprava je jednou z forem sdílené dopravy, ale díky novým technologiím existují dnes i další formy: například bike-sharing, tedy sdílení jízdních kol, které může přispět ke zlepšení efektivity dopravy, ušetřit uliční prostor a snižovat dopravní emise.

Fenomén bike-sharing v současné době na území Olomouckého kraje funguje zatím pouze v krajském městě Olomouci, a to díky efektivnímu systému Rekola, který spočívá v půjčování a užívání jízdních kol. Charakteristická růžově natřená kola, která se v Olomouci poprvé objevila před dvěma lety, získala pozitivní odezvu. Plánované rozšíření projektu s názvem Rekola podpořilo statutární město Olomouc smlouvou o spolupráci

s provozovatelem služby a také společnou žádostí o finanční prostředky z dotačního programu Ministerstva životního prostředí. Oficiální stránky Rekola: <https://www.rekola.cz>.

Realizované národní projekty v oblasti koordinace/organizace cyklistické dopravy

Pro lepší orientaci v této problematice se městům nabízí **členství ve dvou sdruženích**, která spolu úzce komunikují, jen každé klade nepatrně jiný důraz na prezentaci dané problematiky.

Prvním je **Asociace měst pro cyklisty**, která byla založena v červenci r. 2013 jako zájmové sdružení právnických osob. Její činnost navazuje na odkaz tzv. „Uherskohradištské charty“ a nyní sdružuje necelých 60 členů (jejich seznam viz www.cyklomesta.cz) – jejími členy je i pět měst Olomouckého kraje: **Olomouc, Přerov, Šternberk Šumperk a Uničov**.

Asociace realizuje tyto **základní aktivity**:

- vzdělávací program Akademie městské mobility,
- iniciace legislativních změn ve prospěch udržitelné mobility,
- vedení dialogu o systémových změnách ve financování rozvoje dopravní infrastruktury v ČR s ohledem na cyklistickou dopravu,
- spolupráce na vytvoření akčního plánu zaměřeného na problematiku zvýšení úrovně pohybové aktivity obyvatel ČR.

Jedním z posláních Asociace měst pro cyklisty je také postupné naplňování cílů Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy. Dále rozvíjí koncept Města s dobrou adresou (viz <http://www.cyklomesta.cz/dobra-adresa>).

Druhou možností je národní síť **CIVINET Česká a Slovenská republika, z.s.** Jedná se o nově vznikající síť měst, regionů a dalších partnerů na **podporu integrovaného řešení městské mobility** – pro čistší a udržitelnější dopravu. CIVINET se zaměřuje na využití poznatků z programu CIVITAS (viz www.civitas.eu), který od roku 2002 podpořil více než 60 evropských měst v realizaci více než 800 opatření v oblasti udržitelné mobility za 120 mil. EUR a setkal se s velkým zájmem. Průvodním tématem sítě CIVINET jsou **plány udržitelné městské mobility**. Síť se stane otevřenou organizací s nabídkou partnerství všem subjektům, které se aktivně zabývají udržitelným dopravním plánováním a mají zájem své potřeby i zkušenosti sdílet.

2.2 Charakteristika území Olomouckého kraje z pohledu cykloturistiky

Úvodem podáváme **stručnou charakteristiku Olomouckého kraje z pohledu cestovního ruchu, respektive přírodního potenciálu** majícího vliv na rozvoj cykloturistiky.

Na území Olomouckého kraje se nachází **velký počet turistických cílů a atraktivit**. Mezi hlavní turistické cíle řadíme nejen přírodní lokality (chráněné krajinné oblasti, hory, toky řek, atd.), určené pro sportovní, volnočasové či odpočinkové činnosti, ale také města a obce se svými historickými a kulturními památkami (hrady, zámky, chrámy, muzea, atd.). Jejich různorodost vytváří výborné předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu, protože umožňuje uspokojit širokou škálu jednotlivých typů cílových skupin návštěvníků.

Rozhodujícími lokalizačními faktory aktivit cestovního ruchu a rekreace, které vytvářejí podmínky pro řadu typů turismu (zejména pak pro pohybové formy CR – pěší turistiku, cykloturistiku, lyžování, apod.) **jsou přírodní podmínky, respektive přírodní**

potenciál. Přírodní potenciál je tak jedním ze stěžejních předpokladů pro samotný rozvoj cykloturistiky na území Olomouckého kraje.

Z hlediska hodnocení krajinného rázu je **Olomoucký kraj velmi rozmanitý**, se severní hornatou a extenzívně obhospodařovanou částí s pohořím Jeseníky a spíše rovinatou a zemědělsky intenzívně využívanou jižní částí tvořenou úrodným územím Hané. Územím kraje protéká od severu k jihu řeka Morava, do jejíhož povodí patří většina území kraje. Na hladině Moravy u Kojetína (okres Přerov) se nachází nejnižší položený bod kraje (190 m n.m.). Krajinné a geografické různorodosti Olomouckého kraje odpovídá také rozdělení kraje na dva hlavní turistické regiony (TR) – Turistický region Střední Morava a Turistický region Jeseníky.

Jižní část Olomouckého kraje, **turistický region Střední Morava** je charakterizován výjimečným kulturním potenciálem města Olomouce (s druhou největší městskou památkovou rezervací, kde je chráněn rozsáhlý soubor historických, architektonicky a umělecky významných objektů). Region jako celek ale na rozdíl od Jeseníků není vnímán jako destinace pro dovolenou. Charakter krajiny je definován rovinným až mírně zvlněným reliéfem oblasti Hané (Hornomoravský úval), která následně přechází do zvlněného terénu Nížkého Jeseníku, Oderských vrchů (jejich velkou část pokrývá vojenský újezd Libavá, kde mj. pramení řeka Odra), Zábřežské a Dražanské vrchoviny. Přes svoji celkově nižší krajinou rozmanitost má TR Střední Morava na svém území velmi cenné, atraktivní a turisty vyhledávané lokality. K základním kamenům přírodního bohatství regionu patří CHKO Litovelské Pomoraví s jedinečnými lužními lesy, přírodní parky (Velký Kosíř, Terežské údolí, Údolí Bystřice, atd.), jeskyně (Javoříčské, Mladečské či Zbrašovské aragonitové), propasti (hl. nejhlubší zatopená propast světa – Hranická propast) a další přírodní zajímavosti.

Jeseníky svým horským krajinným rázem vytvářejí výrazný kontrast proti rovinaté nebo jen lehce zvlněné Střední Moravě. Toto území je charakterizováno jako území s velmi vysokým až výjimečným přírodním potenciálem. Jádrem regionu je tvořeno nejvyšším pohořím Moravy – Hrubým Jeseníkem s vrcholem Praděd (1491 m n.m.). Hornatý charakter oblasti dotvářejí Rychlebské hory a Nízký Jeseník. Okrajově do TR Jeseníky zasahuje ze západu masiv Králického Sněžníku. Podhůří regionu lemují Hanušovická vrchovina, Mohelnická brázda a částečně také Hornomoravský úval zasahující sem z oblasti TR Střední Morava.

TR Jeseníky je velmi významným a přírodně i krajinářsky ceněným územím, na kterém je od roku 1969 vyhlášena velkoplošná CHKO Jeseníky o celkové rozloze 740 km². Dalším velkoplošným chráněným územím v oblasti TR Jeseníky jsou dva přírodní parky (Březná a Sovinecko). Unikátnost přírodního prostředí Jeseníků dotváří také množství maloplošně zvláště chráněných území a atraktivních botanických či geomorfologických lokalit (jeskyně, rašeliniště, vodopády, pozůstatky ledovcové činnosti, atd.). Region disponuje díky svým výjimečným přírodním podmínkám a velmi čistému klimatu zásadním potenciálem pro rozvoj všech forem zimní dovolené, pěší turistiky, cykloturistiky, sportovních, adrenalinových a zážitkových aktivit.

V souvislosti s obecnou charakteristikou cyklistické dopravy však je potřeba vnímat území daleko širěji, než jen s rozdělením na rovinatá a kopcovitá území. **Obrovský potenciál pro rozvoj cyklistické dopravy je v každé oblasti, kde existuje vodní tok a jeho břehy jsou přístupné k poježdění.** Nejedná se jen o velké řeky, jako jsou Morava či Bečva, ale i o celou řadu malých říček a potoků. To stejné platí i o **železničních koridorech**, neboť kde vede železniční trať, tam je i předpoklad, že není velké výškové převýšení, a tudíž se jedná o další vhodný koridor pro cyklisty. Význam reliéfu bude do budoucna klesat i s dalším **rozvojem jízdy na elektrokolech**. Naopak zde mohou jít dopředu regiony, které začnou systematicky budovat vhodnou infrastrukturu pro tento typ kol (dobjíjecí stanice, síť servisů či půjčoven, atd.).

Cykloturistika se stává velice populární formou trávení aktivní dovolené a lze říci, že **Olomoucký kraj má pro rozvoj cykloturistiky velmi dobré přirozené předpoklady** a díky své krajinné rozmanitosti **může nabídnout prakticky všechny druhy cyklistických tras** – od nenáročných kolem vodních toků (Bečvy, Moravy, ...) a po rovinách Střední Moravy až po adrenalinové trasy v kopcích Hrubého Jeseníku a navazujících Rychlebských hor (vhodné mj. pro rozvoj tzv. MTB tras, náročných specifických tras v terénu pro horská kola). Také čistota životního prostředí s vynikající kvalitou ovzduší, atraktivní krajina a pro cyklistiku příznivé letní klima oblasti Jeseníků jsou důležitou přirozenou konkurenční výhodou regionu. Další výhodou a potenciálem kraje je stále se rozvíjející integrovaný dopravní systém. **Každá zastávka veřejné dopravy se stává prostředkem pro další rozvoj cyklistické dopravy**, neboť díky spojení s veřejnou dopravou je cyklista schopen se přepravovat na mnohem větší vzdálenosti, než jen do 7 km.

V roce 2011 byl realizován **první národní cyklo a in-line průzkum** (za pomoci internetového on-line dotazníkového šetření) v rámci projektu Česko jede, během kterého byly mezi aktivními cykloturisty, in-line bruslaři a bikery (cílovou skupinu tvořilo celkem 3 966 osob) zjišťovány mj. **oblíbené cykloturistické regiony ČR**. Ze dvou turistických regionů Olomouckého kraje jsou mezi cílovou skupinou oblíbenější Jeseníky, které mají velkou popularitu především mezi bikery. Hodnocení jednotlivých regionů ČR v rámci průzkumu (s více než 10% podílem oblíbenosti):

- **cykloturisté**: Jižní Čechy (23,9 %), Šumava (23,6 %), Pálava a Lednicko-Valtický areál (15,6 %), Beskydy - Valašsko (15,2 %), Vysočina (13,6 %), Český ráj (12,4 %), Jizerské hory (11,9 %), **Jeseníky (10,6 %)**, Krkonoše a Podkrkonoší (10,3 %), ... , **Střední Morava (7,7 %)**,
- **bikeři**: Šumava (25,4 %), Beskydy - Valašsko (17,8 %), **Jeseníky (17,3 %)**, Jizerské hory (16,7 %), Jižní Čechy (16,3 %), Vysočina (15,3 %), Krkonoše a Podkrkonoší (13,7 %), Český ráj (13,5 %), ... , **Střední Morava (5,2 %)**.

Jak již bylo uvedeno výše, základní **potřeby rekreačních cyklistů** se liší od potřeb cyklistů v rámci cyklo dopravy. Cykloturisté rovněž vyžadují **bezpečné komunikace** (minimální provoz motorové dopravy), současně však také jejich **atraktivní vedení** (atraktivní krajinou; v dobré dostupnosti k hlavním turistickým cílům). V extravilánu potřebují cykloturisté vytvořit komplexní síť bezpečných cyklotras složenou nejen z méně frekventovaných silnic III. třídy, či v ideálním případě z úseků cyklostezek, ale i dalších komunikací vhodných pro cyklisty (lesní, polní cesty, atd.), které propojují obce regionu. V zastavěném území je třeba pečlivě rozlišovat mezi potřebami každodenní cyklistické dopravy (rychlé a přímé trasy často v hlavním dopravním prostoru) a rekreační cyklistiky s nižším důrazem na rychlost a zvýšeným důrazem na atraktivitu a bezpečnost (například segregované cesty parkem nebo podél vodního toku).

Přirozeným očekáváním cykloturisty je také existence **možností odpočinku** a občerstvení (odpočívadla v intravilánu, resp. pohostinská zařízení v turistických destinacích na trase, s možností úschovy či zaparkování kol – cyklo stojany). Pro dobrou orientaci v krajině cykloturista vyžaduje **kvalitní značení cyklotras, informace** o okolní krajině, přírodě, zajímavostech a památkách. V případě rodin s dětmi lze požadavky navíc doplnit o **kvalitní povrch** pro bezpečnost povrchu (asfalt, zámková dlažba, zpevněný povrch lesních/polních cest), **neexistenci nebezpečných míst** (nepřehledná křížení s motorovými komunikacemi, železniční přejezdy s nízkou úrovní zabezpečení, srázy nad řekou, apod.), ideálně také **vybavenost trasy dětskými hřišti** (houpačky, pískoviště, prolézačky) minimálně u některých odpočívadel na trase a pochopitelně o **příznivý profil trasy** (přiměřené převýšení a malé sklony → existence minima úseků s nutností vést kolo).

Dálkový cyklista pak navíc potřebuje mít výběr možností na **ubytování či přenocování** s patřičným zázemím.

Pro **terénní cyklistiku** je pak příznačná nenáročnost na kvalitu povrchu, kdy preference terénních cyklistů se v posledních letech naopak posouvají spíše směrem k **užším, přírodě blízkým stezkám** (tzv. singletrail či singltrek), stejně tak jako nižší náročnost na klimatické podmínky. Výhoda terénních tras spočívá zpravidla v nulové či minimální investiční náročnosti na jejich budování, úpravy či značení v terénu (v porovnání s trasami se zpevněným povrchem), kdy pro terénní cyklistiku mohou být často využívány existující lesní či polní cesty. Mnohdy se přitom jedná o trasy využívané také pro pěší turistiku.

Základní **charakteristika obyvatel Olomouckého kraje využívající kolo v rámci volnočasových aktivit**, ať už se jedná o vyjíždky na kole, cyklovýlety, rekreační užívání kola či dovolenou (na základě výsledků dotazníkového šetření):

- tato skupina cyklistů se v regionu podílela 48,47 % na celkové přepravě na kole,
- nadpoloviční většina osob (přesně 55,15 %) vyráží na své cesty v teplejší sezóně (tj. od dubna do září) + k tomu 10,65 % využívá kolo pouze o letních prázdninách,
- největší podíl cyklistů (38,22 %) majících kolo jako volnočasovou zábavu na něho nasedá alespoň 1x týdně, 3x týdně a více jej využívá 36,33 %,
- v rámci jedné jízdy tyto osoby nejčastěji ujedou více než 10 km (80,70 %), z toho 40,95 % vzdálenost od 10,1 do 30,0 km, 29,70 % vzdálenost od 30,1 do 50,0 km a 10,05 % destinaci delší než 50 km.

Typologie rekreačních cyklistů jako klientů

- **Rodiny s dětmi:** skupina cyklistů preferující převážně kratší a bezpečné trasy s kvalitním zpevněným povrchem. Důležitou podmínkou je zaměření se na děti, cíl nebo zastávka s aktivitami pro ně (restaurace se zahrádkou nebo hřiště, turistický cíl se zaměřením na děti). V Česku je v současnosti tato skupina uspokojována nynějšími produkty cyklostezek, které kombinují dálkovou cykloturistiku po stezkách vedoucích údolními řek, dopravní cyklistiku a nenáročnou cyklistiku pro méně zdatné. Jedná se o skupinu cyklistů se značným objemem a díky tomu také ekonomickým přínosem.
- **Méně zdatní (pohodoví) rekreační cyklisté:** cyklisté, kteří ocení spíše nenáročné kratší trasy do 30 km se zpevněným kvalitním povrchem. Pro tuto skupinu jsou důležitým faktorem zajímavé turistické cíle. V Evropě je již rozšířena nabídka na prohlídku zajímavostí na kole, buď s průvodcem, individuálně nebo ve skupině.
- **Zdatnější rekreační cyklisté:** skupina cyklistů vyhledávající okružní trasy v rozmezí 40 až 80 km, často v kombinaci s poznáváním místních zajímavostí a kulturních památek. Pro tyto cyklisty není překážkou nekvalitní povrch ani velké převýšení, cílem je radost z jízdy.
- **Dálkoví cyklisté:** skupina, která upřednostňuje trasy dlouhé 50 až 100 km a drží se zejména páteřních tras. Většinou se nejedná o jednodenní výlety, ale o cesty spojené s přespáním (převážně se zdrží na jednu noc). Důležitým hlediskem je kvalitní značení, jak tras samotných, tak mobiliáře – odpočívadla, mapy, průvodce aj. Často volí trasy podél řek. Pro tuto skupinu jsou zajímavé produkty připravované ve spolupráci s cestovními kanceláři.
- **Terénní cyklisté (bikeři):** preferují hlavně přírodě blízké cesty a úzké stezky v terénu. Tito cyklisté mají zkušenosti a znalosti s pobytem v přírodě, proto se často věnují i jiným aktivitám, jako horolezectví, orientační běh, vodáctví aj.

- **Sportovně-rekreační cyklisté:** cyklisté vyhledávající masové akce sportovního typu, například MTB maratóny nebo silniční maratóny. Testují své síly v závodech, překonávají vlastní hranice, trénují pro výkon. Pověštinou se jedná o amatéry, kteří ale mají informace o profesionální přípravě a v rámci svých možností také pravidelně trénují. Zástupci této skupiny cyklistů vyhledávají udržitelné přírodě blízké stezky.

2.2.1 Marketing a propagace cykloturistiky

Propagace cykloturistiky a terénní cyklistiky z národní úrovně

Stávajícím národním projektem je **Česko jede**, který je v současné době koordinován Asociací měst pro cyklisty a Nadací Partnerství. Projekt Česko jede se podařilo integrovat do kampaní a propagačního plánu České centrály cestovního ruchu - CzechTourism a systémových podpor MMR jako národní produkt. Dalším významným partnerem projektu jsou České dráhy, které jsou jako národní železniční dopravce pro produkt dálkových cyklotras stěžejním partnerem.

Projekt vychází ze schválené Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013–2020 z roku 2013 (Specifický cíl 4 – Realizace národního produktu Česko jede). Jejím úkolem je postupná realizace kroků, které povedou k institucionalizaci projektu Česko jede a naplňování jeho cílů.

Česko jede je celonárodní značka, zaměřená na cykloturistiku a další outdoorové sporty (in-line bruslení, pěší turistiku, vodáctví). Jejím cílem je zejména poskytnout přehledné, aktuální a kvalitní informace českým a zahraničním cyklistům o možnostech cyklistiky a cykloturistiky (výhledově také o dalších odvětvích aktivní turistiky) ve všech regionech ČR. Nosným prvkem je vytvoření a propagace produktu dálkových cyklotras dobře napojených na veřejnou dopravu (v rámci Olomouckého kraje jsou zde prezentovány dvě dálkové stezky: Moravská stezka a Cyklostezka Bečva), dále zde v rámci jednotlivých krajů ČR nalezneme cyklistické tipy dělené do několika sekcí – tématické produkty, tipy pro rodiny s dětmi, terénní cyklistika, popř. další témata vztahující se k cykloturistice (vazba veřejné dopravy a cyklistiky, produkt národní certifikace služeb Cyklisté vítání, a další).

Vlastní web cykloproduktu (www.ceskojede.cz) se stále vyvíjí a doznává změn.

Propagace cykloturistiky a terénní cyklistiky z krajské úrovně

V Územní studii rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji z roku 2009 byl podán přehled propagačních materiálů vytvořených Olomouckým krajem či některým ze sdružení cestovního ruchu. Zde přinášíme přehled **nových propagačních materiálů vytvořených v letech 2010–2016 a primárně zaměřených na cyklistiku.**

Propagační materiály vydané **Olomouckým krajem:**

- **„Cykloprůvodce Olomouckým krajem“** – obsahuje 10 vybraných cyklotras (5 z TR Jeseníky a 5 z TR Střední Morava) + Rychlebské stezky pro terénní cyklisty. Pro každou cílovou skupinu (rodiny s dětmi, méně zdatní rekreační cyklisté, sportovně rekreační cyklisté a dálkoví cyklisté) byly zpracovány 2–3 trasy. Každá z cyklotras byla zpracována ve formě tzv. „cyklobalíčku“, tj. je zde uveden detailní popis trasy, mapový podklad a výškový profil, délka a doba trasy, popis značených cyklotras a turistických cílů, to vše s přihlédnutím ke specifickým potřebám cyklistů. Cykloprůvodce rovněž obsahuje přehled certifikovaných zařízení systému Cyklisté vítání i seznam cykloservisů, cyklopůjčoven

a cyklobusů na území Olomouckého kraje. Vydán v roce 2010 v češtině, náklad: 4 tisíc kusů. V r. 2011 vydán dotisk v polské a německé jazykové mutaci, v letech 2013 a 2015 aktualizovaný dotisk v české jazykové mutaci.

- **„Morava a Slezsko – cykloprůvodce“** – společný propagační materiál Olomouckého, Jihomoravského, Moravskoslezského a Zlínského kraje vydaný v roce 2010 (trojjazyčně, počet výtisků: 36 000 ks) v rámci pravidelné spolupráce moravských krajů. Pro území Olomouckého kraje obsahuje 6 vybraných tématicky zaměřených cyklotras – pro adrenalinové ježdění, poznávací cykloturistiku, pro aktivní cyklisty, rodiny s dětmi a za gastronomickými zážitky. U každé trasy je uveden detailní popis trasy, mapový podklad a výškový profil, obtížnost, převýšení, délka trasy, popis značených cyklotras a turistických cílů vč. tipů na nejzajímavější destinace. V roce 2015 vydán dotisk.
- **„Cykloprůvodce Olomouckým krajem a Opolským vojvodstvím“** – vydán v roce 2013 v české a polské jazykové mutaci. V rámci Olomouckého kraje zpracováno 8 vybraných cyklotras + 4 společné česko-polské přeshraniční cyklotrasy. U každé trasy je uveden detailní popis trasy, mapový podklad a výškový profil, obtížnost, délka a povrch trasy, časová náročnost, popis značených cyklotras a turistických cílů (zajímavostí na trase). Cykloprůvodce rovněž obsahuje seznam informačních center.



- aktualizovaný dotisk **„Cyklomapy Jeseníků“** a **„Cyklomapy Střední Moravy“** (r. 2014).
- videotrasa **„Cyklostezka Bečva - Střední Morava“** – natočená část dálkové cyklotrasy na území Olomouckého kraje v délce 59 km včetně zaznamenání sedmi pointů (turistických cílů) a její následné umístění na web Turistika.cz vč. ročního hostingu a autorských práv (uveden popis trasy, výškový profil vč. délky celkového stoupání a klesání, délka trasy a její náročnost).
- **promospot** s názvem **„Destinace Jeseníky coby bikerů ráj“** na téma letní aktivní dovolená – cykloturistika. Spot propaguje destinaci Jeseníky jako místo vhodné k trávení cyklo dovolené, jednodenní návštěvě, adrenalinovým zážitkům. Stopáž (3 verze): 3:30, 1:10 a 0:30 min.

Projekty realizované sdružením **Jeseníky – Sdružení cestovního ruchu**:

- **Čarodějnickou cyklotrasou po česko-polském příhraničí** – předmětem projektu bylo rozšíření turistické nabídky pohraničí, zlepšení turistické infrastruktury a vytvoření efektivního informačního systému, a to v rámci pokračování a rozšiřování projektu "Čarodějnická cyklotrasa". Realizováno: kniha Zpráva o nevíře, trojjazyčná (CZ, PL, DE)

v nákladu 10 000 ks (vydání 2010).

- **Čarodějnickou cyklotrasou po česko-polském příhraničí – etapa II:** předmětem projektu bylo rozšíření nabídky cestovního ruchu v oblasti česko-polského příhraničí, její propagace na obou stranách hranice a zejména podpora propagace Čarodějnické cyklotrasy. Realizováno (v r. 2015): 10 PR článků v různých lifestylových časopisech, 3 billboardy (Šumperk, Jeseník a Nysa), čtyřjazyčná (CZ, PL, DE, EN) brožura Čarodějnická cyklotrasa, v nákladu 10 000 ks.
- **Stopami krve v Jeseníkách** – produkt po stopách čarodějnických procesů na Šumpersku a Jesenícku kopírující zastavení Čarodějnické cyklotrasy, celkový náklad 8 000 ks ve čtyřech jazykových mutacích (CZ, DE, EN a PL), vydání 2012.

Sdružení **Jeseníky – Sdružení cestovního ruchu** stejně jako sdružení **Střední Morava – Sdružení cestovního ruchu** dále propagovali cykloturistiku **v rámci celkové nabídky turistických možností v regionech Střední Moravy a Jeseníky**, a to s cílem oslovit jak individuální turisty, tak odbornou veřejnost. Jednalo se např. o projekty „Střední Morava – turistická destinace“, „Střední Morava – turistická destinace II, poznání a pohoda“, „Střední Morava on-line“, „Vítejte u nás – v Nysko-jesenickém regionu“ či „Jeseníky turistům“. Součástí těchto materiálů (publikací, katalogů, brožur, turistických map, atd.) byly **informace o cykloturistice** jako celku i **o jednotlivých cyklotrasách/cyklostezkách dané lokality** vč. jejich vyznačení v mapě.

Olomoucký kraj, stejně jako obě destinační sdružení, na podporu rozvoje cyklistiky na svém území **realizoval v letech 2010–2016 řadu dalších marketingových aktivit:**

- prezentace nabídky možností cykloturistiky v Olomouckém kraji na specializovaných veletrzích (Bike Brno a For Bikes Praha),
- komunikační kampaně, které zahrnovaly prezentace cykloturistické nabídky kraje v tisku a na turistickém informačním portále Olomouckého kraje,
- projekt „Léto v pohraničí“, který spočíval v realizaci jedné společné kulturně-sportovní akce, jež měla 4 dílčí části: 2 kulturní eventy (tzv. pikniky v příhraniční oblasti – v Olomouckém kraji se odehrál ve Zlatých Horách) a 2 sportovní aktivity – na polské straně běžecký maraton a na české straně cyklovýjíždka (r. 2013),
- cyklovýjíždka s hejtmanem Olomouckého kraje vedoucí okolím Litovle. Součástí akce byl také bohatý doprovodný program na litovelském náměstí (r. 2015),
- realizace roadshow Olomouckého kraje s tématem „Cykloturistika a cesty za poznáním“ na podporu letní turistické sezóny 2015. V rámci roadshow, která probíhala na 14 místech ČR, Polska, Německa a Rakouska, byla zajištěna i inzerce bannerů na webech nákupních center, letáková kampaň a také propagace prostřednictvím facebooku.,
- společná prezentace moravských krajů na akci Argus Bike Festival Vídeň s představením cykloturistických možností Olomouckého kraje (r. 2016).

Nejvýznamnějším marketingovým nástrojem v současné době z pohledu cílových skupin je **prezentace prostřednictvím webových stránek a sociálních sítí.**

Zásadním nedostatkem z pohledu dalšího rozvoje cyklistiky na území Olomouckého kraje je **absence cyklistického portálu** (informačně-mapového portálu s propojením na on-line plánovač tras), prostřednictvím kterého by Olomoucký kraj propagoval cykloturistiku. Propagace a marketing cestovního ruchu vč. cykloturistiky jsou realizovány prostřednictvím turistického informačního portálu Olomouckého kraje (<http://www.ok-tourism.cz>), který je rozdělen do dvou částí na základě jednotlivých turistických regionů – Střední Morava a Jeseníky. Za každou z těchto sekcí je zodpovědné příslušné Sdružení cestovního ruchu, jež si vytváří svoji vlastní komunikační strategii (vč. webové prezentace) s cílovými

skupinami, čímž např. z pohledu cykloturistiky dochází k roztržitému informování o nabídce produktů a služeb na úrovni kraje.

Při analýze prezentovaných informací na jednotlivých portálech (www.strednimorava-tourism.cz, <http://www.navstivtejeseniky.cz>) je patrné následující:

- Na turistickém portálu sdružení Střední Moravy je prezentace cykloturistiky rozdělena do tří částí – na cyklotrasy, cyklopůjčovny a cykloservisy. V částech cyklopůjčovny a cykloservisy jsou prezentovány každoročně aktualizované informace z veřejných zdrojů (dostupných na internetu). K vlastními žádostem provozovatelů jednotlivých zařízení o zařazení do této databáze na základě vlastní aktivity nedochází. V sekci cyklotrasy je prezentováno v současné době (leden 2016) pouhých 15 cyklistických tras, bohužel již dále nestrukturovaných podle významu (na jednom místě zde nalezneme evropské dálkové cyklistické trasy stejně jako lokální tematické cyklotrasy) či bližšího územního členění. U každé trasy je snahou uvést slovní popis trasy, mapový podklad a výškový profil, významné turistické cíle popř. akce a informační centra v okolí, bohužel ne u všech ale je tato struktura informačně podchycena. Také zde chybí vazba na aktuální informace uvedené v sekci cyklopůjčoven a cykloservisů, stejně jako pro cykloturisty užitečné informace v podobě povrchu trasy, vhodného typu kola, časové náročnosti, dalších doplňkových služeb (možnosti stravování, úschovny kol, apod.) či cílové skupiny, na kterou jsou tyto trasy zaměřené. Zcela zde chybí jakákoliv informace o jedné z hlavních dálkových cyklistických tras procházejících územím – o Jantarové stezce.
- Na turistickém portálu sdružení Jeseníky jsou veškeré informace v oblasti cykloturistiky uveřejněny na jednom místě bez dalšího podrobnějšího strukturování. Odkazy (v celkovém počtu 47) na jednotlivé cyklotrasy/cyklovýlet/apod. jsou řazeny abecedně, nikoliv např. podle území či tematických oblastí. Najdeme zde odkaz na cyklobusy (tento odkaz je ale zastaralý – společnost Connex Morava, a.s. již na území Jesenicka nepůsobí), jednu cyklopůjčovnu a žádný cykloservis. U každé cyklotrasy či cyklovýletu jsou informace zde uvedené ve stejné struktuře jako u cyklotras na portálu sdružení Střední Morava, ale s velkými rozdíly co se týká objemu poskytnutých informačních dat. Např. cyklovýlet „Úsovskou vrchovinou na tajemné Bradlo a hrad Brníčko“ obsahuje pouze dvě stručné věty „Nová Hradečná - Brníčko - Šumperk. Fyzicky nepřilíš náročná, ale zajímavá vyjížďka po malebném Úsovsku.“, dále zde cykloturista nenajde vůbec nic. Takovéto odkazy doporučujeme doplnit o relevantní informace či úplně ze serveru odstranit. Na portále dále zcela chybí jakákoliv informace (či alespoň odkaz) o hlavní dálkové cyklistické trase procházející územím – o Moravské stezce.
- Dalším nedostatkem marketingu cykloturistiky, a to především ve vztahu k produktu dálkových cyklistických tras, je **absence produktových balíčků a tvorba programů pro jednotlivé skupiny rekreačních cyklistů**. Přitom na internetu nalezneme nabídku cyklistických balíčků prezentovanou v rámci jednotlivých regionů (viz např. na Hranicku: <http://www.hranicko.eu/w/?p=rezervace&balicek=2>), ale tyto bohužel nejsou nabízeny na krajském turistickém informačním portálu. Cyklobalíčky by měly vznikat na bázi partnerství, ve spolupráci s podnikatelskými subjekty. Jedná se o jednu z významných příležitostí, jak zvýšit počet návštěvníků kraje.

Tipy na cyklovýlety by měly být obecně postaveny především na myšlence, že **cykloturista potřebuje být v přírodě, pokud možno mimo ruch (velko)města**. Nabízet kulturní, historické či technické památky, apod. má cenu jen v případě, že mají úschovnu kol, což v českých podmínkách zatím stále není standardem. Naopak je vhodné vést trasy po naučných stezkách, přírodních památkách, zříceninách a rozhlednách. Vhodným tipem na zastávku/cíl jsou farmy či místa s výrobou nebo možnou konzumací regionálních produktů a jídel.

2.2.2 Dálkové cyklotrasy z pohledu marketingu a doplňkových služeb

Dálkové cyklistické trasy jsou z pohledu technických kritérií jejich tvorby včetně bezpečnosti, průjezdnosti, značení a dalších charakteristik analyzovány v kapitole 3.2 Cyklotrasy. V této subkapitole se zaměříme na jejich marketing a další kritéria, které by měly splňovat. Jedná se zejména o následující model fungování:

- Stanovení marketingového „**koordinátora**“, **leadera** dálkové cyklotrasy.
- Stanovení **loga a názvu** dálkové cyklotrasy (vedle již běžně užívaného **čísla**). Název dálkové cyklotrasy zpravidla vystihuje název řeky, pohoří či důležitých zdrojových a cílových míst, geografickou příslušnost či kulturní spojitost.
- Existence kvalitní **doprovodné infrastruktury – odpočívadel, informačních panelů/tabulí** (s mapami a praktickými informacemi), **úschoven kol** a dalších. Tyto by měly zajistit buď účelově založené organizace pro dálkové cyklotrasy nebo místní samospráva – obce či jejich spolky. Podoba doplňující infrastruktury by měla být v rámci jedné cyklotrasy metodicky sjednocena.
- Existence kvalitních **doplňujících služeb** (jedná se zejména o aktivity podnikatelských subjektů, které lze podporovat např. marketingově, nicméně se u nich neočekává významná veřejná intervence ze strany veřejnoprávních subjektů. Půjčování kol do svého portfolia služeb postupně zařazují i některá informační centra.):
 - certifikované **ubytovací služby** Cyklisté vítání alespoň v začátku a konci každé denní etapy (každých 30 – 60 km), **stravovací služby** (restaurace, pohostinství) každých 15 km a certifikované stravovací služby Cyklisté vítání každých 30 km. **V Olomouckém kraji** bylo v roce 2017 v systému Cyklisté vítání, který realizuje Nadace Partnerství, **certifikováno celkem 70 zařízení** (38 ubytovacích zařízení, 21 stravovacích zařízení, 3 kempy a 8 turistických cílů, z toho 5 turistických informačních center) tj. o 22 zařízení více než v roce 2009. Vzhledem k certifikaci některých zařízení ve více kategoriích (např. jedno zařízení je certifikováno jak v kategorii „ubytování“, tak zároveň v kategorii „stravování“) zde ale nalezneme pouze 47 certifikovaných adresných míst. Nejvíce zařízení je certifikováno v okresech Jeseník (celkem 33) a Šumperk (17), naopak nejméně v okresech Prostějov (4) a Přerov (5).
 - **opravný kol (cykloservisy), cyklopůjčovny**, a další služby (technická a zdravotní pomoc, převoz zavazadel, nabídka cyklotaxi...),
 - vzhledem k nárůstu elektromobility a zvyšující se oblibě využívání elektrokol je potřeba se také zaměřit na rozvoj sítě **dobíjecích stanic** popř. půjčoven elektrokol.
- **Napojení na veřejnou dopravu** – dobré napojení na vlak, cyklobus, loď či lanovku, a to v uzlových bodech vzdálených ne více než 50 km od sebe (dále řešeno v subkapitole 2.3.2 Intermodalita). Každý tip na cyklistický výlet by měl automaticky počítat s napojením na veřejnou dopravu přepravující kola. Měl by tedy obsahovat informace o dostupném vlakovém spojení a cyklobusech.

Je nezbytné, aby každá dálková cyklotrasa měla **svůj vlastní primární (domovský) web a marketing**. Nezbytná je také jejich prezentace na národním webu Česko jede a na portálech destinačních sdružení cestovního ruchu, respektive ještě lépe na novém krajském cykloportálu, včetně prolinků na domovské stránky jednotlivých dálkových cyklotras.

Vzhledem k tomu, že jednotlivé cyklotrasy vykazují různý stupeň náročnosti (zejména se jedná o profil) nebo různou atraktivitu (např. z hlediska turistických cílů na trase nebo jejím konci) je potřeba jejich **marketing přizpůsobit požadavkům jednotlivých cílových skupin** (rodiny s dětmi, dálková cyklisté, atd.). Produkty pro dálkové cykloturisty je také

potřeba postavit na základě **jednodenních etap s dostatkem turistických služeb v etapových místech.**

Jak jsou na tom národní a regionální dálkové cyklistické trasy procházející Olomouckým krajem ukazuje následující tabulka.

Tab. č. 6: Dálkové cyklotrasy z pohledu několika podmínek úspěšného marketingu

	Koordinátor/leader DC	Název DC	Logo	Vlastní domovská stránka
Moravská stezka č. 4 (dříve 54,53,51,47)	Moravská stezka, z.s.	ANO	ANO	http://www.moravska-stezka.cz/
Jantarová stezka č. 5	NE	ANO	NE	NE
Cyklostezka Bečva č. 50	Cyklostezka Bečva, z.s.	ANO	ANO	http://cyklostezkabecva.com/

Zdroj: Vlastní šetření

Z tabulky je patrné, že produkty dvou dálkových cyklistických tras mají vytvořené velmi dobré podmínky úspěšného marketingu. Naopak **Jantarová stezka není propagována na vlastních domovských stránkách ani z úrovně Olomouckého kraje** (např. Jihomoravský kraj má ale na svém cykloportále o této cyklotrase informace uvedené: <http://www.cyklo-jizni-morava.cz/5-jantarova-stezka>). Velmi nešťastný je i samotný název tohoto produktu – Jantarová stezka, který vznikl v roce 1998 jako marketingová podpora pro národní dálkovou cyklotrasu č. 5, ale s danou značkou pracoval symbolicky jen Olomoucký kraj; Jihomoravský a Moravskoslezský kraj s ní nepracuje vůbec. Ke všemu Centrála cestovního ruchu Východní Morava, o.p.s. je nositelem vlastního turistického produktu s názvem Moravská jantarová stezka (partnerem tohoto produktu, jeho druhé etapy, byl i samotný Olomoucký kraj; více informací na: <http://www.jantarova-stezka.info/cz/index.php>). Ve vyhledávačích se Moravská jantarová stezka objevuje před cyklistickou trasou Jantarová stezka, často dochází k jejich záměně. Doporučení **opustit název Jantarová stezka** je mj. také uvedeno v „Koncepti rozvoje cyklistiky v Jihomoravském kraji na období 2016–2023“ z roku 2015. Každopádně k tomuto tématu by měla být vyvolána širší diskuse zástupců krajů, kterými tato cyklotrasa prochází.

2.3 Další aspekty rozvoje cyklistické dopravy a cykloturistiky na území Olomouckého kraje

2.3.1 Bezpečnost cyklistické dopravy

O bezpečnosti cyklistické dopravy se v předchozích koncepčních rozvojových dokumentech hodně psalo, ale nebyla v nich předložena žádná relevantní statistická data o nehodovosti cyklistů.

V informaci o plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (NSBSP) z roku 2015 (za rok 2016 ještě nebyla zveřejněna) je uvedeno, že „vývoj vážných následků nehod cyklistů je velmi výrazně nepříznivější než celkový vývoj v ČR. **Cyklisté jsou nejohroženější skupinou účastníků silničního provozu a spolu se seniory jsou jednou z mála cílových skupin, kde se nedaří dosáhnout potřebného snížení.**“ Z tabulky níže je patrné, že ve sledovaném období se podařilo dosáhnout stanovených cílů NSBSP pouze ve dvou letech (2011 a 2016) u usmrcených cyklistů.

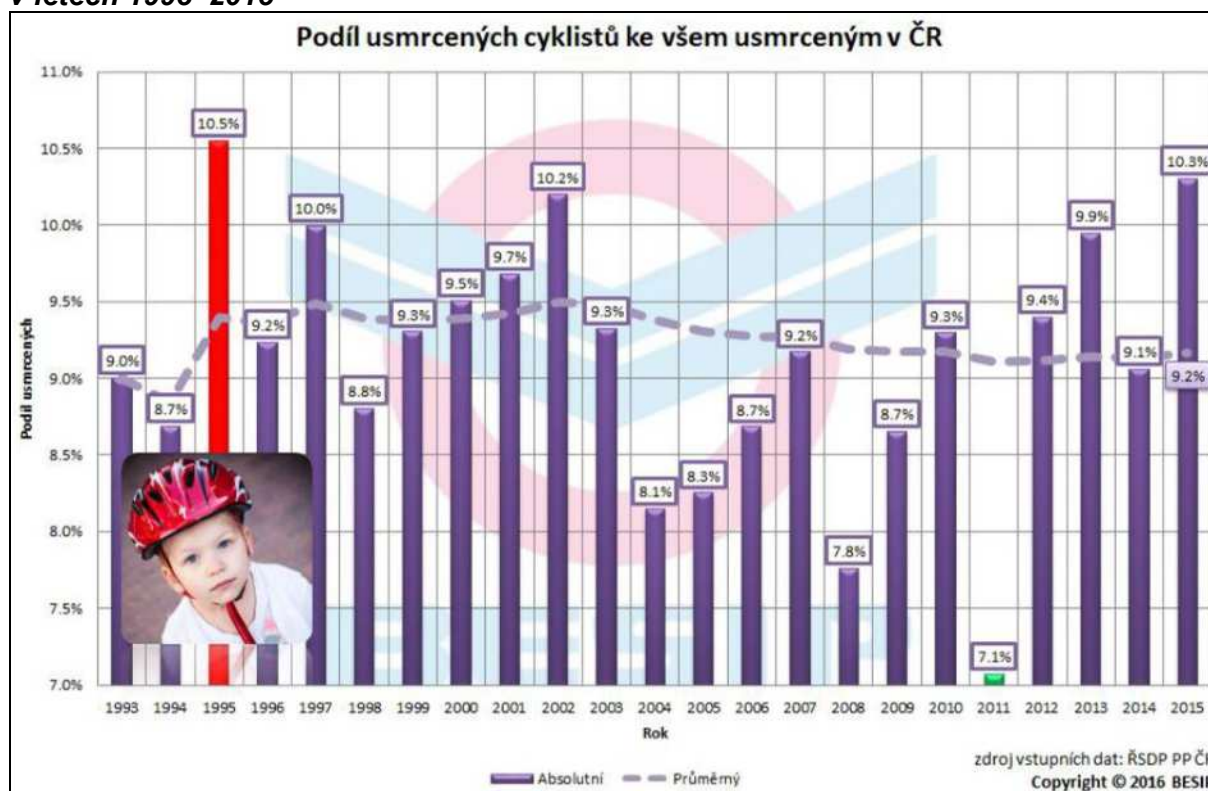
Tab. č. 7: Počet usmrcených a těžce zraněných cyklistů v ČR v porovnání se stanovenými cíly v (NSBSP) v letech 2011–2016

		2011	2012	2013	2014	2015	2016
Cyklisté úmrtí	Celkem	50	64	58	57	68	39
	Cíl NSBSP	64	60	57	53	50	47
Cyklisté těžké zranění	Celkem	443	466	462	433	394	417
	Cíl NSBSP	398	383	368	354	340	327

Zdroj: Policie ČR

Výše uvedou skutečnost lze dále demonstrovat na podílu cyklistů na celkovém počtu usmrcených osob na území ČR. V roce **2015 činil tento podíl 10,3 %, což je nejhorší výsledek od roku 1995**. Na celkovém počtu usmrcených osob v období 1993–2015 činil podíl usmrcených cyklistů 9,2 % (jedná se o průměrnou hodnotu za celé sledované období), což znamená, že **přibližně každý 11. usmrcený člověk na českých silnicích byl cyklista**. V roce 2016 podíl cyklistů na celkovém počtu usmrcených osob na území ČR klesl na 7,2 % (informace Policie ČR), což naopak rok 2016 řadí k nejlepším výsledkům hned po roce 2011. Vzhledem k výkyvům počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v jednotlivých letech **nelze usuzovat na dlouhodobější trend**.

Graf č. 1: Podíl usmrcených cyklistů na celkovém počtu usmrcených osob v ČR v letech 1993–2015

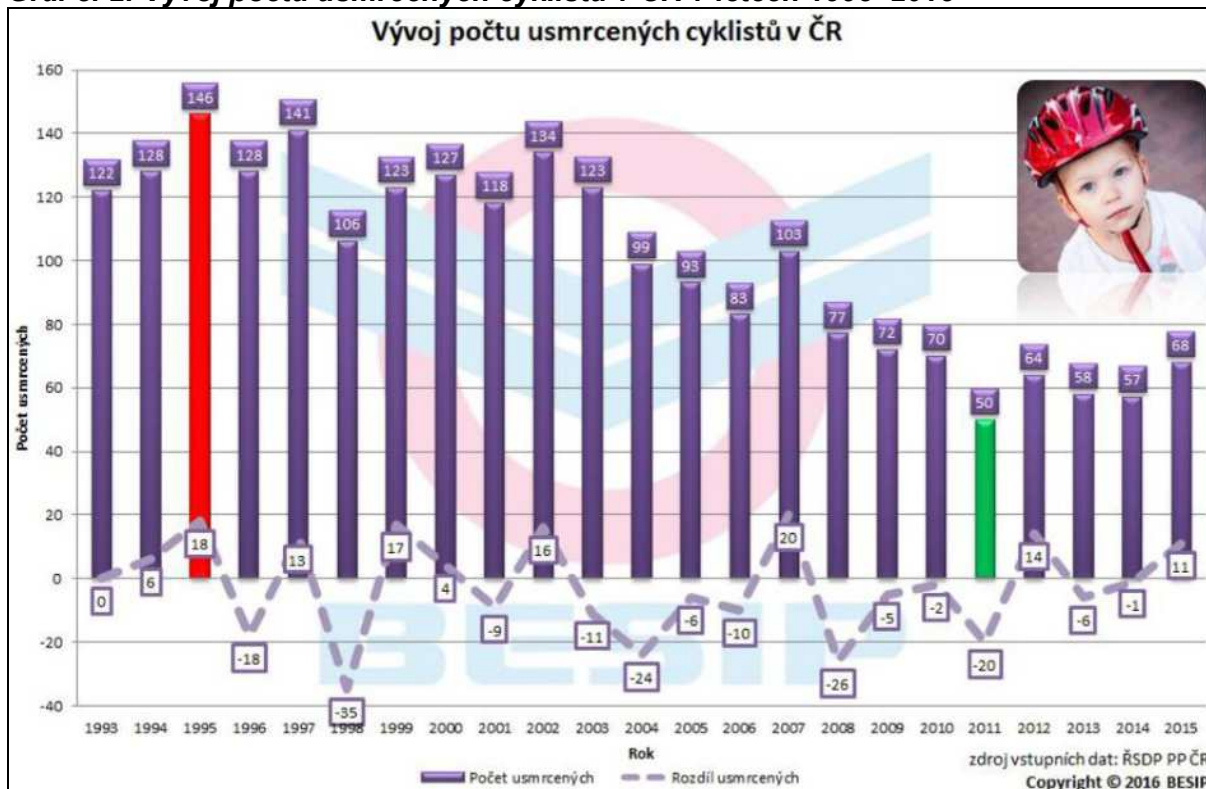


Zdroj: Ministerstvo dopravy, oddělení BESIP, dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/statistika/nsbsp-2011-2020/tematicke-analyzy-2015/cykliste.pdf>

V roce 2015 bylo na území ČR usmrceno celkem 68 cyklistů a od roku 2011, kdy byl zaznamenán nejnižší počet usmrcených osob v rámci celého sledovaného období, **dochází k jejich zvyšování** (přitom Národní strategie bezpečnosti silničního provozu si stanovila

zcela opačný cíl). Více než 4/5 obětí dopravních nehod (přesně 82 %, což představuje 56 osob) nemělo na sobě ochranou přilbu. **V roce 2016 došlo k poklesu usmrcených cyklistů** na 39 (informace Policie ČR), na druhou stranu ale byl zaznamenán 5,8% **nárůst těžce zraněných cyklistů** (z 394 v roce 2015 na 417 osob v roce 2016).

Graf č. 2: Vývoj počtu usmrcených cyklistů v ČR v letech 1993–2015



Zdroj: Ministerstvo dopravy, oddělení BESIP, dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/statistika/nsbsp-2011-2020/tematicke-analyzy-2015/cykliste.pdf>

Na území Olomouckého kraje se počet usmrcených cyklistů při dopravních nehodách postupně zvyšoval od roku 2011 do roku 2015. V r. 2015 dosáhl hodnoty 13 osob (tj. 19,1 % z celé ČR), což byla **nejhorší bilance ze všech krajů ČR**. Usmrcení cyklisté se zde na celkovém počtu všech usmrcených podíleli 25 %, tzn. že **každá 4. usmrcená osoba byla cyklistou, což je enormně vysoké číslo**. V roce 2016 byl v Olomouckém kraji (v rámci sledovaného období) zaznamenán nejnižší počet usmrcených cyklistů při dopravních nehodách – jednalo se o 3 osoby, jejichž podíl na všech usmrcených představoval 7,5 %. Počet těžce zraněných při dopravních nehodách byl ve sledovaném období nejvyšší v roce 2012 – jednalo se o 54 osob. Do roku 2015 se tento počet postupně snižoval, v r. 2016 ale došlo k jeho nežádoucímu nárůstu.

Od roku 2011 do roku 2016 činil na území Olomouckého kraje každoroční průměr usmrcených cyklistů 6,5 a těžce zraněných cyklistů 40,2. V přepočtu na 100 000 obyvatel kraje se jednalo o 1,02 respektive 6,33 osob, což **v porovnání s celorepublikovými statistikami jsou nadprůměrné hodnoty** (v ČR na 100 000 obyvatel připadlo 0,53 usmrcených a 4,13 těžce zraněných cyklistů).

Tab. č. 8: Počet usmrcených a těžce zraněných cyklistů na území Olomouckého kraje a ČR v letech 2011–2016

		2011	2012	2013	2014	2015	2016	Průměr
Cyklisté úmrtí	Olomoucký kraj	5	5	6	7	13	3	6,5
	Česká republika	50	64	58	57	68	39	56,0
Cyklisté těžké zranění	Olomoucký kraj	42	54	47	35	24	39	40,2
	Česká republika	443	466	462	433	394	417	435,8

Zdroj: Policie ČR

Pocit bezpečí je zásadní i pro cyklisty realizující svůj pohyb na kole na území Olomouckého kraje, jak vyplynulo z dotazníkové šetření uskutečněného v rámci zpracování této Koncepce. Na otázku „Co by vás přimělo k častějšímu užívání jízdního kola jako dopravního prostředku?“ třetina respondentů (celkem 1 560, tj. 33,68 %) odpověděla, že by uvítala více separovaných cyklistických stezek od hlavního dopravního prostoru. S pocitem bezpečné jízdy na kole souvisejí také následující dvě nejčastější odpovědi: vyšší ohleduplnost řidičů motorových vozidel (tuto možnost vybralo celkem 697 dotázaných, tj. 15,05 %) a více bezpečnostních prvků/opatření pro cyklisty na komunikacích (603 dotázaných, 13,02 %). Z této otázky je zřejmé, že pro **61,75 % respondentů je pocit bezpečí nejdůležitějším kritériem jejich volby, zda k přepravě použít kolo či jiný dopravní prostředek.**

Tab. č. 9: Otázka č. 05 v rámci realizovaného dotazníkového šetření „Co by vás přimělo k častějšímu užívání jízdního kola jako dopravního prostředku?“:

	Pomůcka	n_i	P_i (%)
01.	Více separovaných cyklistických stezek od hlavního dopravního prostoru	1 560	33,68
02.	Více bezpečnostních prvků/opatření pro cyklisty na komunikacích	603	13,02
03.	Lepší značení v terénu (cykloznačení, naváděcí a orientační systémy...)	428	9,24
04.	Více prvků pro cyklisty (stojany na kola, úschovny...)	557	12,02
05.	Lepší doprovodné služby pro cyklisty (ubytovací, stravovací, opravny kol, půjčovny...)	128	2,76
06.	Častější a důslednější údržba cyklistických komunikací	347	7,49
07.	Vyšší ohleduplnost řidičů motorových vozidel	697	15,05
08.	Jiné důvody	49	1,06
09.	Nic, kolo používám v maximální možné míře	263	5,68
Celkem		4 632	100,00

Zdroj: Vlastní šetření

Poznámka: U této otázky mohli dotazovaní uvést více možností. Z tohoto důvodu je celkový počet odpovědí vyšší než počet respondentů.

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem stojí za zvážení vypracování **krajské strategie bezpečnosti silničního provozu**, kterou některé kraje již mají zpracovanou, jako např. kraj Zlínský, Liberecký či Jihočeský. Důležité bude monitorovat počet dopravních nehod, počet usmrcených a těžce zraněných cyklistů v delším časovém období a v případech zvyšujících se trendů podniknout patřičná opatření.

Dopravní výchova

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších změn a doplnění stanovuje cyklistům minimální věk pro samostatnou jízdu na silnici, místní

komunikaci a veřejně přístupné komunikaci na 10 let (mladší 10 let smí na těchto komunikacích jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let).

Tohoto věku většina žáků dosahuje ve 4. třídě základní školy. Ke zvyšování bezpečnosti dětí na komunikacích slouží dopravní výchova, která se od roku 2013 ještě více začlenila do školních vzdělávacích programů a školy tak mají povinnost děti učit, jak se bezpečně pohybovat v dopravním provozu.

Tematický plán dopravní výchovy je zpracován na minimální rozsah požadovaných znalostí pravidel provozu na pozemních komunikacích k získání „Průkazu cyklisty“ pro žáky 4. tříd základních škol. Součástí výuky je závěrečné přezkoušení pravidel provozu na pozemních komunikacích pomocí testů, jejichž obsah je součástí tohoto plánu.

Nejvhodnějším místem, kde je možné praktikovat dopravní výchovu, jsou bezpochyby dopravní hřiště. Na území ČR se jich v současné době nachází více než 160 (zdroj www.BESIP.cz). Děti se zde formou zábavy učí, jak se správně pohybovat v běžném provozu, testují zde své znalosti a nakonec zde mohou získat třeba i průkaz pro malé cyklisty. Poznávají například dopravní značky, učí se teoretickým základům a již prakticky používají komunikace dopravního hřiště a formou hry si nacvičují dopravní provoz. Tím se co nejvíce učí, jak se správně chovat a zajišťovat si tak vlastní bezpečnost na komunikacích. Dopravní hřiště není určené jen pro děti ze základních škol. Vhodné je i pro mateřské školy a další organizace pracující s dětmi jakéhokoliv věku. Mohou se zde ale pořádat například i projekty rozvoje dopravní výchovy do rodin, kde se nevzdělávají jen děti, ale také jejich rodiče a vhodné jsou i pro další volnočasovou aktivitu dětí a veřejnosti a pro seniory.

V Olomouckém kraji je k dispozici celkem 16 dopravních hřišť a 1 mobilní dopravní hřiště (v Šumperku). 5 z nich jsou určena pouze pro mateřské školy, 1 je jen pro obec Mikulovice a na 10 probíhá dopravní výchova dle Tematického plánu pro 4. třídy ZŠ. Pouze na 5 hřištích (v Olomouci, Prostějově, Šternberku, Mohelnici a Uničově) probíhá provoz s profesionálním lektorem i ve všední dny a současně jsou tato hřiště otevřená i pro veřejnost, což je relativně málo. V Olomouci probíhá výuka i pro seniory. Kapacita nedosahuje potřeb a požadavků škol a veřejnosti.

Tab. č. 10: Počty škol a žáků zapojených do dopravní výchovy za I. pololetí 2013:

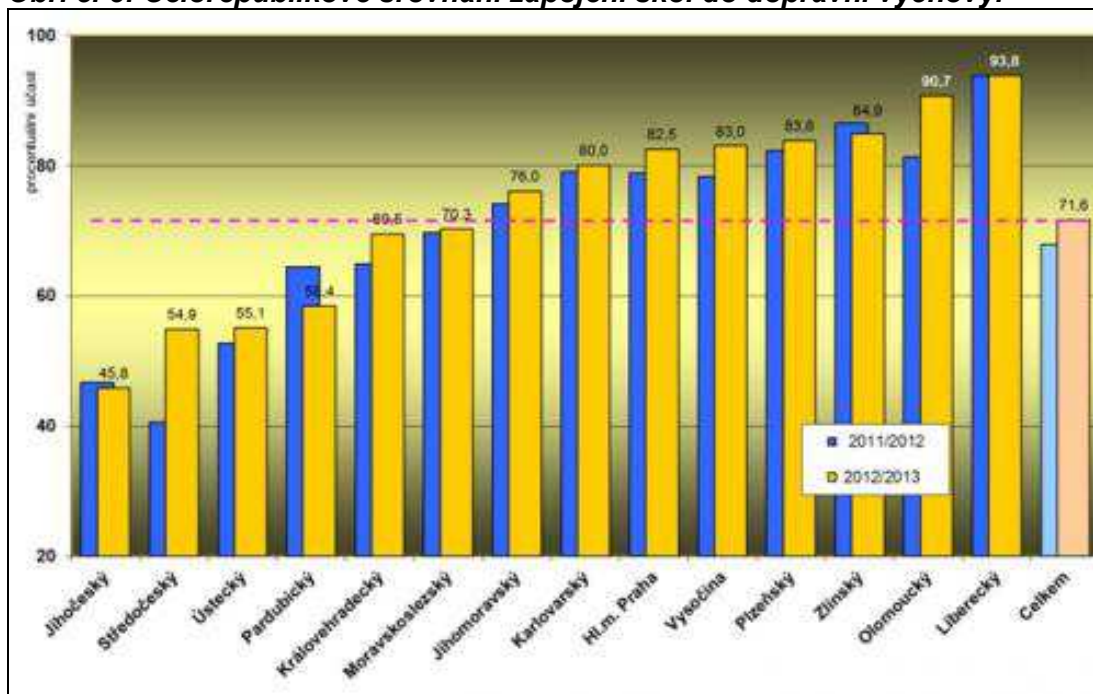
Kraj	Počet dopravních hřišť	Výuka dle tematického plánu	Výuka jen pro MŠ	Slouží i pro veřejnost	Dopravní hřiště s lektorem
Praha	11	10	0	8	8
Jihočeský	20	12	4	7	0
Plzeňský	9	8	1	9	0
Karlovarský	6	6	0	1	1
Ústecký	8	8	0	1	0
Liberecký	11	8	1	3	3
Olomoucký	17	10	6	5	5
Moravskoslezský	23	21	2	8	3
Královehradecký	10	10	0	2	0
Pardubický	13	13	0	10	4
Středočeský	23	21	0	2	2
Vysočina	14	14	0	7	0
Jihomoravský	10	10	0	1	0
Zlínský	9	9	0	5	4

Zdroj: BESIP

V rámci České republiky je v současné době zapojení škol do dopravní výchovy

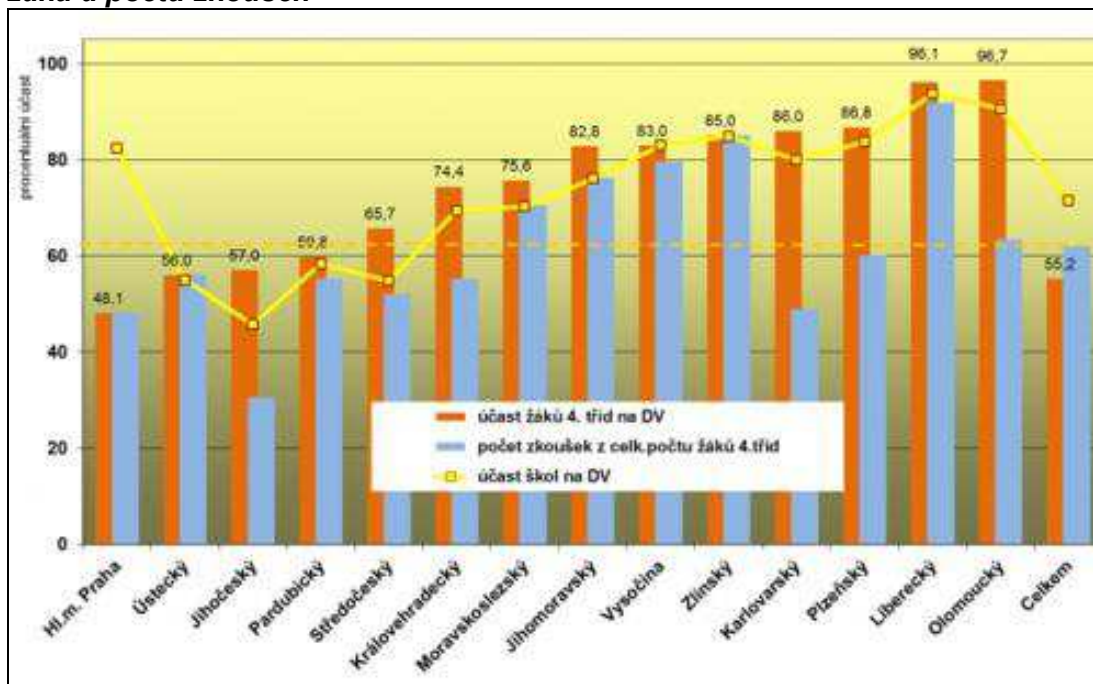
71,6 %. Nejvíce zapojených škol, z celkového počtu škol v kraji, má již pravidelně Liberecký kraj, následuje pak Olomoucký kraj.

Obr. č. 3: Celorepublikové srovnání zapojení škol do dopravní výchovy.



Zdroj: BESIP, dostupné: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova>.

Obr. č. 4: Komplexní hodnocení účasti na dopravní výchově z pohledu zapojených žáků a počtu zkoušek



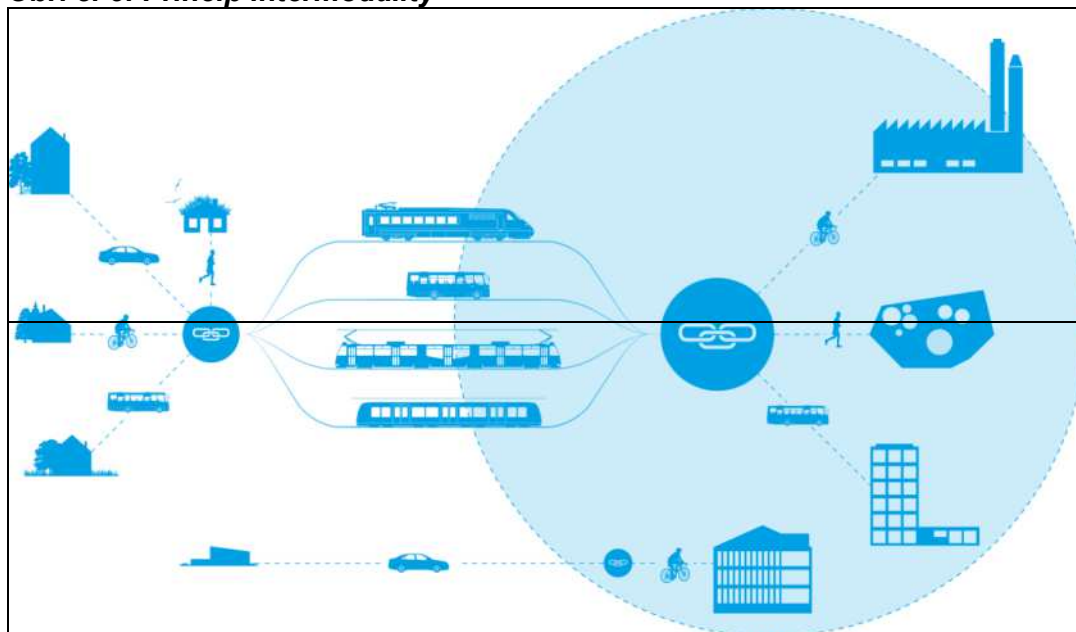
Zdroj: BESIP, dostupné: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova>.

Dalšími ukazateli, které mají velkou vypovídací hodnotu, je počet zapojených žáků do dopravní výchovy a úspěšnost při závěrečných zkouškách. V zapojení žáků Olomoucký kraj dokonce předčil mírně i Liberecký v rámci celorepublikového srovnání. Úspěšnost při závěrečných zkouškách je však nízká, odpovídá celorepublikovému průměru.

2.3.2 Propojení veřejné a cyklistické dopravy

Propojení veřejné a cyklistické dopravy, tzv. **Bike and Ride** by měla být jednou z priorit kraje. Příkladem může být jízda k nádraží na kole, následné využití vlakové dopravy a dále pokračování v cestě autobusem. Pro tento způsob dopravy je důležité vybudování infrastruktury, která by umožnila bezpečné uschování jízdního kola v prostorách stanice. Z tohoto pohledu figuruje jízdní kolo jako dopravní prostředek pro krátké vzdálenosti, to znamená z místa bydliště či zaměstnání ke stanici. Asi nejnvýstižněji to dokladuje níže uvedený grafický obrázek.

Obr. č. 5: Princip intermodality



V kontextu této Koncepce se tedy počítá s propojováním měst s venkovem, kdy cyklistická a veřejná doprava jsou vnímány jako jeden celek, kde kolo je součástí celkového systému veřejné dopravy, resp. kombinované dopravy, což má vést ke snížení problémů s automobilovou dopravou ve městech.

Zvláštní pozornost je třeba věnovat faktu, že obyvatelé kraje dojíždí do práce a za službami do okresních měst jako jsou Olomouc, Prostějov, Přerov, Šumperk a Jeseník. Příkladem může být obec Štarnov, která je od Olomouce vzdálená pouze 15 minut cesty vlakem. Ve Štarnově díky tomu byly zřízeny stojany a to v rámci výstavby cyklostezky Štarnov – Bohuňovice.

Proto je důležité motivovat obyvatele tím, že dojedou na nejbližší stanici, či zastávku veřejné hromadné dopravy, kde budou mít zajištěné bezpečné a rychlé parkování. Při návrhu tohoto systému je třeba pamatovat i na starší občany, pro které může být i vzdálenost 500 m nepřekonatelnou vzdáleností, kterou jim ale kolo může pomoci překonat.

Pokrytí Olomouckého kraje železničními zastávkami je poměrně kvalitní, problémem je právě nedostatečná vybavenost stanic pro bezpečnou úschovu kol, což neposkytuje potenciálním uživatelům důvod pro přesednutí z auta na kolo. Aktuální stav vybavenosti nádraží, alespoň cyklostojany je nedostatečný, o existenci například cyklogaráží ani nelze hovořit. Pro zlepšení stavu je nutné stabilizovat majetkové stavy, jelikož část nádraží vlastní SŽDC s.p. a část ČD jako dopravci. Je také nutné zajistit patřičnou prezentaci možností využití tohoto způsobu dopravy. Co se týče uschování kol u autobusových nádraží, případně zastávek linkové autobusové dopravy, i tam je situace obdobná. Tyto nedostatky jsou jednou z hlavních překážek pro propojení veřejné dopravy a cyklo dopravy.

V rámci výstavby přestupních terminálů se proto vždy požaduje souběžné budování i přístřešků či jiných odstavných ploch pro jízdní kola. V řadě míst na území Olomouckého kraje se to úspěšně daří – např. v Zábřehu, Uničově či Přerově (viz text níže). V jiných místech nikoliv, ať už z prostorových důvodů, nebo z důvodu nedostatečného zájmu investora. Podobná pravidla by měla být splněna i pro zastávky a nádraží pro autobusovou dopravu. Při návrhu tohoto systému je třeba pamatovat i na starší či zdravotně handicapované občany, pro které může být i vzdálenost 500 m nepřekonatelnou vzdáleností, kterou jim ale kolo může pomoci překonat.

Za vzorový přístup podpory systému BIKE & RIDE lze uvést nový parkovací dům pro jízdní kola v Přerově nacházející se v lokalitě vlakového a autobusového nádraží. Jedná se o automatický samoobslužný parkovací systém s kapacitou pro 118 kol, včetně možnosti uložení elektrokol. Výhodou tohoto typu uložení kol je skutečnost, že spolu s kolem lze uschovat i helmu či zavazadlo. Cena uschování kola na 24 hodin činí 5 Kč. Z měsíčních statistik je patrné, že tento parkovací systém si již našel své uživatele, kteří raději bezpečně uloží své kolo do parkovacího domu, než ho uzamknou na veřejném prostranství, kde je vyšší pravděpodobnost jeho odcizení.

Tab. č. 11: Počet umístěných kol v parkovacím domě Přerov za rok 2016




	01	02	03	04	05*	06	07	08	09	10	11	12	Celkem
Počet kol	323	477	630	871	1466	1880	1665	2025	2333	1831	1954	1326	16781

Zdroj: Přerovská rozvojová, s.r.o.





Poznámka: * od května 2016 parkování pro zákazníky ČD, a.s. (držitele In-karty) na jeden den zdarma.


Propojení veřejné a cyklistické dopravy je v České republice hojně rozšířeno také **v oblasti cykloturistiky**, o čemž svědčí vypravování speciálních prostředků veřejné dopravy (např. cyklobusů) či aktivity ze strany Českých drah, a.s. (existence půjčoven, úschoven jízdních kol, apod.).

Propojení cyklistické dopravy se železniční dopravou

Nejrozšířenějším způsobem přepravy kola ve vlacích Českých drah je přeprava formou spoluzavazadla, kdy si cestující jízdní kolo nakládá a vykládá sám bez asistence zaměstnanců ČD. Tato přeprava je možná ve všech vlacích označených symbolem jízdního kola . V těchto vlacích se kola přepravují v rozšířených vyhrazených prostorech (u nástupních dveří jsou označeny symbolem jízdního kola ). Ve vlacích, které jsou v jízdním řádu označeny symbolem kufru , je možné si kolo během přepravy uschovat do vagonu, který je označen stejným symbolem. Kolo je během jízdy pod dozorem zaměstnance ČD.

U vybraných vlaků je možná rezervace místa pro jízdní kolo, u některých dokonce povinná. U vlaků s možností přepravy kola jako spoluzavazadlo, u kterých je v jízdním řádu

symbol kola v kroužku , je možné si místo rezervovat. Vlaky s povinnou rezervací místa pro jízdní kolo jsou v jízdním řádu označeny symbolem kola v rámečku . Podobné je to i u vlaků se službou úschova během přepravy. U vlaků označených v jízdním řádu symbolem kufru v kroužku  si lze rezervaci pro jízdní kolo zakoupit, v případě povinné rezervace je u takových vlaků symbol kufru v rámečku .

Kolo je možné vzít i do vlaků neoznačených symbolem kola. Platí to pro osobní a spěšné vlaky, rychlíky i expresy. Kolo je potřeba naložit do prvních či posledních dveří soupravy na tzv. představek. Přeprava v těchto vlacích je možná, jen pokud v nich není současně služba úschova během přepravy nebo není přeprava kol vyloučena .

České dráhy vyjma přepravy jízdních kol provozují pod značkou ČD Bike ve vybraných stanicích také **půjčovny jízdních kol** (www.cd.cz/volny-cas/pujcovny.kol-cd/Olomoucky-kraj/-5945/). Cykloturista může většinou kolo vrátit i v jiném městě, než si ho vypůjčil. Půjčovny kol ČD jsou v provozu zpravidla od 1. dubna do 31. října, vybrané půjčovny jsou otevřeny i celoročně.

Půjčovny kol a vratné stanice v Olomouckém kraji: Hranice na Moravě (také vratná stanice pro půjčovnu kol v žst Přerov), Lipník nad Bečvou, Olomouc hlavní nádraží (také vratná stanice pro půjčovnu kol v žst Zábřeh na Moravě), Zábřeh na Moravě (také vratná stanice pro půjčovnu kol v žst Olomouc hl.n.) a Přerov (také vratná stanice pro půjčovnu kol v žst Hranice na Moravě).

Vypůjčená kola lze dále bezplatně přepravovat ve vlacích na těchto tratích:

- trať 270 v úseku Olomouc hl.n. – Zábřeh na Moravě, v úseku Olomouc hl.n. – Přerov a v úseku Přerov – Hranice na Moravě,
- trať 271 v úseku Prostějov hl.n. – Džbel,
- trať 273 v úseku Prostějov hl.n. – Červenka,
- trať 275 v úseku Olomouc hl.n. – Senice na Hané,
- trať 280 v úseku Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí,
- trať 291 v úseku Zábřeh na Moravě – Šumperk,
- trať 292 v úseku Šumperk – Jeseník,
- trať 300 v úseku Přerov – Nezamyslice,
- trať 301 v úseku Olomouc hl.n. – Prostějov hl.n.,
- trať 310 v úseku Olomouc hl.n. – Moravský Beroun.

Kola zapůjčená v síti půjčoven ČD a.s. lze také zdarma uschovat v úschovnách kol ČD. V Olomouckém kraji se jedná o úschovny ve 3 železničních stanicích: v Přerově, Hranicích na Moravě a v Kojetíně.

Na území Olomouckého kraje jezdí také speciální **cyklovlak**, a to první květnový den z olomouckého hlavního nádraží po trati č. 310 na Bílý kámen (do jinak celoročně uzavřeného vojenského prostoru Libavá). Souprava s kapacitou 256 míst k sezení a místem pro 108 jízdních kol umožňuje pohodlnou přepravu jak pěším turistům, tak především vyznavačům cykloturistiky. V cyklovlacích ČD platí obecně stejné jízdenky jako v jiných vlacích ČD na těchto tratích, není nutné zakupovat žádné speciální jízdenky.

Propojení cyklistické dopravy s dopravou autobusovou

Na území Olomouckého kraje jsou některé z běžných autobusových linek provozovány jako tzv. **cyklobusy** určené především pro přepravu cykloturistů s jízdními koly. Jejich provoz zajišťují dvě společnosti: ARRIVA MORAVA a.s. a FTL - First Transport Lines, a.s.

Cyklobusy společnosti ARRIVA MORAVA a.s. jsou provozovány jako běžné

autobusové linky a mohou je využít k přepravě jak cykloturisté s jízdními koly, tak i pěší turisté a všichni ostatní cestující. Jízdní kola jsou přepravována ve speciálních cyklovozících připojených za autobusy s kapacitou 18 až 28 jízdních kol. V roce 2017 budou zajištěny následující cyklobusy:

- Olomouc – Šternberk – Rýmařov – Malá Morávka, Ovčárna – Karlova Studánka (pojede o víkendech a státem uznaných svátcích od 17. 06. do 10. 09. 2017),
- Přerov – Lipník nad Bečvou – Hranice – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm – Bílá, Bumbálka (pojede v pátek od 07. 07. do 25. 08. 2017, v sobotu od 03. 06. do 30. 09. 2017 a v neděli od 04. 06. do 27. 08. 2017),
- Šumperk – Rýmařov – Malá Morávka, Karlova Studánka, Hvězda – Malá Morávka, Ovčárna (pojede o víkendech a státem uznaných svátcích od 17. 06. do 10. 09. 2017).

Dopravce FTL – First Transport Lines, a.s. ve spolupráci s městem Prostějov provozuje cyklobus na trase Prostějov – Plumlov – Drahaný – Jedovnice. Spoje jsou realizovány prostřednictvím pravidelné linkové dopravy, kapacita přívěsného vozíku připojeného za autobus je 40 jízdních kol. V roce 2017 bude cyklobus v provozu o sobotách, nedělích a ve státem uznaných svátcích, a to od 29. 04. do 17. 09. 2017.

Dopravní podnik města Olomouce provozoval každoročně autobusovou linku v trase Olomouc, Tržnice – Svatý Kopeček, která byla určena jako cyklobus. V roce 2010 byla ale tato linka pro nízkou vytiženost zrušena. V současné době není možné v krajském městě využívat městskou hromadnou dopravu k přepravě jízdních kol.

2.3.3 Cyklistická doprava a životní prostředí

Cyklistická doprava přímo ovlivňuje stav životního prostředí a zdraví. Jedná se o ekologicky šetrnou formu dopravy a alternativu k dopravě automobilové. Cyklistická doprava - na rozdíl od dopravy automobilové (a také dopravy veřejné) - neprodukuje žádné emise znečišťujících látek do ovzduší ani není zdrojem emisí skleníkových plynů a hluku do okolního prostředí. Vzhledem k aktivnímu pohybu je rovněž formou zdravějšího životního stylu. Ve vztahu k životnímu prostředí je tedy možno její rozvoj chápat především významně pozitivně.

Území s vyšší koncentrací přírodních bývají pro cyklisty atraktivní a jsou zde proto v některých případech možné střety se zájmy ochrany přírody. Ty mohou nastat při lokalizaci nových cyklostezek, kdy kromě samotného záboru ploch pro novou cyklostezku je nutno počítat se zvýšenou návštěvností lokalit a s tím souvisejícím vyrušováním. Z těchto důvodů je proto potřeba vhodnými opatřeními případným konfliktům předcházet. Tímto se zabývá i tato kapitola.

Na základě zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí bylo na příslušný úřad předloženo Oznámení koncepce. Na základě tohoto Oznámení a vyjádření k němu obdržených provedlo Ministerstvo životního prostředí zjišťovací řízení ve smyslu § 10d tohoto zákona se závěrem, že „**Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji jako koncepce naplňující dikci ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí bude předmětem posuzování vlivů na životní prostředí.**“ Proces SEA v tomto případě tedy probíhá paralelně s přípravou koncepce a problematika vlivů na životní prostředí je při přípravě jeho jednotlivých částí průběžně zohledňována.

Níže jsou proto uvedeny základní požadavky týkající se vztahu cyklistiky a ochrany životního prostředí především se zaměřením na aspekt ochrany přírody. První pohled řeší

limity z pohledu samotných cyklistů, druhý pohled řeší možnosti rozvoje cyklodopravy.
Základní legislativní požadavky pro cyklisty z hlediska ochrany životního prostředí

V této části jsou shrnuty požadavky týkající se terénní cyklistiky, které jsou určeny přímo cyklistům, a to ve vztahu k hlavním limitům v území.

Tab. č. 12: Základní legislativní požadavky pro cyklisty z hlediska ochrany životního prostředí

Oblast	Limity	2016
Lesní hospodářství	Lesní stezky a porosty	V lese, který není chráněným územím, mohou cyklisté jezdit po lesních cestách a stezkách, nikoliv však volným terénem.
Ochrana přírody	CHKO	Obecně je možný přístup na všechny cesty a stezky v CHKO s výjimkou místních úprav a MZCHÚ.
	Národní přírodní rezervace	Zakázáno jezdit na kolech mimo silnice, místní komunikace a místa vyhrazená se souhlasem orgánu ochrany přírody.
	Přírodní rezervace, národní přírodní památky, přírodní památky	Přístup k cyklistům není obecně upraven, tj. není přímé omezení pohybu po cestách a stezkách. Omezení přístupu cyklistů může být uvedeno v bližších ochranných podmínkách ve vyhlášovacích dokumentacích jednotlivých lokalit. Může být uvedeno na informačních tabulích.
	Lokality Natura 2000	Přístup cyklistů není obvykle omezen. Orgán ochrany přírody (OOP) jej může omezit v případě, že je v dané lokalitě cyklistika činností, která by poškozovala předmět ochrany (přírodní stanoviště, druh). Přístup cyklistů může být také omezen časově, například s ohledem na období hnízdění chráněných druhů ptáků.
	Přírodní park	Přístup cyklistů na cesty v přírodních parcích nebývá omezen. OOP Orgán ochrany přírody může stanovit omezení takového využití území, které by znamenalo zničení, poškození nebo rušení stavu tohoto území
	VKP a ÚSES	Nepředstavuje omezení pro pohyb cyklistů.

Zdroj: Česká mountainbiková asociace a aktuálně platná legislativa

Poznámka: Nejsou zde řešeny národní parky, neboť se v Olomouckém kraji nenacházejí

Rozvoj cyklodopravy a ochrana životního prostředí

Jak je uvedeno výše, při rozvoji cyklistické dopravy je nutno zohledňovat především zájmy ochrany přírody. Mezi další aspekty patří např. ochrana půdního fondu a další (např. vodní zdroje).

Území s vyšší koncentrací přírodních hodnot (ZCHÚ, přírodní parky, Natura 2000, VKP, ÚSES ...) jsou rovněž atraktivními pro cyklistickou dopravu a lze zde předpokládat vyšší délku cyklistických stezek a tras a také vyšší koncentraci cyklistů. Není cílem ochrany přírody a priori zakázat rozvoj cyklodopravy v těchto územích, avšak je nutno respektovat obecnější zásady, doporučení a zákonné limity. Mezi hlavní patří tyto:

- při plánování cyklostezek/tras v chráněných územích úzce spolupracovat s příslušnými orgány ochrany přírody (tj. zejména příslušná střediska AOPK ČR, KÚ),
- přednostně využívat stávajících komunikací a stezek (i s ohledem na ochranu půdního fondu),

- povolovat a umísťovat nové stavby je zakázáno v 1. zóně CHKO, národních přírodních rezervacích a přírodních rezervacích,
- v lokalitách Natura 2000 (ptačí oblasti a evropsky významné lokality) je nutno zajistit příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (tj. vyhnout se nebo minimalizovat zásahy do chráněných stanovišť, zajistit příznivý stav pro výskyt chráněných druhů).

Bližší podmínky ochrany lze řešit dále při přípravě konkrétních záměrů. U nových cyklostezek vedených v naturových lokalitách je – v případě, že orgán ochrany přírody nevyloučí významný negativní vliv – potřeba provádět také naturová posouzení dle § 45 i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

2.4 Princip a způsob řízení a organizace cyklistiky na jednotlivých úrovních

Pro úspěšné naplňování krajských koncepčních rozvojových dokumentů v oblasti cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky je **zapotřebí obecně realizovat tři stěžejní opatření organizačního charakteru:**

- iniciovat vznik pozice krajského cyklokoordinátora,
- založit pracovní skupinu zaměřenou na rozvoj cyklistiky na krajské úrovni,
- zřídit finanční nástroj orientovaný na podporu cyklistiky.

Z opatření organizačního charakteru je na území Olomouckého kraje zajištěn dotační titul na podporu výstavby a oprav cyklostezek. Olomoucký kraj se totiž jako první z krajů začal systematicky zabývat podporou cyklodopravy a **od roku 2004 vytvořil vícekriteriální systém finanční podpory záměrů samospráv**. Podporou záměrů měst a obcí v oblasti cyklistické dopravy tak kraj naplňuje základní cíle obsažené v „Koncepci rozvoje cyklistické dopravy na území Olomouckého kraje“ z roku 2003 a v „Územní studii rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji“ z roku 2009 a **účinně tak napomáhá ke zvyšování bezpečnosti dopravy na svém území**. Současně podporou budování cyklostezek jako samostatných dopravních tras přispívá ke zlepšení ekologicky šetrné dopravy při cestě občanů kraje do zaměstnání, škol a na úřady, v rámci dopravní obslužnosti území.

V souhrnu od r. 2004 do r. 2015 poskytl Olomoucký kraj obcím a městům na svém území z dotačního titulu „Podpora výstavby a oprav cyklostezek“ celkem **77 161 576 Kč, a to na výstavbu 86 úseků cyklostezek o celkové délce cca 84,93 km**. Částka na výstavbu a opravy cyklostezek nebyla z rozpočtu kraje vyčleněna pouze v letech 2008 a 2013. Na rok 2016 byl schválen příspěvek v celkové výši 7 mil. Kč.

Tab. č. 13: Přehled o poskytnutí a čerpání finančních příspěvků z dotačního titulu Olomouckého kraje „Podpora výstavby a oprav cyklostezek“ v letech 2004–2015

Rok	Schválený příspěvek z rozpočtu OK	Skutečné čerpání
2004	10 000 000 Kč	5 564 701 Kč
2005	15 000 000 Kč	14 429 144 Kč
2006	15 000 000 Kč	14 774 000 Kč
2007	12 000 000 Kč	12 000 000 Kč
2008	0 Kč	0 Kč
2009	12 000 000 Kč	8 336 671 Kč

Rok	Schválený příspěvek z rozpočtu OK	Skutečné čerpání
2010	6 000 000 Kč	2 052 000 Kč
2011	4 000 000 Kč + 2 403 109 Kč*	4 426 785 Kč
2012	6 500 000 Kč**	6 575 626 Kč
2013	0 Kč	0 Kč
2014***	5 000 000 Kč + 200 000 Kč*	5 123 330 Kč
2015	5 000 000 Kč	3 879 319 Kč

Poznámka:

* z důvodu nerozděleného zůstatku či vrácení finančních prostředků určených na poskytnutí příspěvku na částečnou úhradu nákladů na opatření pro zvýšení bezpečnosti dopravy v Olomouckém kraji byly tyto finanční prostředky přesunuty v rámci rozpočtu Odboru dopravy a silničního hospodářství na program Podpory výstavby a oprav cyklostezek.

** Rada Olomouckého kraje upravila výši finančního příspěvku z rozpočtu Olomouckého kraje na podporu realizace cyklostaveb a doporučila poskytnout finanční příspěvek 11 žadatelům na 11 cyklostaveb v celkovém objemu 5 405 903 Kč. Nad tento rámec byl poskytnut příspěvek Mikroregionu Hranicko ve výši 2 000 000 Kč.

*** V roce 2014 Zastupitelstvo Olomouckého kraje schválilo poskytnutí mimořádného příspěvku na vybudování cyklostezky obci Tučín ve výši 700 tis. Kč a statutárnímu městu Přerov ve výši 300 tis. Kč.

Zdroj: Krajský úřad Olomouckého kraje

V rámci krajského rozpočtu bylo možné v minulosti čerpat finanční prostředky na výstavbu a opravy cyklostezek také z dotačního titulu „Významné projekty“ (Poznámka: tento dotační titul v současné době ale již neexistuje.).

Olomoucký kraj dále poskytuje **finanční prostředky Klubu českých turistů na údržbu cyklistického značení** (více viz subkapitola 3.2 Cyklotrasy).

V této části se dále zaměříme na územní intervence ze strany veřejnoprávních subjektů (z rozpočtu Olomouckého kraje, ze Státního fondu dopravní infrastruktury a prostřednictvím dvou Operačních programů EU – ROP Střední Morava a OP Přeshraniční spolupráce ČR – Polsko 2007–2013), které byly realizovány od roku 2009 do současnosti na území jednotlivých ORP Olomouckého kraje. Přestože interpretovaná data nemají stejnou vypovídací hodnotu (u některých jsou uvedeny informace o odsouhlasené výši dotace ze strany poskytovatele dotace, u jiných informace o skutečně čerpané částce příjemcem dotace), dávají nám velmi dobrý přehled o aktivitách veřejnoprávních, podnikatelských i neziskových subjektů z jednotlivých regionů zaměřených na rozvoj cyklistické dopravy a cykloturistiky. Konkrétní projektové záměry realizované z těchto dotačních titulů jsou uvedeny v příloze č. 4.

Z ROP Střední Morava bylo na území Olomouckého kraje v oblasti cyklistiky podpořeno celkem 49 projektových záměrů (celková výše dotace: 324 020 748 Kč), z OP Přeshraniční spolupráce ČR – Polsko 2007–2013 se jednalo o 7 záměrů (výše dotace příjemcům: 15 064 896 Kč), ze SFDI o 33 (146 189 000 Kč) a z rozpočtu Olomouckého kraje celkem o 58 projektových záměrů (celková výše dotace: 47 885 404 Kč). Přičemž některé projekty byly realizovány za pomoci vícezdrojového financování.

Z tabulky níže je zřejmé, že nejvíce byly podpořeny subjekty/příjemci na území ORP Olomouc (do tohoto území byly ve sledovaném období směřovány intervence v celkové výši 167 925,9 tis. Kč), ORP Prostějov (79 265,9 tis. Kč) a ORP Šumperk (52 924,8 tis. Kč), naopak nejmenší podpory se dostalo investorům z ORP Litovel a ORP Konice, v obou byl zaznamenán vždy pouze jeden příjemce – město Litovel respektive společnost Romže, o.p.s.

Tab. č. 14: Územní intervence zaměřené na rozvoj cyklistické dopravy a cykloturistiky na území jednotlivých ORP Olomouckého kraje (v Kč)

ORP	Rozpočet OK	SFDI	ROP SM	OP Přeshraniční spolupráce ČR – PL	Celkem
ORP Jeseník	5 812 514	18 604 000	11 406 003	5 068 752	40 891 269
ORP Šumperk	514 319	14 346 000	29 227 817	8 836 620	52 924 756
ORP Mohelnice	3 060 000	0	11 403 981	0	14 463 981
ORP Zábřeh	3 361 410	15 275 000	0	0	18 636 410
ORP Olomouc	7 719 474	25 088 000	135 118 403	0	167 925 877
ORP Litovel	0	2 305 000	4 748 103	0	7 053 103
ORP Šternberk	603 091	7 780 000	6 726 530	0	15 109 621
ORP Uničov	12 689 324	11 135 000	14 696 647	0	38 520 971
ORP Přerov	2 970 000	12 472 000	9 578 180	0	25 020 180
ORP Hranice	2 695 000	3 065 000	26 365 101	1 159 524	33 284 625
ORP Lipník nad Bečvou	1 226 524	5 437 000	16 474 847	0	23 138 371
ORP Prostějov	6 233 752	14 757 000	58 275 136	0	79 265 888
ORP Konice	999 996	0	0	0	999 996
Celkem	47 885 404	130 264 000	324 020 748	15 064 896	517 235 048

Zdroj: Vlastní šetření

V Olomouckém kraji není v současné době zřízena pozice krajského cyklokoordinátora ani pracovní skupina pro cyklistickou dopravu. Přitom je možné se nechat inspirovat z jiných krajů. Asi nejlépe je systém propracovaný v Jihomoravském kraji, kde cyklokoordinátor s konkrétními úkoly a agendou oficiálně pracuje na regionálním rozvoji (popis jeho agendy je uveden v příloze č. 3). Obdobou funkcí a pozicí mají v Karlovarském kraji, Královéhradeckém kraji a v kraji Vysočina. Ve Středočeském kraji bude tato funkce oficiálně zřízena v r. 2017. V Libereckém kraji pracuje cyklokoordinátor oficiálně na odboru dopravy, v Jihočeském kraji roli koordinátora vykonává zřízená Nadace Jihočeské cyklostezky. Specifické postavení má Ústecký kraj, který sice oficiálně cyklokoordinátora nemá, ale byla zde považena osoba, aby koordinovala investiční přípravu 4 dálkových cyklotras, jež vedou tímto krajem. Díky této činnosti kraj vybudoval Labskou stezku a připravuje další úseky. V ostatních krajích mají zpracovanou cyklokonceptci, ale funkce cyklokoordinátora funguje na principu ad-hoc, nebo v rámci běžné agendy úřadu.

Na krajské úrovni zatím neexistuje jednotný systém řízení, koordinace a komunikace rozvoje záměrů v oblasti cykloturistiky a cyklo dopravy na ose „obce/města (potažmo jejich svazky) ↔ Olomoucký kraj ↔ stát“ (více viz níže). Plánování rozvoje cyklistiky se v regionu realizuje především na municipální úrovni a zpravidla jen u větších měst.

Principy koordinace

Podpora cyklistické dopravy a cykloturistiky potřebuje solidní základnu, aby mohla dosáhnout cílů, které sleduje. Kontinuita a přiměřené vybavení personálními a finančními prostředky jsou důležitými faktory úspěchu. Efektivní organizační struktury musí také zaručovat jejich optimální nasazení a zahrnovat relevantní aktéry. Koordinovaný postup zainteresovaných ministerstev, krajů a měst v jejich jednotlivých oblastech kompetence je správným východiskem pro uskutečňování politiky podpory cyklistické dopravy

a cykloturistiky. Rovněž se počítá s podporou neziskového sektoru. Tento model je třeba přenést a zkvalitnit i pro nadcházející Koncepti.

Národní cyklokoordinátor	Krajský cyklokoordinátor	Regionální a městští/obecní cyklokoordinátoři
-----------------------------	-----------------------------	---

Nejde tedy o to vytvářet další struktury a nová pracovní místa pro další „cyklokoordinátory“, ale vytvořit v existujících strukturách tým lidí, které zajímá daná problematika a kteří chtějí spolu komunikovat.

Národní úroveň zastupuje Ministerstvo dopravy ČR ve spolupráci s Asociací měst pro cyklisty (www.cyklomesta.cz), která je celostátní, dobrovolnou, nepolitickou a nevládní organizací, založenou jako zájmové sdružení právnických osob. Členy Asociace jsou obce, města, svazky a neziskové organizace. Koordinační činnost pak vykonává národní cyklokoordinátor.

Krajskou úroveň zastupuje krajský cyklokoordinátor, který koordinuje naplňování jednotlivých opatření a spolupracuje na jejich realizaci se zainteresovanými odbory a dalšími institucemi. Další jeho úkolem je koordinace činností kolem mezinárodních a krajských cyklokoridorů. Daný pracovník pracuje na odboru regionálního rozvoje, v těsné spolupráci s odborem dopravy a územního plánování a stavebního řádu.

Poslední úrovní jsou regionální a městští koordinátoři. Nemusí mít přímo funkci „cyklokoordinátora“, ale musí mít ve své gesci oblast cyklistické dopravy, případně cykloturistiky. Rozvoj cyklistické dopravy na úrovni měst Olomouckého kraje je do určité míry koordinován pouze u větších měst. **Převážná většina měst a dílčích regionů v kraji se však rozvoji cyklistické dopravy nevěnuje systematicky.** Pozice městského cyklokoordinátora je zřízena ve městech **Litovel, Olomouc, Přerov, Šternberk, Šumperk a Uničov**. V jiných městech není cyklistická doprava koordinovaně řízena a rozvíjena formou vyčleněného pracovníka/orgánu/pracovní skupiny/apod. Pracovní náplň je vzorově popsána v příloze č. 5.

Všechny tři úrovně by společně měly vytvořit **krajskou pracovní skupinu** doplněnou o řadu dalších odborníků z řad veřejnoprávních institucí či zájmových organizací (Policie ČR, Ředitelství silnic a dálnic ČR, Povodí Moravy, Povodí Odry, Správa silnic Olomouckého kraje, Lesy ČR, zástupce církve, SŽDC, Klub českých turistů, Sdružení cestovního ruchu, koordinátoři dálkových cyklotras, projektanti atd.).

Vzorová pracovní náplň městského a krajského cyklokoordinátora je uvedena v příloze č. 5.

Spolupráce dalších subjektů zabývajících se cyklistikou

Podpora cyklistické dopravy a cykloturistiky potřebuje solidní základnu, aby mohla dosáhnout cílů, které sleduje. Koordinovaný postup zainteresovaných partnerů v jejich jednotlivých oblastech kompetence je správným východiskem pro uskutečňování politiky podpory cyklistiky.

A. Nejvýznamnější organizace působící v oblasti cykloturistiky a terénní cyklistiky

Klub českých turistů (www.kct.cz)

Klub českých turistů je tradiční organizace s historií sahající až do roku 1888. Dnes má 40 tis. členů a značné množství partnerů. Je duchovním otcem a správcem zejména pěšího turistického značení, které je považováno za nejlepší v Evropě. KČT se chopila role metodika cykloturistického značení a správce ve smyslu přidělování čísel cyklotras, v mnoha případech i jeho kontroly, údržby pásového značení a dle podmínek v místě i údržby silničního značení.

ČEMBA – Česká mountain biková asociace (<http://www.cemba.eu>)

Byla založena na cyklokonferenci v roce 2007 po vzoru mezinárodní mountain bikové asociace IMBA se sídlem v USA v Kalifornii. Sdružuje na dobrovolné bázi bikery z celé ČR. Výsledkem spolupráce s orgány státní správy je i podpora budovaných singltreků a trailů. ČEMBA je metodikem značení terénních stezek a názvosloví bike turistiky. Ve vazbě ke Koncepci může mít na starosti právě otázku terénní cyklistiky, a to ve spolupráci s dalšími zainteresovanými subjekty.

Nadace Partnerství (www.nadacepartnerstvi.cz)

Nadace Partnerství byla založena v roce 1991 a patří mezi jednu z nejvýznamnější celostátně uznávanou environmentální organizaci. Kromě řady jiných aktivit má velmi blízko k cykloturistice, je hlavní hnací silou v tvorbě EuroVelo, koordinuje v ČR trasy greenways, certifikaci Cyklisté vítáni a provádí monitoring cyklistů a pěších.

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. (<http://www.cdv.cz/>)

Příspěvková organizace Ministerstva dopravy, jediná veřejná výzkumná instituce v ČR zabývající se otázkami dopravy. Jednou ze zkoumaných oblastí je i cyklistická doprava a cykloturistika.

Asociace měst pro cyklisty spojuje města podporující cyklistickou dopravu k zlepšení podmínek pro cyklo dopravu a cykloturistiku. Je celostátní, dobrovolnou, nepolitickou a nevládní organizací, založenou jako zájmové sdružení právnických osob. Členy Asociace jsou obce, města, svazky a neziskové organizace. Činnost Asociace je založena především na aktivitě starostů, primátorů a členů zastupitelstev obcí a měst, kteří se nad rámec svých povinností věnují i obecným problémům spojených s městskou mobilitou a otázkami dopravy.

B. Přehled dalších subjektů zapojených do rozvoje cyklo dopravy a cykloturistiky

Subjekty, které na území Olomouckého kraje v různé míře ovlivňují vývoj cyklo dopravy a cykloturistiky lze vymezit následovně:

- Města a obce – primárně zodpovědné za rozvoj cyklistiky na svém území (příprava projektové dokumentace, spolufinancování či financování výstavby cyklostezek a integrovaných projektů do cyklo dopravy, zajištění propagace cyklistiky, řešení majetkoprávních vztahů v souvislosti s rozvojem cyklistické dopravy, údržba cyklistických komunikací, atd.).
- Mikroregiony, sdružení a svazky obcí, Místní akční skupiny (iniciace projektů, provádění místního značení, doplnění mobiliáře, apod.).
- Krajský úřad Olomouckého kraje – především Odbor dopravy a silničního hospodářství, Odbor tajemníka hejtmana, Odbor strategického rozvoje kraje (finanční podpora a koordinace aktivit v oblasti cyklistické dopravy a cykloturistiky, spolupráce při řešení majetkoprávních vztahů v případě rozvoje cyklistiky na nebo v okolí komunikací II. a III. třídy, evidence a zpracování dat o cyklistické infrastruktuře, atd.).
- Správa silnic Olomouckého kraje (správce silnic II. a III. třídy v Olomouckém kraji).
- Dopravní podnik města Olomouce, a.s. (provozovatel MHD na území krajského města).
- České dráhy, a.s. (provozovatel veřejné dopravní obslužnosti, správce některých

dotčených objektů).

- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (správce železniční infrastruktury, vazba na převádění pozemků drážních stezek).
- Ředitelství silnic a dálnic ČR (správce celostátní silniční infrastruktury).
- Lesy ČR, s.p. a další správci lesů (vazba na souhlasy s vedením cyklotras přes jejich území, nebo dokonce s výstavbou terénních stezek).
- Povodí Moravy, s.p. (vazba na souhlasy s vedením cyklotras podél řek, případně s výstavbou cyklostezek na hrázích).
- Policie ČR (spolupráce z hlediska opatření pro cyklisty v dopravním prostoru).
- Střední Morava – Sdružení cestovního ruchu, Jeseníky – Sdružení cestovního ruchu, Turistická informační centra (zajištění propagace a prezentace – zejména v oblasti cykloturistiky).
- Další subjekty (místní sdružení, aktivisté apod.).

Problémy v dopravě a mobilitě nemohou být vnímány izolovaně a ve své komplexnosti nemohou být efektivně řešeny prostřednictvím jednoho projektu bez dalších vazeb. Proto je nutné vytvořit takový soubor projektů či opatření, které jsou schopny pouze společně dosáhnout významného efektu (např. vybudování infrastruktury společně s podporou lidských zdrojů). V rámci principu integrace je možné tyto intervence sdružit tak, aby mohly být spolu koordinovány a jejich výsledný efekt byl co největší.

Prostřednictvím integrace bude zajištěno, že subjekty budou mít možnost využít více zdrojů k řešení jednoho problému, a proto budou schopny dosáhnout znásobeného efektu. Integrovanost lze spatřovat v několika rovinách:

- **územní integrovanost**, kdy budou realizovány projekty a aktivity s nadmístním, zpravidla aglomeračním dopadem,
- **věcná integrovanost**, kdy budou koordinovaně realizovány věcně související aktivity, které zpravidla i v důsledku roztříštěnosti zdrojů bývají prováděny odděleně,
- **finanční integrovanost**, kdy do financování budou zapojeny zdroje z různých specifických cílů jednoho operačního programu, případně z různých operačních programů,
- **organizační integrovanost**, tedy společný koordinovaný postup jednotlivých subjektů v území založený na partnerském principu.

3. STAV CYKLISTICKÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ OLOMOUCKÉHO KRAJE

Přestože některé úseky cyklotras vedou po vybudovaných bezpečných úsecích cyklistických stezek a vedle rekreační cyklistiky mimo jiné slouží ke každodenní dojíždce obyvatel do zaměstnání, škol či na úřady (např. obě dálkové cyklotrasy na území města Olomouce – Jantarová i Moravská stezka vedou po vybudované cyklistické stezce ulicí Schweitzerova, která byla vybudována za účelem každodenní dojíždky obyvatel městských částí Povel, Nemilany a částečně také Nových Sadů a Slavonína do centra města, apod.), jsou jejich hodnoty z důvodu vzájemné komparace mezi jednotlivými kraji udávány v původních zdrojových datech.

3.1 Cyklostezky

Komunikace pro cyklisty rozlišujeme podle prostorových možností vedení cyklistů:

- **v obci:**
 - v hlavním dopravním prostoru (místní komunikace I. – III. tř.) – pravostranný provoz při obou okrajích komunikace,
 - v přidruženém dopravním prostoru (součást místní komunikace I. – III. tř.),
 - samostatné stezky (místní komunikace IV. tř.).
- **mimo obec:**
 - na silnici (součást silnice I. – III. tř.),
 - mimo silnice (účelová komunikace).

Za cyklistické komunikace **v hlavním dopravním prostoru** jsou považovány:

E12	Obousměrný provoz cyklistů v jednosměrných komunikacích	
V20	Piktogramové koridory pro cyklisty	
V14+IP20	Vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty	

Poznámka: konkrétní příklady z praxe lze najít zde: http://www.cyklokonference.cz/cms_soubory/rubriky/36.pdf.

Za cyklistické komunikace **mimo hlavní dopravní prostor** jsou považovány:

C8	Stezka pro cyklisty	
C9	Stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem	
C10	Stezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem	
C7+E13	Stezky pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů	
B11	Komunikace s vyloučeným motorové dopravy	

Poznámka: konkrétní příklady z praxe lze najít na: http://www.cyklokonference.cz/cms_soubory/rubriky/37.pdf či zde: http://www.cyklokonference.cz/cms_soubory/rubriky/39.pdf.

Jaké je postavení Olomouckého kraje v rámci ČR z pohledu vybudovaných cyklistických stezek? Přestože hodnocení délky, hustoty a stavu cyklistických komunikací a jejich vzájemná mezikrajská komparace naráží na **nedostatek aktuálních statistických dat**, uvádíme níže tabulku (byť šest let starou), která toto základní srovnání umožňuje.

K 31. 12. 2010 bylo na území České republiky napočítáno celkem 1 903 kilometrů cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty, přičemž v intravilánu se nacházelo 1005 km a v extravilánu 898 km. Nejrozsáhlejší síť cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty se v rámci ČR nacházela na území hl. města Prahy (224 km) a Středočeského kraje (216 km).

Na území Olomouckého kraje se k 31. 12. 2010 nacházelo celkem 172 kilometrů cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty (v intravilánu jich bylo 79 km a v extravilánu 93 km), což tento kraj řadilo na celkové 5. místo ze všech krajů – jeho podíl tvořil nadprůměrných 9,0 %. Při relativním porovnání Olomouckému kraji patřila 4. (v hustotě cyklostezek na 1000 km²), respektive 3. (v hustotě cyklostezek na 10 000 obyvatel) příčka a v **obou ukazatelích dosáhl nadprůměrných hodnot**.

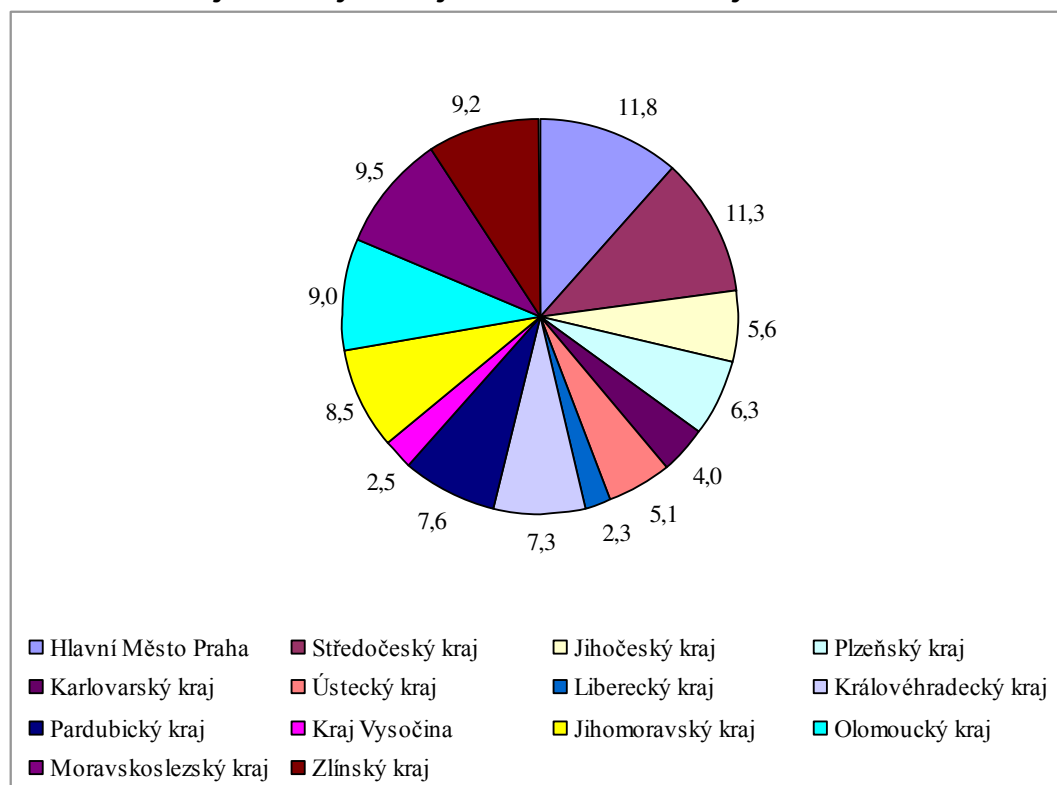
Na základě vyjádření národního cyklokoordinátora a vzhledem k množství nově zrealizovaných úseků cyklistických komunikací na území Olomouckého kraje (viz níže) předpokládáme, že by si **Olomoucký kraj měl i nadále uchovat své postavení v rámci celé České republiky a svoji hustotou cyklistických stezek být nad celostátním průměrem a řadit se tak k lépe vybaveným krajům**.

Tab. č. 15: Délka a hustota cyklistických stezek v jednotlivých krajích ČR k 31.12.2010

Kraj/region	Cyklostezky (v km)			Cyklostezky celkem na 1000 km ²	Cyklostezky celkem na 10 000 ob.
	Celkem	Intravilán	Extravilán		
Hl. m. Praha	224,300	224,300	0,000	452,22	1,78
Středočeský kraj	215,631	80,334	135,297	19,58	1,70
Jihočeský kraj	105,878	46,805	59,073	10,53	1,66
Plzeňský kraj	119,556	58,289	61,267	15,81	2,09
Karlovarský kraj	75,867	19,486	56,381	22,89	2,47
Ústecký kraj	96,651	56,985	39,666	18,12	1,16
Liberecký kraj	44,277	17,303	26,974	14,00	1,01
Královéhradecký kraj	139,768	90,802	48,966	29,37	2,52
Pardubický kraj	143,736	52,871	90,865	31,81	2,78
Kraj Vysočina	47,883	16,828	31,055	7,05	0,93
Jihomoravský kraj	161,638	85,221	76,417	22,47	1,40
Olomoucký kraj	171,290	78,784	92,506	32,52	2,67
Zlínský kraj	175,438	45,754	129,684	44,27	2,97
Moravskoslezský kraj	181,164	131,660	49,504	33,38	1,46
Česká republika	1903,077	1005,422	897,655	24,13	1,81

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu

Graf č. 3: Podíl jednotlivých krajů na celkové délce cyklostezek ČR k 31. 12. 2010 (v %)



Zdroj: Centrum dopravního výzkumu

V rámci realizace zakázky byla mj. provedena **pasportizace cyklostezek na území jednotlivých ORP Olomouckého kraje**. Díky zjišťování informací stejného charakteru během zpracování Územní studie rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji v roce 2009 tak můžeme sledovat změny a jejich dynamiku, které zde nastaly za posledních cca 7,5 let. Základní přehled o zjištěném aktuálním stavu cyklistických komunikací na území kraje je uveden v následující tabulce (stav k 02/2017), podrobnější specifikace a grafickými zákresy pak v příloze č. 1.

Tab. č. 16: Délka cyklistických komunikací na území jednotlivých ORP Olomouckého kraje v letech 2009 a v lednu 2017 (v m):

Kraj/region	Celkem		Cyklistické stezky / pruhy		Účelové komunikace B11	
	2009*	2017	2009*	2017	2009*	2017
ORP Jeseník	7343	9771	6843	9771	500	500
ORP Mohelnice	2077	15380	2077	6527	0	8853
ORP Zábřeh	580	2489	580	2489	0	0
ORP Olomouc	45593	103164	43103	67792	2490	35372
ORP Litovel	10443	19338	5193	8280	5250	11058
ORP Šternberk	3889	8719	3889	8419	0	300
ORP Uničov	14902	22691	14902	21546	0	1145
ORP Přerov	35581	49503	24629	38812	10952	10691
ORP Hranice	8810	13656	5747	6428	3063	7228
ORP Lipník nad Bečvou	6000	13865	2600	4191	3400	9674
ORP Prostějov	27642	64334	25672	56221	1970	8113
ORP Konice	200	0	200	200	0	0
ORP Šumperk	6085	13649	6085	11845	0	1804
Olomoucký kraj	169145	337259	141520	242521	27625	94738

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu

Poznámka: * hodnoty za r. 2009 převzaty z Územní studie rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji
Výčet účelových komunikací mimo jiné vhodných pro cyklisty (komunikace jsou označeny dopravními značkami B11 se stanovenou výjimkou pro určitou skupinu motorových vozidel) není úplný. Jsou zde stejně jako ve strategii z roku 2009 úseky vytvářející významnou dopravní, či rekreační funkci ve vztahu k cyklistům.

Výčet účelových komunikací mimo jiné vhodných pro cyklisty (komunikace jsou označeny dopravními značkami B11 se stanovenou výjimkou pro určitou skupinu motorových vozidel) není úplný. Jsou zde stejně jako ve strategii z roku 2009 úseky vytvářející významnou dopravní, či rekreační funkci ve vztahu k cyklistům.

Většina stávajících cyklostezek na území kraje byla vybudována z iniciativy obcí, popř. jejich sdružení. Stejně tak jejich správa a údržba (značení, sečení, oprava povrchů, apod.) jsou v gesci měst a obcí. Realizace dalších cyklostezek je vzhledem k jejich finanční náročnosti (a to nejenom samotné výstavby, ale i přípravy spojené s vypořádáním majetkových vztahů – výkupem pozemků, apod.) téměř výhradně **podmíněna získáním odpovídajících dotačních zdrojů na jejich výstavbu**. Obce jsou zpravidla schopné pokrýt náklady související s přípravou projektové dokumentace a s inženýrskými činnostmi, na vlastní investiční výstavbu však již prostředky vzhledem k potřebám v dalších oblastech nezbývají. Zde se proto jeví **vhodné posílení role Olomouckého kraje (platí zejména**

z pohledu rozvoje dálkových tras a z pohledu celkové koordinace rozvoje cykloturistiky na území kraje – problematika dále řešena v subkapitole věnované cyklotrasám).

Dalším z problémů, se kterým se obce na území Olomouckého kraje setkávají při budování cyklistických komunikací v hlavním dopravním prostoru, je **nejednotný přístup veřejnoprávních orgánů** při zřizování jízdních pruhů na málo zatížených komunikacích mimo intravilán obcí (tj. na komunikacích, kde může být rychlost 90 km/hod.), zřizování cyklopruhů na krajských silnicích uvnitř obcí či při pohledu na jízdu cyklistů v protisměru u jednosměrných komunikací. Přestože na území celé ČR platí jednotná legislativa, existují rozdíly v jejím výkladu, což má následně dopad na vlastní konkrétní opatření, která se v praxi uplatňují. Přičemž na nejednotném výkladu má podíl jak např. Policie ČR – dopravní inspektoráty, tak Krajský úřad Olomouckého kraje jako odvolací orgán vyššího stupně. Jednoduše řečeno – co lze prosadit v jednom regionu na území kraje, nelze již aplikovat v jiném regionu, byť se jedná o tu samou problematiku, což je velmi nesystematický přístup.

V souvislosti s výstavbou nových cyklostezek s kvalitním povrchem a celkovým rozvojem jejich sítě dochází k **nárůstu obliby in-line bruslení**. V Olomouckém kraji je podobně jako v ostatních regionech České republiky in-line bruslení rozšířeno především v městských a příměstských oblastech. V některých dnech a hodinách počty in-line bruslařů na cyklostezkách dokonce převyšují počty samotných cyklistů. Proto se jejich další výstavba v exponovaných lokalitách doporučuje v patřičných šířkových parametrech (min. 3,0 metrů) a také v návaznosti na centra měst a oblasti se zvýšenou koncentrací bydlících obyvatel, případně dovybavené o parkovací infrastrukturu. Využitelnost cyklostezek pro in-line bruslení je ale podmíněna vhodným terénem/reliéfem, kdy vzhledem k bezpečnosti je vyžadován co nejvíce rovinný profil.

Novým fenoménem souvisejícím s rozvojem in-line bruslení je budování speciálních in-line okruhů/oválů. Jeden takový např. vznikl v roce 2011 na severozápadním okraji Olomouce (na tzv. Hejčínckých loukách) v délce 3,9 km. Trasa s nulovým převýšením a dlouhými rovinkami je vhodná pro všechny bruslaře včetně rodin s dětmi. Přehled terénů vhodných pro in-line bruslení obsahují například internetové stránky www.inline-online.cz. Zde se mj. dozvíme, že na území Olomouckého kraje leží nejvýše položená in-line dráha v ČR (ve výšce 1 350 m n. m.), a to na koruně horní nádrže Přečerpávací vodní elektrárny Dlouhé Stráně. Místní komunikace s velmi kvalitním povrchem o délce 1740 m tvoří ovál kolem celé nádrže.

3.2 Cyklotrasy

Cyklistická trasa jako taková není (na rozdíl od cyklistické stezky) dopravní stavbou a v terénu je vyznačena pouze dopravním značením po různorodých dopravních komunikacích. V převážné většině svislým dopravními značkami, méně častěji pásovým/turistickým značením (používají se stejné pásové a tvarové značky jako u tras pro pěší turistiku, ale s obrysovými rozměry 140 x 140 mm a se žlutými upozorňovacími pruhy).

Jaké je postavení Olomouckého kraje v rámci ČR z pohledu cyklistických tras ukazuje tabulka níže, ve které jsou uvedeny délky a hustota cyklotras vyznačených a udržovaných Klubem českých turistů (KČT).

K 31. 12. 2015 bylo na území České republiky udržováno KČT celkem 35 723,5 km

cyklistických tras, z toho 31 952,5 km bylo silničních tras a 3 771,0 km tras pásových. Nejrozsáhlejší síť cyklotras se v rámci ČR nachází na území Jihočeského kraje (4 629,5 km), Středočeského kraje vč. hl. města Prahy (3 888,7 km) a Plzeňského kraje (3 864,0 km). Olomoucký kraj se s **celkovou délkou 2 646,7 km řadí na 6. místo ze všech krajů** a jeho podíl tvoří 7,4 %. Na území kraje je vyznačena **nejdelší síť pásových tras ze všech krajů ČR** (celkem 708,7 km), naopak v délce silničních tras se řadí až na 9. místo (nalezneme zde celkem 1 938,0 km těchto tras). Při relativním porovnání Olomouckému kraji patří 5. (v hustotě cyklotras na 1000 km²), respektive 7. (v hustotě cyklotras na 10 000 obyvatel) příčka a **v obou ukazatelích dosahuje nadprůměrných hodnot.**

Podrobnější specifikace a grafický zákres cyklistických tras je uveden v mapových přílohách Koncepce.

Tab. č. 17: Vyznačené udržované cyklotrasy v jednotlivých krajích České republiky k 31. 12. 2015

Kraj/region	Cyklotrasy (v km)			Cyklotrasy celkem na 1000 km ²	Cyklotrasy celkem na 10 000 ob.
	Celkem	Silniční	Pásově		
Středočeský a hl. m. Praha	3 888,7	3 791,5	97,2	337,80	14,99
Jihočeský	4 629,5	4 348,5	281,0	460,28	72,58
Plzeňský	3 864,0	3 703,5	160,5	511,04	67,01
Karlovarský	1 854,0	1 854,0	0,0	559,44	62,25
Ústecký	1 692,0	1 669,0	23,0	317,15	20,56
Liberecký	1 421,0	1 169,5	251,5	449,26	32,32
Královéhradecký	2 696,5	2 066,0	630,5	566,61	48,90
Pardubický	3 409,3	2 892,0	517,3	754,44	66,05
Vysočina	2 395,5	2 395,5	0,0	352,49	47,02
Jihomoravský	2 643,3	2 468,0	175,3	367,38	22,50
Olomoucký	2 646,7	1 938,0	708,7	502,51	41,70
Zlínský	1 974,0	1 396,0	578,0	498,11	33,76
Moravskoslezský	2 609,0	2 261,0	348,0	480,66	21,50
Česká republika	35 723,5	31 952,5	3 771,0	452,94	33,85

Zdroj: Klub českých turistů

Poznámka: v okrajových částech kraje se nacházejí další cyklotrasy, jejichž úseky zasahují do Olomouckého kraje z území sousedních regionů, nebo naopak. Tyto cyklotrasy jsou pak evidovány KČT v těchto krajích.

Na území Olomouckého kraje se nachází dalších 109,0 km (z 740,5 km v celé ČR) vyznačených cyklistických tras, které ale nejsou Klubem českých turistů pravidelně udržovány.

Tab. č. 18: Vyznačené neudržované cyklotrasy v jednotlivých krajích ČR k 31. 12. 2015

Kraj/region	Neudržované cyklotrasy (v km)		
	Celkem	Silniční	Pásově
Středočeský a hl. m. Praha	38,0	38,0	0,0
Jihočeský	0,0	0,0	0,0
Plzeňský	173,5	48,0	125,5
Karlovarský	12,0	12,0	0,0
Ústecký	144,0	144,0	0,0
Liberecký	0,0	0,0	0,0
Královéhradecký	34,0	0,0	34,0
Pardubický	19,0	19,0	0,0
Vysočina	113,5	57,0	56,5
Jihomoravský	13,0	13,0	0,0

Kraj/region	Neudržované cyklotrasy (v km)		
	Celkem	Silniční	Pásové
Olomoucký	109,0	109,0	0,0
Zlínský	7,5	0,0	7,5
Moravskoslezský	77,0	77,0	0,0
Česká republika	740,5	517,0	223,5

Zdroj: Klub českých turistů

V následujícím textu se budeme věnovat jednotlivým druhům cyklistických tras a také cyklistickému značení. Z pohledu Olomouckého kraje mají největší význam informace k jednotlivým páteřním dálkovým trasám procházejícím územím kraje, poněvadž **jedním z hlavních úkolů Olomouckého kraje je plnit koordinační úlohu v rámci těchto tras.**

3.2.1 Dálkové cyklotrasy

Dálkové cyklotrasy jsou **nadregionální značené cyklotrasy** sloužící převážně cykloturistice, ale i běžné dojížděče na kole, které splňují minimální standardy na **délku** (100 a více kilometrů), **bezpečnost, vybavenost službami a atraktivitu**, čímž přesahují hranice jednotlivých krajů. Tyto trasy jsou turisticky atraktivní a dobře napojené na veřejnou dopravu a dostatečně vybavené službami pro cykloturisty. Dálkové cyklotrasy propojující mj. naši zemi se sousedními státy se v ČR skládají z:

- **evropských cyklotras EuroVelo,**
- **národních a vybraných regionálních cyklotras ČR.**

Síť dálkových cyklistických tras je stanovena v Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR (CDV 2013), a to v cíli 1.3 Podpora výstavby sítě dálkových cyklotras ČR a tras EuroVelo, kde prioritně jde o podporu budování výstavby cyklostezek na těchto koridorech. Dálkové cyklotrasy jsou realizovány na bázi sítě vybraných **páteřních krajských a městských cyklotras** a jsou vzájemně propojené. Bohužel ne všechny úseky těchto cyklotras jsou v dnešní době vystavěné či dostatečně vybavené službami.

Marketingová podpora cyklistických tras je zajišťována prostřednictvím projektu Česko jede, který od roku 2017 koordinuje agentura CzechTourism (viz prioritní 4. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR). Česko jede je projekt, který je zaměřen na komplexní podporu cykloturistiky a výhledově i dalších sportů v ČR. Jeho cílem je zejména poskytnout přehledné a kvalitní informace českým i zahraničním cyklistům o možnostech cyklistiky ve všech regionech ČR. Více na portále: www.ceskojede.cz.

Koordinace sítě tras EuroVelo zajišťuje Nadace Partnerství a to v návaznosti na aktivity Evropské cyklistické federace, která celý projekt koordinuje na národní úrovni. Zástupci obcí a měst o této iniciativě mnohdy neví, přitom se v určitých úsecích jedná o komunikace IV. třídy (v případě vedení formou cyklostezky), které jsou v kompetenci obcí. Pokud tento princip nebude aplikovaný, potom trasy EuroVelo mohou mít stejný osud jako cyklotrasy greenway (Poznámka: označení greenway znamená možnost víceúčelového souběhu stezky v jednom koridoru pro různé uživatele – cyklisty, pěší, vodáky, koně atp.).

Koordinace sítě dálkových tras je zajišťována ve spolupráci čtyř subjektů a to Asociace měst pro cyklisty, Centra dopravního výzkumu, Klubu českých turistů a Nadace Partnerství. V předchozích letech byla definována nová síť dálkových cyklotras a byla k tomu vydána metodika. Ve spolupráci s krajskými úřady dochází k postupnému přeznačení celé sítě dle Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR (cíl 1.3.) Skutečnost je ale taková, že moravské kraje, až na výjimky, zatím nepřistoupily k doporučenému přeznačení celé sítě

(např. Moravská stezka má být označena číslem 4, což zatím akceptuje pouze Jihomoravský kraj).

Požadavky na návrhové parametry stezek a pruhů se v ČR řídí dle národních norem a technických podmínek TP 179, které jsou nyní v aktualizaci s předpokladem schválení v průběhu roku 2017. Pro jednotné značení dálkových cyklotras byla vydána samostatná metodika umožňující jejich značení kombinací čísel a log jednotlivých tras. Při tvorbě a navrhování dálkových cyklotras je nutné zohlednit:

- požadavek na **přímé a nepřerušené vedení trasy** se zohledněním topografie (maximální stoupání a klesání – vyhýbat se vysokému převýšení nad 6 % na delších úsecích a nad 10 % na kratších úsecích), bariér, nebezpečných míst a atrakcí podél trasy, zanesení do GIS,
- dostatečnou **šířku stezky** především ve městech a jejich blízkosti (min. šíře 2,5 m) a **zpevněný, celoročně sjízdňý povrch** pro co možná nejvíce typů kol vč. tandemů a cyklovozíků.

Pokud jsou dálkové cyklotrasy vedeny po dopravních komunikacích, mají být vedené po silnicích nižšího řádu **s minimální dopravou a povolenou rychlostí** (Pokud je trasa vedena na komunikaci s povolenou rychlostí přesahující 30 km/hod bez cykloopatření, neměla by frekvence vozidel na této komunikaci přesahovat 2.000 vozidel za den. Cyklopruhy se doporučují na komunikacích nepřesahujících frekvenci 10.000 vozidel za den) či **ideálně po samostatných stezkách**.



Vyjma základní charakteristiky dálkových cyklotras v ČR a požadavku min. délky (tj. 100 km s odpovídající nabídkou vícedenních etap, min 2 přenocování) a profilu musí dálkové cyklotrasy splňovat i další kritéria (viz kapitola 2.2 Charakteristika území Olomouckého kraje z pohledu cykloturistiky).

Typologie dálkových cyklotras v Olomouckém kraji z tematického hlediska. Problematika již byla podrobně pospána v Územní studii rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji, proto zde zmíníme pouze podstatné a také nové skutečnosti.

1. Evropské trasy EuroVelo

Evropská dálková síť EuroVelo, kterou koordinuje Evropská cyklistická federace (u nás zastoupená Nadací Partnerství), zahrnuje na 15 evropských dálkových cyklotras přesahující 70.000 km. Přes Českou republiku vedou 4 trasy EuroVelo (EV4, EV7, EV9 a EV13) o celkové délce více než 2.100 km. Tyto trasy EuroVelo jsou **vedeny po existujících či plánovaných dálkových trasách** a slouží hlavně pro rozvoj **cykloturistiky**. Jedná se o produkt, který je **zaměřen především na zahraniční klientelu**.

Olomouckým krajem procházejí 2 trasy EuroVelo:

- **EuroVelo 4:** Trasa střední Evropou: Roscoff – Kyjev (4 000 km) 
- **EuroVelo 9/Jantarová stezka:** Trasa Balt – Jadran: Gdaňsk – Pula (1 930 km) 

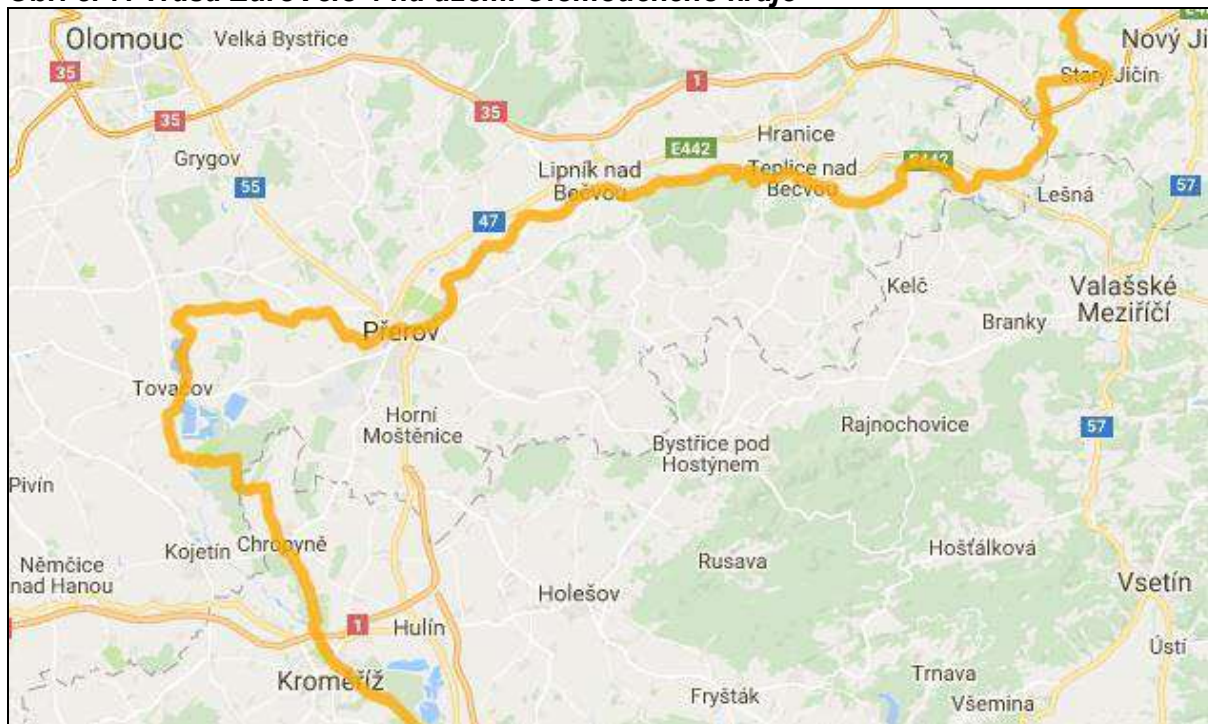
Na území Olomouckého kraje je **vyznačen pouze krátký úsek trasy EuroVelo 9**, a to v úseku od hranice Jihomoravského a Olomouckého kraje přes Repešský žleb až po Hamry. Tento úsek byl vyznačen za pomoci Jihomoravského kraje, který se jako jediný společně s Karlovarským krajem pustil do vyznačování tras EuroVelo.

Obr. č. 6: Evropská dálková síť EuroVelo na území ČR



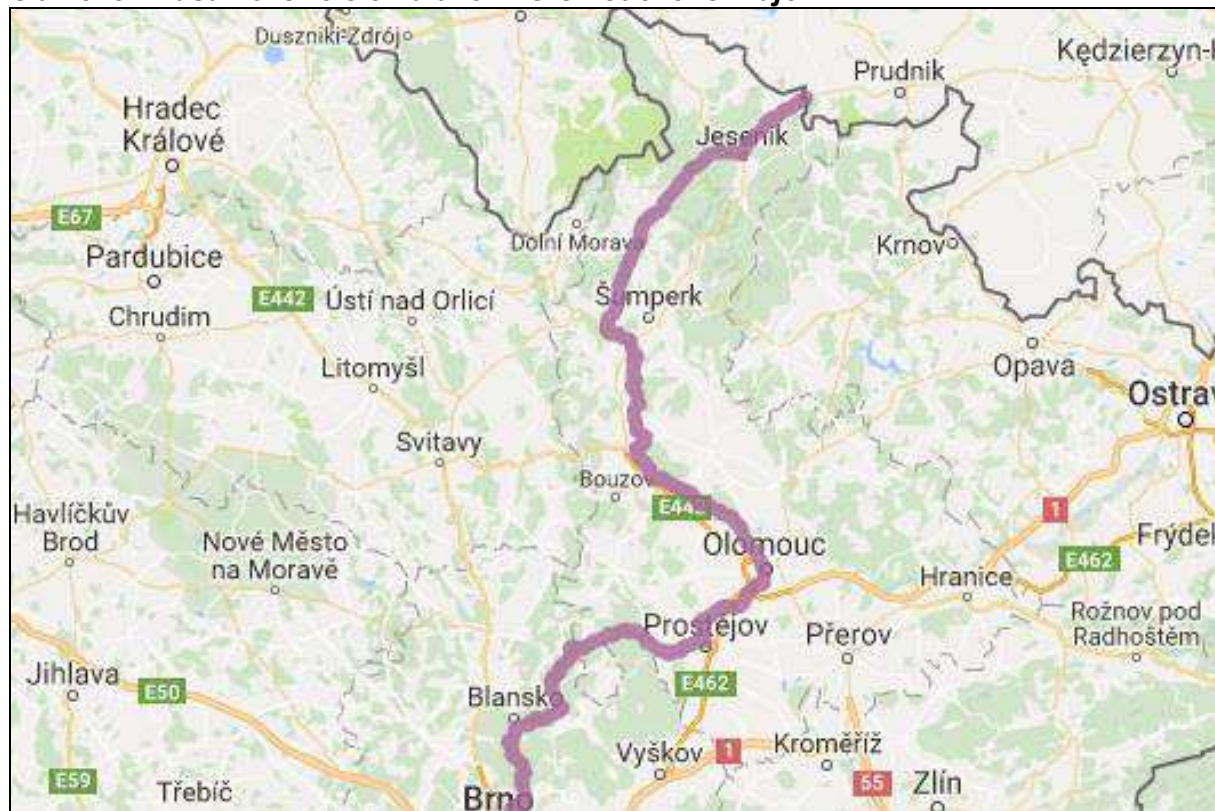
Zdroj: Centrum dopravního výzkumu

Obr. č. 7: Trasa EuroVelo 4 na území Olomouckého kraje



Zdroj: Nadace Partnerství

Obr. č. 8: Trasa EuroVelo 9 na území Olomouckého kraje



Zdroj: Nadace Partnerství

2. Národní a regionální cyklotrasy

Národní cyklotrasy prochází většinu území ČR (minimálně územím 2 krajů nebo hraní se sousedními státy) a jsou zpravidla **delší než 100 km**. Tyto trasy jsou **číslovány jedno- až dvou- číselnými kombinacemi a značeny logem**. Slouží primárně cykloturistice, v aglomeracích i dojíždce za prací, do škol či volnočasovými aktivitami. Za tyto trasy jsou odpovědné jednotlivé kraje ve spolupráci s KČT a obcemi. Síť národních tras je až na malé výjimky schválená a vyznačená.

Regionální cyklotrasy (poznámka: jedná se o vybrané regionální cyklotrasy, tj. takové, které mají **nadregionální význam**) prochází většinou územím 1–2 krajů, jsou zpravidla dlouhé **50 až 100 kilometrů** a **značené dvoucifernými čísly popř. logy**. Slouží především cykloturistice. Za tyto trasy jsou zodpovědné kraje (poskytují příspěvek KČT na jejich každoroční údržbu značení) ve spolupráci s KČT a obcemi. Síť regionálních tras je stanovená a odsouhlasená kraji.

Obr. č. 9: Síť dálkových tras ČR



Zdroj: Centrum dopravního výzkumu

Koridory národních a regionálních cyklotras se na území Olomouckého kraje v mnoha případech prolínají s evropskými trasami EuroVelo.

Z hlediska **typu dálkových cyklotras** popř. jejich **marketingu** rozlišujeme **říční trasy a stezky, kulturní trasy a stezky, a horské cykloturistické magistrály.**

K nejatraktivnějším dálkovým cyklotrasám patří ty, které kopírují významné řeky (jedná se o tzv. říční trasy a stezky), přičemž na území Olomouckého kraje se nacházejí dvě tyto trasy: **CT 4 – Moravská stezka** (překrývá se s trasami EuroVelo 4 a 9) a **CT 50 – Cyklostezka Bečva** (částečně vede v trase EuroVelo 4 a také v trase Jantarové stezky).

Kulturní trasy a stezky buď spojují důležitá evropská města, národní či krajské metropole, nebo je jejich hlavním tématem kulturní či historická výjimečnost. Územím Olomouckého kraje prochází **CT 5 – Jantarová stezka** (překrývá se s trasami EuroVelo 4 a 9) či stejným číslem označovaná **Greenways Krakov – Morava – Vídeň**. (Poznámka k již neexistujícímu asistenčnímu a grantovému programu Nadace Partnerství „Zelené stezky – Greenways“: nadaci se před více než 15 lety společně s partnery podařilo na území Olomouckého kraje vyznačit cyklotrasu Greenways Krakov – Morava – Vídeň, a to bez potřebných povolení. **Značení, které je v rozporu se silniční vyhláškou, je ke všemu dlouhodobě neudržované, stezka není nijak propagována a již zdaleka nesplňuje základní parametry dálkové cyklistické trasy.**)

Horské cykloturistické magistrály vedoucí většinou po hřebeni našich významných hor zatím na území Olomouckého kraje vyznačeny nebyly.

Stávající základní síť dálkových cyklotras v Olomouckém kraji vykazuje

nedostatky. Stále se zde setkáváme s **nevhodným šířkovým uspořádáním** (některé úseky nedosahují šíře ani 1 m) či s **nezpevněnými polními a lesními cestami**, přitom dobrá kvalita povrchů je základním předpokladem atraktivity dálkových tras. Velkým problémem z hlediska bezpečnosti jsou **častá křížení s frekventovanými silnicemi I., II. a III. třídy**, nebo dokonce **vedení dálkových cyklotras přímo po těchto komunikacích**, což je pro tuto kategorii tras naprosto nevyhovující.

Ukazuje se, že některé obce Olomouckého kraje ležící na dálkových cyklotrasách mají velký katastr a malý počet obyvatel. Při jejich relativně malém rozpočtu s nízkými příjmy (z rozpočtového určení daní) **nejsou schopny na svém území vybudovat delší bezpečné úseky cyklistických komunikací** (příkladem může být páteřní stezka vedoucí přes celé katastrální území). Z legislativy vyplývá, že zodpovědnost za místní komunikace jako komunikace IV. třídy přísluší obci. Cyklostezky jsou zařazeny pod tuto kategorii, ač je nelze zrovna považovat za místní komunikace, protože mnohdy bývají vedeny mimo intravilán a slouží především externím cyklistům (občanům okolních obcí či rekreačním cyklistům) a nikoliv obyvatelům dané obce. Tyto obce pak nemají ve svých prioritách zařazenu výstavbu nových cyklostezek „pro cizí“ a odkládají je na pozdější období. Z tohoto důvodu se na **dálkových cyklotrasách objevují „prázdná místa“**, kde se **nenachází žádná cyklistická infrastruktura a cyklisté jsou vedeni po nebezpečných komunikacích vyšších tříd**, což Olomouckému kraji z pohledu rozvoje cykloturistiky na atraktivitě nepřidává. Pokud budeme chtít budovat na území kraje smysluplnou kontinuální síť cyklostezek a cyklotras, bez zbytečných přerušení, které provedou cyklistu bezpečně přes dané území, tedy zcela mimo silnice I., II. a někde i III. třídy (ty s hustým provozem), **nevyhneme se tomu, aby se začalo uvažovat a prosazovat financování takových úseků i z úrovně kraje**. Z tohoto pohledu navrhujeme vymyslet sofistikovaný model budování liniových staveb přímo Olomouckým krajem, a to především na území obcí, přes které vedou dálkové trasy a které si výstavbu těchto liniových staven nemohou dovolit (např. Ostružná, apod.). Po zbudování jednotlivých úseků pak kraj tyto stavby majetkově právně čistým způsobem může předat dané obci, případně si je ponechat ve svém majetku jako účelové komunikace. Finanční prostředky na výstavbu cyklistických komunikací může Olomoucký kraj získat např. ze **SFDI – kraje se totiž nově staly vhodnými příjemci**.

V Územní studii rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji z roku 2009 bylo pro Jantarovou a Moravskou stezku navrženo několik úprav a změn. Zde podáváme jejich stručné **vyhodnocení, tj. zda jednotlivá opatření byla či nebyla zrealizována**:

A. Jantarová stezka

Co se podařilo zrealizovat

- řešit průběh trasy přes lázně Teplice nad Bečvou (trasa není kladně projednána) – trasa je projednána, v současné době ve fázi projekční přípravy, připravuje se k realizaci,
- vyznačit přeložku trasy k řece Bečvě, úsek Hranice – Týn nad Bečvou,
- vyznačit přeložku v úseku Osek nad Bečvou – Grymov – Přerov podél řeky Bečvy,
- dobudovat přeložky, provést úpravu povrchu a přeznačit vedení trasy přes město Olomouc,
- po opravě povrchu přeznačit trasu na účelovou komunikaci z Nemilan do Nedvězí,
- přeznačit trasu na účelovou komunikaci přes Repešský žleb.

Co se nepodařilo zrealizovat

- vybudovat přeložku úseku Hustopeče nad Bečvou – Skalička, která povede podél řeky Bečvy – vyřešeno pouze podél Hustopečských jezer,

- provést úpravy povrchu a přeznačit vedení trasy přes město Přerov – realizováno částečně,
- zvýšit bezpečnost trasy v úseku Přerov – Čekyně,
- vyznačit přeložku trasy z Penčic přes Lipňany do Vacanovic,
- úprava povrchu a přeznačení trasy v Čelechovicích na Hané a do Smržic,
- úprava povrchu a vedení trasy přes město Prostějov – trasa není převedena na nově zbudované úseky stezek,
- po vybudování přeznačit trasu na novou cyklostezku v úseku Prostějov – Mostkovice,
- přeznačit vedení trasy podél Plumlovské přehrady (zrušit jednosměrné vedení lesem nad přehradou).

B. Moravská stezka

Co se podařilo zrealizovat

- po vybudování provést přeznačení na nově vybudovanou cyklostezku v souběhu s železniční tratí Horka nad Moravou – odbočka na Poděbrady (vlevo od koleje) a odbočka na Poděbrady – Olomouc Řepčín (vpravo),
- po vybudování cyklostezek v prostoru Skrbeň – Křelov – Olomouc Poděbrady zvážit vyznačení variantní trasy – jedná se o paralelní větev 51A,
- po vybudování cyklostezek, resp. po opravě vhodných komunikací pro cyklisty přeznačit vedení trasy přes město Olomouc až po Olomouc Nemilany,
- provést rekonstrukci polní cesty (MK) v úseku Olomouc Slavonín – Olomouc Nemilany,
- po vybudování cyklostezek zde vyznačit vedení trasy Nemilany – Blatec – Charváty – Drahlov – Čertoryje – Bolelouc (možné variantní vedení trasy),
- provést úpravu povrchu trasy v úseku Kožušany – Blatec, vč. přeznačení trasy v obci Blatec – došlo k převedení trasy, ale bez úpravy povrchu.

Významný vliv na realizaci těchto aktivit měla jednak **možnost spolufinancování jednotlivých projektových záměrů z externích zdrojů** a také intenzivní **spolupráce města Olomouce s okolními územně-samosprávnými celky** na přípravě, výstavbě a následně i provozování cyklistických stezek. V roce 2008 byla mezi Statutárním městem Olomouc a dalšími devíti obcemi z ORP Olomouc, jejichž územím prochází trasa Moravské stezky, uzavřena smlouva o spolupráci při přípravě integrovaného projektu s názvem „**Integrovaný projekt Moravská cyklotrasa na území ORP Olomouc**“, jehož cílem bylo vybudovat souvislou bezpečnou cyklistickou dálkovou stezku s vyloučeným provozem motorových vozidel. V rámci tohoto projektu se podařilo vybudovat následující úseky:

- úsek cyklostezky na k.ú. Charváty, délka: 1189 m, období realizace: 2011,
- úsek cyklostezky na k.ú. Dub nad Moravou, délka: 499 m, období realizace: 2011,
- úsek cyklostezky na k.ú. Křelov-Břuchotín, délka: 2163 m, období realizace: 2011,
- úsek cyklostezky na k.ú. Olomouc - Řepčín, délka: 1291 m, období realizace: 2012,
- úsek cyklostezky na k.ú. Skrbeň, délka: 677 m, období realizace: 2014,
- úsek cyklostezky na k.ú. Horka nad Moravou, délka: 1370, období realizace: 2013–2014,
- úsek cyklostezky na k.ú. Olomouc - Povel, délka: 1339,4 m, období realizace: 2013,
- úsek cyklostezky na k.ú. Olomouc – Hejčín. Délka 174 m, období realizace : 2015
- **Celková délka** realizovaných úseků v rámci integrovaného projektu: **8702,4 m**.

Co se nepodařilo zrealizovat

- po vybudování přeznačit trasu na nově navrženou cyklostezku Jeseník – Písečná, která povede v souběhu s železniční tratí Jeseník – Mikulovice,

- po vybudování přeznačit trasu v úseku Jeseník – Ostružná, tato je navržena v rámci In-line stezky Jesenicko,
- po vybudování přeznačit trasu na nově navrženou cyklostezku v Bludově,
- po opravě povrchu přeznačit cyklotrasu na protipovodňové hráze v úseku Leština – Třeština,
- přeznačit cyklotrasu na nově vybudované cyklostezky Sobáčov – Víška a Víška – Litovel, úsek Mladeč – Sobáčov a přes Víšku je navržen po silnici III. třídy a přes obce po MK,
- provést rekonstrukce povrchu trasy na protipovodňové hrázi u Hynkova a polní cesty ve směru na Horku nad Moravou –nový povrch v úseku Horka n. Moravou - hřbitov – U Tří Mostů,
- přeznačit trasu po vybudování nové cyklostezky v místě polní pěšiny a cesty v úseku Olomouc Nemilany – Kožušany-Tážaly,
- provést úpravu povrchu trasy a přeznačení v okolí tovačovských rybníků.

Velkým nedostatkem z pohledu dálkových cyklistických tras je stálá **absence bezpečného propojení Moravské cyklostezky a Cyklostezky Bečva v úseku Tovačov – Troubky – Přerov**, stejně jako bezpečné propojení měst Tovačov a Kroměříž (s návazným napojením na Bažův kanál), které by dalo vzniknout „Cyklistické dálnici D1“, jak tento marketingový produkt nazvali autoři Územní studie rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji.

3.2.2 Lokální/místní a regionální cyklotrasy

Dálkové cyklistické trasy doplňuje síť silničních cyklotras III. třídy (označované trojčíslečným číslem a považované za regionální trasy) a IV. třídy (jedná se o místní trasy označované čtyřčíslečným číslem) a dále pásových cyklotras. Hustota silničních cyklotras je na území Olomouckého kraje relativně dostačující a do budoucna by neměla doznat podstatných změn. K dílčím změnám trasování může docházet v souvislosti s omezováním nebezpečných úseků, např. v důsledku výstavby nových cyklistických stezek a převedením stávajících cyklotras na tyto bezpečnější úseky, či jejich přesměrováním na méně frekventované komunikace.

Hlavním zdrojem informací o cyklistických trasách na území Olomouckého kraje je Klub českých turistů, který většinu cyklotras eviduje a je garantem jejich značení a následné údržby. Od roku 2009 bylo v kraji vyznačeno 5 nových cyklotras:

- 511A Haukovice – Želechovice,
- 6060 Milenov – Drahotuše – Hranice,
- 6262 Choryně – Hustopeče nad Bečvou,
- 6265 Velká Bystřice – Daskabát – Zákřov (rozc.),
- 6266 Hynkov – Skrbeň.

Naopak zde již nenajdeme cyklotrasu č. 5075 Plumlov – Remešský Žleb – Niva – Sloup, která byla v r. 2014 přeznačena jako dálková cyklistická trasa č. 5.

Tab. č. 19: Klubem českých turistů vyznačené a udržované silniční cyklistické trasy na území Olomouckého kraje k 31. 12. 2016

Č. trasy	Průběh trasy	Km
511	Litovel – Paseka – Sovinec – Jiřkov – Rýmařov	25,0
511A	Haukovice – Želechovice	7,0

Č. trasy	Průběh trasy	Km
512	Doubřavice – Bouzov – Kozov – Pěčíkov – Městečko Trnávka	15,0
521	Moravská Třebová – Hoštejn – Štíty	18,0
4063	Petrušov – Maletín – Svojanov	7,0
4224	Výprachtice – Štíty – Cotkytle – Tatenice	10,0
5013	Modrá – Zdounky – Němčice na Hané – Pivín – Určice – Prostějov	32,0
5028	Čelechovice – Čechy pod Kosířem – Skřípov – Pohora – Boskovice	35,0
5029	Úsobrno – Buková – Protivanov – Roztání – Vyškov – Snovídky	26,0
5030	Konice – Ospělov – Bouzov	20,0
5031	Konice – Stražisko – Vícov – Plumlov	19,0
5032	Dětkovice – Březinky – Chornice	13,0
5033	Kroměříž – Bystřice pod Hostýnem – Kelč – Němetice + 2 odb.	16,0
5035	Týn nad Bečvou – Oprostovice – Bystřice pod Hostýnem – Ratiboř	13,0
5039	Čelechovice – Kostelec na Hané – Lipová – Horní Štěpánov	27,0
5040	Plumlov – Brodek u Přerova – Kojetín – Lobodice	40,0
5041	Brodek u Přerova – Určice	8,0
5042	Prostějov – Věrovany – Cítov – Rokytnice – Přerov	32,0
5076	Studnice – Baldovec – Vysočany	14,0
5084	Víceměřice – Nezamyslice – Uhřice – Měrovice	24,0
5118	Rozstání – Baldovec – Holštejn	6,0
5222	Dědice – Radslavice – Podivice – Brodek u Prostějova	2,5
5249	Čehovice – Skalka (rozc.)	4,0
5250	Prostějov – Bedihošť – Čehovice – Skalka + odb. Čelčice – Klenovice	13,0 + 2,0
5252	Teplice nad Bečvou – Opatovice – Malhostice – Rouské (kříž.)	14,0
5253	U Antonína – Valšovice – Býškovice – Drmolec (kříž.)	19,0
6009	Velká Bystřice – Hlubočky – Šternberk – Paseka	58,0
6025	Bouzov – Slavětín – Náměšť na Hané – Olomouc + odb. Olomouc – Vojnice	39,0 + 9,0
6026	Hrabová – Úsov – Červenka	20,0
6027	Litovel – Náklo – Poděbrady – Řepčín	26,0
6028	Úsov – Uničov – Brníčko	15,0
6029	Olomouc – Bohuňovice – Dětfichov	42,0
6030	Mariánské Údolí – Kopeček – Dolany – Hlušovice	13,0
6031	Úsov – Veleboř – Lipinka – Troubelice	12,0
6032	Uničov – Troubelice – Nová Hradečná – Oskava – Rabštejn	28,0
6033	Pěnčín – Mladeč – Nový Dvůr	24,0
6034	Čechy pod Kosířem – Slatinice – Těšetice	15,0
6035	Grymov – Radslavice – Pavlovice – Hubert	15,0
6036	Údolí Javoříčky – Bouzov, Doly – Jeřmaň – Loštice – Moravičany	14,0
6037	Ješov – Nové Pole – Krakovec	11,0
6041	Bílá Voda (CZ/PL) – Javorník – Vidnava – Terežín	37,0
6042	(Rejvíz – Jeseník) – Žulová – Bernartice (CZ/PL)	13,0
6043	Žulová – Javorník – Bílý Potok (CZ/PL)	21,0
6049	Grygov – Brodek u Přerova – Cítov – Tovačov, park.	15,0
6050	Lipinka – Nedvězí, rozc. – Lipinka	9,0
6051	Spojka u Nových Mlýnů	2,0
6052	Králová – Šumvald – Dlouhá Loučka	17,0
6053	Haukovice – Rešov – Sovinec - Jiříkov, rozc.	34,0
6056	Lhota nad Morsvou – Náklo – Příkazy	5,0
6058	Hranice – Bohuslávky – Veselíčko – Tršice	30,0
6059	Loučka – Lipník nad Bečvou	4,0
6060	Milenov – Drahotuše – Hranice	7,0

Č. trasy	Průběh trasy	Km
6061	Blatec – Grygov – Přestavky – Lipňany – Tršice	22,0
6071	Zlaté Hory – Rejvíz – (Písečná)	9,0
6072	Heřmanovice – Zlaté Hory (CZ/PL)	13,0
6102	Bělkovice – Svatý Kopeček, rozc.	6,0
6103	Bělkovice-Lašťany – Svatý Kopeček – Bystrovany	14,0
6104	Šternberk – Bohuňovice	7,0
6105	Dalov – Huzová – Babice – Šternberk	31,0
6106	Šternberk – Huzová – Jiříkov	21,0
6107	Šternberk – Štěpánov – Lhota nad Moravou	16,0
6108	Hraničné Petrovice – Hrubá Voda	24,0
6114	Nedvězí, rozc. – Šumperk – Staré Město – Kladské sedlo (CZ/PL)	66,0
6129	Bělkovice – Horní Loděnice	16,0
6130	Dalov – Hrádek Mutkov	4,0
6137	Blazice – Soběchleby – Rybáře	22,0
6139	Hranice – Olšovec – Odry	25,0
6144	Jiříkov – Arnoltice – Moravský Beroun – Budišov nad Budišovkou – Kružberk (přehrada)	30,0
6145	Stránské – Huzová – Dalov	15,0
6148	Nová Pláň – Moravský Beroun – Domašov nad Bystřicí	19,0
6149	Roudno – Křišťanovice – Stará Libavá – Domašov nad Bystřicí	10,0
6172	Potštát – Milenov – Lipník nad Bečvou	19,0
6173	Středolesí – Hrabůvka – Drahotuše – Hranice	13,0
6202	Mohelnice, rozc. – Mírov – Svojanov	16,0
6203	Maletín – Krchleby – Lupěné	13,0
6204	Hrabí – Loštice – Líšnice – Řepová – Krchleby, rozc.	20,0
6205	Radnice – Pavlov – Líšnice	5,0
6206	Jeřmaň – Radnice – Vranová Lhota	7,0
6224	Potštát – Kyžlířov – Potštátské Skalní Město	7,0
6225	Starojická Lhota – Bělotín – Střítež nad Ludinou – Partutovice – Na Čardě	31,0
6226	Potštát – Potštátské Skalní Město – Olšovec	7,0
6230	Drozdovská pila – Pivonín – Svěbohov – Rovensko – Chromeč	17,0
6231	Štítý – Zborov – Chromeč – Postřelmov – Nový Dvůr (rozc.)	24,0
6232	Hoštejn – Zábřeh – Lesnice – Rohelská bouda	20,0
6235	Uničov – Stěrilice – Jelení kopec – (Nové Mlýny)	8,0
6242	Nová Ves (rozc. s CT 54) – Terezín – Kolnovice – Mikulovice	10,0
6243	Šargoun – Rozvadovice – Litovel – Víška – Sobáčov + odb. Rozvadovice – Unčovice	8,0 + 2,0
6244	Náklo – Dubčany – Odrlice + odb. Náklo – Vojnice	7,0 + 6,0
6245	Dubčany – Cholína – Loučka	6,0
6246	Senička – Cakov	4,0
6247	Vojnice – Senice na Hané – Olbramice – Bohuslavické rybníky	15,0
6262	Choryně – Hustopeče nad Bečvou	4,0
6265	Velká Bystřice – Daskabát – Zákřov (rozc.)	15,0
6266	Hynkov – Skrbeň	4,0

Zdroj: Klub českých turistů

Poznámka: odb. – odbočka

Tab. č. 20: Klubem českých turistů vyznačené a udržované pásové cyklistické trasy na území Olomouckého kraje k 31. 12. 2016

Barva	Č. trasy	Průběh trasy	Km
Č	4071	Kladská brána - Jasaní - Vojtíškov - M. Morava - Mlýnický Dvůr	47,0

Barva	Č. trasy	Průběh trasy	Km
B	4077	Svatá Trojice - Pod Svatou Trojicí	1,0
M	6044	B. Voda (CZ/PL) - Javorník - Hraničky - H. Lipová - Pramen Josefa II.	68,0
B	6045	Buková - Vlčice - Hraničky - N. Vilémovice - Uhelňá - D. Fořt	20,0
M	6047	Vindava - Velká Kraš - U dubu - Černá Voda	9,0
Z	6074	Lysý vrch - Černá Opava - Zlaté Hory	29,0
M	6075	Praděd (rozc.) - Švýčárna - Petrovka - Červenohorské sedlo	10,5
M	6154	Červenohorské sedlo - Pod skálami Jeřábu - Sedlovidelský kříž	15,0
Č	6155	Kouty n.D. - Kamenné chaty - Loučná n.D. - Tři Kameny - Kouty n.D.	49,0
M	6156	Kouty n.D. - Loučná n.D. - Přemyslov - Pod Přemyslovským sedlem	14,5
Z	6157	Přemyslov - Kouty n.D. - Petrovka	20,5
B	6158	U Obrázku - Uhlířská cesta - Margareta	5,0
B	6169	Nad Petrovicemi - Petrovice	2,5
B	6170	Stříbrné údolí - Pod Kovadlinou	2,5
Z	6171	Nýznerovská pila - Stříbrné údolí - Polská cesta	10,0
Z	6189	U Buchnerovy Boudy - Vernířovice - Pod Vlčím Sedlem	12,0
Z	6196	Velké Losiny - Pod Zárovnu - Pekařovská cesta	7,5
B	6197	Velké Losiny - Račinka - Velké Losiny	9,0
Č	6207	Bělá p. Pradědem - Šerák - Ostružná - Petříkov	18,0
Z	6208	Adolfovice - Obří Skály - Ramzová - H. Lipová - Luční vrch	31,5
M	6209	Horní Lipová - Adolfovice - Pod Bradlem	23,5
Z	6210	Mariin pramen - Bělá p. Pradědem	2,0
B	6211	U Vodárny - Spálená chata	6,5
B	6212	Drátovna - Mariin pramen - Pod Velkým Klínem	6,0
Z	6222	Pod Bílou skálou - Borůvková hora - Pod Reslovým křížem	12,5
B	6223	Ruda n. Mor. - Janoušov - Čečel	10,5
M	6237*	Lipník nad Bečvou - Hranice - U Huberta - Lipník nad Bečvou	31,0
M	6238*	Lipník nad Bečvou - Peklo - Osek n.B. - Lipník nad Bečvou	49,5
Z	6239*	Osek nad Bečvou - Tučín - Grymov - Osek nad Bečvou	28,0
Č	6240*	Lipník nad Bečvou - Drahotuše - U Huberta - Lipník nad Bečvou	46,0
B	6241*	Lipník nad Bečvou - Podhoří - Týn nad Bečvou - Lipník nad Bečvou	43,0
B	6248	Rejvíz - Dětrichov	9,5
B	6254	Pod Suchou horou - Knížecí cesta	2,0
M	6255	Uhlířská cesta - Pod Ztracenými kameny	18,5
B	6256	Sedmidvory, Brněnka - Rozsocha	2,0
Z	6263	Tetřeví chata - Pod Homolí - Horní nádrž - Pod Horní nádrží	13,0
B	6264	Pod Homolí - Branka	1,2
Č	6267	U Štěrku - U Sedmi cest - Smolkův most	10,5
M	6268	Pod Chlumem - Slamník	1,5
Z	6274	U Zatáčky smrti - U sedmi cest - Jasaní	8,5
B	6275	U Štěrku - U Včelína	2,0

Zdroj: Klub českých turistů

Poznámka: * Údržbu pásových cyklistických tras č. 6237, 6238, 6239, 6240 a 6241 financuje ze svého rozpočtu město Lipník nad Bečvou.

Od roku 2016 jsou Klubem českých turistů na území Jeseníku, České Vsi a jejich okolí vyznačeny tzv. Jesenícké cyklotrasy, na jejichž vzniku se finančně podílely Olomoucký kraj, Mikroregion Jesenícko, obec Česká Ves a Priessnitzovy léčebné lázně a.s. Trasy vždy tvoří okruh, přičemž 3 okruhy vedou pouze po jedné barvě (červená, modrá, zelená) a 2 okruhy jsou značeny kombinací jedné z barev a číslem značených cyklotras KČT. V terénu se uživatelé mohou orientovat podle tematických názvů i specifického loga na jednotlivých rozcestnících.

Tab. č. 21: Další pásové cyklistické trasy na území Olomouckého kraje - tzv. Jesenické cyklotrasy

Barva	Název trasy / okruh	Průběh trasy	Km
Č	Za zatopenými lomy	Slovanský pramen – Jižní svah – U Mnicha - Arnoštův krmelec – Pod Medvědí kámenem – Žulový vrch – Pod Sokolím – U Divoké svině – Nad Moráskem – potok Žlebík – Ranč Orel – Nad rančem – Česká Ves – Pod Krajiníkem – Pod přírodní sprchou – Slovanský pramen	28,0
M	Okolo Studničního vrchu	Slovanský pramen – Lázně Jeseník – U Pomezí – Lipová – Nad Pomezím – Žulový vrch – Pod Sokolím – Pod Klenem – Potok Lubina – U Krajiníku – Nad pramenem Johann Peter – Rumunský pramen – Jižní svah – Slovanský pramen	21,0
Z	Tajemným hvozdem	Slovanský pramen – Jižní svah – Rumunský pramen – Nad pramenem Johann Peter – U Krajiníku – Potok Lubina – Pod Klenem – Nad rančem – Česká Ves – Pod Krajiníkem – Pod přírodní sprchou – Slovanský pramen	17,0
*	Za starými osadami	Česká Ves – Písečná – Studený Zejř – Chebží – Prameny Javorné – Pod Zeleným – U Kostelníka – Čertovy kameny/chata – Pod pramenem Svornosti – Pod Čertovými kameny – Jeseník – Česká Ves	19,0
*	Za výhledy	Jeseník – Česká Ves – Pod Krajiníkem – Pod přírodní sprchou – Slovanský pramen – Jeskyně Na Pomezí – Lipová-lázně – osada Bobrovník – Jeseník	22,0
Celkem			107,0

Zdroj: <http://jescyklo.v-jesenikach.cz>

Poznámka: tyto okruhy jsou značeny kombinací barev a číslem značených cyklotras KČT (v mapách jsou vyznačeny růžovou a fialovou čerchovanou čarou)

Na Zábřežsku se dále nacházejí cyklotrasy, které nejsou vyznačeny podle platné metodiky a u většiny chybí návaznost na stávající systém vedení cyklotras. Trasy jsou na náklady zřizovatele Mikroregionu Zábřežsko postupně doznačovány dle platné metodiky KČT a zařazovány mezi udržované cyklistické trasy (č. 6230, 6231, 6232). Jedná se o trasy:

- č. 6228 Štítý (rozc.) – Jedlí – Svěbohov – Zábřeh (délka: 15,0 km),
- č. 6229 Cotkytle – Jedlí – Horní Studánky – Písařov – Pod Ččelem (délka: 20,0 km),
- č. 6233 Zábřeh – Leština (délka: 4,0 km),
- č. 6234 U Dlouhé Vsi – Dolní Bušínov – Lupěné (délka: 10,0 km).

Pro úplnost ještě uvádíme seznam Klubem českých turistů vyznačených cyklistických tras, které ale již nejsou udržované (viz tabulka níže). První tři trasy (č. 6187, 6227 a 6210) byly vyznačeny jako součást projektu Čarodějnické cyklotrasy (cca v roce 2007), jež byla finančně podpořena z veřejných zdrojů. Současný stav značení je ale v havarijním stavu, proto bylo navrženo zrušení těchto cyklotras. Cyklotrasa č. 6046 je neudržovaná z důvodu nebezpečnosti a neprůjezdnosti několika úseků vedení trasy. Také u této cyklotrasy bylo navrženo její zrušení. Nicméně Jeseníky – Sdružení cestovního ruchu je jakožto realizátor Čarodějnické cyklotrasy proti jejímu zrušení. Po uplynutí udržitelnosti projektu nebyla cyklotrasa udržována z důvodu nedostatku finančních prostředků Jeseníky – SCR. Od roku 2017 se Jeseníky – SCR zaměřuje na rozvoj a propagaci cykloturistiky jako jedné z klíčových oblastí cestovního ruchu. V rámci této činnosti počítá Jeseníky – SCR s postupnou obnovou Čarodějnické cyklotrasy, jejího značení a infrastruktury.

Tab. č. 22: Vyznačené (číslované) neudržované cyklistické trasy na území Olomouckého kraje k 31. 12. 2016

Č. trasy	Průběh trasy	Km
6187	Vernířovice – Velké Losiny – Sobotín – Rudoltice – Šumperk – Dolní Studénky + odb. 6187A	27,0 + 2,5
6227	Mírov – Řepová – Lukavice – Bohuslavice	11,0
6210	Bělá pod Pradědem – Jeseník	14,0
6046	Vidnava – Černá Voda – Žulová	18,0

Zdroj: Klub českých turistů

Závěrem této subkapitoly podáváme informace o dalších typech značení, respektive o orientačních systémech, které nalezneme na území Olomouckého kraje. Jedná se o různé **tematicky značené trasy** či **tematicky značené okruhy** realizované na úrovni jednotlivých obcí či jejich svazků. Tyto trasy jsou značeny logem/obrázkem/symbolem/atd. (nejčastěji za použití dodatkových tabulek či samolepek) a jsou vedeny po stávajících cyklotrasách udržovaných KČT, po silnicích, polních či lesních stezkách, částečně také s využitím stávajících úseků cyklostezek v daném regionu. Stav značení či průjezdnost jednotlivých úseků těchto tras/okruhů je na různé úrovni. Vzhledem k tomu, že ne ve všech regionech je prováděna pravidelná údržba, jsou některé z těchto tematických tras navrženy na zrušení (viz problematika Čarodějnické cyklotrasy popsána výše).

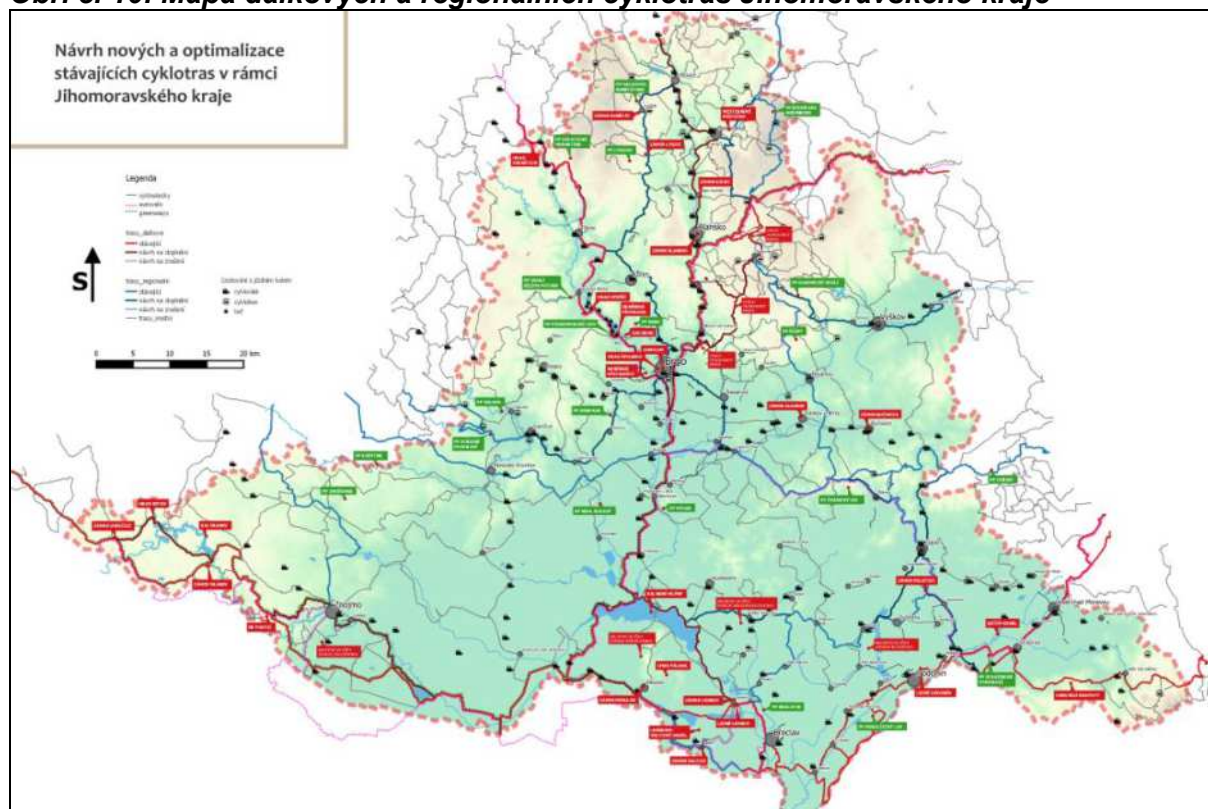
Existuje potenciál řady témat, která se nabízejí k jejich marketingovému uchopení, a to zejména v mikroregionálním nebo místním rozměru (např. témata jako pivovary, hrady a zámky, rozhledny, olomoucké pevnůstky v rámci fortové pevnosti, místa bitev či natáčení filmů, řeky, významné osobnosti a rodáci, atd.).

3.2.3 Vazba národních a regionálních cyklotras Olomouckého kraje na sousední regiony

Jihomoravský kraj

Koncepce rozvoje cyklistické v Jihomoravském kraji, která byla schválena v červnu 2015, definuje svou síť dálkových a regionálních cyklotras.

Obr. č. 10: Mapa dálkových a regionálních cyklotras Jihomoravského kraje



Zdroj: Centrum dopravního výzkumu

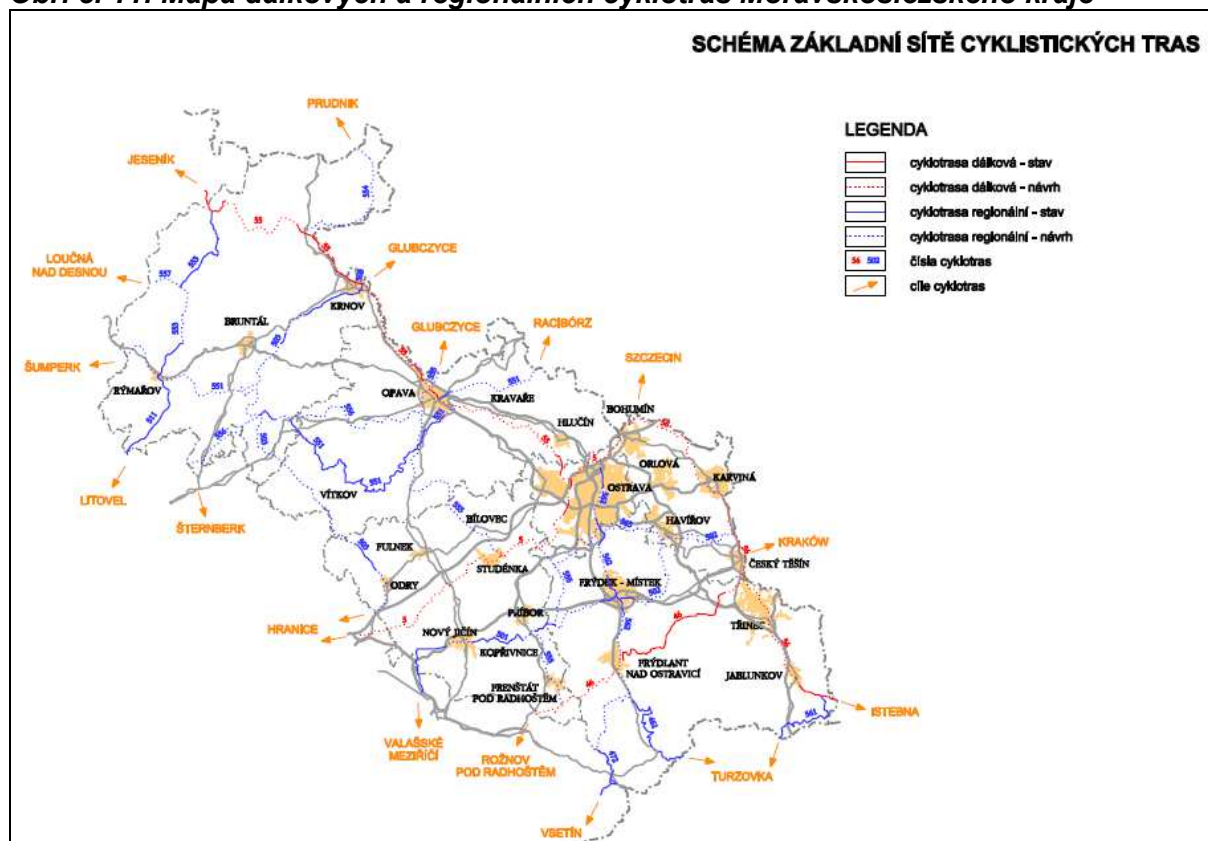
Z pohledu Olomouckého kraje jsou důležité tyto návaznosti:

- Jantarová stezka (dálková cyklotrasa 5 a EuroVelo 9). Trasa z Olomouckého kraje vede do unikátní oblasti Moravského krasu a dále vede malebným údolím řeky Svitavy až do města Brna.
- Nepřímo i Moravská stezka (je třeba vědět, že i v případě Jihomoravského kraje se jedná o jednu z priorit, a tak spojením aktivit Olomouckého, Zlínského a Jihomoravského kraje může vzniknout silný produkt Moravské stezky).
- Cyklotrasa 5041 (Brodek u Prostějova – Vyškov). Zatímco v Olomouckém kraji se jedná jen o místní cyklotrasu, tak Jihomoravský kraj plánuje povýšit trasu mezi trasy regionální, což je potřeba sladit.

Moravskoslezský kraj

Koncepce cyklistické dopravy na území Moravskoslezského kraje byla schválena už před 12 lety a čeká se její aktualizace. Nicméně cyklotrasy, které navazují na Olomoucký kraj, se za celé období nezměnily. Nicméně je možné hovořit o nových skutečnostech, které pozitivně mohou ovlivnit i Olomoucký kraj.

Obr. č. 11: Mapa dálkových a regionálních cyklotras Moravskoslezského kraje



Zdroj: Dopravní projektování

Z pohledu Olomouckého kraje jsou důležité tyto návaznosti:

- Jantarová stezka (dálková cyklotrasa 5). Trasa začíná na hraničním přechodu s Polskem - Hať. Pokračuje po komunikaci II. třídy a následně po místních komunikacích do Hlučína, odtud dále po místních komunikacích přes Ostravu – Svinov a Polanku nad Odrou. Za Bezručovou osadou vstupuje na území CHKO Poodří a následně pokračuje po jeho hranici přes Albrechtický, Novou Horku a Bartošovice. Zde opět vstupuje na území CHKO a opouští ho na chvíli v obci Kunín a chráněné území definitivně opouští v obci Bernartice nad Odrou. Odtud dále pokračuje po místní komunikaci přes Starý Jičín a za obcí Palačov se dostává do Olomouckého kraje.
- Slezská magistrála (cyklotrasa č. 55, č. 56, ((55) Rejvíz (MSK/OK) – Krnov – Opava – (56) – Bohumín Český Těšín (CZ/PL)). Stezka vede na území Olomouckého kraje jen okrajově a to v úseku Jeseník – Rejvíz.
- Regionální cyklotrasa 511. Jedná se o (cyklo)spojnici Moravskoslezského a Olomouckého kraje. Spojuje města Rýmařov a Litovel a napojuje se na Moravskou stezku. Trasa začíná v Rýmařově a po silnici II. třídy směřuje do Stránského. Zde odbočuje z komunikace II. třídy a pokračuje po místní komunikaci přes Jindřichov, Sovinec a následně vede do Olomouckého kraje.
- Dále se jedná o pokračování cyklostezky Bystřička z Moravského Berouna směrem přes

Slunečnou, Slezskou Hartu, Valšov do Bruntálu, příp. až do Krnova.

- Novým záměrem pak je vybudování cyklostezky z Moravského Berouna směrem na Dvorce po tělese bývalé úzkokolejky.
- Nově navržená cyklotrasa „Střecha Evropy“ Hranice – Odry – Vítkov – Opava.

Pardubický kraj

Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji, která byla schválena v červnu 2015, definuje svou síť dálkových a regionálních cyklotras.

Obr. č. 12: Mapa dálkových cyklotras Pardubického kraje



Zdroj: OHGS, s.r.o.

Z pohledu Olomouckého kraje jsou důležité tyto návaznosti:

- Dálková cyklotrasa č.14. Vede z trojzemí Česko – Polsko – Německo přes celé Čechy na Moravu. Na území Pardubického kraje vstupuje na území kraje za Potštejnem a vede přes Sopotnici – Libchavy – Ústí nad Orlicí – Českou Třebovou – Rybník – Třebovíci – Lanškroun směrem do Zábřehu na Moravě. Trasa č. 14 dnes není ovšem v terénu vůbec vyznačena, vede po několika více číselně označených různorodých trasách. Trasu č. 14 bude možné vyznačit až se dořeší chybějící úseky. Olomoucký kraj má zatím cyklotrasu v úseku mezi Zábřehem a Hoštejnem označenou číslem 6232, ale je třeba počítat s tím, že v návaznosti na rychlost výstavby cyklostezek v Pardubickém kraji dojde k přečíslení tohoto úseku na cyklotrasu č.14.
- Dálková cyklotrasa č. 22. Cyklotrasa kopíruje hranici Česko – Německo a Česko – Polsko přes hraniční pásma hor z Chrastavy přes Rokytnici nad Jizerou, Vrchlabí, Trutnov, Hronov, Náchod, Olešnici v Orlických horách, Deštné v Orlických horách

do Českých Petrovic, Mladkova, Králík a Hanušovic. Trasa je v terénu vyznačena číslem 22 (bez loga), z Mladkova na východ do Hanušovic má v terénu trasa dnes značení č. 52 a bude třeba ji přeznačit. K marketingu: Trasa nemá logo ani svého marketingového leadera, je však možné, že bude oživena v souvislosti s vlajkovým projektem Operačního programu Česko - Polské spolupráce.

Zlínský kraj

Zlínský kraj má svou Koncepti rozvoje cyklistické dopravy z roku 2006 a je třeba ji aktualizovat. Jsou zde definovány vize, které jsou již splněné.

- Moravská stezka (cyklotrasa 47). Od Kroměříže až po Vnorovy je možno jet na kole jen po cyklistických komunikacích, což v Česku nemá obdoby. Nyní se plánuje výstavba cyklostezky Kroměříž – Bezměrov – Kojetín.
- Cyklostezka Bečva (cyklotrasa 50). Olomoucký kraj pracuje s termínem Jantarová stezka (Ostrava – Olomouc – Brno) už 20 let, nicméně ve Zlínském kraji se podařilo v letech 2007–2014 vybudovat unikátní cyklostezku Bečva, která má už i svůj marketing, nicméně bez výraznější podpory Centrály cestovního ruchu Východní Morava (raději prezentuje jen kraj, než liniové trasy, které vedou mimo území kraje).
- Propojení tzv. Arcibiskupské stezky mezi Kojetínem a Kroměříží s hraničním k.ú. Bezměrov.
- Již vybudovaná cyklistická stezka, která byla postavena na železničním tělese Nezamyslice - Morkovice.

Polsko

Spolupráce se sousedním polským regionem v oblasti společné propagace cykloturistiky do nedávna prakticky neexistovala. Zatímco česká strana má propracovaný systém značení dálkových, regionálních a místních cyklotras, který byl v České republice navržen již v roce 1997, tak na polském území jsou cyklotrasy značeny systémem ad-hoc. Nicméně od 1.2.2017 je realizován projekt Koncepte rozvoje cyklistiky v polsko-českém příhraničí, díky kterému právě polská strana bude navrhovat svou síť dálkových, regionálních a místních cyklotras a hledat návaznosti na Olomoucký kraj.

3.2.4 Terénní cyklotrasy

Terénní cyklistika má řadu odvětví, v této subkapitole budou podány informace o nových produktech na území Olomouckého kraje, které nejsou zaměřeny pouze na úzký profil cílových skupin (např. na extrémní cyklistiku), ale nabízejí služby pokud možno širšímu spektru zájemců jak z řad rekreačních, tak i náročnějších terénních cyklistů.

Územní studie rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji se zabývala popisem tzv. **Rychlebských stezek**. V roce 2009 se jednalo o zcela nový produkt, a to nejen na území Olomouckého kraje, ale i celé ČR. Provozovatelé Rychlebských stezek dále rozšiřují nabídku těchto speciálně upravených cest neboli singltrailů/singltreků (jedná se o jednostopé terénní cesty ve volné přírodě postavené s ohledem na potřeby MTB). V roce **2015 byly ke všemu zprovozněny tzv. Lipovské stezky** nacházející se v obci Lipová-lázně. Lipovské stezky jsou méně náročné než Rychlebské stezky a jsou vhodné jak pro rodiny s dětmi, tak pro zdatnější cyklisty. Dva modré a jeden černý trail se nachází nad hotelem Hélios, k dalším dvěma trailům vede značený transfer a stoupák na nedaleký kopec jménem Toč. V těsné blízkosti stezek můžou návštěvníci využít nabídky služeb infocentra, půjčovny a prodejny kol, bike školy a cykloservisu. Na vytvoření Rychlebských stezek se

finančně podílel Olomoucký kraj.

Od roku **2011 je v provozu Bikepark v Koutech nad Desnou**. Bikeparky nacházejí se většinou v lyžařských střediscích, kde jsou jezdci dopravováni nahoru lanovkou, jsou velmi zjednodušeně řečeno "sjezdovky pro kola" s mnoha umělými nebo přírodními překážkami. Ve Ski areálu Kouty je na výběr ze čtyř tratí, které je možno různě kombinovat. Nejjednodušší 5km trasa (modrá) je pojmenována Uhlířská stopa, další dvě jsou středně náročné trasy (červené) – tzv. Hřebenovka (dlouhá 3,5 km s prvky 4X/freeride) a Stará Medvědice (lesní freeride trail o délce 3 km), nejnáročnější je černá 2,5km trasa zvaná Koutíkův sen. Nejlehčí trasy pro silniční a trekkingová kola navazují na síť cyklotras v okolí Mravenečnicku, respektive horní nádrže Dlouhých Strání (okruh 15 km), kde je zároveň umístěn 2,5 km okruh na inline brusle v nadmořské výšce 1350 m.

Nový Bikepark s celou řadou atraktivit byl také otevřen v roce **2016 v Olomouci – Slavoníně** (podpořen z rozpočtu města Olomouce).

Na závěr stručná poznámka k **terénímu značení**. Se zvyšujícím se počtem terénních cyklistů vyvstala nutnost řešit systémově i MTB značení. Na jaře 2012 byl vytvořen Českou mountainbikovou asociací (ČEMBA) „**Koncept značení MTB tras v ČR**“, který doplňuje stávající systém cyklistického silničního a pásového značení KČT.

3.2.5 Značení cyklistických tras

Na území České republiky (tedy i Olomouckého kraje) se používají **dva hlavní systémy značení silničních cyklistických tras (nebo jejich kombinace)**:

- značení dopravní s číslem – zde je hierarchické členění od cyklotras I. třídy (značeny jednociferným číslem) až po cyklotrasy IV. třídy (čtyřciferné),
- značení dopravní s logem, obrázkem či jiným symbolem (na území ČR možno používat od r. 2012; můžeme je vidět např. na evropských trasách EuroVelo, hojně se používají pro vyznačení tématických tras) – zde hierarchie neexistuje.

Garantem cykloznačení a koordinátorem sítě cyklotras ČR, který zároveň provádí kontrolu a následnou údržbu cyklistických tras, je Klub českých turistů. Na druhou stranu není jediným subjektem, který se touto problematikou zabývá. Cyklotrasy jsou na území kraje zřizovány popř. udržovány (jedná se o trasy, které nebyly zřizovatelem předány do správy KČT) také městy/obcemi, jejich spolky či dalšími partnery, a to při **rozdílném respektování zásad umístování dopravních značek a dopravních zařízení (podléhá stejnému procesu jako umístování jakéhokoliv jiného dopravního značení) včetně samotného značení**. V současné době jsou značky ve vlastnictví obcí či jejich spolků, Správy silnic Olomouckého kraje (SSOK), případně různých občanských sdružení. Stejně tak zde najdeme **značení, které má neznámého vlastníka, respektive se k jeho vlastnictví nikdo nehlásí**.

Stávající systém značení, který byl navržen před cca 17 lety, přestává **korespondovat se skutečným stavem v terénu**, neboť hlavní cyklistické koridory mnohdy vznikly, a to např. z důvodu výstavby nových cyklistických stezek, mimo původně navržené hlavní cyklotrasy. V území se ke všemu setkáváme se situací, že po vybudování nového úseku cyklostezky, která zároveň je vhodná k převedení stávající vyznačené cyklotrasy, **není definováno, kdo toto přeznačení provede**. V síti tak existují úseky, kde místně neznalý cyklista je veden po cyklotrase (po silniční komunikaci), ač již v území existuje bezpečná

náhrada ve formě cyklostezky, na kterou jej však značení nedovede (např. nová stezka přes Bludoveček na Šumpersku). **Systém je tedy třeba změnit, aby lépe odpovídal současné situaci a budoucím požadavkům spojeným s bezpečností a komfortem cyklistů.**

Dalším problémem značených silničních cyklotras je jejich údržba, přesněji **financování údržby**. Klub českých turistů dostává na údržbu cyklistických tras na území celé České republiky částku 650 000 Kč z rozpočtu Ministerstva pro místní rozvoj. Na území Olomouckého kraje na údržbu tras KČT (cyklistických i pěších) přispívá také Olomoucký kraj. Z celkové částky 400 000 Kč je ale většina určena pro značení pěších tras, na cykloznačení ročně zbude objem ve výši cca 130–150 000 Kč. Na obnovu cykloznačení podél silnic II. a III. třídy ze svého rozpočtu přispívá také Správa silnic Olomouckého kraje ve výši 100 000 Kč. Tento sektor je tak **dlouhodobě podfinancován**.

V roce 2011 byl Olomouckým krajem zrealizován „**Pasport značení cyklotras na území Olomouckého kraje**“ (včetně pásového značení), který měl ambici umožnit lepší přehled správy cyklistického značení v terénu a snížit celkové náklady na jeho údržbu a obnovu. Pasport značení cyklotras poskytuje identifikační údaje o každé umístěné značce včetně GPS lokalizace a dalších informací, bohužel **v praxi se s ním nepracuje, ke všemu nebyl průběžně aktualizován, a tak se v současné době jedná o „šuplíkový materiál“**.

Specifický problém se značením nastal u dálkových cyklistických tras. Značení tras probíhalo v období od roku 1997 až do roku 2012 podle toho, kde a v jaké délce vznikaly. Každý nově navržený nebo vybudovaný úsek dostal evidenční číslo, takže docházelo k situacím, kdy dlouhé (dálkové) trasy se při jízdě z bodu A do bodu B skládaly z několika krátkých úseků označených nesouvisejícími dvou- a více- cifernými čísly. V roce 2012 vznikla mapa přečíslovaných páteřních dálkových cyklistických tras, na které dostaly trasy jedno číslo od svého začátku až do konce. Protože realizace takto navrženého přeznačení je velmi pracná a finančně nákladná, uskutečňuje se velmi pozvolna a pouze tam, kde probíhají úpravy nebo opravy značení. Přejít na nová čísla (na některých cyklotrasách doplněná o nové logo) však znamená **velký chaos jak v terénu, tak v mapách, kam se změny promítají se zpožděním. Na území Olomouckého kraje se tento problém dotýká především Moravské stezky.** Tato dálková cyklistická trasa zde byla a stále je značena čísly 47, 51 (s alternativní trasou 51A), 53 a 54, přitom před pěti lety bylo navrženo její přečíslování na jednociferné číslo 4.

V roce 2016 přeznačení Moravské stezky na základě příspěvku z Olomouckého kraje zahájil spolek Moravská stezka, z.s. Dochází k postupné výměně stávajícího značení za nové značky, které ale už zůstanou v majetku spolku. Současné značky údajně nejsou v majetku KČT, měly by tedy být v majetku obcí, ty ale o tom mnohdy ani neví a o značení se tak nestarají. Do budoucna by mělo dojít k vyjasnění, **kdo provede přeznačení Moravské stezky na území celého Olomouckého kraje, kdo ho bude platit, v čí majetku zůstanou nově instalované značky a hlavně kdo se bude podílet na jejich údržbě.**

Do sféry značení patří i problém značení tematických tras. U místních cyklotras je praxe taková, že subjekt si trasu vyznačí, ale i nadále ji udržuje. Toto pravidlo ale již neplatí u mezinárodních tematických tras, ať již EuroVelo, či Greenways Krakow – Morava – Vídeň (viz výše). Ve vztahu k síti EuroVelo by značení a údržbu cyklotras mělo koordinovat MMR, ale doposud se tak nestalo. Zatím tedy jen tři kraje převzaly zodpovědnost za vyznačení, nikoliv však za její následnou údržbu.

Závěrem lze konstatovat, že **stávající systém údržby a obnovy značení není přehledný ani pružný, nemá nastavené priority ani odpovědnosti, v některých místech**

dochází k duplicitám. Pro území Olomouckého kraje neexistuje aktualizovaný pasport cykloznačení, se kterým by se aktivně pracovalo.

Přitom **kvalitní značení je základem bezpečného a spokojeného pohybu cyklistů v terénu**, což mj. potvrdilo i dotazníkové šetření realizované v rámci zpracování této nové Koncepce. Z průzkumu vyšlo, že při jízdě na kole cyklisté k orientaci nejčastěji používají značení v terénu (tuto možnost uvedlo 40,10 % dotázaných). Druhou nejčastější používanou pomůckou je GPS navigace a třetí tištěné cykloturistické mapy. Žádné pomůcky k orientaci nepoužívá 349 respondentů (11,56 %).

Tab. č. 23: Otázka č. 10 v rámci realizovaného dotazníkového šetření „K orientaci při jízdě na kole používám“:

Pomůcka	n_i	P_i (%)
Podrobnou tištěnou cykloturistickou mapu	692	22,91
Značení v terénu: cykloznačení, informační mapové tabule	1 211	40,10
GPS navigaci	714	23,64
Jiné pomůcky*	54	1,79
Žádné pomůcky k orientaci nepoužívám	349	11,56
Celkem	3 020	100,00

Zdroj: Vlastní šetření

Poznámka: * mezi dalšími (jinými) uváděnými pomůckami se nejčastěji vyskytoval internet a mobil (respondenti nejčastěji uváděli online či offline mapy nebo již konkrétní www stránky – mapy.cz), a to ve 47 případech, manžela/přítele uvedlo 5 žen, ve dvou případech se objevila automapa.

4. ANALÝZA POTŘEB ÚZEMÍ ORP LEŽÍCÍCH V OLOMOUCKÉM KRAJI

V rámci zjišťování potřeb obcí bylo v období od 10. října do 21. listopadu svoláno osm jednání, na které bylo pozváno 124 zástupců obcí. Přehled těchto jednání je shrnut v následující tabulce.

Tab. č. 24: Přehled uskutečněných jednání:

Region	Skupina obcí	Místo konání	Počet pozvaných obcí	Počet zúčastněných	Procentní účast	Datum	Čas
Region Ruda + Hanušovicko + Staroměstsko	Ruda nad Moravou, Bohutín, Olšany, Bušín, Bohdík, Jakubovice, Janoušov, Písařov, Staré Město, Hanušovice, Jindřichov, Vykantice, Kopřivná, Malá Morava, Šléglov, Branná	Hanušovice	16	5	31%	pondělí 10.10.2016	10:00
Údolí Desné	Loučná nad Desnou, Velké Losiny, Vermířovice, Rejchartice, Petrov nad Desnou, Sobotín, Rapotín, Vikýřovice, Hraběšice, Dolní Studénky, Nový Malín, Dlouhomilov, Hrabíšín, Bratrušov,	Šumperk	14	4	29%	pondělí 10.10.2016	13:30
Jesenicko	Mikulovice, Zlaté hory, Velké Kunětice, Supíkovice, Hradec - Nová Ves, Písečná, Česká Ves, Jeseník, Bělá pod Pradědem, Lipová - lázně, Ostružná	Jeseník	11	10	91%	pondělí 17.10.2016	10:00
Javornicko	Vápenná, Žulová, Černá Voda, Stará Červená Voda, Skorošice, Kobylá nad Vidnavkou, Velká Kraš, Vidnava, Uhelná, Bernartice Javorník, Bílá Voda	Javorník	13	4	31%	pondělí 17.10.2016	14:00
Zábřežsko - západ	Zábřeh, Štítý, Horní Studénky, Zborov, Jedlí, Svěbohov, Vyšehoří, Postřelmůvek, Rovensko, Chromeč, Nemile, Kosov, Hoštejn,	Zábřeh	15	4	27%	pondělí 24.10.2016	10:00

Region	Skupina obcí	Místo konání	Počet pozvaných obcí	Počet zúčastněných	Procentní účast	Datum	Čas
	Hynčina, Jestřebí						
Ztábrežsko-východ	Rajec, Zvole, Bohuslavice, Lukavice, Leština, , Hrabová, Dubicko, Rohle, Kamenná, Lesnice, Brníčko, Kolšov, Postřelmov, Sudkov	Zábřeh	14	6	43%	pondělí 24.10.2016	13:00
Lipensko a Hranicko - obce v trase Jantarové stezky potažmo cyklostezky Bečva a blízké okolí + území severovýchodně od Hranic	Prosenice, Osek nad Bečvou, Týn nad Bečvou, Lipník nad Bečvou, Hranice, Teplice nad Bečvou, Ústí, Skalička, Milovice nad Bečvou, Hustopeče nad Bečvou, Čermotín, Špičky, Milenov, Klokočí, Hrabůvka, Radíkov, Střítež nad Ludinou, Běloutín, Potštát, Partutovice, Jindřichov	Hranice	21	8	38%	pondělí 21.11.2016	10:00
Území jihovýchodně od Lipníka nad Bečvou	Lhota, Kladníky, Bezuchov, Oprostovice, Radotín, Soběchleby, Žákovice, Dolní Netčice, Horní Netčice, Paršovice, Rakov, Býškovice, Horní Újezd, Všechnovice, Provodovice, Rouské, Malhotice, Opatovice, Horní Těšice, Dolní Těšice	Hranice	20	4	20%	pondělí 21.11.2016	13:00

Nejvyšší míra účasti byla dosažena na Jesenicku, nejnižší pak na Hranicku - pouze 20 % pozvaných zástupců.

Při zpracování Koncepce se dále vycházelo z uskutečněných jednání při zpracování „Vyhledávací studie cyklistických komunikací v rámci ITI olomoucké aglomerace“, která proběhla v těchto termínech:

- 31.3. 2015 v 08:00 hod - Náměšť na Hané - mikroregion Haná. mikroregion Kosířsko.
- 31.3. 2015 v 14:30 hod - Litovel - mikroregion Uničovo.
- 08.4. 2015 v 08:00 hod - Litovel - mikroregion Litovelsko.
- 15.4. 2015 v 08:00 hod - Šternberk - mikroregion Šternbersko.
- 17.4. 2015 v 08:00 hod - Olomouc - mikroregion Bystřička, mikroregion Pobečví a okolí Přerova.
- 20.4. 2015 v 08:00 hod - Tovačov - mikroregion Království, mikroregion Střední Haná.
- 24.4. 2015 v 08:00 hod - Prostějov - mikroregion Prostějovsko a mikroregion Konicko.

Každá obec obdržela spolu s pozvánkou ještě před tímto jednáním dotazník, pomocí

kterého byly obce požádány o popis svých projektových záměrů s informací o stavu připravenosti. Přímou na jednáních byly pak upřesněny jejich záměry, které sloužily jako základ pro vytvoření databáze a zpracování návrhu trasování. Na jednáních byla také obcím a městům představena komplexní problematika podpory cyklistické dopravy.

Potřeby zástupců obcí byly na těchto setkáních sesbírány a zpracovány do přehledné formy - **viz příloha č. 1**. Od obcí a měst, které mají zpracované různé koncepční studie (cyklogenerely, studie vedení cyklistické dopravy,...), byly tyto potřeby také převzaty. S ohledem na účast ani ne celé poloviny zástupců obcí (39 %) není a ani nemůže být daný výčet konečný. Stávající již vybudované stezky doplněné o projektové záměry obcí tedy nevytvářejí ucelenou síť cyklistických komunikací. Z tohoto důvodu zpracovatel Koncepce tuto síť doplní v návrhové části, kdy bude snahou prostupnost území, pokud to bude možné, řešit po pozemcích komunikacích s co nejmenší rozsahem soukromé držby.

Při budování nových cyklistických stezek stejně jako dálkových koridorů hrají stěžejní roli majetkové vztahy. Pro některé subjekty (obce, svazky obcí,...) se stávají neřešitelnou překážkou, a tak jejich investiční záměry leckdy končí již ve fázi výkupů pozemků. Řešením v jistých konkrétních situacích může být **vedení cyklistické infrastruktury podél vodních toků, na protipovodňových hrázích či podél drážních těles**, kde obecně bývá nižší počet vlastníků pozemků.

Vodní toky představují často **jediný přirozený liniový koridor, jakým lze dosáhnout relativně přímého či nejméně klikatého průběhu cyklistické trasy** urbanizovaným či venkovským územím bez zbytečného převýšení. Tyto koridory s výjimkou svého horního toku většinou **nedosahují velkého spádu** a umožňují tak **jízdu i méně fyzicky zdatných cyklistů** po doprovodných stezkách. Mnohé řeky představují díky svému přírodnímu prostředí vhodný koridor pro vedení rekreační cyklistické stezky a v hustě osídlených územích jsou tyto koridory často vhodné i pro pravidelné dojíždění na kole za každodenními cíli. Plánování a výstavba cyklistických stezek podél potoků a řek má ovšem určitá specifika, mezi která patří především cenný přírodní charakter území, občasné změny břehových partií způsobené činností vody, často vysoká hladina spodní vody, vodní díla a sevřená údolí lemovaná strmými nebo skalnatými břehy, kde je trasování stezek omezeno nebo zcela vyloučeno.

Koridory vodních toků nebývají vždy nejkratšími spojnicemi dvou míst v rámci jednoho nebo sousedních sídel. Díky riziku povodní se zpravidla s výjimkou historických center obytná zástavba kolem větších toků nerozvinula až k řece, a proto vodní tok netvoří lokální osu osídlení (například vzdálenost mezi sousedními sídly je zpravidla po přímé silnici mezi nimi kratší, i jízda na kole je po přímé silnici rychlejší).

Říční stezky jsou tedy navrhovány jak pro cyklistické koridory pro každodenní dojíždění, tak i jako rekreační trasy pro pomalou cyklistickou a pěší dopravu s častým zastavováním.

V současné chvíli již existuje i velká síť protipovodňových hrází, které jsou ve velmi špatném stavu a svou kvalitou nejsou přívětivé a atraktivní pro jízdu na kole. Příkladem jsou hráze na Zábřežsku v Olomouckém kraji. Návrhová část by proto měla prověřit, za jakých podmínek by bylo možné dané hráze opravit (například z peněz krajů, či MZe). Zatím není automatické, aby jednotlivá Povodí komunikaci (protipovodňovou hráz) vybudovalo takovým způsobem, aby byla dobře pojízdná i pro cyklisty. Nemusí se přitom jednat o asfaltovou komunikaci. Zkušenosti z praxe naznačují, že již dnes existují hráze, které byly vybudovány ze strany Povodí velmi kvalitně (např. hráz u Chomoutova na Olomoucku).

Ne všechny řeky jsou pro rozvoj cykloturistiky stejně vhodné. Málo vhodné jsou především řeky, které protékají intenzivně obhospodařovanou venkovskou krajinou bez

atraktivních cest a cílů a dobrých návazností na svém horním toku. Vedení cyklistických stezek je problematické také v případě horních toků řek, které pramení ve vysokých nadmořských výškách a mají v těchto oblastech příliš velké převýšení.

Olomouckým krajem jsou v současné době podél vodních toků vedeny ve větší či menší míře **všechny tři národní/regionální dálkové cyklistické trasy (Moravská, Bečva i Jantarová stezka)**. V územní studii rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji z roku 2009 byly dále navrženy **dálkové trasy II. kategorie regionálního významu** (s napojením na sousední kraje), které jsou mj. **vedeny podél řek – Bystřice či Desné**. V současné době mnohé obce a mikroregiony připravují projekty cyklostezek a cyklotras podél vodních toků. V tomto kontextu probíhají intenzivní jednání se správci jednotlivých Povodí, v rámci kterých se upozorňuje a řeší problémy s budováním cyklistických komunikací. Celková situace se dá shrnout v současné chvíli následovně: Povodí jsou příznivě nakloněna rozvoji cyklostezek podél vodních toků, ale je **nutné je koncipovat jako víceúčelové komunikace (cyklostezka + účelová komunikace)**, neboť je při opravě a údržbě břehových částí využívají i vozidla Povodí. Proto je požadováno, aby technické řešení bylo provedeno stavbou víceúčelové komunikace. Pokud se budují protipovodňové hráze, tak již v územním řízení se nesmí zapomenout na definování cyklostezky, na kterou pak následně proběhne zvlášť územní, stavební a kolaudační řízení (tato stavba je uložena jako věčné břemeno). Zároveň musí být stanoven režim provozu, údržby a značení.

Další z možných forem rozvoje sítě komunikací pro cyklistickou dopravu je **využití bývalých / již nevyužívaných železničních tratí, případně vleček**. Opuštěné tratě představují po odstranění kolejí a pražců přímo ideální základ pro budování cyklostezek. Jejich **přímé vedení mimo stávající silniční síť** (nehrozí zde tedy střet s auty) a **tradičně spíše rovinatý reliéf s minimálním převýšením** jsou vhodné pro rozvoj cyklistiky. Společný výlet tak zvládnou cyklisté všech věkových kategorií, in-line bruslaři, pěší a dokonce i aktivní lidé s handicapem. Zážitek z cesty ještě umocní přejezd mostů nad řekami či hlubokými údolními nebo průjezd osvětlenými tunely. Tento fenomén se ale aktuálně na území Olomouckého kraje po realizaci úseků Hněvkov - Lupěné a Nezamyslice - Morkovice téměř vyčerpal. Známy je pouze připravovaný úsek na tělese bývalé úzkokolejné trati mezi Moravským Berounem a Dvorci na Bruntálsku v Moravskoslezském kraji. Nicméně v území se v dlouhodobém hledisku připravují přeložky stávajících tratí s cílem zvyšování traťových rychlostí a opuštěné těleso může příležitost na zbudování stezky přinést. Obdobná příležitost může nastat i při budování silničních přeložek a obchvatů.

Souběh staveb cyklistických stezek s provozovanou dráhou může přinést efekt v umístění na pozemky státu bez nadměrného záboru soukromých pozemků a orné půdy, bývá zde však riziko zvýšení investičních nákladů buď z důvodu vyvolané překládky drážních kabelů, případně z nutnosti zvýšení úrovně zabezpečení železničního přejezdu.

Při podpoře cyklistické dopravy lze využít i starých cest prostřednictvím pozemkových úprav a lesních cest pro vedení cyklotras a výstavby nové cyklistické infrastruktury. Z hlediska budování cyklistické infrastruktury jsou podstatná zejména zařízení pro zpřístupnění pozemků, tedy polní cesty, které zároveň naplňují účel potřebné prostupnosti krajiny z hlediska cyklistiky. Ty se budují ve smyslu zákona č. 139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona č. 229/1991 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Problém je ale v tom, že pozemkový úřad nemá na pozemkové úpravy kapacity. Příkladem mohou být komunikace mezi Skrbní a Hynkovem, nebo Skrbní a Břuchotínem, kde vznikla celá řada cest vhodných pro cyklisty a kde také vznikly nové cyklotrasy.

5. MOŽNOSTI SYSTÉMU FINANCOVÁNÍ

V této kapitole se pokusíme podat přehled hlavních zdrojů pro financování rozvoje cyklistiky na území Olomouckého kraje se zaměřením na formy přímé podpory jednotlivých aktivit v oblasti cyklistické dopravy a cyklodopravy (výstavbu cyklistických komunikací popř. doprovodné cyklistické infrastruktury, značení cyklotras, apod.). Pro realizaci většiny navržených aktivit bude samozřejmě zapotřebí zapojení vlastních zdrojů případných příjemců – subjektů veřejného i soukromého sektoru.

Poznámka: jedná se o stav roku 2017, který do konce platnosti tohoto dokumentu (tj. do roku 2025) dozná změn.

5.1 Evropské zdroje

Integrovaný regionální operační program (IROP)

Prioritní osa 1: Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony

Specifické cíle 1.2: Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy

Typy podporovaných aktivit u opatření Cyklodoprava:

- Výstavba a modernizace cyklostezek v podobě stavebně upravených a dopravním značením vymezených komunikací, na kterých je vyloučená automobilová doprava.
- Výstavba a modernizace cyklotras se zaměřením na podporu integrovaných řešení, např. cyklistické pruhy na komunikacích nebo víceúčelové pruhy.
- Součástí projektu může být budování doprovodné infrastruktury, např. stojanů na kola, úschoven kol, odpočívadel a dopravního značení.
- Doplnkově lze do projektu zařadit vegetační úpravy, např. zelené pásy a liniové výsadby u cyklostezek a cyklotras.
- Podpořeny mohou být cyklostezky a cyklotrasy sloužící k dopravě do zaměstnání, škol a za službami.

Typy podporovaných aktivit u opatření Terminály:

- Výstavba a modernizace přestupních terminálů, souvisejících záchytných parkovišť a parkovacích domů v přímé návaznosti na veřejnou hromadnou dopravu (VHD) - systém P+R (parkoviště pro osobní vozy s možností přestupu na VHD), K+R (forma kombinované přepravy s návazností individuální automobilové dopravy na VHD), zázemí pro VHD, výstavba návazných systémů B+R (prostor pro bezpečné uschování kola s možností přestupu na VHD). V případě samostatných projektů na parkovací systémy (P+R, P+G, B+R) je nezbytné přizpůsobit velikost projektu očekávané vytíženosti a využitelnosti pro podporu multimodality a využití VHD.

- Součástí projektu může být doplňkově zeleň v okolí přístupných terminálů, budov a na budovách.

Typy podporovaných aktivit u opatření Bezpečnost:

- Zvyšování bezpečnosti dopravy, např. bezbariérový přístup zastávek, zvuková a jiná signalizace pro nevidomé, přizpůsobení komunikací pro nemotorovou dopravu osobám s omezenou pohyblivostí nebo orientací.

Typy příjemců (poznámka: v rámci celého Specifického cíle 1.2):

- kraje,
- obce,
- dobrovolné svazky obcí,
- organizace zřizované nebo zakládáné kraji,
- organizace zřizované nebo zakládáné obcemi,
- organizace zřizované nebo zakládáné dobrovolnými svazky obcí,
- provozovatelé dráhy nebo drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách,
- dopravci ve veřejné linkové dopravě podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě,
- Ministerstvo dopravy ČR,
- subjekty zajišťující dopravní obslužnost, uvedené v § 8 odst. 1 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

Míra dotace:

- Územně samosprávné celky a jimi zřizované organizace: max. 90 %.

V IROP mohou jednotlivé subjekty předkládat své žádosti o dotace v rámci tzv. individuálních projektů nebo integrovaných nástrojů (jsou realizovány prostřednictvím strategií území, přičemž projekty schválené k realizaci v rámci integrovaných strategií musí respektovat podmínky stanovené v dokumentaci IROP). V Olomouckém kraji se jedná o dva typy integrovaných nástrojů:

- Integrované územní investice (ITI) – nástroj pro realizaci integrovaných strategií rozvoje území umožňující koordinaci navzájem provázaných a územně zacílených intervencí z různých prioritních os jednoho či více programů ESI fondů. Realizuje se na území Olomoucké aglomerace, která čítá celkem 240 obcí a měst a představuje území s nejintenzivnějšími interakcemi mezi jádry aglomerace (městy Olomouc, Prostějov a Přerov) a okolními sídli.
- Komunitně vedený místní rozvoj (CLLD) – cílem komunitně vedeného místního rozvoje je posílení územní soudržnosti venkovského území a zajištění dlouhodobě udržitelného rozvoje území s řešením vztahů mezi obcemi s periferní a stabilizovanou typologií a venkovskými rozvojovými centry. Implementace CLLD probíhá prostřednictvím Místních akčních skupin (MAS), tj. v území tvořeném správními územími obcí s méně než 25 000 obyvateli. Velikost MAS nemůže být menší než 10 000 obyvatel a překročit hranici 100 000 obyvatel.

Interreg V-A Česká republika – Polsko

Prioritní osa 2: Rozvoj potenciálu přírodních a kulturních zdrojů pro podporu zaměstnanosti

Investiční priorita 2.1: Podpora růstu podporujícího zaměstnanost rozvojem vnitřního potenciálu jako součásti územní strategie pro konkrétní oblasti, včetně přeměny upadajících průmyslových oblastí a zlepšení dostupnosti a rozvoje zvláštních přírodních a kulturních zdrojů

Typy podporovaných aktivit u opatření Infrastrukturní opatření pro přeshraniční zpřístupnění a využívání kulturního a přírodního dědictví příhraničního regionu:

- výstavba, rekonstrukce, přestavba a modernizace veřejně dostupné základní infrastruktury zpřístupňující a zvyšující využití přírodního a kulturního dědictví v odvětví cestovního ruchu (např. cyklostezky, naučné stezky), včetně doplňkové turistické infrastruktury usnadňující návštěvu kulturních a přírodních atraktivit (např. stojany pro kola, informační tabule apod.).

Příjemci (poznámka: v rámci Investiční priority 2.1):

- Orgány veřejné správy, jejich svazky a sdružení.
- Organizace zřizované a zakládané orgány veřejné správy.
- Nestátní neziskové organizace.
- Evropské seskupení pro územní spolupráci.
- Círky a náboženské spolky.
- Asociace a sdružení působící v oblasti cestovního ruchu.

Míra dotace:

- maximální výše podpory z ERDF je 85 % celkových způsobilých výdajů projektu, případně dalších 5 % ze státního rozpočtu

Program rozvoje venkova na období 2014–2020

V rámci **Opatření M04 Investice do hmotného majetku, Podopatření 4.3.1 Pozemkové úpravy** lze podporovat provádění pozemkových úprav (jedná se o formu nepřímé podpory rozvoje cyklistiky), kdy dochází k racionálnímu prostorovému uspořádání pozemků vlastníků půdy v daném katastrálním území a podle potřeby také k reálnému vytyčení těchto pozemků v terénu. Podpora se poskytuje jako příspěvek na vynaložené způsobilé výdaje, a to ve výši 100 % způsobilých výdajů (z toho příspěvek EZFRV činí 49,5 % a příspěvek ČR 50,5 % veřejných výdajů).

Pozemkové úpravy jsou změny právního stavu pozemků, jimiž se ve veřejném zájmu prostorově a funkčně uspořádávají pozemky, scelují se nebo dělí a zabezpečuje se jimi přístupnost a využití pozemků a vyrovnání jejich hranic tak, aby se vytvořily podmínky pro racionální hospodaření vlastníků půdy. Výsledky pozemkových úprav slouží pro obnovu katastrálního operátu a jako závazný podklad pro územní plánování. Pozemkové úpravy se řídí zákonem č. 139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona č. 229/1991 Sb., o úpravě vlastnických vztahů k půdě a jinému zemědělskému majetku, ve znění pozdějších předpisů. Realizace pozemkových úprav pak úzce souvisí i s naplňováním programu rozvoje venkova, jejichž součástí je i zajištění lepší přístupnosti území vhodně zvolenou sítí polních cest, které jsou vhodné i pro cyklisty.

5.2 Národní zdroje

Státní fond dopravní infrastruktury

Financování výstavby nebo oprav cyklistických stezek nebo zřizování jízdních pruhů pro cyklisty

Finanční příspěvek se poskytuje výhradně na:

- a) výstavbu cyklistické stezky,
- b) opravu cyklistické stezky
- c) zřizování jízdních pruhů pro cyklisty na místních komunikacích nebo na silnicích II. nebo III. třídy.

Příjemci příspěvku:

- obec jako vlastník cyklistické stezky ve smyslu § 9 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, nebo jako vlastník místní komunikace, na které se zřizuje cyklistický pruh,
- organizační složka obce (např. městský obvod, městská či místní část) nebo příspěvková organizace zřízená obcí, které vykonávají správu majetku ve vlastnictví obce,
- svazek obcí ve smyslu § 49 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů, pokud je akce, pro kterou příspěvek žádá, v souladu s předmětem jeho činnosti,
- kraj jako vlastník budované cyklistické stezky nebo jako osoba provádějící výstavbu cyklistické stezky nebo jako vlastník silnice, na které se zřizuje cyklistický pruh.

Výše příspěvku:

- z rozpočtu SFDI lze poskytnout příspěvek maximálně do výše 85 % (pro rok 2017). V případě cyklistické stezky budované na opuštěném drážním tělese za podmínky, že délka této cyklistické stezky bude minimálně 1 km, lze příspěvek poskytnout až do výše 90 %.

Finanční prostředky SFDI nelze kombinovat s prostředky fondů a programů Evropské unie.

Národní program podpory cestovního ruchu v regionech (program MMR)

Podprogram Rozvoj základní a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu

Dotační titul č. 1 - Podpora nadregionálních aktivit:

Tato oblast podpory je zaměřena na zvýšení vybavenosti a atraktivity dálkových turistických tras (pro pěší, cyklo, hipo, vodáckou, vodní turistiku a další udržitelné formy turistiky). Výstupy realizovaných projektů musí být realizovány min. na území 2 krajů.

(Poznámka: požadavek na rovnoměrné rozmístění výstupů mezi zapojené kraje.)

Předkládány mohou být např. projekty na podporu vybavenosti cyklostezek podél vodních toků, jednotnou vybavenost tratí pro běžeckou turistiku v horských oblastech, projekty zaměřené na jednotný formát informačních panelů, monitoring, atd.

V rámci podprogramu budou podporovány i aktivity na zajištění provázanosti dálkových tras na již existující lokální trasy (možnost vytváření okružních tras různé délky i alternativních tras pro rozproštění návštěvnosti v území).

Dotační titul č. 2 - Rozvoj základní a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu

Tato oblast podpory je zaměřena na rozvoj základní a doprovodné infrastruktury a služeb cestovního ruchu v destinacích. Cílem je podpořit rozvoj podnikatelských investic do cestovního ruchu a rozšíření rozsahu poskytovaných služeb a v neposlední řadě i podpořit zvýšení kvality poskytovaných služeb, případně přizpůsobení infrastruktury novým specifickým cílovým skupinám. Podporovány budou i podnikatelské aktivity navazující na již vytvořenou veřejnou infrastrukturu. V rámci této aktivity nebude podporována výstavba nových ani rozšíření či rekonstrukce stávajících ubytovacích a stravovacích zařízení.

Dotační titul č. 3 - Rozvoj veřejné infrastruktury cestovního ruchu

Tato oblast podpory je zaměřena na rozvoj veřejné infrastruktury cestovního ruchu provozované a spravované nepodnikatelskými subjekty, respektive podporu vzniku nové nebo rozvoj a zkvalitnění stávající infrastruktury. V rámci této oblasti podpory bude také podporováno i zvýšení kvality stávající veřejné infrastruktury, případně přizpůsobení stávající veřejné infrastruktury novým cílovým skupinám.

Tato oblast podpory navazuje na oblast podpory rozvoj základní a doprovodné infrastruktury. Reflektuje to skutečnost, že podnikatelské služby tvoří pouze dílčí část nabídky cestovního ruchu, která umožňuje ekonomické využití nepodnikatelské nabídky, respektive nabídky veřejného a neziskového sektoru.

Příklady podporovaných oblastí, které jsou shodné pro všechny výše zmíněné dotační tituly:

- Pořízení elektronických sčítačů (včetně SW) na sledování návštěvnosti v atraktivních turistických cílech a trasách regionu.
- Navigační cedule pro návštěvníky, informační panely, mapové panely.
- Výstavba/budování odpočívadel a sociálního zázemí (včetně sociálních zařízení – tj. toalet) pro uživatele regionálních i dálkových cyklotras (včetně řešení pro bezpečné uložení a parkování jízdních kol a příslušenství), pořizování informačních panelů na trasách.
- Rekonstrukce autobusů/mikrobusů na ski/cyklobusy, pořízení přívěsů na kola/lyže.
- Budování doprovodné infrastruktury pro aktivní formy udržitelné turistiky (např. vyhlídková místa, rozhledny, odpočívadla, sociální zázemí (včetně sociálních zařízení – tj. toalet), „hřiště“, cykloservis, stojany na kola, místa pro odpočinek turistů, aj.).

Příjemci dotace:

Dotační titul č. 1 - Podpora nadregionálních aktivit:

- samosprávné celky (obce – vyjma statutárních měst a městských částí, kraje), organizace zřízené samosprávnými celky (mimo muzeí zřizovaných krajem),
- mikroregiony / DSO spravující destinaci přesahující administrativní hranice (spolupráce na realizaci projektu s místní destinační společností),
- oblastní destinační společnosti,
- geoparky,

- NNO v cestovním ruchu, případně provozující atraktivitu cestovního ruchu.
- Dotační titul č. 2 - Rozvoj základní a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu:
- podnikatelské subjekty (podnikající PO a FO)
- Dotační titul č. 3 - Rozvoj veřejné infrastruktury cestovního ruchu:
- samosprávné subjekty (obce – vyjma statutárních měst a městských částí, kraje), organizace zřízené samosprávnými celky (s výjimkou krajských muzeí),
 - provozovatelé TIC,
 - geoparky,
 - NNO provozující atraktivitu cestovního ruchu,
 - destinační společnosti,
 - mikroregiony / DSO (zaměření projektu ve spolupráci s místní destinační společností).

Výše dotace:

- Výše dotace tvoří maximálně 50 % podíl uznatelných nákladů / výdajů z celkového rozpočtu akce, zbytek tvoří vlastní zdroje žadatele.

V rámci programu nebudou podporovány aktivity financované z jiných dotačních titulů.

Podpora obnovy a rozvoje venkova

Dotační titul č. 2: Podpora zapojení generací do komunitního života v obci

A - Podpora vybudování a obnovy míst aktivního a pasivního odpočinku

Zaměření podpory:

V rámci dotačního titulu č. 2. A jsou podporovány akce s výstupy sloužícími generacím různých věkových skupin, na jejichž výběru a přípravě, případně pak také na realizaci, se prokazatelně podílela generace dětí a mládeže, a které jsou mj. zaměřené na:

- rekonstrukci nebo vybudování zařízení pro volnočasové aktivity (hřiště, cyklostezky, bruslařské dráhy, naučné stezky apod.),

Součástí místa pasivního odpočinku může být například lavička/y, stůl/stoly, stojan/y na kola, odpadkový/é koš/e, přístřešek nebo závětrí se střechem apod.

Příjemci podpory:

- Obec do 3000 obyvatel (včetně), nikoli např. obcí zřízená právnická osoba. Obec musí mít zpracovaný a zastupitelstvem schválený strategický rozvojový dokument.
- Svazek obcí, který je registrován v souladu se zákonem o obcích, a to pouze v případě, že žadatelem nemůže být jedna obec, protože akce zasahuje do katastrálního území více obcí. Svazek obcí musí mít zpracovaný a nejvyšším orgánem svazku obcí schválený strategický rozvojový dokument.

Výše dotace:

- dotace je poskytována až do výše 70 % skutečně vynaložených uznatelných nákladů akce.

Další zdroje financování

Lesy ČR (LČR) v rámci „Programu 2020 Lesů České republiky“ umožňují široké veřejnosti zasílat náměty na konkrétní akce (opatření), které jsou zařazeny do zásobníku projektů a následně realizovány s ohledem na pokrytí celého území České republiky

a dostupné finanční prostředky. Realizace konkrétních opatření v rámci tohoto programu probíhá výhradně na pozemcích s právem hospodařit LČR. Tato opatření LČR provádějí jak samostatně prostřednictvím svých organizačních jednotek, tak ve spolupráci s místními a regionálními partnery, např. obcemi, mikroregiony, orgány ochrany přírody či nevládními organizacemi. Jedním z opatření je mj. také **Obnova a údržba lesních cest pro cykloturistiku**. Praktická opatření:

- navržení vhodných tras (uzavřených okruhů) pro cykloturisty tam, kde je nedostatečná síť tras KČT, vyznačení symbolem s logem LČR; v místním informačním centru bude možno získat letáček s mapkou a s údaji o této trase,
- trasy budou začínat a končit u parkoviště v lese, na parkovišti bude tabule s údaji o trase - její délce, náročnosti, způsobu značení.

5.3 Krajské zdroje

Podpora výstavby a oprav cyklostezek

Cíl a důvod dotačního programu:

Cílem dotačního programu je podpora výstavby a oprav cyklostezek v Olomouckém kraji ve veřejném zájmu a v souladu s cíli Olomouckého kraje.

Důvodem jeho vyhlášení je podpora zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy na území Olomouckého kraje. Současně má program podporou budování cyklostezek jako samostatných dopravních tras přispívat ke zlepšení ekologicky šetrné dopravy při cestě občanů kraje do zaměstnání, škol a na úřady, v rámci dopravní obslužnosti území.

Okruh žadatelů:

- obec v územním obvodu Olomouckého kraje,
- dobrovolný svazek obcí, který je registrován v souladu se zákonem o obcích a jehož sídlo se nachází v územním obvodu Olomouckého kraje.

Spoluúčast žadatele:

- Minimální podíl spoluúčasti žadatele z vlastních a jiných zdrojů činí 50 %, celkových předpokládaných užitelných výdajů akce/projektu.

6. VÝCHODISKA PRO NÁVRHOVOU ČÁST

6.1 Kritické body

Kritické body jsou návrhem problémových (tématických) okruhů, které je žádoucí řešit prioritně, a současně takových problémových okruhů, jejichž řešení je v moci místních subjektů/aktérů. Jsou vyjádřením skutečně existujících problémů a nedostatků, jež jsou pro Olomoucký kraj z pohledu rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky nejdůležitější. Kritické body jsou začátkem procesu rozčleňování problematiky na dílčí části a smyslem jejich stanovení je omezit a zúžit předmět strategického plánování a orientovat celý jeho proces jen na vybraná témata.

Na základě informací shromážděných a analyzovaných v předchozí části (situační analýzy, která shrnuje základní poznatky o stavu cyklistiky a jejich problémech a potřebách na území Olomouckého kraje, výsledků dotazníkového šetření realizovaného mezi cyklisty, řízených rozhovorů s představiteli municipalit a obcí Olomouckého kraje, stejně jako se zástupci dalších subjektů zaměřujících se na rozvoj cyklistiky v území) byly identifikovány tři rozvojové bariéry, tzv. Kritické body. V rámci každého kritického bodu byly dále definovány hlavní problémové oblasti Olomouckého kraje z pohledu cyklistiky (ty jsou blíže popsány a specifikovány v analytické části Konceptce):

Cyklistická doprava, každodenní dojíždka obyvatel na kole do zaměstnání, do škol, na úřady či za službami

- Ačkoliv za sledované období se stav cyklistické dopravní infrastruktury zlepšil, lze konstatovat, že stále přetrvává výrazný infrastrukturní deficit spočívající v nedostatečném množství bezpečných cyklistických komunikací sloužících ke každodenní dojíždce obyvatel do zaměstnání, do škol, na úřady či za službami, s nemalým počtem konfliktních míst v uzlech, kde se setkávají jednotlivé dopravní módy.
- Nejednotný výklad legislativy ČR a nejednotný přístup veřejnoprávních orgánů při zřizování jízdních pruhů na málo zatížených komunikacích mimo intravilán obcí (tj. na komunikacích, kde může být rychlost 90 km/hod.), zřizování cyklopruhů na krajských silnicích uvnitř obcí či při pohledu na jízdu cyklistů v protisměru u jednosměrných komunikací a povolování jízdy cyklistů po málo využívaných chodnících.
- Obecně je zatím podceňována role kraje při podpoře bezpečnostních opatření pro cyklisty. Většinou se omezuje na dotační titul na vybudování a opravu cyklistických komunikací, díky kterému si obce dofinancují své projekty ze státních a evropských fondů. Toto opatření je sice velmi pozitivní, ale je potřeba brát v úvahu že silnice I., II., III. třídy jsou při dnešních intenzitách automobilové dopravy velkou bariérou pro další rozvoj cyklistické dopravy. Cyklistický provoz je nutné zohledňovat v širších vztazích a má být umožněno dosažení vazeb zajištěných pro motorová vozidla ve srovnatelném standardu i pro jízdní kola obdobně jako využití dopravní stavby pro zlepšení bezmotorové prostupnosti dotčeného území.
Nejednotná pravidla a podmínky pro umístování stezek podél vodních toků z úrovně Povodí Moravy a Povodí Odry.
- Chybějící systém BIKE & RIDE (odstavných ploch pro jízdní kola) u celé řady přestupních terminálů a zastávek.

Rekreační a terénní cyklistika

- Nedostatečná propagace cyklistické infrastruktury a služeb na území kraje na internetu: absence cyklistického portálu (informačně-mapového portálu s propojením na on-line plánovač tras), nejednotné informování o nabídce produktů a služeb na úrovni kraje (každé Sdružení cestovního ruchu si vytváří vlastní komunikační strategii vč. webové prezentace s cílovými skupinami), informace o cyklistických trasách nejsou nijak strukturované a ke všemu cílové skupiny (cyklisté) nedostávají veškeré potřebné informace o daných trasách (k povrchu trasy, vhodného typu kola, časové náročnosti, doplňkových služeb – možnosti stravování, úschovny kol, apod.).
- Nedostatečná nabídka produktových cyklobalíčků a tvorba programů pro jednotlivé skupiny rekreačních cyklistů.
- Základní síť dálkových cyklotras v Olomouckém kraji vykazuje celou řadu nedostatků: špatný stav povrchu (úseky vedoucí po nebezpečných polních a lesních cestách) či nevhodné šířkové uspořádání (některé úseky nedosahují šíře ani 1 m), častá křížení s frekventovanými silnicemi I., II. a III. třídy, nebo dokonce vedení dálkových cyklotras přímo po těchto komunikacích, nereflakování napojení dálkových tras z okolních krajů – ty jsou na území Olomouckého kraje vedeny jako cyklotrasy lokálního významu, dálkové trasy nejsou zcela zahrnuty do krajské územně plánovací dokumentace (Zásad územního rozvoje), některé obce na dálkových trasách (hl. ty s nízkými příjmy a velkým katastrem) nejsou schopny na svém území vybudovat delší bezpečné úseky cyklistických komunikací. Další specifika u jednotlivých dálkových tras:
 - Evropské dálkové trasy: absence vyznačených evropských cyklotras EuroVelo 4 a Eurovelo 9 (vyjma krátkého úseku trasy EuroVelo 9) - prosazuje Nadace Partnerství, Olomoucký kraj zatím na to ale nijak nereagoval; špatné, místy neexistující, dlouhodobě neudržované značení Greenways Krakov – Morava – Vídeň (ke všemu v rozporu se silniční vyhláškou) – tato trasa již nesplňuje základní parametry dálkové cyklistické trasy,
 - Moravská stezka (CT č. 4): místy vysoké převýšení trasy (hl. v jesenické oblasti), ač existuje příznivější alternativní trasa, v celé délce nerealizované přeznačení této cyklotrasy na jednociferné číslo (č. 4),
 - Cyklostezka Bečva (CT č. 50): absence bezpečného napojení na Moravskou stezku (v úseku Tovačov – Troubky – Přerov),
 - Jantarová stezka (CT č. 5): nízká propagace z úrovně Olomouckého kraje, téměř neexistující marketing stezky (absence marketingového „koordinátora“/leadera a vlastní domovské stránky), nevhodně zvolený název trasy, který je totožný s mezinárodním názvem EuroVelo 9.
- Stávající systém údržby a obnovy cyklistického značení není přehledný (existence značení v terénu, které má neznámého vlastníka, respektive se k jeho vlastnictví nikdo nehlásí), nemá nastavené priority ani odpovědnosti, v některých místech dochází k duplicitám. Tento systém ke všemu přestává korespondovat se skutečným stavem v terénu (po vybudování nového úseku cyklostezky není na tento převedena stávající cyklotrasa, poněvadž mj. není definováno, kdo toto přeznačení má provést). Údržba cykloznačení je dlouhodobě finančně poddimenzovaná. Ve všech regionech OK není prováděna pravidelná údržba, současný stav značení některých cyklotras je tak v havarijním stavu, proto je navrženo jejich zrušení.

Řízení, koordinace a organizace rozvoje cyklistiky

- Pro území Olomouckého kraje neexistuje pasport cyklistických stezek a cyklotras ani aktualizovaný pasport cykloznačení, se kterými by se aktivně pracovalo: v současné době je problematické získat data o aktuálním stavu vedení a značení cyklostezek a cyklotras na území Olomouckého kraje. Sběr dat pro aktualizace se provádí terénním šetřením a informacemi z mnoha zdrojů, které si častokrát vzájemně odporují. Navíc sběr informací se provádí v dlouhém časovém rozmezí, jako součást projektu pravidelné aktualizace Koncepce rozvoje cyklistické dopravy OK (2009, 2017). Získané údaje většinou zůstávají součástí pouze této strategie, data nejsou nikde zpracována a hlavně se z aktuálními informacemi dále nepracuje. Z toho důvodu jsou tato data za krátkou dobu nepoužitelná, což se projevuje hlavně při vydávání cykloturistických průvodců, map, stejně jako při údržbě značení.
- Na krajské úrovni neexistuje v současné době jednotný systém řízení, koordinace a komunikace rozvoje záměrů v oblasti cyklo dopravy ani rekreační cyklistiky (jak horizontálním směrem – uvnitř struktur kraje, tak i vertikálním směrem – směrem ven dolů na úroveň měst a obcí či směrem ven nahoru na úroveň státu). Chybí i mezioborový přesah plánování z úrovně státu směrem na kraje (např. při plánování a realizace obchvatů silnic I. tříd), kde nikdo nehájí zájmy cyklo dopravy. Jedním z důsledků této nekoordinace je absence vzdělávacích seminářů a akcí pro obce a také koordinované propagační akce.
- Cyklisté jsou nejohroženější skupinou účastníků silničního provozu a spolu se seniory jsou jednou z mála cílových skupin, u které se dlouhodobě nedaří dosáhnout potřebného snížení nehodovosti. Olomoucký kraj v porovnání s celorepublikovými statistikami dosahuje nadprůměrných hodnot usmrčených a těžce zraněných cyklistů při dopravních nehodách.
- Neexistující, resp. nedostatečný monitoring cyklistické dopravy a turistiky (kvantitativní i kvalitativní), tj. chybějící informace o počtu, chování a potřebách cyklistů, nevyhodnocování efektivity investic do infrastruktury.

6.2 SWOT analýza

SWOT analýza, jejímž cílem je určit jednoduchou a co možná nejobektivnější charakteristiku stavu a rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky na území Olomouckého kraje, je klasifikační metoda umožňující přehledné uspořádání stávajících základních poznatků ze situační analýzy.

SWOT je zkratkou anglických slov Strengths (silné stránky), Weaknesses (slabé stránky), Opportunities (příležitosti) a Threats (hrozby).

Silné a slabé stránky hodnotí vnitřní parametry, podmínky či znaky regionu, které jsou změnitelné nebo ovlivnitelné aktivitou subjektů v daném území. Silné stránky zahrnují komparativní a konkurenční výhody pro jakékoliv typy rozvojových aktivit, slabé stránky jsou pak veškeré faktory, které limitují nebo ohrožují tyto aktivity. Tato část SWOT analýzy se také nazývá „vnitřní analýza“.

„Vnější analýza“ se označuje druhá polovina SWOT analýzy, která se zabývá příležitostmi a hrozbami vztahujícími se k vnějšímu prostředí (je jakýmsi popisem vztahů daného území a jeho okolí). V té se vyhodnocují faktory, procesy a okolnosti, které nejsou v převážné míře přímo ovlivnitelné subjekty z řešeného území. Samotná koncepce rozvoje nebude moci mnoho vnějších vlivů ovlivnit, avšak jejich pravděpodobné účinky a dopady

na území kraje je důležité při její tvorbě zohlednit.

Koncepce se bude dále v maximální možné míře snažit využít silných stránek a příležitostí, a naopak eliminovat hlavní problémy (slabé stránky) a minimalizovat důsledky potenciálních hrozeb.

SWOT analýza je základem pro formulaci cílů, priorit, opatření a rozvojových aktivit, a současně s přehledem plánovaných akcí výchozím podkladem pro návrhovou (projekční) část. Aby byla zajištěna relevance návrhové části, bude formulace jednotlivých priorit a cílů adekvátně reagovat na silné a slabé stránky tohoto území a při tom zohledňovat vnější příležitosti a hrozby.

SILNÉ STRÁNKY

- Olomoucký kraj má velmi dobré předpoklady pro rozvoj cyklistiky; díky své krajinné rozmanitosti může nabídnout prakticky všechny druhy cyklistických tras (od nenáročných kolem vodních toků až po adrenalinové trasy).
- Podpora cyklistiky ve strategických dokumentech Olomouckého kraje.
- Nadprůměrná hustota a délka cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty v rámci jednotlivých krajů ČR.
- Za posledních 7 let vybudována řada nových cyklistických stezek (některé díky realizaci integrovaných projektů) – zejména v koridoru cyklostezky Bečvy či Moravské stezky na území ORP Olomouc, stejně jako cyklostezka Olomouc – Šternberk, síť cyklistických stezek na Uničovsku, Prostějovsku, atd.
- Systémová podpora rozvoje cyklistické dopravy na úrovni některých měst (Olomouc, Přerov, Šternberk, Šumperk, Uničov) – zapojení do Asociace měst pro cyklisty, existence městského cyklokoordinátora, zpracovaný generel/koncepce rozvoje cyklo dopravy, atd.
- Existence krajského dotačního titulu zaměřeného na podporu výstavby a oprav cyklostezek.
- Existence Centra Semafor v Olomouci a dalších tří dopravních hřišť (v Prostějově, Šternberku a Uničově), kde probíhá dopravní výchova dle Tematického plánu pro 4. třídy vedená profesionálními lektory, ke všemu jsou tato hřiště přístupná široké veřejnosti.
- Propojení cyklistické a veřejné dopravy – existence systému BIKE & RIDE u některých přestupních terminálů (za vzor je pokládán nový parkovací dům pro kola v Přerově), existence nabídky cyklobusů/cyklovlaků a půjčoven jízdních kol ČD a.s.; celkově dobrá dopravní dostupnost kraje veřejnou dopravou v návaznosti na možné trasy cyklovýletů (provázanost atraktivních bezpečných ucelených cyklistických komunikací s vlaky a cyklobusy).
- Obliba turistického regionu Jeseníky mezi aktivními cykloturisty a bikery (vysoká popularita především mezi bikery).
- Rozšiřující se nabídka v oblasti terénní cyklistiky (na Jesenicku), existence nadregionálního produktu v této oblasti – Rychlebských stezek.
- Dvě dálkové cyklotrasy (Moravská stezka a Cyklostezka Bečva), za kterými stojí konkrétní subjekty (koordinátoři) realizující jejich propagaci a marketing.
- Nadprůměrně hustá síť značených cykloturistických tras na území Olomouckého kraje, je zde vyznačena nejdelší síť pásových tras ze všech krajů ČR.
- Olomoucký kraj poskytuje každoroční finanční příspěvek (KČT) na údržbu cyklistického značení.
- Existence certifikovaných stravovacích, ubytovacích a jiných zařízení Cyklisté vítáni (zejména na Jesenicku a Šumpersku).

SLABÉ STRÁNKY

- Přes intenzivní výstavbu cyklistických stezek stále přetrvává výrazný infrastrukturní deficit; existuje stále nedostatečné množství bezpečných cyklistických komunikací a velký počet konfliktních míst v uzlech, kde se setkávají jednotlivé dopravní módy.
- Problematické majetkoprávní vztahy – zejména ve vztahu k budování cyklistických komunikací (mj. problémy při plánování vedení cyklostezek a jejich následné výstavbě).
- Nejednotný výklad legislativy ČR a nejednotný přístup veřejnoprávních orgánů při zřizování jízdních pruhů v extravilánu obcí, cyklopruhů na krajských silnicích uvnitř obcí či při pohledu na jízdu cyklistů v protisměru u jednosměrných komunikací, případně i povolování jízdy cyklistů po málo využívaných chodnících.
- Nízká citlivost kraje na potřeby cyklistické dopravy pro plánování rekonstrukci krajských silnic. Řešení cyklistické dopravy v koridoru silnic I., II., III. třídy není automatické, ale jen na základě místních iniciativ.
- Chybějící systém BIKE & RIDE u celé řady zastávek a přestupních terminálů.
- Nízká obliba turistického regionu Střední Morava mezi aktivními cykloturisty a bikery.
- Nedostatečná propagace cyklistiky na území kraje na internetu:
 - absence cyklistického portálu prezentující cykloturistiku a terénní cyklistiku,
 - informace o nabídce produktů a služeb na úrovni kraje jsou nejednotné (dualita způsobená prezentací dvěma subjekty – Sdruženími cestovního ruchu),
 - informace o cyklistických trasách nejsou strukturované (např. podle významu jednotlivých tras či podle regionů), ke všemu zde chybí celá řada potřebných či užitečných informací pro cílovou skupinu – cyklisty.
- Nedostatečná nabídka produktových cyklobalíčků a tvorba programů pro jednotlivé skupiny rekreačních cyklistů.
- Národní a regionální dálkové cyklotrasy vykazují celou řadu nedostatků:
 - stav povrchu (úseky vedoucí po nezpevněných polních a lesních cestách) či nevhodné šířkové uspořádání (některé úseky nedosahují šíře ani 1 m),
 - bezpečnost: častá křížení s frekventovanými silnicemi I., II. a III. třídy, nebo dokonce vedení dálkových cyklotras přímo po těchto komunikacích,
 - některé obce na dálkových trasách (hl. ty s nízkými příjmy a velkým katastrem) nejsou schopny na svém území vybudovat delší bezpečné úseky těchto cyklistických komunikací,
 - Moravská stezka (CT č. 4): místy vysoké převýšení trasy (hl. v jesenické oblasti), stále nerealizované přeznačení této cyklotrasy na jednociferné číslo (č. 4),
 - Cyklostezka Bečva (CT č. 50): absence bezpečného napojení na Moravskou cyklostezku (úsek Tovačov – Troubky – Přerov),
 - Jantarová stezka (CT č. 5): nízká propagace z úrovně Olomouckého kraje, téměř neexistující marketing stezky (absence marketingového „koordinátora“/leadera a vlastní domovské stránky), nevhodně zvolený název trasy,
 - vzájemně zaměnitelné a zaměňované označování výrazem „Jantarová stezka“ pro dvě různé cyklotrasy (národní dálkovou trasu č. 5 v systému KČT a evropskou dálkovou trasu EuroVelo 9), které vedou na sever od Olomouce různě, ale na jih od tohoto města jsou totožné.
- Absence vyznačených evropských cyklotras EuroVelo na území Olomouckého kraje (vyjma krátkého úseku trasy EuroVelo 9).
- Špatné, místy neexistující, neudržované značení Greenways Krakov – Morava – Vídeň.
- Stávající systém údržby a obnovy značení není přehledný (existence značení v terénu, které nemá vlastníka, nebo se k jeho vlastnictví nikdo nehlásí), nemá nastavené priority ani odpovědnosti, cykloznačení je dlouhodobě finančně poddimenzované, ke všemu

přestává korespondovat se skutečným stavem v terénu. Absence aktualizovaného pasportu cykloznačení na území Olomouckého kraje, se kterým by se aktivně pracovalo.

- Problematika cyklistické dopravy není na krajské úrovni v současné době koordinována ani systémově či koncepčně řízena, není zde zřízena pozice krajského cyklokoordinátora ani pracovní skupina pro cyklistickou dopravu neexistuje.
- Absence krajského pasportu cyklistických stezek a tras jako nástroje pro monitoring sítě a její další rozvoj.
- Nedostatečná infrastruktura pro elektrokola (dobíjecí stanice, síť servisů, atd.).
- Cyklisté jsou nejohroženější skupinou účastníků silničního provozu a spolu se seniory jsou jednou z mála cílových skupin, u které se nedaří dosáhnout snížení nehodovosti (platí pro území celé ČR); nadprůměrný počet usmrcených a těžce zraněných cyklistů při dopravních nehodách na území OK v porovnání s celorepublikovým průměrem.
- Neexistence dotačních titulů pro financování cyklistických komunikací typu účelových komunikací B11 v katastrálních území bez zpracovaných komplexních pozemkových úprav, kde není možné zcela vyloučit motorovou dopravu (míněno např. zemědělskou techniku), ale lze ji výrazně omezit.
- Absence systematického monitoringu cyklistické dopravy a turistiky (kvantitativní i kvalitativní).

PŘÍLEŽITOSTI

- Rostoucí zájem o zdravý životní styl a aktivní trávení volného času (jak pro cykloturistiku, tak každodenní dojížděku).
- Vyšší využívání elektrokol, které umožní jízdu na kole širšímu spektru osob (vč. starších lidí, osob s omezenou schopností pohybu, fyzicky méně zdatným jedinců, apod.) a větší míru využívání jízdního kola jako dopravního módu v pahorkovitém území.
- Možnost větší podpory cyklistické dopravy díky tomu, že se již nebude řešit izolovaně uvnitř měst a obcí, ale jako součást plánu udržitelné městské/regionální mobility celého mikroregionu, či svazku obcí.
- Financování rozvoje cyklistické dopravy z vnějších zdrojů, možnost využití státních a evropských dotačních titulů.
- Budování samostatných stezek pro cyklisty ve městech a obcích stejně jako cyklistických pruhů v hlavním či přidruženém dopravním prostoru.
- Kraje se od roku 2017 staly potenciálními příjemci dotace ze Státního fondu dopravní infrastruktury.
- Možnost využití polních cest v rámci komplexních pozemkových úprav, podobně jako opuštěných drážních těles pro budování cyklostezek.
- Rozvoj aktivit v oblasti bike-sharingu přispívající ke zlepšení efektivity dopravy ve městech, ušetření uličního prostoru a snižování dopravních emisí, další podpora a rozvoj tohoto sektoru prostřednictvím fenoménu Rekola v Olomouci .
- Další rozvoj integrovaných systémů v dopravě, posilování vazeb mezi cyklistickou dopravou a ostatními dopravními módy (např. formou Bike&Ride).
- Lepší tarify Českých drah, a.s. pro lidi, kteří denně berou jízdní kolo do vlaku za účelem dopravy, nikoliv rekreace.
- Rostoucí poptávka po nových specializovaných produktech a produktových balíčcích spojených s aktivním trávením dovolené.
- Další posilování osvěty, informovanosti a propagace cykloturistiky jako vhodné formy turistiky šetrné k životnímu prostředí, včetně využití propagace cyklistických produktů národními portály a aktivitami (Česko jede, Kudy z nudy, ...).

- Vznik nových hraničních přechodů pro cyklisty, zvýšení prostupnosti hranice, realizace příhraničních i nadregionálních projektů ve spolupráci s polskými partnery včetně budování cyklistické infrastruktury.
- Posílení zapojení kraje do národních a mezinárodních projektů, úzká spolupráce na národním produktu Česko jede, koordinovaným CzechTourism.
- Růst zájmu o rekreaci a trávení volného času v tuzemsku, obecně zvyšující se zájem o lacinější formy turismu.
- Sbližování cykloturistiky s jinými druhy turistiky v regionu prostřednictvím tvorby atraktivních produktů cestovního ruchu (např. agroturistika, hipoturistika, in-line, pěší turistika, apod.).
- Rozvoj doplňkové infrastruktury a služeb pro cyklisty (mobiliář, cyklopůjčovny, cykloservisy, úschovny a další).
- Rozvoj sítě tras a realizace nových přírodě blízkých stezek vhodných pro terénní cyklistiku (pro tvorbu sítě blízkých udržitelných stezek pro cyklistiku nemusí být rizikem řešení majetkoprávních problémů, schvalovací proces pořizovacích dokumentací, ...).
- Zavádění certifikovaných služeb produktu Cyklisté vítáni (ubytovacích, stravovacích a dalších zařízení).
- Další rozvoj partnerství, vzájemná koordinace aktivit a prohlubující se spolupráce mezi klíčovými subjekty (soukromého a veřejného sektoru) zaměřenými na rozvoj cyklistiky v rámci Olomouckého kraje a také ve vazbě na sousední kraje.
- Vybudování koordinované a efektivní struktury pro rozvoj cyklistiky v kraji.
- Možnost vstupu kraje do Asociace měst pro cyklisty.

HROZBY

- Podcenění významu cyklistické dopravy při přepravě obyvatel do zaměstnání a do škol, stejně jako podcenění významu cykloturistiky jako předmětu podnikání a případného zdroje tvorby pracovních míst.
- Nárůst preference individuální osobní dopravy s negativními dopady na kvalitu životního prostředí na úkor udržitelných forem dopravy (vč. dopravy cyklistické).
- Sílící pozice a rozvoj konkurenčních regionů ve vztahu k cykloturistice.
- Nedostatek finančních prostředků pro rozvoj cyklistické infrastruktury stejně jako prostředků na údržbu cyklistické sítě.
- Příliš byrokratická pravidla SFDI brání možnosti vybudování řady úseků cyklistické infrastruktury.
- Nevyjasněné majetkoprávní vztahy a komplikace spojené s výkupem pozemků potřebných pro výstavbu nových úseků cyklistických komunikací či pro značení cyklotras.
- Komplikovaná a zdlouhavá jednání s vlastníky pozemků při snaze obcí spustit proces zpracování komplexních pozemkových úprav, tak i v procesu samotném.
- Opomenutí řešení cyklistické dopravy při zpracování územně plánovací dokumentace.
- Nekoordinovaný postup s ŘSD a SŽDC při opatřeních odstraňující bariéry rozvoje cyklistiky.
- Vysoké náklady na vynětí pozemku ze ZPF v běžném režimu, extrémně vysoké v územích s chráněným režimem přírody.
- Nedostatečné využití protipovodňových opatření a dalších opatření v koridoru vodních toků pro rozvoj cyklistiky.
- Negativní vývoj legislativy související přímo či nepřímo s rozvojem cyklistické dopravy.
- Negativní stanoviska orgánů životního prostředí s výstavbou cyklistických komunikací v přírodně chráněných oblastech.

- Podcenění významu tvorby nových a inovovaných produktů a neschopnost vytvoření cílených cyklistických produktů a produktových balíčků.
- Nekoordinovaný rozvoj cykloturistiky v kraji, riziko narušení ekologické stability území.
- Konflikt rozvojových záměrů v oblasti cykloturistiky se záměry v jiných oblastech turistiky (např. v souvislosti se značením hipposteze apod.).
- Myšlenka realizace dálkových popř. krajských koridorů zůstane jen na papíře, protože je prioritně závislá na aktivitách místní samosprávy.
- Nedostatečný rozvoj služeb a doplňkové infrastruktury pro cyklistiku ve městech a obcích.
- Zvyšující se frekvence výskytu negativních jevů počasí (bleskové povodně, vichřice, ...) či obecně negativních jevů ve světě (terorismus, hospodářské krize, ...) ovlivňující turismus.
- Riziko vzniku konfliktů v lokalitách, kde bude cyklistická doprava nově vedena souběžně s pěší či automobilovou dopravou, snížení bezpečnosti chodců a účastníků silničního provozu v důsledku netolerantního či nezodpovědného chování.

B. STRATEGICKÁ ČÁST

7. ÚVOD

7.1 Všeobecný úvod

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji (dále jen „Koncepce“) je základním střednědobým koncepčním rozvojovým dokumentem pro období 2017–2025, jehož účelem je v souladu se zásadami udržitelného rozvoje efektivně **podporovat rozvoj cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky na území Olomouckého kraje**.

V analytické části byl analyzován stav a potřeby cyklo dopravy a cykloturistiky na území kraje. **Strategická část pak vychází z analytické části a navrhuje opatření, která povedou ke zlepšení a dalšímu posilování pozice cyklistiky v obou základních směrech.** Budou navržena taková opatření, která povedou ke zvýšení využití cyklostezek a cyklotras jako alternativního a ekologicky šetrnějšího dopravního proudu za účelem zvýšení bezpečnosti dopravy při cestě do zaměstnání, škol či za zábavou (volnočasové aktivity, rekreace, sport, turistika, atd.). Dokument se ve své podstatě zaměřuje na významné skutečnosti týkající se současného stavu a vývoje v oblasti cyklo dopravy a cykloturistiky v Olomouckém kraji a jeho jednotlivých částech (vč. vazeb na okolní území) a definuje hlavní výhledové rozvojové potřeby a cíle pro obě integrální oblasti cyklistiky.

Řešeným územím je území celého Olomouckého kraje. Vzhledem k rozloze Olomouckého kraje je zřejmé, že účelem tohoto dokumentu není postihnout veškerou problematiku v oblasti cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky na území kraje, naopak jeho ambicí je **upozornit na problémy a skutečnosti, které mají přinejmenším regionální význam a mohou účinně napomoci dalšímu rozvoji cyklistiky v kraji**. Dokument je tedy koncipován z regionálního pohledu, současně však v přiměřené míře zohledňuje dílčí potřeby jednotlivých měst/obcí a regionů.

Koncepce vychází z principu, že **za rozvoj cyklistické dopravy, stejně jako za výstavbu a údržbu cyklistické infrastruktury, je primárně zodpovědná obec/město** (v případě doprovodné infrastruktury popř. také subjekty působící na jejím/jeho území). **Úlohou kraje je pořizování víceletých koncepčních dokumentů**, mezi které patří také tento dokument, který určí další směry rozvoje cyklistiky na jeho území, **evidence a zpracování dat o cyklistické infrastruktuře** a v neposlední řadě také **finanční podpora a koordinace aktivit v oblasti cyklistické dopravy a cykloturistiky**. Kraj má **plnit svoji koordinační úlohu**, a to pokud možno prostřednictvím krajského cyklokoordinátora s patřičnými kompetencemi a jeho pracovní krajské cykloskupiny, zejména u páteřní sítě dálkových cyklistických tras (evropských, národních a nadregionálních), které jím procházejí. V určitých specifických případech by měl být i pořizovatelem technických studií, na základě kterých by bylo možné projektově připravit a realizovat konkrétní projekty. Zabývat se z vlastní iniciativy a rozhodovat o konkrétních projektech by měl v úsecích významných nadregionálních cyklotras, kde není v silách obecní samosprávy touto problematikou řešit.

7.2 Představení základních principů zpracování strategické části

V rámci Strategické části je brán zřetel zejména na tato dvě témata:

- Podpora cyklistické dopravy.
- Podpora cykloturistiky.
Hlavní zřetel je kladen na těchto pět oblastí:
- Bezpečnost dopravy cyklistů.
- Infrastruktura pro cyklisty.
- Realizace a údržba páteřní sítě cyklotras.
- Marketing a propagace.
- Optimalizaci, údržbu a realizaci značení.

Strategická část formuluje vizi a hlavní strategické cíle rozvoje cyklistické dopravy a cykloturistiky na území Olomouckého kraje, stejně jako specifikuje priority a opatření, které povedou k dosažení a naplnění hlavních cílů strategie.

Byly definovány následující priority:

- **I. Priorita – Cyklistická doprava jako nedílná součást dopravního systému**
- **II. Priorita – Cykloturistika a terénní cyklistika jako nedílná součást rekreace a cestovního ruchu**
- **III. Priorita – Koordinace a organizace cyklistiky**

7.3 Použité zkratky

ATUR	Asociace turistických regionů
CR	Cestovní ruch
CT	Cyklistická trasa
ČD	České dráhy, a.s.
ČEMBA	Česká Mountainbiková Asociace, z.s.
ČR	Česká republika
DC	Dálková cyklotrasa
DSP	Dokumentace pro stavební rozhodnutí
DÚR	Dokumentace pro územní rozhodnutí
EV	EuroVelo
CHKO	Chráněná krajinná oblast
IAD	Individuální automobilová doprava
IDS	Integrovaný dopravní systém
IROP	Integrovaný regionální operační program
KČT	Klub českých turistů
KIDSOK	Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje
KÚOK	Krajský úřad Olomouckého kraje
Lesy ČR	Lesy České republiky
MAS	Místní akční skupina
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MTB	Horské kolo (z anglického „mountain bike“)
NSBSP	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu
ODSH	Odbor dopravy a silničního hospodářství
OK	Olomoucký kraj
OKH	Odbor kancelář hejtmána
ORP	Obec s rozšířenou působností
OSR	Odbor strategického rozvoje
OI	Odbor investic
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SCR	Sdružení cestovního ruchu
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SSOK	Správa silnic Olomouckého kraje
SUMP	Plán udržitelné městské mobility
TR	Turistický region

8. ZÁKLADNÍ TEZE STRATEGICKÉ ČÁSTI

8.1 Definování vize

Vize v cyklistické dopravě pro rok 2025

- Cyklistická doprava je rovnocenným pilířem krajské dopravní politiky, spojený s finanční podporou výstavby kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury.
- Je zajištěna přímá dostupnost nejdůležitějších cílů v regionu systémem bezpečných propojení. Pro systém komunikací pro cyklisty je důležitá zejména bezpečnost cyklisty, ale i ostatních účastníků silničního provozu.
- Je zajištěno bezpečné propojení sousedních sídelních celků:
 - Existuje souvislá síť bezpečných a přímých cyklostezek a dalších vhodných komunikací pro cyklisty, atraktivní parkovací zařízení pro cyklisty a další služby. Cyklistická síť je souvislá, bezpečná a přímá.
 - Funguje intermodalita propojením cyklistické a veřejné dopravy. U zastávek veřejné dopravy je dostatek stojanů a úschoven pro jízdní kola.
 - Je zajištěna koordinační činnost z úrovně kraje v oblasti rozvoje cyklistické infrastruktury mezi jednotlivými regiony a všemi zainteresovanými subjekty

Vize v cykloturistice pro rok 2025

- Je systémově využít potenciál rozvoje cykloturistiky a terénní cyklistiky na území kraje s pozitivními dopady do terciální sféry.
- Kraj má vybudované souvislé úseky cyklostezek, a to zejména podél Moravy, Bečvy, Desné a Bystřice.
- Je zpřístupněno území kraje návštěvníkům ze sousedních regionů České republiky a také zahraničním návštěvníkům, zejména z Polska a ze Slovenska zrealizováním příslušných strategických směrů.
- Je zvýšen zájem o dlouhodobější pobyty v regionu vytvořením produktů s doporučenými vícedenními trasami pro specifické cílové skupiny – seniory, rodiny s dětmi, in-line bruslaře, MTB cyklisty, atd.

Celkové dopady:

- Zvýšení mobility v území (při bezpečné síti cyklostezek a cyklotras) – využití jízdního kola např. při cestě do práce, do školy, snížení emisí = *ekonomický přínos pro region*.
- Pozitivní dopad do terciální sféry – rozvoj služeb v regionu, alternativa udržitelného rozvoje cestovního ruchu, zvýšení zájmu o region / kvalitní konkurenceschopné produkty = *ekonomický přínos pro region*.
- Podpora vzniku podnikatelských aktivit a s tím spojená tvorba nových pracovních příležitostí v regionu = *ekonomický přínos pro region*.
- Zlepšení lidského zdraví (i obyvatel v regionu) – prevence proti civilizačním chorobám, prevence proti nadváze (zejména u dětí) = *ekonomický přínos pro region*.
- Podpora ekologicky šetrnější alternativy k dopravě automobilové – zlepšení stavu životního prostředí v regionu.

8.2 Schéma struktury strategických priorit, cílů a opatření

<p>Priorita 1</p> <p>Cyklistická doprava jako nedílná součást dopravního systému</p>	<p>Cíl 1.1</p> <p>Zvýšení bezpečnosti cyklistů prostřednictvím budováním cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty</p>	<p>Cíl 1.2</p> <p>Vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy na krajských a státních dopravních stavbách</p>	<p>Cíl 1.3</p> <p>Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému</p>
<p>Priorita 2</p> <p>Cykloturistika a terénní cyklistika jako nedílná součást rekreace a cestovního ruchu</p>	<p>Cíl 2.1</p> <p>Zajištění komplexní marketingová prezentace rekreační cyklistiky</p>	<p>Cíl 2.2</p> <p>Realizace páteřních dálkových tras na území kraje</p>	<p>Cíl 2.3</p> <p>Zvýšení kvality rekreační cyklistiky podporou související doprovodné cyklistické infrastruktury a kvalitních služeb</p>
<p>Priorita 3</p> <p>Koordinace a organizace cyklistiky</p>	<p>Cíl 3.1</p> <p>Koordinace aktivit kolem cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky</p>	<p>Cíl 3.2</p> <p>Realizace poradenství a propagace</p>	

Priorita 1 - Cyklistická doprava jako nedílná součást dopravního systému

Cíl 1.1

Zvýšení bezpečnosti cyklistů prostřednictvím budování cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty

Opatření 1.1.1.

Výstavba a údržba komunikací pro cyklisty

Opatření 1.1.2.

Metodické vedení k ekonomicky úsporným opatřením

Cíl 1.2

Vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy na krajských a státních dopravních stavbách

Opatření 1.2.1.

V rámci zpracování projektových dokumentací rekonstrukcí krajských komunikací prověření možnosti začlenění cyklistických opatření

Opatření 1.2.2.

Zamezení rizika vzniku bariér cyklistické dopravy při novostavbách a rekonstrukcích na státních komunikacích a při realizaci velkých železničních staveb, atd.

Opatření 1.2.3.

Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů

Cíl 1.3

Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému

Opatření 1.3.1.

Podpora rozvoje systému BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS a v rámci budování dopravních terminálů a zmapování potřeby podpory systému sdílení kol (bikesharing)

Opatření 1.3.2.

Podpora provozu vlakových linek a vybraných autobusových linek zajišťujících dopravní obsluhu území vozidly uzpůsobenými k přepravě kol

Priorita 2 - Cykloturistika a terénní cyklistika jako nedílná součást rekreace a cestovního ruchu

Cíl 2.1

Zajištění komplexní marketingové prezentace rekreační cyklistiky

Opatření 2.1.1.

Zajištění souhrnné prezentace nabídky kraje

Opatření 2.1.2.

Podpora tvorby cykloproduktů dálkového typu s vazbou na sousední regiony včetně Polska

Opatření 2.1.3.

Podpora tvorby cykloproduktů terénní cyklistiky

Opatření 2.1.4.

Spolupráce na tvorbě národního produktu Česko jede

Cíl 2.2

Realizace páteřních dálkových tras na území kraje

Opatření 2.2.1.

Vypracování studií a projektových dokumentací pro vybrané páteřní dálkové cyklotrasy

Opatření 2.2.2.

Postupná výstavba úseků cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty na vybraných úsecích dálkových cyklotras na území Olomouckého kraje ze strany kraje

Opatření 2.2.3.

Postupné značení a přeznačení mezinárodních, dálkových a krajských koridorů na území Olomouckého kraje včetně pasportizace

Cíl 2.3

Zvýšení kvality rekreační cyklistiky podporou související doprovodné cyklistické infrastruktury a kvalitních služeb

Opatření 2.3.1.

Zajištění pružné údržby značení cyklotras

Opatření 2.3.2.

Podpora terénní cyklistiky

Opatření 2.3.3.

Podpora projektů integrujících kolo do jednotlivých druhů dopravy

Opatření 2.3.4.

Podpora realizace doprovodné cyklistické infrastruktury

Priorita 3 – Koordinace a organizace cyklistiky

Cíl 3.1

**Koordinace aktivit
cyklistické dopravy a
rekreační cyklistiky**

Opatření 3.1.1.

Koordinační podpora

Opatření 3.1.2.

Průběžná aktualizace a
doplňování sítě cyklotras a
cyklostezek

Cíl 3.2

**Realizace poradenství
a propagace**

Opatření 3.2.1.

Zvyšování
informovanosti
zainteresovaných
subjektů

Opatření 3.2.2.

Podpora komplexní
dopravní výchovy na
místní úrovni

Opatření 3.2.3.

Podpora řešení
legislativních otázek na
národní úrovni

9. PRIORITA 1. CYKLISTICKÁ DOPRAVA JAKO NEDÍLNÁ SOUČÁST DOPRAVNÍHO SYSTÉMU

Základní princip realizace priority 1.

Pro celou prioritu platí, že zodpovědnost za realizaci jednotlivých opatření mají obce a města. Tato zodpovědnost není ale vymahatelná. Nicméně pomoc kraje půjde právě do těch oblastí, kde jsou aktivní obce, města a mikroregiony, či místní akční skupiny.

Základní teze

Moderní plánování vychází z „paralelního modelu“, který je založen na tom, že každý druh dopravy je přínosný. Usiluje o vytvoření rovnovážného dopravního systému. Dopravní pokrok zde znamená zkvalitňování podmínek pro všechny způsoby dopravy. V dopravním plánování tedy nemá být kladen důraz na zvyšování mobility založené na automobilové dopravě, ale zejména na lepší dosažitelnost cílů cest všemi druhy dopravy. Je důležité si uvědomit, že mobilita založená zejména na automobilové dopravě v mnoha případech nepřispívá ke zkvalitňování mobility obyvatel, naopak ji často zhoršuje.

V současné době tedy již nejde jen o výstavbu cyklistických stezek, ale především o řešení bezpečného pohybu cyklistů v území a o změnu dopravního chování, která má vést ke zvýšení kvality života a životního prostředí. Tento obecný přístup je spojován s novým termínem – realizace plánů udržitelné městské mobility (SUMP), kde se samozřejmě řeší daleko více opatření, než cyklistická doprava. Ale tyto plány přináší nový pohled na dopravu, včetně cyklistické. Proto i tato strategická část také podporuje realizaci cyklistických pruhů na silnicích II. a III. třídy, pokud vedou obcemi a šířkové uspořádání komunikace umožňuje jejich realizaci. V některých případech se totiž jedná o efektivnější řešení než výstavba cyklistických stezek.

Strategická část tak poukazuje i na fakt, že dopravní problémy vznikají často i 20 km od měst. Když špatně funguje veřejná doprava, lidé budou dojíždět za prací do měst auty a vytvářet tak tlak na vytvoření dalších parkovacích míst. Proto je třeba uvažovat při plánování infrastruktury v kontextu širších aglomerací, či mikroregionů jednotlivých měst. Cyklistická doprava by měla být navázána na veřejnou dopravu především prostřednictvím Bike & Ride opatření (úschovny kol na nádražích, zastávkách veřejné dopravy, přeprava kol autobusy a vlaky v příměstské dopravě i dálkovými spoji). Ve větších (bývalých okresních) městech by měl být podporován systém sdílení kol – bikesharing.

Pro postupné zrovnoprávnění cyklistické dopravy ve vztahu k ostatním dopravním systémům je na krajské úrovni nutno sledovat především následující cíle.

9.1 Cíl 1.1 Zvýšení bezpečnosti cyklistů prostřednictvím budováním cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty

Cíl řeší následující kritický bod analytické části:

- Ačkoliv za sledované období se stav cyklistické dopravní infrastruktury zlepšil, lze konstatovat, že stále přetrvává výrazný infrastrukturní deficit spočívající v nedostatečném množství bezpečných cyklistických komunikací sloužících ke každodenní dojíždě

obyvatel do zaměstnání, do škol, na úřady či za službami, s nemalým počtem konfliktních míst v uzlech, kde se setkávají jednotlivé dopravní módy.

Návrh řešení kritického bodu:

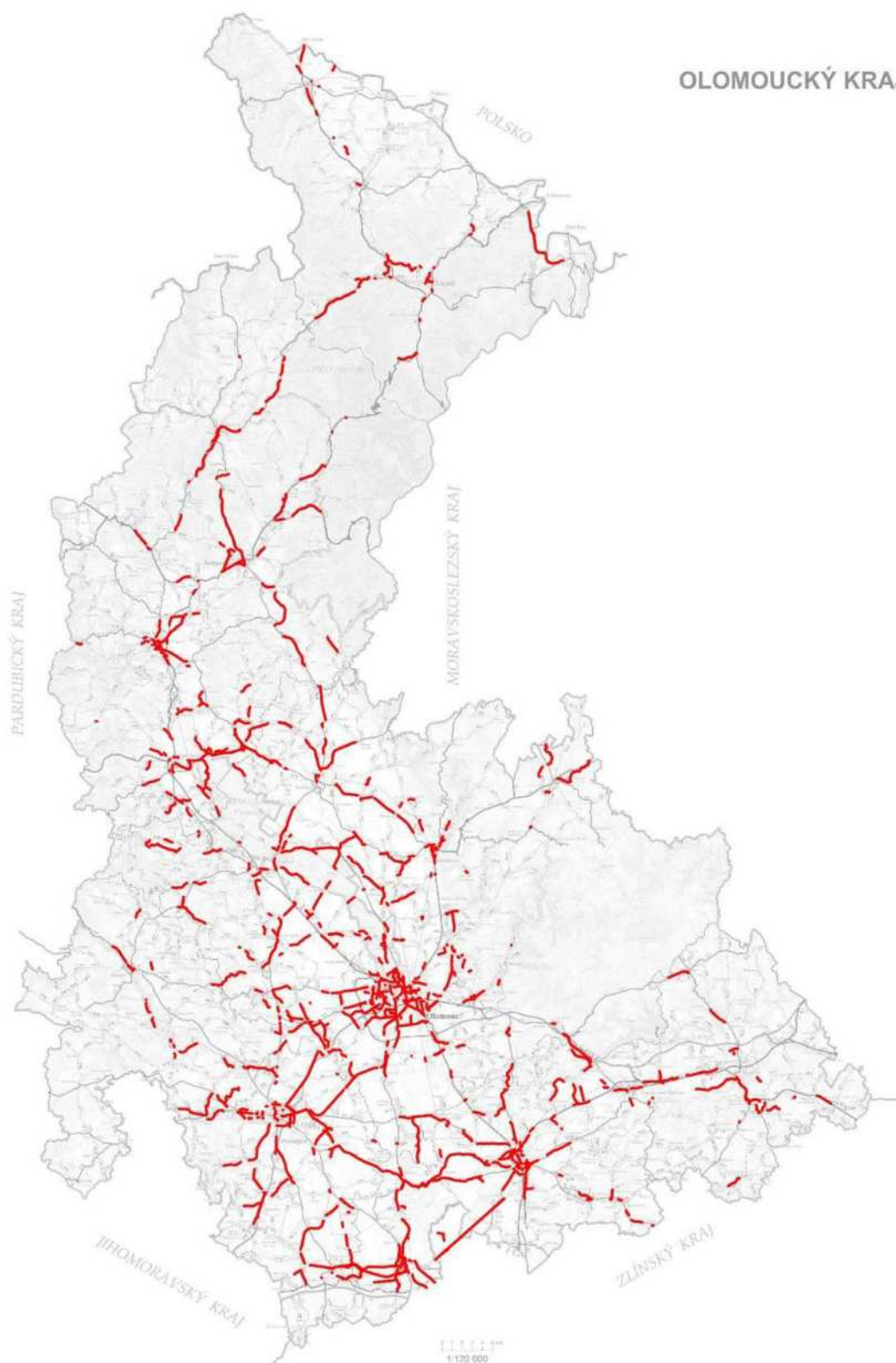
Chceme-li vytvořit atraktivní města a jejich okolí z pohledu podpory cyklistické dopravy, musíme mít jasnou vizi. Všichni jeho obyvatelé musí mít možnost přepravovat se pohodlně a efektivně. S rychle rostoucí populací a přibývajících pracovními místy ve městech roste silný tlak na současná dopravní řešení, na stávající infrastrukturu i veřejný prostor. Hlavní problémy se týkají dopravní přetíženosti, hluku a znečištění. Způsob, jakým se přepravujeme uvnitř měst, značně ovlivňuje kvalitu života v nich. Proto potřebujeme nové vize toho, jak by se v těchto městech dala zajistit mobilita i v budoucnosti.

Dostupnost je přitom klíčový termín. Dostupnost znamená, že koncept měst umožňuje lidem dostat se snadno z jedné lokality do jiné, a to nenákladným, pohodlným a prostorově nenáročným způsobem. Dobré město má vysokou míru dostupnosti. Jezdit na kole ulicemi města je jednoduché, bezpečné a atraktivní.

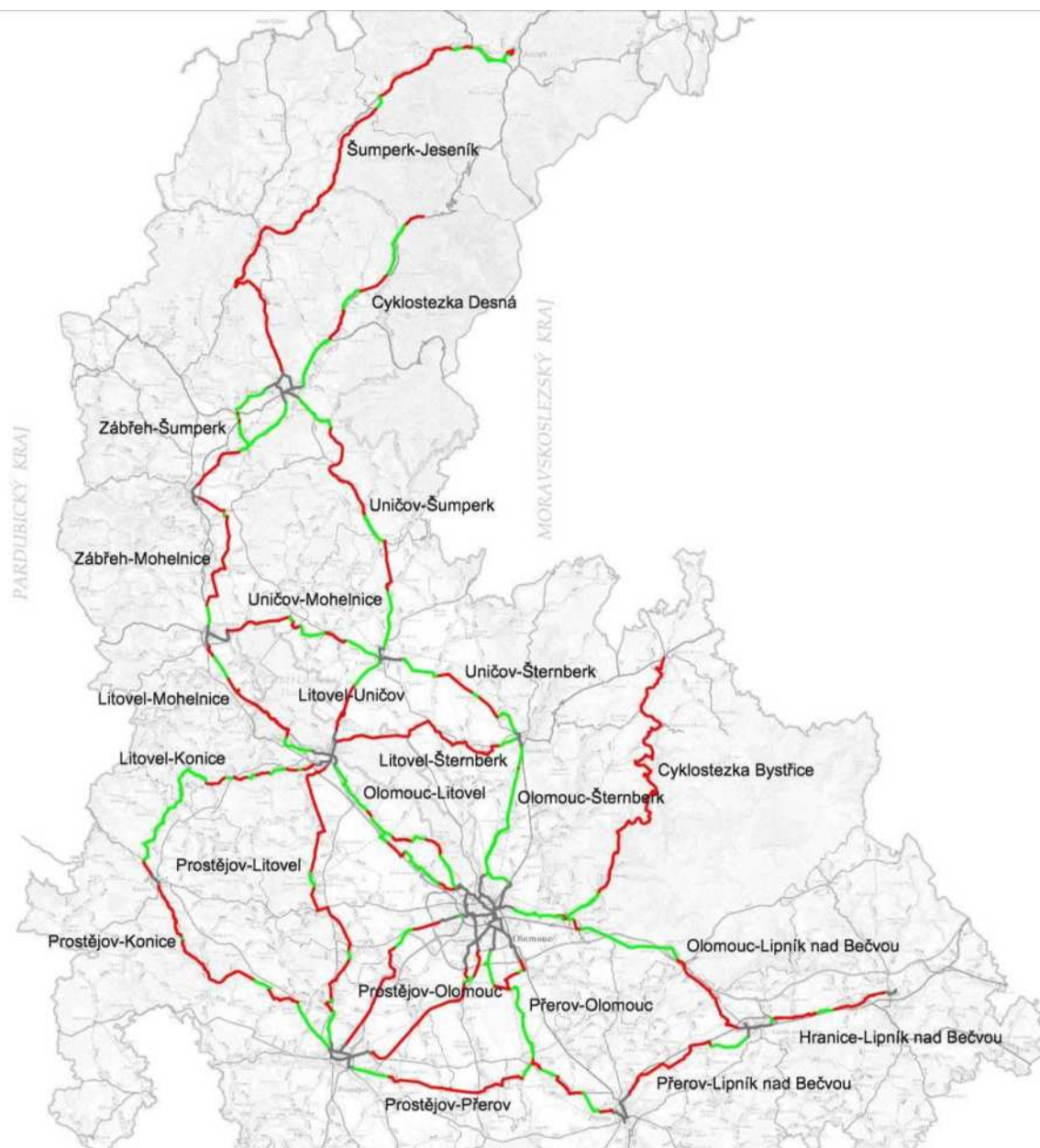
Z pohledu perspektivy Olomouckého kraje je pak zajištění bezpečnosti cyklistické dopravy v extravilánu především jejím oddělení od frekventované automobilové dopravy. Cílem je tak ochrana provozu cyklistů na pozemních komunikacích a provedení opatření v místech s častými nehodami cyklistů.

Návaznost na analytickou část, kapitolu 4 – analýza potřeb území ORP Olomouckého kraje:

Pozornost cíle 1.1. je zaměřena na **přílohu č. 1. analytické části**, kde jsou sesbírány a zpracovány záměry od obcí a měst (cyklogenerely, studie vedení cyklistické dopravy, ...). Díky této analýze je možné předpokládat, že v kraji vzniká velký potenciál pro realizaci nových významných místních a regionálních cyklotras Olomouckého kraje. Navrhované cyklistické komunikace a trasy tak vycházejí z reálných potřeb a aktivit obcí a tudíž existuje předpoklad, že budou skutečně realizovány. Tyto nové úseky plní nejen roli rekreační, ale také dopravní. Návrh nových tras pro podporu realizace vybraných úseků vychází pouze z návrhů a podnětů, které byly získány od obcí a měst. Výčet se může v průběhu implementační části dále rozšiřovat. Nicméně Olomoucký kraj tímto opatřením vysílá signál, že pomůže jak v rovině finanční (dotace na výstavbu cyklostezek), tak v rovině koordinační (krajský cyklokoordinátor) následné vyznačení, či přeznačení cyklotras v terénu (viz opatření 2.3.1. a 2.2.3). Příkladem může být vznik nové velmi atraktivní cyklistické trasy propojující Uničov a Šternberk po vybudování cyklistických stezek v daném koridoru.



Mapa 1 - Mapa Ol. kraje s vyznačenou potřebou cyklostezek všech typů a jízdnic pruhů pro cyklisty
Zdroj: RARSM



Mapa 2 - Mapa Ol. kraje s vyznačenými koridory „Krajských“ cyklistických komunikací, textově viz kap. 6 Příloha, Zdroj: RARSM

Opatření 1.1.1 Výstavba a údržba komunikací pro cyklisty

Toto opatření zajišťuje podporu výstavby cyklistických stezek. Jde o úseky, kde je nutné vybudovat cyklostezku především v rámci dojíždění do zaměstnání, škol, pro posílení bezpečnosti silničního provozu z obcí do měst a následně mezi obcemi. V prioritách podpory by se měly objevit úseky, které stahují cyklisty ze silnic I. a II. třídy, v opodstatněných případech ze silnic III. třídy a plní jak funkci dopravní, tak i funkci rekreační. V souladu s Politikou územního rozvoje bude při výstavbě cyklostezek řešena také doprovodná zeleň. **Kraj současně bude prioritně podporovat úseky, které korespondují s návrhem**

jednotlivých mezinárodních, dálkových a krajských koridorů, které prochází územím kraje.

Odpovědnost: OSR KÚOK (nový cyklokoordinátor), ODSH
Spolupráce: Obce
Finance: Stávající dotační program na podporu cyklo dopravy, IROP, cíl 1.2., SFDI, přeshraniční spolupráce
Termíny: 1x výzva / rok, dle akčního plánu
Návaznost na analytickou část: kapitola 4.

Opatření 1.1.2 Metodické vedení k ekonomicky úsporným opatřením

Opatření směřuje k metodickému vedení realizace nízkorozpočtových opatření, která také mohou napomoci rozvoji cyklistické dopravy v území:

- využívání dopravně-organizačních opatření zohledňujících provoz cyklistů (např. vodorovným dopravním značením, cyklopruhy, cyklopiktokoridory,
- použití i jiných, než asfaltových a betonových technologií při výstavbě cyklistických komunikací, k možnosti použití užších cyklistických komunikací při stísněných podmínkách,
- zpracování odborné právní analýzy zohledňující požadavek zapracovávání do projektů rekonstrukcí krajských komunikací i požadavek na provoz cyklistů za současného řešení bezpečnosti cyklistů a kolizí s MHD. V návaznosti na tuto analýzu bude zpracována metodika, v které bude definováno zapojení cyklokoordinátora do procesu posuzování projektů oprav komunikací z pohledu opatření zohledňující provoz cyklistů i s ohledem na bezpečnost cyklistů a řešení kolizních míst ve vztahu k MHD.

Odpovědnost: OSR KÚOK (nový cyklokoordinátor - koordinační opatření)
Spolupráce: ODSH KÚOK, SS OK
Finance: Administrativní opatření
Termíny: Průběžně
Návaznost na analytickou část: kapitola 4.

9.2 CÍL 1.2 Vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy na krajských a státních dopravních stavbách

Cíl řeší následující kritické body analytické části:

- Nejednotný výklad legislativy ČR a nejednotný přístup veřejnoprávních orgánů při zřizování jízdních pruhů na málo zatížených komunikacích mimo intravilán obcí (tj. na komunikacích, kde může být rychlost 90 km/hod.), zřizování cyklopruhů na krajských silnicích uvnitř obcí či při pohledu na jízdu cyklistů v protisměru u jednosměrných komunikací a povolování jízdy cyklistů po málo využívaných chodnících.
- Obecně je zatím podceňována role kraje při podpoře bezpečnostních opatření pro cyklisty. Většinou se omezuje na dotační titul na vybudování a opravu cyklistických komunikací, díky kterému si obce dofinancují své projekty ze státních a evropských fondů. Toto opatření je sice velmi pozitivní, ale je potřeba brát v úvahu že silnice I., II., III. třídy jsou při dnešních intenzitách automobilové dopravy velkou bariérou pro další rozvoj cyklistické dopravy. Cyklistický provoz je nutné zohledňovat v širších vztazích a má být

umožněno dosažení vazeb zajištěných pro motorová vozidla ve srovnatelném standardu i pro jízdní kola obdobně jako využití dopravní stavby pro zlepšení bezmotorové prostupnosti dotčeného území.

- Nejednotná pravidla a podmínky pro umísťování stezek podél vodních toků z úrovně Povodí Moravy a Povodí Odry.

Návrh řešení kritických bodů:

Cíl 1.1. byl spojen především s připraveností ze strany obcí a měst. Nicméně v řadě případů je další rozvoj cyklistické dopravy závislý na zcela jiných faktorech, než „nadšení“ pro dobrou věc. Jak už bylo ovšem několikrát zdůrazněno, cyklistickou dopravu není možné jen uzavřít do „města“. Je jí třeba řešit v širším kontextu a to v rámci možných vazeb mezi obcemi z hlediska dojížděky za prací a do škol, kde řešení cyklistické dopravy bude vyžadovat koordinovaný přístup nejen více sídel, ale také více organizací.

V analýze bylo již naznačeno, že je zatím podceňována role kraje při podpoře **bezpečnostních opatření pro cyklisty. V současné době jsou silnice I., II., III. třídy při dnešních intenzitách automobilové dopravy velkou bariérou pro další rozvoj cyklistické dopravy.** Problém nastává v souběžích nebo i mimoúrovňových kříženích, kde jsou zpravidla potřeby cyklistické dopravy systematicky opomíjeny. Obce jsou tak někdy odkázány pouze na možnost vybudování oddělené cyklostezky, která je nejdražší variantou. **Sice kraj v přechodném období podpořil výstavbu několika takových cyklistických komunikací, ale je třeba tuto podporu rozšířit.**

V případě budování cyklistických pruhů na krajských silnicích se ze strany SSOK jeví jako problematické provádět zimní údržbu těchto cyklistických pruhů.

Stanovení údržby bude obecně řešeno s obcí, přes kterou vede krajská komunikace na které jsou vyznačené cyklistické pruhy. Nicméně jedná se o problém, který je třeba otevřít a řešit na národní úrovni. Obecně lze konstatovat, že komunikace nebyly vybudovány jen pro automobilový provoz, ale i pro cyklistický provoz. Správce komunikace je pak povinen udržovat komunikaci pro všechny účastníky silničního provozu, tedy i cyklisty. Než se problém vyřeší, lze přechodně akceptovat stávající způsob řešení tohoto problému a to přelepěním svislé dopravní značky u **vyhrazených jízdních pruhů** (tím její zneplatnění) po dobu zimního období.

U ostatních typů cyklokomunikací jako jsou **piktogramové koridory** pro cyklisty nebo **ochranné pruhy** pro cyklisty (TP 179 str. 29) nelze toto opatření uplatnit, neboť zde není žádná svislá dopravní značka.

Cíl 1.2. tak chce vést správce silnic II. a III. třídy (SSOK) ke spoluzodpovědnosti za řešení dopravní bezpečnosti cyklistů na silnicích II. a III. třídy. Současný přístup projektování a přípravy rekonstrukcí a novostaveb pozemních komunikací je zacílen především na automobilovou dopravu. Cíl 1.2. proto chce předcházet těmto problémům:

- Časté opomíjení jiné než motorové dopravy se negativně projevuje v nezastavěném i zastavěném území, často má i definitivně negativní vliv na celkové fungování území.
- Cyklodoprava se řeší jen ve výjimečných případech od počátečních prověřovacích studií záměru (územní plánování), což způsobuje, že později již bývá pozdě na odpovídající plnohodnotné řešení.

V rámci cíle 1.2. také standardně probíhá zahrnování cyklistické infrastruktury do ZÚR na základě podnětů od obcí prověřuje se její dopad do dopravních staveb a veřejného

prostoru v souladu s touto strategií.

Opatření 1.2.1 V rámci zpracování projektových dokumentací rekonstrukcí krajských komunikací prověření možnosti začlenění cyklistických opatření

Opatření směřuje k vytvoření podmínek pro koncepční řešení rozvoje cyklistické dopravy při rekonstrukcích krajských komunikací. Obce a další klíčové organizace mohou požádat správce silnic II. a III. třídy (správce SSOK) řešit dopravní bezpečnost cyklistů na silnicích II. a III. třídy s preferováním integrace hlavního dopravního prostoru formou ochranných pruhů pro cyklisty a piktogramových koridorů pro cyklisty, případně ve zvláštních případech po dohodě s PCR DI i formou vyhrazených pruhů pro cyklisty. Systém spolufinancování jednotlivých úseků bude vždy stanoven v rámci místních podmínek. Požadavek na řešení cyklo dopravy musí předně vzejít ze strany obce na jejímž území je rekonstrukce plánována a musí mít konkrétní podobu. Požádá-li obec nebo další příslušná organizace správce silnic (SSOK) řešit dopravní bezpečnost cyklistů, bude se hledat společné řešení. Koordinační roli sehraje rovněž cyklokoordinátor, který bude zapojen do procesu posuzování projektů oprav komunikací z pohledu opatření 1.1.2 (využívání cyklopruhů, cyklopiktokoridorů) a při posuzování projektových dokumentací rekonstrukcí či oprav silnic II. a III. třídy, aby tím předcházel vzniku bariér cyklistické dopravy. Obecně se v extravilánu (povolená rychlost 90 km/hod.), v případě že to majetkoprávní vztahy dovolují, doporučuje stavět cyklostezky mimo jízdní profil silnic jako segregované.

Odpovědnost: ODSH KÚOK, OI, OSR KÚOK (nový cyklokoordinátor), Obce
Spolupráce: SSOK
Finance: Součást rozpočtu stavby, případně IROP, cíl 1.2., SFDI
Termíny: Průběžně (dle realizovaných krajských projektů)
Návaznost na analytickou část: kapitola 3.1.

Opatření 1.2.2 Zamezení rizika vzniku bariér cyklistické dopravy při novostavbách a rekonstrukcích na státních komunikacích a při realizaci velkých železničních staveb atd.

Na žádost obce, či dalších klíčových organizací bude kraj vstupovat do jednání ve věci projektové přípravy realizaci v rámci novostaveb a rekonstrukcí silnic I. třídy, kde je správcem ŘSD, případně při realizaci velkých železničních staveb (kde je správcem SŽDC), atd., u kterých by jejich realizací mohlo docházet k bariérám rozvoje cyklistické dopravy. Systém spolufinancování jednotlivých úseků bude vždy stanoven v rámci místních podmínek.

Koordinační roli sehraje rovněž cyklokoordinátor, který bude posuzovat projektové dokumentace silnic I. třídy a PD výstavby či rekonstrukce železnic z pohledu opatření 1.2.1, tedy prověření začlenění cyklistických opatření do těchto projektů. Dále bude vstupovat do jednání s ŘSD v rámci novostaveb silnic I. třídy a se SŽDC v případě výstavby či rekonstrukce železnic a předcházet tím bariérám cyklistické dopravy.

Odpovědnost: OSR KÚOK (nový cyklokoordinátor), Obce

Spolupráce: ODSH KÚOK, ŘSD, SŽDC
Finance: Součást rozpočtu stavby
Termíny: Průběžně (dle realizovaných krajských / státních projektů)
Návaznost na analytickou část: kapitola 3.1.

Opatření 1.2.3 Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů

V mnoha případech pro rozvoj cyklistické dopravy postačí využít nově budovaných, nebo rekonstruovaných účelových komunikací, a to v rámci využívání těchto možností:

- Podporovat vedení cyklistické infrastruktury podél vodních toků, zejména na protipovodňových hrázích. Cyklostezky je nutné koncipovat jako víceúčelové komunikace (cyklostezka + účelová komunikace). Pokud se budují protipovodňové hráze, tak již v územním řízení se nesmí zapomenout na definování komunikace pro cyklisty, na kterou pak následně proběhne zvlášť územní, stavební a kolaudační řízení. Nicméně u každé takové stavby se bude muset prověřit, za jakých podmínek by bylo možné dané hráze opravit (například z peněz krajů, či MZe). Zatím není automatické, aby jednotlivá Povodí komunikaci (protipovodňovou hráz) vybuvovalo takovým způsobem, aby byla dobře pojízdná i pro cyklisty. Nemusí se přitom jednat o asfaltovou komunikaci. Zkušenosti z praxe naznačují, že již dnes existují hráze, které byly vybudovány ze strany Povodí velmi kvalitně (např. hráz u Chomoutova na Olomoucku). Prvním úkolem je vypracování právní analýzy a vedení jednání se zainteresovanými organizacemi o možnostech realizace víceúčelových komunikací (cyklostezka + účelová komunikace) podél vodních toků.
- Využívat pozemkových úprav a lesních cest pro vedení cyklotras a výstavby nové cyklistické infrastruktury. Z hlediska budování cyklistické infrastruktury jsou podstatná zejména zařízení pro zpřístupnění pozemků, tedy polní cesty, které zároveň naplňují účel potřebné prostupnosti krajiny z hlediska cyklistiky. Ty se budují ve smyslu zákona č.139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona č. 229/1991 Sb., o úpravě vlastnických vztahů k půdě a jinému zemědělskému majetku, ve znění pozdějších předpisů. Počítá se i s možností, že Ministerstvo zemědělství ČR vytvoří dotační titul na rekonstrukce polních cest, které mohou mít pozitivní vliv na mobilitu občanů mezi obcemi. Prvním úkolem bude iniciování jednání na MZe ČR ve věci vytvoření dotačního titulu na rekonstrukce a výstavbu polních cest v katastrálních územích, kde neproběhly komplexní pozemkové úpravy, které mohou mít pozitivní vliv na mobilitu občanů mezi obcemi.
- Potenciál využívání drážních těles po rušených železničních tratích pro vybudování cyklistických stezek je dle analýzy zatím již téměř vyčerpán. Nicméně v území se v dlouhodobém hledisku připravují přeložky stávajících tratí s cílem zvyšování traťových rychlostí a opuštěné těleso může přilížitost na zbudování stezky přinést. Obdobná příležitost může nastat i při budování silničních přeložek a obchvatů.
- V lokalitách soustavy Natura 2000 (které se nacházejí často právě podél vodních toků) je nutno respektovat předměty ochrany a spolupracovat s orgány ochrany přírody.

Kraj bude vést jednání se zainteresovanými organizacemi o možnosti realizace daných opatření, které směřují k vytvoření podmínek pro koncepční řešení rozvoje cyklistické dopravy

Odpovědnost: OSR KÚOK (nový cyklokoordinátor)

Spolupráce: SFDI, Lesy ČR, Povodí Moravy, Povodí Odry, Pozemkový úřad, Úřad pro zastupování státu ve věcech převodu majetkových, Obce (připomínkové řízení), AOPK ČR
Finance: Administrativní opatření
Termíny: Průběžně (dle realizovaných krajských projektů)
Návaznost na analytickou část: kapitola 4.

9.3 CÍL 1.3 Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému

Cíl řeší následující kritický bod analytické části:

- Chybějící systém BIKE & RIDE (odstavných ploch pro jízdní kola) u celé řady přestupních terminálů a zastávek.

Návrh řešení kritického bodu:

Cílem je podporovat programy, které pomohou propojit cyklistiku s veřejnou hromadnou dopravou v oblasti denního dojíždění do práce a do škol. Je proto nutné zajistit přístupnost nástupišť a zejména možnost odstavování jízdních kol v rámci systému BIKE & RIDE na zastávkách a stanicích železniční, autobusové a městské hromadné dopravy. Na druhé straně je třeba zdůraznit, že tento cíl bude fungovat jen za předpokladu, když bude posílen význam veřejné dopravy, zvláště té železniční.

Opatření 1.3.1 Podpora rozvoje systému BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS a v rámci budování dopravních terminálů a zmapování potřeby podpory systému sdílení kol (bikesharing)

Opatření zahrnuje finanční podporu realizace konkrétní infrastruktury BIKE & RIDE. Dále v rámci budování dopravních terminálů bude uplatňováno řešení parkování jízdních kol (spolupráce od zadání projektové dokumentace). Parkování jízdních kol by mělo být řešeno primárně jako zastřešená stání, pokud možno uzamykatelná nebo ve formě cykloboxů.

Součástí opatření bude i **zmapování potřeby podpory systému sdílení kol (bikesharing)**. Podpora nebude zaměřena na nákup jízdních kol, ale jen na infrastrukturu (stojany na kola), což odpovídá rozměru tohoto opatření.

Prvním úkolem bude příprava výzvy pro obce na podporu cyklo dopravy - pro rozvoj systému Bike & Ride v uzlových bodech IDS a v rámci budování dopravních terminálů a dále pro rozvoj systému sdílení kol (bikesharing).

Odpovědnost: ODSH KÚOK
Spolupráce: OSR KÚOK (nový cyklokoordinátor), železniční a autobusoví přepravci, SŽDC, Obce
Finance: Stávající dotační program na podporu cyklo dopravy, případně IROP cíl 1.2 (při vyjednání rozšíření podporovaných aktivit), SFDI, přeshraniční spolupráce
Termíny: 1x výzva / rok, dle akčního plánu

Návaznost na analytickou část: kapitola 2.3.2.

Opatření 1.3.2 Podpora provozu vlakových linek a vybraných autobusových linek zajišťujících dopravní obsluhu území vozidly uzpůsobenými k přepravě kol

Opatření se týká podpory provozu vlakových linek a vybraných autobusových linek zajišťujících dopravní obsluhu území vozidly uzpůsobenými k přepravě kol.

KIDSOK bude vést jednání s železničními a autobusovými přepravci o možnosti zavedení vhodnějšího tarifu pro každodenní přepravu jízdního kola ve vlacích a autobusech integrovaného dopravního systému.

Odpovědnost: KIDSOK
Spolupráce: Obce, OSR KÚOK (nový cyklokoordinátor), železniční a autobusoví přepravci, ODSH KÚOK
Finance: Administrativní opatření
Termíny: Průběžně

Návaznost na analytickou část: kapitola 2.3.2.

10. PRIORITY 2. - CYKLOTURISTIKA A TERÉNNÍ CYKLISTIKA JAKO NEDÍLNÁ SOUČÁST REKREACE A CESTOVNÍHO RUCHU

Základní princip – téměř pro celou prioritu platí, že zodpovědnost za realizaci jednotlivých opatření je realizována ze strany kraje či jeho organizací. Jen v případě opatření 2.3.2. Podpora terénní cyklistiky kraj podpoří ty oblasti, kde jsou aktivní obce, města, mikroregiony, místní akční skupiny a subjekty nacházející se na jejich území.

Kromě již klasického fenoménu podpory cykloturistiky a terénní cyklistiky z pohledu cestovního ruchu, koncepce přichází i s novým termínem – podporou aktivní mobility. Česko a Evropa má opravdu problém s nedostatkem pohybu a strategická část na tento trend dobře reaguje. Při tvorbě tipů na výlet se myslí nejen z hlediska návštěvníků kraje, je možné se na ně dívat i z pohledu místních obyvatel. Každé město, každý region má své „kouzlo“ a je třeba to lidem připomenout. Kdo se rozhodnul zde strávit dovolenou, ten pak dostane stejnou nabídku a je jedno, zda se jedná o rodinu s dětmi, terénní cyklisty či seniory místní či návštěvníky z jiných regionů.

Na dálkovou cykloturistiku je možné se dívat ze dvou úhlů pohledů. Ten první vidí „klasické“ týdenní putování v koridoru dálkových tras. Zde je potřeba střízlivě si vyhodnotit, která z dálkových tras má opravdu potenciál přitáhnout dálkové turisty. Navíc s rozvojem elektrokol se tento potenciál zvyšuje. Na druhé straně, koridor dálkové trasy může být opět využit pro místní obyvatele z regionu. Naučme lidi, aby nechávali svá auta doma, dojeli vlakem či cyklobusem do bodu „A“, pak jeli na kole, den, dva, tři a pak v bodě „B“ opět sedli na vlak či cyklobus a odjeli domů.

Neměl by se také podceňovat význam terénní cyklistiky, fenomén poslední doby. Pokud dojde k rozumné domluvě se správcem lesů, polních cest a orgánů ochrany přírody, nabízí se využít hustou síť našich lesních a polních cest, která vytváří ideální podmínky, jak si odpočinout od všedního shonu. Při tvorbě koncepce využití Jeseníků pro cyklistiku je nutné brát v úvahu, že Jeseníky jsou díky svému přírodnímu bohatství cílem mnoha návštěvníků – nejen cyklistů.

Pohyb cyklistů po lesních účelových komunikacích je umožněn ze zákona (č. 289/95 Sb. O lesích). Tyto komunikace slouží přednostně lesnickému hospodaření a jejich **vlastník není povinen** udržovat cesty ve stavu vyhovující cyklistům. I tuto okolnost je třeba mít na zřeteli při případném plánování a následném zajišťování preventivní povinnosti při provozu značených cyklotras. Dále je nutno ve zvláště chráněných územích a lokalitách soustavy Natura 2000, tj. územích často atraktivních pro cyklisty, zohledňovat zájmy ochrany přírody.

10.1 CÍL 2.1 Zajištění komplexní marketingové prezentace rekreační cyklistiky

Cíl řeší následující kritické body analytické části:

- Nedostatečná propagace cyklistické infrastruktury a služeb na území kraje na internetu: absence cyklistického portálu (informačně-mapového portálu s propojením na on-line plánovač tras), nejednotné informování o nabídce produktů a služeb na úrovni kraje (každé Sdružení cestovního ruchu si vytváří vlastní komunikační strategii vč. webové prezentace s cílovými skupinami), informace o cyklistických trasách nejsou nijak strukturované a ke všem cílové skupiny (cyklisté) nedostávají veškeré potřebné informace o daných trasách (k povrchu trasy, vhodného typu kola, časové náročnosti, doplňkových služeb – možnosti stravování, úschovy kol, apod.).
- Nedostatečná nabídka produktových cyklobalíčků a tvorba programů pro jednotlivé skupiny rekreačních cyklistů.

Návrh řešení kritických bodů:

Strategický cíl je postaven na těchto předpokladech:

- 1) Kraj, SCR Střední Morava a SCR Jeseníky kladou důraz na cykloturistické nabídky, kteří se rozhodnou v kraji strávit dovolenou, či prodloužený víkend s vazbou na cykloturistiku.
- 2) Kraj, SCR Střední Morava a SCR Jeseníky nepropagují „pro turisty“ vše – kladen je důraz jen na klíčové TOP nabídky kraje a ostatní nabídky se s nimi „svezou“.
- 3) Síla marketingu spočívá v tom, že obce, města, kraj a další organizace působící v cestovním ruchu se dohodnou na stejném principu či způsobu propagace cykloturistiky v kraji.
- 4) Propagace je postavena na faktu, že v Olomouckém kraji existuje kvalitní síť cyklistických tras, ať již díky kvalitní cyklistické infrastruktuře, tak značení.
- 5) Síla cykloturistiky funguje v intermodalitě, tedy propojení cyklistické a veřejné dopravy.

Dále strategický cíl vychází z faktu, že Olomoucký kraj má jeden portál rozdělený na dvě části, prostřednictvím kterých prezentuje cykloturistiku, což je zohledněno i v navrhovaných opatřeních:

- turistický portál SCR Střední Morava
- turistický portál SCR Jeseníky

Dále strategický cíl počítá s tím, že turisté nepřijedou primárně za cykloturistikou, ale chtějí vidět také památky, atraktivitu, kde dojedou autem, či využijí pěších tras. Cykloturistika ale může být vhodný doplňkem.

Smyslem cíle je následně realizace jednotlivých produktů dle zpracovaného marketingového plánu a jím navržených marketingových nástrojů (možnými nástroji jsou např. stávající webové portály a microsite (speciální malý web, fungující jako doplněk hlavní webové prezentace), aplikace pro mobilní telefony, značení v terénu vč. tagových cedulí a QR kódů, slevové balíčky, zájezdy distribuované prostřednictvím cestovních kanceláří, články a reportáže v médiích, mapy, brožury, cyklistické akce, tematické hry a soutěže apod.). Jednotlivé aktivity budou realizované z iniciativy kraje, SCR Střední Morava a SCR

Jeseníky. Bude jasně stanoven harmonogram postupného převedení činností spojených s produktem na SCR Střední Morava a SCR Jeseníky, které se stanou hlavními garanty marketingu cykloturistických produktů v Olomouckém kraji.

Nezbytné je zapojení ostatních subjektů, zejména poskytovatelů služeb a provozovatelů turistických atraktivit a atrakcí atd., kteří jsou do produktu zapojeni. Za tímto účelem budou tyto subjekty oslovovány SCR Střední Morava a SCR Jeseníky, které se stanou garantem realizace jednotlivých produktů. Důležitou součástí opatření je průběžná aktualizace produktů. Pro každý produkt bude např. 1x za rok připraven upravený plán marketingových aktivit, bude provedeno nové oslovení zapojených subjektů a současně vyhodnoceny výsledky aktivit realizovaných v roce předchozím.

Opatření 2.1.1 Zajištění souhrnné prezentace nabídky kraje

Opatření směřuje k podpoře a zajištění informovanosti veřejnosti o kompletní nabídce v oblasti rekreační cyklistiky. Bude se jednat o propagační materiály (brožury, letáky, web, apod.) Olomouckého kraje, SCR Střední Morava a SCR Jeseníky, jejichž součástí budou i informace o nabídce a produktech cykloturistiky (viz. opatření 2.1.2. – 2.1.4.):

- A. pravidelná aktualizace „Cykloprůvodce Olomouckým krajem“ a jeho automatické zveřejnění na webovém portále;
- B. dopracování a pravidelná aktualizace obou částí stávajícího turistického portálu Olomouckého kraje ve vztahu k podpoře nabídek cykloturistiky (po vzoru Jihomoravského a Karlovarského kraje a Nadace Jihočeské cyklostezky) + jazykové mutace;
- C. upřesnění a rozřídění tipů na cyklovýlety na webech i v průvodcích.
 - a. cyklisté preferující kratší a bezpečné trasy, převážně kvalitní zpevněný povrch, častým cílem je restaurace se zahrádkou nebo hřiště (do této kategorie spadá i nabídka pro in-line bruslaře, osoby s tělesným postižením „tzv. vozíčkáři“, je vhodná pro rodiny s dětmi, pro méně zdatné rekreační cyklisty, nenáročné kratší trasy, cca do 30 km,
 - b. zdatnější rekreační cyklisté: okružní trasy 40 - 80 km, často v kombinaci s poznáváním místních zajímavostí a kulturních památek, zpevněný povrch i nenáročné přírodní cesty, delší trasy ani nekvalitní povrch nejsou překážkou, cílem je radost z jízdy;
 - c. dálkový cyklisté – je řešeno v rámci opatření 2.1.2.
 - d. terénní cyklisté – je řešeno v rámci opatření 2.1.3.

Poznámka: tipy na cyklovýlety budou zahrnovat mapovou část s vykreslením vedení trasy, dále délka trasy, výškové převýšení, převažující povrch trasy, označení doporučené cílové skupiny, největší atraktivity po trase, případně i nabídku balíčků pro turisty, které nabízí certifikovaná zařízení (viz. bod I.)
- D. marketingová podpora tematických tras. První krokem bude zajištění propagace marketingu tematických cykloturistických tras formou dotačního titulu;
- E. aktualizace mapy cyklotras kraje;
- F. realizace jednoduchého letáku (jeho cílem je představit souhrnně všechny tipy na cyklovýlety, které jsou definované v bodě C);
- G. moderní informační technologie (mob. aplikace, která by se dala stáhnout do mobilu a obsahovala by tipy na cyklovýlety z bodu C., případně nabídka balíčků pro turisty z bodu I.);
- H. prezentace na tuzemských a mezinárodních veletrzích cestovního ruchu;
- I. nabídka balíčků pro turisty, které nabízí certifikovaná zařízení (doporučuje se, aby tato nabídka byla součástí tipů na cyklovýlety (viz. bod C.)

Odpovědnost: OKH KÚOK
Spolupráce: obce, mikroregiony, cestovní kanceláře, ATUR, SCR Střední Morava a SCR Jeseníky
Finance: Odbor tajemníka hejtmána, SCR Střední Morava a SCR Jeseníky, mikroregiony, MAS, Krajské sdružení MAS OK, Sdružení místních samospráv OK
Termíny: Průběžně
Návaznost na analytickou část: kapitola 2.2.

Opatření 2.1.2 Podpora tvorby cykloproduktů dálkového typu s vazbou na sousední regiony včetně Polska

Cílem je ve spolupráci se sousedními kraji a s polským Opolským vojvodstvím připravit produkty pro dálkové cyklisty, kteří preferují trasy 50-100 km/den, převážně se drží páteřních tras, v místě se většinou zdrží na jednu noc. **Nejde ale jen o dálkové cykloturisty, ale o lidi, co žijí v regionu a během dvou, tří dnů se chtějí pohybovat v koridoru dálkových cyklotras.** Propagovány budou ty dálkové trasy, které jsou popsány v cíli 2.2.

Prioritou je příprava a vydání mapy Moravské stezky, cyklostezky Bečva a cyklotrasy č.5 se zapracováním evropských dálkových tras Eurovelo 4 a Eurovelo 9, formou dotačního titulu.

Odpovědnost: OKH KÚOK
Spolupráce: agentura Czech Tourism; obce; mikroregiony; CK; sdružení cyklostezky Bečva, sdružení Moravská stezka; Nadace Partnerství; Asociace měst pro cyklisty, SCR Střední Morava a SCR Jeseníky
Finance: OKH KÚOK, SCR Střední Morava a SCR Jeseníky, MAS, Krajské sdružení MAS OK, Sdružení místních samospráv OK
Termíny: Průběžně
Návaznost na analytickou část: kapitoly 2.2. a 3.2.1.

Opatření 2.1.3 Podpora tvorby cykloproduktů terénní cyklistiky

Do tohoto opatření je zařazena propagace sítě přírodě blízkých stezek. Příkladem může být nabídka speciálně upravených cest neboli singltrailů/singltreků tzv. **Rychlebské stezky** a tzv. **Lipovské stezky** nacházející se v obci Lipová-lázně (jedná se o jednostopé terénní cesty ve volné přírodě postavené s ohledem na potřeby MTB). Dalším příkladem propagace může být **Bikepark v Koutech nad Desnou**. Bikeparky se nacházejí většinou v lyžařských střediscích, kde jsou jezdci dopravováni nahoru lanovkou, jsou velmi zjednodušeně řečeno "sjezdovky pro kola" s mnoha umělými nebo přírodními překážkami.

Odpovědnost: OKH KÚOK
Spolupráce: agentura CzechTourism, obce, mikroregiony, ČEMBA, SCR Střední Morava a SCR Jeseníky
Finance: Odbor tajemníka hejtmána, SCR Střední Morava a SCR Jeseníky, MAS, Krajské sdružení MAS OK, Sdružení místních samospráv OK
Termíny: Průběžně
Návaznost na analytickou část: kapitola 3.2.4.

Opatření 2.1.4 Spolupráce na tvorbě národního produktu „Česko jede“

Opatření směřuje k zajištění podkladů pro portál národního produktu Česko jede v oblasti rekreační cyklistiky (výběr TOP cyklobalíčků, dálkové trasy na území Olomouckého kraje). Cílem je nabízet na jednom místě národní top cykloturistickou a výhledově i širší nabídku pro aktivní turistiku (pěší, vodáckou, hipo, běžeckou) nabídku ČR.

Prvním krokem je ustanovení kontaktní osoby pro agenturu CzechTourism, která bude garantovat získání podkladů pro Česko jede, vkládání dat na webový portál www.ceskojede.cz a zajištění umístění loga Česko jede na propagační materiály Olomouckého kraje. Úkoly plynou ze setkání krajských cyklokoordinátorů z 18. 10. 2017 z Českých Budějovic.

Odpovědnost: OKH KÚOK
Spolupráce: agentura CzechTourism, obce, mikroregiony, cestovní kanceláře, Asociace měst pro cyklisty, ATUR, MMR – Odbor cestovního ruchu, SCR Střední Morava a SCR Jeseníky
Finance: OKH KÚOK, SCR Střední Morava a SCR Jeseníky, MAS, Krajské sdružení MAS OK, Sdružení místních samospráv OK
Termíny: Průběžně
Návaznost na analytickou část: kapitola 2.2.

10.2 CÍL 2.2 Realizace dálkových páteřních tras na území kraje

Cíl řeší následující kritický bod analytické části:

- Základní síť dálkových cyklotras v Olomouckém kraji vykazuje celou řadu nedostatků: špatný stav povrchu (úseky vedoucí po nezpevněných polních a lesních cestách) či nevhodné šířkové uspořádání (některé úseky nedosahují šíře ani 1 m), častá křížení s frekventovanými silnicemi I., II. a III. třídy, nebo dokonce vedení dálkových cyklotras přímo po těchto komunikacích, nerefluktování napojení dálkových tras z okolních krajů – ty jsou na území Olomouckého kraje vedeny jako cyklotrasy lokálního významu, dálkové trasy nejsou zcela zahrnuty do krajské územně plánovací dokumentace (Zásad územního rozvoje), některé obce na dálkových trasách (hl. ty s nízkými příjmy a velkým katastrem) nejsou schopny na svém území vybudovat delší bezpečné úseky cyklistických komunikací. Další specifika u jednotlivých dálkových tras:
 - Evropské dálkové trasy: absence vyznačených evropských cyklotras EuroVelo 4 a Eurovelo 9 (vyjma krátkého úseku trasy EuroVelo 9) - prosazuje Nadace Partnerství, Olomoucký kraj chtěl realizovat společný projekt s Opolským vojvodstvím na vyznačení tras Eurovelo, ale z polské strany bylo toto odmítnuto pro špatné, místy neexistující, dlouhodobě neudržované značení Greenways Krakov – Morava – Vídeň (ke všemu v rozporu se silniční vyhláškou) – tato trasa již nesplňuje základní parametry dálkové cyklistické trasy,
 - Moravská stezka (CT č. 4): místy vysoké převýšení trasy (hl. v jesenické oblasti), ač existuje příznivější alternativní trasa, v celé délce nerealizované přeznačení této cyklotrasy na jednociferné číslo (č. 4),
 - Cyklostezka Bečva (CT č. 50): absence bezpečného napojení na Moravskou stezku (v úseku Tovačov – Troubky – Přerov),
 - Jantarová stezka (CT č. 5): nízká propagace z úrovně Olomouckého kraje, téměř neexistující marketing stezky (absence marketingového „koordinátora“/leadera a vlastní domovské stránky), nevhodně zvolený název trasy, který je totožný s mezinárodním názvem EuroVelo 9.

Návrh řešení kritického bodu:

Kraj má definovanou svou síť mezinárodních, dálkových páteřních tras, která ale vykazuje řadu nedostatků. Proto je cílem koordinovat a realizovat výstavbu alespoň těch nejproblematičtějších úseků na vybraných koridorech, kde obce nemají zájem o realizaci cyklostezek, nebo nemají organizační kapacitu a finance, ale přitom je třeba na nich zajistit bezpečnost cyklistů a oddělit je od frekventované automobilové dopravy. Jedná se o podporu úseků a tras, kde je nutné zajistit obě funkce cyklotrasy, tedy dopravní i rekreační.

Jak již bylo napsáno, vizí kraje je, aby páteřní trasy podél řek vedly souvisle podél toku. Na druhé straně se jedná o dlouhodobou vizi, která přesahuje rámec tohoto dokumentu. Je třeba zdůraznit, že v některých případech cyklostezku podél řeky nebude možné vést, ať již z pohledu reliéfu krajiny, nebo z důvodu ochrany přírody a krajiny, při respektování souhlasného stanoviska SEA k cyklistickému generelu. Je tedy možné, že samotný koridor cyklotras podél řeky se odkloní např. až o 3 km od břehu řeky. Strategická část tak určuje koridor, který zajistí průjezdnost krajinou.

Proto je prioritní především příprava a realizace projektů výstavby páteřních cyklistických tras, která zahrnuje zejména projektovou přípravu ve všech úrovních

od pořizování územně analytických podkladů, rozvojových plánů, generelů území, technických studií, studií resp. studií proveditelnosti včetně řešení majetkoprávních vztahů po dokumentaci k územnímu řízení a stavebnímu povolení, dále majetkoprávní vypořádání, zajištění vlastních nebo vnějších finančních prostředků a vlastní realizaci staveb. V souladu s Politikou územního rozvoje bude při výstavbě cyklostezek řešena také doprovodná zeleň. Hlavní prioritou těchto opatření by mělo být scelení hlavních národních tras s požadavkem na financování těchto staveb z evropských a republikových fondů. Důležitá je zde zejména komplexní projektová připravenost. Dále se doporučuje, aby se stavba vybuďovala jako účelová komunikace a posléze převedena do pasportu místních komunikací příslušné obce, údržbu tedy bude zajišťovat obec.

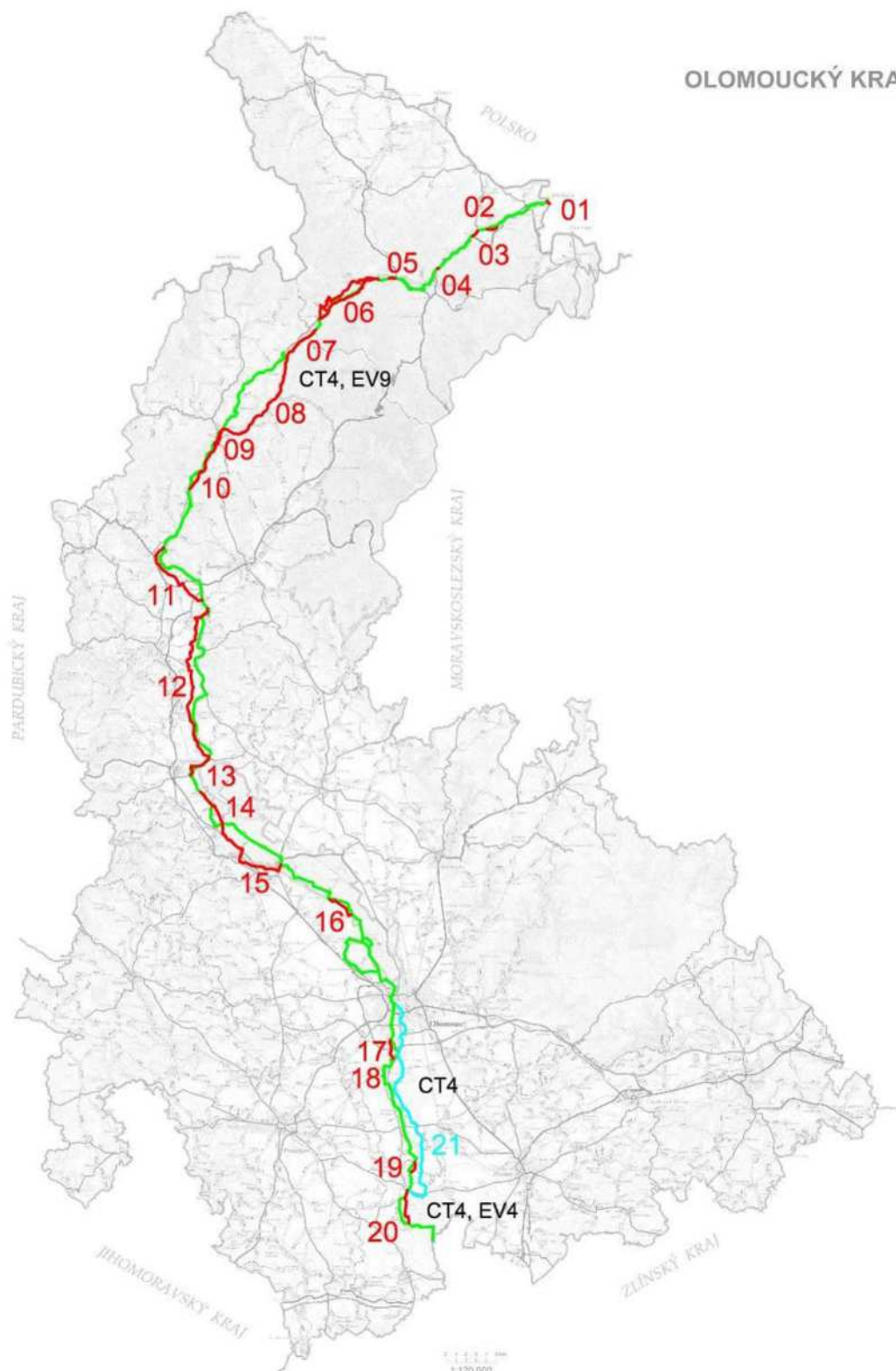
Za prioritní z hlediska výstavby cyklistické infrastruktury lze označit zejména tyto páteřní trasy, které lze v určitém slova smyslu považovat za koridory, kde detailní vedení bude upřesněno na základě plánovacích podkladů:

- Cyklotrasa 4 – Moravská stezka.
- Cyklotrasy 5 a 50 – Cyklostezka Bečva.
- Cyklotrasa 5 – podpora úseků mezi Lipníkem nad Bečvou – Olomoucí – Prostějovem - hranicí s Jihomoravským krajem.

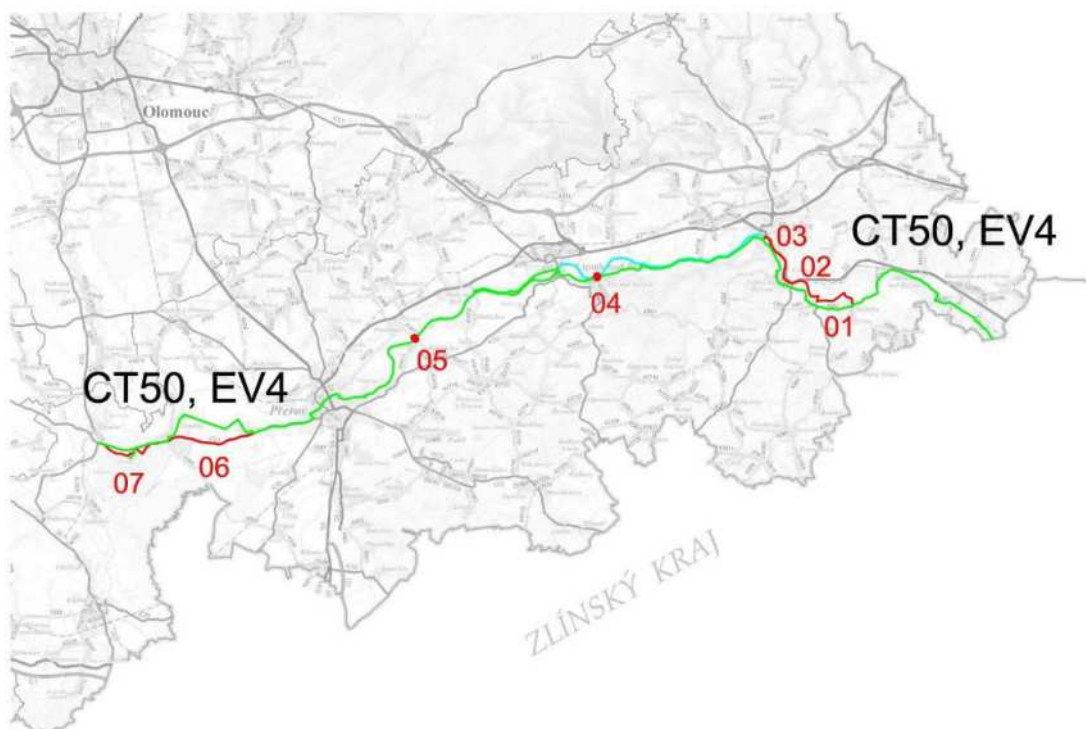
Obecně je problematika dálkových tras popsána v analýze, v kapitolách 2.2. a 3.2.1. Detailní úseky doporučené k realizaci jsou popsány v Implementační části a **příloze 1** tohoto dokumentu ve vazbě na mapy.

Ukazuje se, že některé obce Olomouckého kraje ležící na dálkových cyklotrasách mají velký katastr a malý počet obyvatel. Při jejich relativně malém rozpočtu s nízkými příjmy (z rozpočtového určení daní) **nejsou schopny na svém území vybudovat delší bezpečné úseky cyklistických komunikací** (příkladem může být páteřní stezka vedoucí přes celé katastrální území). Z legislativy vyplývá, že zodpovědnost za místní komunikace jako komunikace IV. třídy přísluší obci. Cyklostezky jsou zařazeny pod tuto kategorii, ač je nelze zrovna považovat za místní komunikace, protože mnohdy bývají vedeny mimo intravilán a slouží především externím cyklistům (občanům okolních obcí či rekreačním cyklistům) a nikoliv obyvatelům dané obce. Tyto obce pak nemají ve svých prioritách zařazenu výstavbu nových cyklostezek „pro cizí“ a odkládají je na pozdější období. Z tohoto důvodu se na **dálkových cyklotrasách objevují „prázdná místa“, kde se nenachází žádná cyklistická infrastruktura a cyklisté jsou vedeni po nebezpečných komunikacích vyšších tříd**, což Olomouckému kraji z pohledu rozvoje cykloturistiky na atraktivitě nepřidává. Pokud budeme chtít budovat na území kraje smysluplnou kontinuální síť cyklostezek a cyklotras, bez zbytečných přerušení, které provedou cyklistu bezpečně přes dané území, tedy zcela mimo silnice I., II. a někde i III. třídy (ty s hustým provozem), **nevyhne se tomu, aby se začalo uvažovat a prosazovat financování takových úseků i z úrovně kraje**. Z tohoto pohledu navrhuje vymyslet sofistikovaný model budování liniových staveb přímo Olomouckým krajem, a to především na území obcí, přes které vedou dálkové trasy a které si výstavbu těchto liniových staveb nemohou dovolit (např. Ostružná, apod.). Po zbudování jednotlivých úseků pak kraj tyto stavby majetkově právně čistým způsobem může předat dané obci, případně si je ponechat ve svém majetku jako účelové komunikace. Finanční prostředky na výstavbu cyklistických komunikací může Olomoucký kraj získat např. ze **SFDI – kraje se totiž nově staly vhodnými příjemci**.

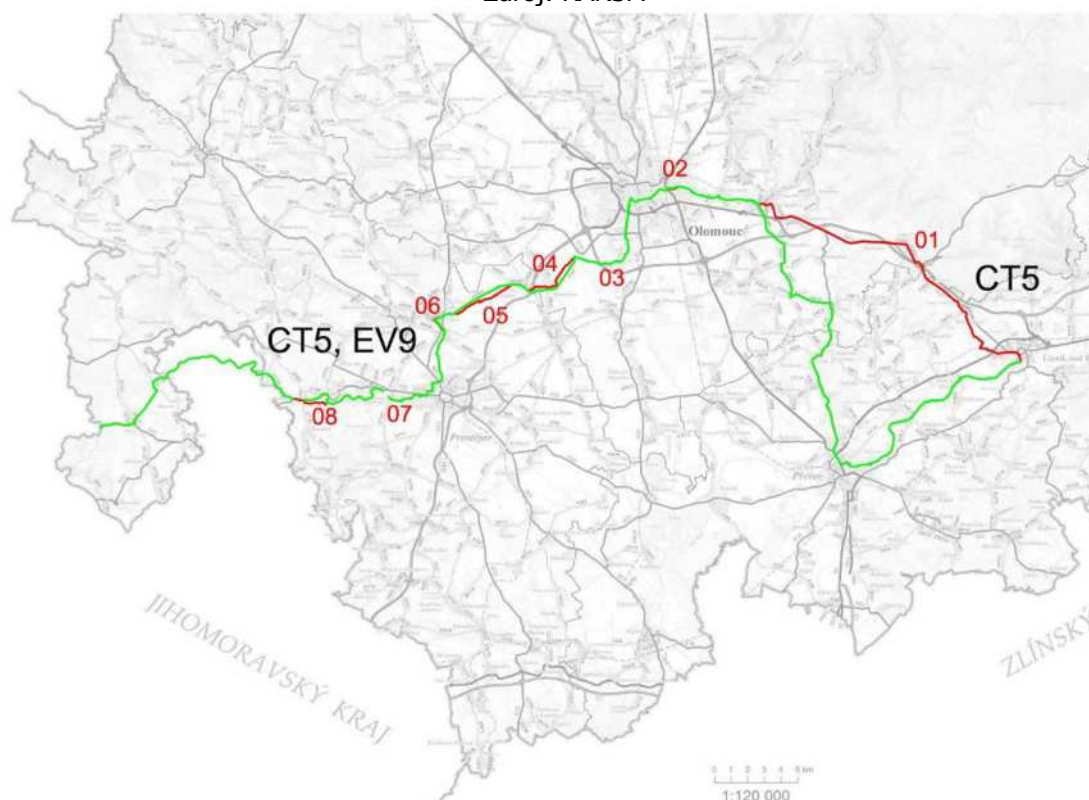
OLOMOUCKÝ KRAJ



Mapa 3 - Návrh úprav Moravské stezky, zeleně - aktuální trasa, červeně - návrh na úpravu, světle modře - vize přetrasování podél Moravy jižně od Olomouce
Zdroj: RARSM



Mapa 4 - Návrh úprav Cyklostezky Bečva, zeleně - aktuální trasa, červeně - návrh na úpravu
Zdroj: RARSM



Mapa 5 - Návrh úprav cyklotrasy 5, zeleně - aktuální trasa, červeně - návrh na úpravu
Zdroj: RARSM

Opatření 2.2.1. Vypracování studií a projektových dokumentací pro vybrané páteřní dálkové cyklotrasy

Toto opatření koordinuje výstavbu těch nejproblematictějších úseků **na vybraných dálkových cyklotrasách**. Úseky jsou vytipované v příloze 1.

V první etapě bude na základě dohody OK s příslušnými obcemi standardně zpracována **podrobná studie** a to na podkladě katastrální mapy a zajištěného polohopisu a výškopisu území. Součástí studie bude technický popis a záborový elaborát dotčených pozemků. Studie bude projednána s významnými subjekty, které mohou daný návrh ovlivnit - hlavní správci inženýrských sítí (např. ČEZ, GridService, apod.), správci stávající souběžné dopravní infrastruktury (SSOK, SZDC), správci souběžných vodních toků, příp. orgány ochrany přírody a krajiny. Podrobná studie bude vždy zahrnovat ucelený úsek cyklistické komunikace v rozsahu cca 5 až 20 km, která bude vhodně a bezpečně napojena do stávající dopravní sítě.

Pro některé úseky, které mapové přílohy této Koncepce, řeší variantně bude zpracována nižší úroveň **vyhledávací studie** (bez zajištění polohopisu a výškopisu území), jejímž cílem bude zjištěna konkrétní průchodnost území.

Pro některé úseky (spíše kratšího délkového rozsahu), zejména ty, které byly předběžně prokonzultovány s Povodím Moravy a jsou umístěny v blízkosti vodních toků (např. na hrázích), případně odsouhlaseno jejich trasování navržené v mapových přílohách Koncepce dalšími dotčenými subjekty, je možné přistoupit přímo ke zpracování dokumentací pro územní řízení (DUR).

V dalších etapách budou na tyto úseky zpracovány projektové dokumentace vyšších stupňů až po dokumentaci pro provádění stavby (možno jednostupňově společně s dokumentací pro stavební povolení). Všechny stupně projektové přípravy bude zpracovávat Olomoucký kraj, který také bude akci realizovat (viz. opatření 2.2.1.).

Ve fázi rozhodnutí OK zpracovat studie (případně dokumentace pro územní rozhodnutí pro úseky, kde nebude studie vyžadována) bude s příslušnými obcemi uzavřena smlouva o spolupráci na přípravě investice. Ta bude definovat vzájemnou spolupráci na řešení majetkových záležitostí a bude definovat rozsah nezbytně nutných výdajů na výstavbu, které zajistí plnohodnotnou funkčnost stavby pro cyklistický provoz. Doplnkové vybavení cyklostezek nebude Olomouckým krajem hrazeno.

Odpovědnost: OI nebo OSR cyklokoordinátor
Spolupráce: OKH; ODSH; SCR Střední Morava; SCR Jeseníky; sdružení cyklostezky Bečva; sdružení Moravská stezka; Lesy ČR; Povodí Moravy; Povodí Odry; Pozemkový úřad; Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových; Krajské sdružení MAS OK; Sdružení místních samospráv OK, obce
Finance: OSR a OI KÚOK
Termíny: Průběžně
Návaznost na analytickou část: kapitoly 2.2. a 3.2.1.

Opatření 2.2.2. Postupná výstavba úseků cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty na vybraných úsecích dálkových cyklotras na území Olomouckého kraje ze strany kraje

Opatření navrhuje, aby kraj koordinoval výstavbu vybraných úseků na území kraje. Jedná se o výstavbu úseků, které jsou navrženy v příloze 1 a které budou podrobně specifikovány na základě projektových dokumentací zpracovávaných Olomouckým krajem (viz opatření 2.2.1).

Stavba úseku bude realizována Olomouckým krajem a po realizaci ji převede do majetku obce. Součástí daného procesu bude uzavření smlouvy o smlouvě budoucí o převzetí díla do majetku a údržby

Odpovědnost: OI KÚOK
Spolupráce: obce; ODSH, OKH; SCR Střední Morava; SCR Jeseníky; sdružení cyklostezky Bečva; sdružení Moravská stezka; Lesy ČR; Povodí Moravy; Povodí Odry; Pozemkový úřad; Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových; OSR cyklokoordinátor; Krajské sdružení MAS OK; Sdružení místních samospráv OK
Finance: OI KÚOK, SFDI, IROP 1.2.
Termíny: Průběžně
Návaznost na analytickou část: kapitoly 2.2. a 3.2.1.

Opatření 2.2.3 Postupné značení a přeznačení mezinárodních, dálkových a regionálních tras na území Olomouckého kraje

Opatření je zaměřeno na vlastní provedení značení v terénu. Prioritně bude provedeno přeznačení dálkových tras dle aktualizovaného vedení tras a v souladu s dohodou o číslování dálkových tras v ČR provedenou na národní úrovni. Součástí této aktivity bude doplnění loga pojmenovaných cyklotras (např. EuroVelo). Po koncepční aktualizaci celkové sítě cyklistických tras bude postupně provedeno komplexní přeznačení včetně zrušení užívání spojení Jantarové stezky a přeznačení CT č. 5 z Lipníka do Olomouce před Velký Újezd. Dále se bude jednat o postupné číslování nových regionálních tras, které jsou budovány v rámci opatření 1.1.2. V tomto kontextu je třeba řešit problematiku přeznačování CT v úsecích, kde vznikne nová stezka, což by měly řešit obce, když projekčně připravují stavbu, kde se předpokládá součinnost s obcemi. Text byl takto doplněn do strategické části. O osudu značení tematické trasy Greenways Krakow-Morava-Vídeň rozhodne společné jednání s polskou stranou a dále s Moravskoslezským a Jihomoravským krajem.

Odpovědnost: zřizovatelé cyklotras a OKH KÚOK
Spolupráce: SCR Střední Morava; SCR Jeseníky; sdružení cyklostezky Bečva; sdružení Moravská stezka; Nadace Partnerství; obce; města; Krajské sdružení MAS OK; Sdružení místních samospráv OK
Finance: OKH KÚOK, MMR, obce, města
Termíny: Průběžně
Návaznost na analytickou část: kapitoly 2.2. a 3.2.1.

4.3 CÍL 2.3 Zvýšení kvality rekreační cyklistiky podporou související doprovodné cyklistické infrastruktury a kvalitních služeb

Cíl řeší následující kritický bod analytické části:

- Stávající systém údržby a obnovy cyklistického značení není přehledný (existence značení v terénu, které má neznámého vlastníka, respektive se k jeho vlastnictví nikdo nehlásí), nemá nastavené priority ani odpovědnosti, v některých místech dochází k duplicitám. Tento systém ke všemu přestává korespondovat se skutečným stavem v terénu (po vybudování nového úseku cyklostezky není na tento převedena stávající cyklotrasa, poněvadž mj. není definováno, kdo toto přeznačení má provést). Údržba cykloznačení je dlouhodobě finančně poddimenzovaná. Ve všech regionech OK není prováděna pravidelná údržba, současný stav značení některých cyklotras je tak v havarijním stavu, proto je navrženo jejich zrušení.

Návrh řešení kritického bodu je realizován prostřednictvím opatření 2.3.1.:

Opatření 2.3.1 Zajištění údržby značení cyklotras

Velmi nutné je zajištění finančních prostředků na údržbu značení všech cyklistických tras v Olomouckém kraji. Cílem je sladit systém značení podle čísel a podle log (tematických tras). Součástí opatření je i zpracování pasportu daného značení a jeho následná každoroční aktualizace. Koordinace značení číselných cyklotras bude probíhat ve spolupráci s Klubem českých turistů, koordinace značení tematických cyklotras bude probíhat ve spolupráci s marketingovým koordinátorem dané tematické trasy.

Opatření zahrnuje:

- Stanovení systému údržby značených cyklotras na území kraje.
- Provedení revize a pasportu značení spojenou s údržbou cyklotras.
- Vyhotovení projektů značení nových cyklotras, případně jejich přeznačení, přeložení nebo dokonce rušení nevhodných cyklotras, zejména cyklotras IV. tříd, jejich projednání s dotčenými subjekty a získání Stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci od příslušného Silničního správního úřadu.
- Výroba a instalace značení cyklotras v terénu.

Odpovědnost: OKH KÚOK, obce

Spolupráce: SCR Střední Morava; SCR Jeseníky; vybraní partneři (marketingoví koordinátoři) daných tematických cyklotras

Finance: OKH KÚOK, MMR

Termíny: Průběžně

Návaznost na analytickou část: kapitoly 2.2. a 3.2.5.

Opatření 2.3.2 Podpora terénní cyklistiky

Toto opatření podporuje (dotačním titulem na výstavbu a příspěvky na provoz) **realizaci infrastruktury terénní cyklistiky** (singltreků či singltrailů) a dalších staveb pro technické cyklistické disciplíny využitelných širokou veřejností. V dalších případech se jedná o podporu zbudování dráhy (pumptrack) nebo menších bikeareálů. Dále opatření zahrnuje vyhledávání, projektování, projednávání a vyznačování souvislých tras pro horská kola v terénu. Žadatel je povinen předložit vyjádření (souhlas) majitelů pozemků. V případě realizace a provozování stezek bude určen provozovatel – zodpovědný subjekt, který se bude podílet v rámci závazků stanovených Smlouvou o provozu stezek na plnění prevenční povinnosti s ohledem na možné škody na lesním porostu, na zdraví a majetku třetích osob atd.

Realizací tohoto opatření je podmíněna realizace opatření 2.1.4., tvorba cykloproduktů pro nabídkový balíček 3 v rámci opatření 2.1.3. Pro MTB okruhy je také možné spolupracovat se soukromým sektorem, např. při propagaci sportovních areálů Kouty a resort Malá Morava, které jsou legislativně vyňaty z pozemků určených k plnění funkcí lesa a mohou se tu tedy realizovat úpravy pro provoz MTB.

Odpovědnost: Obce
Spolupráce: SCR Střední Morava a SCR Jeseníky, ČEMBA, Lesy ČR, OSR KÚOK, AOPK ČR
Finance: ODSH KÚOK, MMR, Lesy ČR
Termíny: Průběžně
Návaznost na analytickou část: kapitoly 2.2. a 3.2.4.

Opatření 2.3.3 Podpora projektů integrujících kolo do jednotlivých druhů dopravy

Opatření směřuje k podpoře (formou příspěvku dopravcům v rámci dopravní obslužnosti) a k rozšíření možností převozu kol z měst a obcí do vzdálenějších lokalit, případně do turisticky atraktivních oblastí, které jsou z hlediska fyzického či časového cyklistou problematicky dosažitelné. Opatření navazuje na stávající aktivity dopravních společností.

Odpovědnost: ODSH KÚOK,
Spolupráce: SCR Střední Morava a SCR Jeseníky, dopravci
Finance: ODSH KÚOK,
Termíny: Průběžně
Návaznost na analytickou část: kapitoly 2.2. a 2.3.2.

Opatření 2.3.4 Podpora realizace doprovodné cyklistické infrastruktury

Opatření směřuje také k podpoře tvorby a instalování informačních a naučných tabulí s detailními popisy atraktivit v území a jednak k podpoře výroby a instalace odpočívák ve významných turistických oblastech a u cyklotras. Jako odpočívadla bude také využita stávající síť přístřešků v majetku Lesů ČR, s. p. V roce 2014 a 2015 bylo umístění a hustota sítě přístřešků konzultována s vedením KČT ČR a doplněna o nové stavby na místech, která byla z pohledu pěší turistiky nutno krytým posezením doplnit. Jeseníky jsou vybaveny dostatečným počtem přístřešků a pozornost tak bude zaměřena na dobrý stav a celkovou údržbu těch stávajících. Opatření směřuje rovněž k podpoře zajištění doplňkových služeb pro cyklisty (půjčovny a úschovny kol, stojany, cykloboxy, servisní služby). Umístění „ servisních

míst“ bude směřováno především ke stávajícím ubytovacím a stravovacím zařízením. Na lesních pozemcích je jejich umístění nevhodné. Mimo jiné je podmíněno uzavřením Smlouvy o výpůjčce, která řeší kompetence při prevenci škod na zdraví a majetku. Opatření rovněž zahrnuje podporu vzniku sítě dobíjecích stanic pro elektrokola.

Bude dbáno na výhodné umístění doprovodné infrastruktury s ohledem na terén, zastávky ČD apod., včetně pravidelné aktualizace dat v turistických balíčcích.

Odpovědnost: Obce
Spolupráce: SCR Střední Morava a SCR Jeseníky, Lesy ČR; církevní lesy; aktivní spolky, Povodí Moravy; Povodí Odry, Lesy ČR, aktivní spolky
Finance: MMR, Lesy ČR
Termíny: Průběžně
Návaznost na analytickou část: kapitoly 2.2.

11. PRIORITA 3. - KOORDINACE A ORGANIZACE CYKLISTIKY

Realizace jednotlivých projektů spojených s vlastní výstavbou cyklistické infrastruktury už několik let v rámci kraje běží, někdy hladce, někdy s menšími, výjimečně s většími problémy. To však samo o sobě pro další rozvoj cyklistiky v kraji nestačí. Nejvýznamnějším úkolem kraje po podpoře realizace projektů a po ideové podpoře rozvoje cyklistické infrastruktury je právě činnost organizační a koordinační. Jak bylo konstatováno v analytické části, v kapitole 2.4., tak pro úspěšné naplňování krajských koncepčních rozvojových dokumentů v oblasti cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky je **zapotřebí obecně realizovat tři stěžejní opatření organizačního charakteru:**

- zřídit finanční nástroj orientovaný na podporu cyklistiky.
- iniciovat vznik pozice krajského cyklokoordinátora,
- založit pracovní skupinu zaměřenou na rozvoj cyklistiky na krajské úrovni,

Kraj je tvůrcem celkové koncepce cyklistiky (samozřejmě nejen jí) v kraji a garantem jejího rozvoje v souladu s přijatou Národní cyklostrategií (viz. kapitola 7.3. Organizační nástroje). Podpora cyklistické dopravy a cykloturistiky potřebuje solidní základnu, aby mohla dosáhnout cílů, které sleduje. Kontinuita a přiměřené vybavení personálními a finančními prostředky jsou důležitými faktory úspěchu.

Sám o sobě však kraj nemůže postihnout všechny aspekty rozvoje, všechny detaily konkrétních řešení, všechna problémová místa ani všechny příležitosti. Je důležité, aby nový krajský cyklokoordinátor byl v nepřetržitém kontaktu se zástupci měst, obcí, institucí, spolků i jednotlivců, sbíral informace nejen o potřebách cyklistiky v jednotlivých lokalitách, ale i o realizacích dílčích projektů, o stavu již hotových projektů, o jejich využívanosti či oblibě, o jejich technickém stavu a potřebě jejich údržby či nákladnějších oprav, tyto informace na jednom místě evidoval, třídil, zpracovával a na základě vyhodnocení těchto informací upravoval stávající strategické plány, aktualizoval je či vytvářel nové, opět v součinnosti s širokou, avšak trvale spolupracující odbornou i laickou veřejností.

11.1 CÍL 3.1 Koordinace aktivit cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky

Cíl řeší následující kritické body analytické části:

- Na krajské úrovni neexistuje v současné době jednotný systém řízení, koordinace a komunikace rozvoje záměrů v oblasti cyklo dopravy ani rekreační cyklistiky (jak horizontálním směrem – uvnitř struktur kraje, tak i vertikálním směrem – směrem ven dolů na úroveň měst a obcí či směrem ven nahoru na úroveň státu).
- Pro území Olomouckého kraje neexistuje pasport cyklistických stezek a cyklotras ani aktualizovaný pasport cykloznačení, se kterými by se aktivně pracovalo: v současné době je problematické získat data o aktuálním stavu vedení a značení cyklostezek a cyklotras na území Olomouckého kraje. Sběr dat pro aktualizace se provádí terénním šetřením a informacemi z mnoha zdrojů, které si častokrát vzájemně odporují. Navíc sběr informací se provádí v dlouhém časovém rozmezí, jako součást projektu pravidelné aktualizace Koncepce rozvoje cyklistické dopravy OK (2009, 2017). Získané údaje většinou zůstávají součástí pouze této strategie, data nejsou nikde zpracována a hlavně

se z aktuálními informacemi dále nepracuje. Z toho důvodu jsou tato data za krátkou dobu nepoužitelná, což se projevuje hlavně při vydávání cykloturistických průvodců, map, stejně jako při údržbě značení.

Návrh řešení kritického bodu:

Cíl směřuje k průběžné aktualizaci koncepčního zpracování sítě cyklistických tras v Olomouckém kraji a to pomocí vytvoření finančního a koordinačního rámce. Výsledkem bude v čase aktualizovaná studie cyklistické infrastruktury, která stanoví páteřní, doplňkovou a celkovou síť. Součástí aktualizace bude i doplnění a úprava dlouhodobých priorit výstavby a značení cyklistické infrastruktury v souladu s aktuálními podmínkami a trendy. V rámci opatření bude probíhat vyhodnocování a aktualizace koncepce rozvoje cyklo dopravy vč. monitoringu počtu návštěvníků na vybraných cyklotrasách, cyklostezkách a cyklocestách (prostřednictvím instalovaných automatických sčítačů) a profilu návštěvníků (sociologická šetření). Opatření obsahuje tyto základní komponenty:

1. Monitoring záměrů jednotlivých aktérů uvnitř i vně kraje s vazbou na cyklistickou infrastrukturu (projektové záměry, územní plány obcí, ZÚR, komplexní pozemkové úpravy, rušení tratí, rekonstrukce krajských silnic apod.);
2. Aktualizace sítě cyklistické infrastruktury v Olomouckém kraji ve smyslu závěrů formulovaných v této koncepci;
3. Vyhodnocení a aktualizace koncepce. Opatření bude zaměřeno na identifikaci relevantních subjektů a vytvoření kooperující sítě partnerů. Dále bude prováděn průběžný monitoring záměrů.

Opatření 3.1.1. Koordinační podpora

Pilířem opatření je vytvoření pozice krajského cyklokoordinátora, který koordinuje naplňování jednotlivých opatření a spolupracuje na jejich realizaci se zainteresovanými odbory a dalšími institucemi. Dalším jeho úkolem je koordinace činností kolem mezinárodních a krajských cyklokoridorů. Daný pracovník pracuje na OSR, v těsné spolupráci s dalšími zainteresovanými odbory.

Opatření je také zaměřeno na zřízení pracovní cykloskupiny, složené z jednotlivých zainteresovaných odborů a dalších institucí. Tato cykloskupina se bude scházet dvakrát do roka a jejím úkolem bude průběžný monitoring jednotlivých opatření tohoto dokumentu. Jednotliví členové mohou přinášet podněty rovněž průběžně. Do pracovní skupiny budou delegováni zástupci z každého ORP, coby „vyslanci“ obcí. Klíčovými aktivitami spolupráce je především pomoc v realizaci cílů:

- 1.2 Vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy na krajských a státních dopravních stavbách
- 2.2 Realizace dálkových páteřních tras na území kraje

Součástí opatření je také vstup Olomouckého kraje do Asociace měst pro cyklisty, která bude pomáhat kraji s koordinací vybraných opatření, ať již v rámci osvěty a propagace (opatření 3.2.1.), naplňování národní cyklostrategie (opatření 3.2.3.), případně průřezových opatření, které budou realizovány v letech 2018 – 2020 v rámci přeshraničního projektu „Koncepce rozvoje přeshraniční cykloturistiky v polsko-českém příhraničí“.

Odpovědnost:	OSR KÚOK
Spolupráce:	zodpovědní řešitelé jednotlivých opatření, zástupce ORP jako vyslanci obcí daného území
Termíny:	Průběžně
Finance:	z rozpočtu OSR KÚOK

Opatření 3.1.2. Průběžná aktualizace a doplňování sítě cyklotras a cyklostezek

Specifickým úkolem krajského cyklokoordinátora je evidence celkové potřeby výstavby cyklistických stezek, aby bylo možné stanovit přiměřenou finanční dotaci z prostředků SFDI nebo jiných dotačních titulů a z kraje. Účelem této aktualizované databáze bude:

- zkoordinovat aktivity obcí s dalšími partnery (kraj, další obce, ŘSD apod.), zejména pro využití Strukturálních fondů EU,
- motivovat obce při budování cyklistických stezek v rámci základní dopravní obslužnosti obcí.

Tak jak postupně budou budované nové úseky cyklostezek a cyklotrasy, tak budou postupně zaznamenány do aktualizované sítě cyklotras. Do této kategorie patří vytipování oblastí, kde je vhodné dlouhodobě sčítat cyklisty jedoucími za dopravním, či rekreačním účelem. Kraj bude tímto krokem dlouhodobě podporovat monitoring cyklotras a sčítání cyklistů.

Odpovědnost:	OSR KÚOK
Spolupráce:	obce; Krajské sdružení MAS OK; Sdružení místních samospráv OK a další partneři
Termíny:	1x výzva / rok, dle akčního plánu
Finance:	z rozpočtu OSR KÚOK

11.2 CÍL 3.2 Realizace poradenství a propagace

Cíl řeší následující kritické body analytické části:

- Chybí mezioborový přesah plánování z úrovně státu směrem na kraje (např. při plánování a realizace obchvatů silnic I. tříd), kde nikdo nehájí zájmy cyklo dopravy. Jedním z důsledků této nekoordinace je absence vzdělávacích seminářů a akcí pro obce a také koordinované propagační akce.
- Cyklisté jsou nejohroženější skupinou účastníků silničního provozu a spolu se seniory jsou jednou z mála cílových skupin, u které se dlouhodobě nedaří dosáhnout potřebného snížení nehodovosti. Olomoucký kraj v porovnání s celorepublikovými statistikami dosahuje nadprůměrných hodnot usmrčených a těžce zraněných cyklistů při dopravních nehodách.

Návrh řešení kritického bodu: V návaznosti na Program zlepšování kvality ovzduší – zóna Střední Morava CZ07 (dále jen PZKO) je cílem podpora realizace osvětových programů zaměřených na zvyšování podpory udržitelných forem dopravy (nejen cyklistické, ale i pěší a veřejné dopravy). Je možné využít výzvy Státního fondu životního prostředí, která je zaměřená i na osvětu čisté mobility. Olomoucký kraj může žádat na propagaci a osvětová témata v oblasti mobility. První výzva je plánovaná na červen 2017 s návaznou realizací projektů v průběhu 2018 + 2019.

V návaznosti na Národní strategii bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020, která byla schválena usnesením Vlády České republiky č. 599 ze dne 10. srpna 2011, je cílem podpora realizace osvětových programů zaměřených na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců. Obecně je problematika popsána v analýze, v kapitole 2.3.1.

Opatření 3.2.1: Zvyšování informovanosti zainteresovaných subjektů

Podporovat realizaci konferencí, seminářů a školení v oblasti cyklo dopravy, cykloturistiky a terénní cyklistiky za účelem přenosu know-how do Olomouckého kraje a za účelem motivace olomouckých subjektů exkurze do lokalit s rozvinutou infrastrukturou pro cyklistickou dopravu. V případě dotace ze Státního fondu životního prostředí je opatření zaměřeno i na další oblasti, které jdou za hranici podpory cyklistické dopravy – 1. kampaň na podporu veřejné dopravy; 2. podpora akcí v rámci Evropského týdne mobility, 3. podpora měst v rámci platformy značky Města s dobrou adresou (www.dobramesta.cz), 4. podpora kampaní Do práce na kole), 5. podpora elektromobility, atd.

Odpovědnost:	OSR KÚOK (nový cyklokoordinátor)
Spolupráce:	Obce; Asociace měst pro cyklisty; aktivní spolky
Finance:	Státní fond životního prostředí, rozpočet OSR KÚOK
Termíny:	Průběžně

Opatření 3.2.2 Podpora komplexní dopravní výchovy na místní úrovni

Jedná se o průřezové opatření, které by se nemělo týkat jen cyklistické dopravy. Po vzoru Zlínského kraje i Olomoucký kraj si nechá zpracovat krajskou strategii BESIP, jejíž součástí budou i opatření podpory komplexní dopravní výchovy dětí a mládeže na místní úrovni se začleněním zdravotních a environmentálních prvků výhod cyklistické dopravy spolu s aktivní snahou rodičů naučit své děti základním cyklistickým dovednostem pod mottem: „staň se instruktorem svého dítěte“. Krajská strategie bude podporovat nácvik jízdy v reálném terénu, ne jen na hřištích, dále podporovat realizaci komunikačních témat prevence dopravních nehod na téma a) vzájemná ohleduplnost, b) zvýšené povědomí o „Cyklolegislativě“, c) předvídatelné chování, d) doporučená a povinná výbava kola a cyklisty.

Odpovědnost: Krajský koordinátor BESIP
Spolupráce: ODSH KÚOK, obce
Finance: 1,0 mil. ročně
Termíny: Průběžně

Opatření 3.2.3 Podpora řešení legislativních otázek na národní úrovni

Olomoucký kraj se zaměřuje na podporu několika opatření národní cyklostrategie, které mají zásadní vliv i na podporu cyklistické dopravy a cykloturistiky na území Olomouckého kraje. Jedná se zejména o tato opatření:

- Cíl 1.3. Podpora výstavby sítě dálkových cyklotras ČR a tras EuroVelo, opatření 2. Vyznačit síť EuroVelo tras přes ČR a zajistit správcovství a údržbu značení této sítě cyklotras. Přeznačit ve spolupráci s kraji dálkovou síť cyklotras ČR.
- Cíl 2.3. Realizace legislativních opatření s ohledem na bezpečnost a plynulost cyklistické dopravy, opatření 2: Při novelizaci potenciálně související legislativy a technické literatury (zákonů, vyhlášek technických norem a podmínek, metodických příruček a pokynů) brát vždy zřetel i na potřeby cyklistické dopravy. Samostatné separátní řešení cyklistické dopravy jako takové je zcela nedostatečné, řešení se musí stát integrální součástí ostatních dokumentů (např. zákon o SFDI, o lesích, o vodách, o ochraně zemědělského půdního fondu, zákon o Státním pozemkovém úřadu).
- Cíl 4.1. Marketingová podpora produktu Česko jede, opatření 1. Realizovat marketingové aktivity pro domácí i zahraniční cykloturisty
- Cíl 4.2. Zajistit potřebnou infrastrukturu pro cykloturistiku, opatření 2. Zajistit správcovství a údržbu značení cyklotras.

Odpovědnost: OSR KÚOK (nový cyklokoordinátor)
Spolupráce: obce; BESIP; Krajské sdružení MAS OK; Sdružení místních samospráv
Finance: Administrativní opatření
Termíny: Průběžně

C. AKČNÍ PLÁN

Zpracování nové Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji je prvním výchozím krokem pro realizaci aktivit podporující rozvoj cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky na území kraje. Udává základní směr rozvoje cyklistiky do roku 2025, ale bez následné implementace se tvorba tohoto střednědobého koncepčního rozvojového dokumentu stává zcela zbytečnou záležitostí. Implementací se rozumí komplexní proces realizace opatření a aktivit vymezených v Koncepci za účelem dosažení stanovených priorit a cílů a vedoucí k naplnění rozvojové vize. Má-li být implementace úspěšná a má-li být Koncepce živým dokumentem, je nezbytné zabezpečit nezbytné procesní a organizační kroky, jež budou vyžadovat úzkou spolupráci všech zapojených/zúčastněných subjektů (jednotlivých odborů Krajského úřadu Olomouckého kraje, jeho příspěvkových organizací, ale i dalších veřejnoprávních, podnikatelských či neziskových subjektů).

Systém implementace by měl vycházet ze stávajícího nastavení kompetencí a procesů. Na druhou stranu vzhledem k dosavadní absenci výkonných a řídicích orgánů podílejících se na tomto procesu – a to především krajského cyklokoordinátora a krajské cykloskupiny s patřičnými kompetencemi, k absenci indikátorové soustavy i každoročního vyhodnocování stávající Koncepce, se zde pokusíme navrhnout nový způsob implementace tohoto koncepčního dokumentu.

11.3 Organizační struktura implementace Koncepce

Pro efektivní a úspěšné řízení realizace Koncepce je nezbytné stanovit orgány s řídicí, výkonnou a kontrolní funkcí. Funkci implementační skupiny (tj. řídicí funkci) by v rámci kraje měla plnit nově ustanovená krajská pracovní cykloskupina, jež by se stala hlavním poradním orgánem Rady kraje pro oblast cyklo dopravy a rekreační cyklistiky. Tato skupina by byla složená z politických a odborných zástupců, kteří se zajímají o danou problematiku a kteří chtějí spolu vzájemně komunikovat a spolupracovat.

Řídící funkce – Pracovní skupina pro rozvoj cyklistiky na území Olomouckého kraje

Má rozhodovací pravomoci na základě doporučení a výsledků práce krajského cyklokoordinátora. Dohlíží na aktualizaci Akčního plánu, průběh plnění jednotlivých projektových záměrů, rozhoduje o způsobu dalšího naplňování Koncepce (např. o výběru projektů určených k realizaci) a případně o její úpravě.

Má přímou zodpovědnost za naplňování (tj. naplňování cílů v jednotlivých rozvojových prioritách) a aktuálnost Koncepce. Jejím úkolem je prosazovat politickou podporu realizace Koncepce a případně lobbovat za uskutečnění dílčích aktivit a úkolů (zejména u oblastí, které jsou v kompetenci jiných subjektů – měst/obcí, státu, atd.).

Kontrolní funkce – Rada kraje

Předkládá pozměňovací návrhy a schvaluje záležitosti spojené s Konceptí rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji (např. návrh Akčního plánu) a také postup jednotlivých kroků navržených Odborem strategického rozvoje kraje (tj. odborem v rámci jehož struktury by byla vytvořena funkce krajského cyklokoordinátora) a následně schválených Pracovní skupinou pro rozvoj cyklistiky na území Olomouckého kraje. Společně s Pracovní skupinou je zodpovědná za celkové naplňování a aktuálnost Koncepce.

Výkonná funkce – Krajský cyklokoordinátor

Koordinuje veškeré aktivity související s realizací Koncepce.

Má mandát k získávání podkladů od všech subjektů realizujících jednotlivé projekty odpovídající náplni Koncepce, podporuje zapojení významných lokálních partnerů do realizace Koncepce. Je zodpovědný za:

- realizaci projektů Koncepce (ve spolupráci s věcně příslušnými odbory či odděleními Krajského úřadu Olomouckého kraje), jejichž nositeli je kraj, a vyhledávání mimorozpočtových zdrojů na jejich financování,
- tvorbu, aktualizaci a vyhodnocení Akčního plánu. Při tvorbě a aktualizaci Akčního plánu bude úzce spolupracovat s Pracovní skupinou pro rozvoj cyklistiky na území Olomouckého kraje, která se vyjadřuje k výběru jednotlivých investičních akcí Olomouckého kraje a následně je doporučuje Radě a Zastupitelstvu Olomouckého kraje.
- zpracování a předložení Zprávy o naplňování Koncepce,
- monitorování postupu Koncepce a jeho vyhodnocování,
- předkládání doporučení na případnou úpravu Koncepce,
- přípravu podkladů na jednání orgánů pověřených řídicí a kontrolní funkcí; mj. předkládá zprávu o probíhající implementaci.

Poznámka: podrobná činnost krajského koordinátora je popsána v příloze č. 3 Analytické části tohoto dokumentu.

V rámci strategické části Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji byla u jednotlivých opatření vymezena věcná odpovědnost odborů Krajského úřadu Olomouckého kraje za jejich naplňování. U opatření, jejichž odpovědnost nebyla přímo stanovena žádnému z odborů Krajského úřadu, bude za sledování jejich naplňování odpovědný Odbor strategického rozvoje kraje prostřednictvím krajského cyklokoordinátora.

11.4 Průběh naplňování Koncepce

Implementace Koncepce se bude opírat o dva klíčové nástroje: Akční plán a Zprávu o naplňování Koncepce.

Akční plán (AP) rozpracovává Konceptci do konkrétních projektů, jejímž prostřednictvím mají být naplňovány jednotlivé priority, cíle a opatření. Zpráva o naplňování Koncepce je nástrojem periodického (ročního) monitoringu Koncepce. Jejím účelem je získat informace o věcném plnění Koncepce a dosažených výstupech a výsledcích. V tomto dokumentu se shromažďují informace o aktuálním stavu realizace dílčích projektů a aktivit zařazených v Akčním plánu na konkrétní časové období. Zpráva přináší informace o situaci v uplynulém roce.

Implementační procesy Koncepce musí být nastaveny tak, aby bylo mezi oběma nástroji dosaženo dynamické rovnováhy. Zprávy poskytují důležitý vstup pro sestavování Akčních plánů, poněvadž poskytují informace o tom, které části Koncepce jsou poddimenzované co se týče implementace a obecně jakým způsobem je Koncepce naplňovaná. Cílem propojení sestavování Akčního plánu se Zprávami je proto rovnovážná implementace Koncepce s ohledem na její vizi. Zpráva zároveň poskytuje zpětnou vazbu pro hodnocení Akčního plánu. Implementační procesy jsou proto nastaveny tak, aby umožňovaly dostatečnou výměnu informací mezi těmito dvěma nástroji – výstupy Zprávy jsou zdrojem pro sestavování Akčních plánů a výsledky jejich implementace jsou následně výročními zprávami systematizovány.

Struktura Zprávy o naplňování Koncepce

Zpráva o naplňování Koncepce by měla mít následující strukturu členěnou dle jednotlivých cílů a opatření a měla by umožňovat rychlé vytváření věcných a finančních souhrnů v tabulkových procesorech (např. Microsoft Excel). Zpráva tak sumarizuje hodnoty, kterých bylo dosaženo za daný kalendářní rok prostřednictvím realizace projektů, poskytuje informaci o věcném pokroku naplňování Koncepce.

Tab. č. 25: Návrh struktury Zprávy o naplňování Koncepte

Název činnosti	Cíl – číslo	Opatření – číslo	Stručný popis činnosti	Realizátor	Fáze projektu*	Rok		Náklady		Zdroje		Monitorovací indikátory			Poznámka
						Zahájení projektu	Očekávaný rok ukončení	Celkové v ústředním kalendářním roce	Olomouckého kraje	Ostatní	Název	Dosažená hodnota MI	Cílová hodnota MI		
Projekt XX															
Projekt XY															

Poznámka: *

PIF - předinvestiční (přípravná) fáze, z hlediska finančních nákladů zahrnuje projektovou dokumentaci (DÚR, DSP,...), výkupy pozemků, dokumentaci pro podání žádosti,...

IF - investiční (realizační) fáze

Součástí Zprávy o naplňování Koncepte jsou rovněž aktuální hodnoty monitorovacích indikátorů. Monitorovací data implementovaných projektů (indikátory výstupu) jsou sbírána jejich realizátory a po ukončení projektu jsou předána garantu opatření (v případě, že garantem opatření není přímo stanoven žádný odbor Krajského úřadu, tak přímo Odboru strategického rozvoje kraje). Ten veškerá monitorovací data za své opatření kumulativně jednou ročně předá Odboru strategického rozvoje kraje (na jeho výzvu).

Proces tvorby Zprávy o naplňování Koncepte bude v souladu s vnitřním předpisem (VP 10/2016) Krajského úřadu Olomouckého kraje Strategické plánování a projektové řízení Olomouckého kraje:

- V lednu každého kalendářního roku vyzve Odbor strategického rozvoje kraje věcně příslušné odbory (tzn. guaranty jednotlivých opatření) k dodání informací o činnostech realizovaných v předchozím kalendářním roce.
- Věcně příslušné odbory dodají informace dle předchozího odstavce ve lhůtě stanovené Odborem strategického rozvoje kraje, ne kratší než 30 kalendářních dnů.
- Odbor strategického rozvoje kraje provede sumarizaci dodaných informací a vyhodnocení jejich příspěví k naplňování cílů Koncepte.
- Zprávu o naplňování Koncepte zpracuje Odbor strategického rozvoje kraje do materiálu ke schválení ROK a Zastupitelstvem Olomouckého kraje tak, aby Zastupitelstvo projednalo Zprávu na svém zasedání v dubnu, případně v nejbližším dalším termínu.

Zpráva o naplňování Koncepte by měla sloužit jako jeden z podkladů pro rozpočtový výhled kraje a zároveň její dílčí výstupy tvořit přílohu závěrečného účtu kraje, a to v podobě tabulky nominální výše nákladů vynaložených na jednotlivá opatření.

Tab. č. 26: Struktura roční zprávy pro potřeby závěrečného účtu kraje

Opatření	Náklady v roce X
1.1.1	10 800 000 Kč
1.1.2	930 000 Kč

11.5 Monitoring Koncepce

Nedílnou součástí implementačního procesu je soustavné monitorování průběhu realizace a vyhodnocování výsledků koncepčních dokumentů. Monitoring poskytuje zpětnou vazbu ohledně postupu naplňování Koncepce a jejich priorit/cílů, poskytuje tak vstupy nejen pro zacílení Akčních plánů, ale také pro eventuelní aktualizaci Koncepce.

Základním nástrojem monitoringu jsou monitorovací indikátory (MI). Ty představují jistou (více či méně přesnou) kvantifikaci cílů do podoby měřitelných ukazatelů. Pro každou úroveň je určena odpovídající kategorie indikátorů – indikátory výstupu, výsledku a dopadu.

Indikátory výstupu monitorují bezprostřední efekty implementace Koncepce (výstupy realizace projektů) – tedy např. počet km nově vystavěných cyklistických komunikací. Indikátory výsledku naproti tomu již nepředstavují bezprostřední efekt implementace Koncepce, měří výsledky těchto aktivit ve vztahu k definovaným cílům – tedy např. snížení počtu dopravních nehod či zvýšení podílu cyklistiky na přepravních výkonech (díky vybudování nové komunikace). Indikátory dopadu se vztahují ke globálnímu cíli, respektive k vizi Koncepce. Podávají tak informaci o tom, zda se kraj posouvá ve směru definované vize (zpravidla ovšem nemají bezprostřední schopnost sdělit, do jaké míry za tímto trendem stojí implementace Koncepce). V rámci monitoringu by měl být kladen důraz především na indikátory výsledku a dopadu, které poskytují skutečnou zpětnou vazbu o tom, zda realizované akce (monitorované prostřednictvím výstupů) dosahují cílů, kvůli kterým byly implementovány.

Při sestavování monitorovacího systému Koncepce se setkáváme s jedním zásadním problémem, a to nedostatečnou zdrojovou základnou informací – statistických dat, na základě čehož je velmi obtížné stanovit výchozí hodnoty monitorovacích indikátorů. Z tohoto důvodu u MI výstupu a dopadu tedy neuvádíme výchozí hodnoty ani zdroje pro ověření, jak je tomu u těchto indikátorů obvyklé.

Indikátory výstupu jsou definovány na úrovni jednotlivých opatření a během realizace Koncepce budou sledovány nositeli jednotlivých projektových záměrů a prostřednictvím garanta opatření předávány Odboru strategického rozvoje kraje k následnému vyhodnocení. Přehled dosažených hodnot jednotlivých indikátorů bude součástí každoročních zpráv o naplňování Koncepce.

Tab. č. 27: Monitorovací indikátory dopadu a výsledku

Název	Cílová hodnota/trend	Jednotka	Druh MI
Počet uživatelů nových cyklistických komunikací	nárůst	Počet uživatelů	dopad
Hodnota úspory času v dopravě	nárůst	EUR za rok	dopad
Podíl cyklistiky na přepravních výkonech	10 %	%	výsledek
Snížení počtu dopravních nehod na dotčených úsecích	o 10 %	%	výsledek

Tab. č. 28: Monitorovací indikátory výstupu sledované pro potřebu evaluace

Opatření	Název	Jednotka
1.1.1 1.2.3 2.2.2 2.2.3	Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras*	km
	Délka rekonstruovaných cyklostezek a cyklotras*	km
1.3.1	Počet vytvořených parkovacích míst pro jízdní kola	parkovací místa
1.1.1	Počet realizací vedoucích ke zvýšení bezpečnosti v dopravě	realizace
2.3.4	Počet nově vytvořených prvků doprovodné infrastruktura pro cyklisty**	ks
3.2.1	Počet akcí propagujících bezmotorovou dopravu	počet

Poznámka:

* MI výstupu uvedené v IROP; v rámci tohoto MI lze monitorovat veškeré cyklistické komunikace včetně jízdních pruhů vyhrazených pro cyklistickou dopravu; u cyklotras se bude jednat nejen o vyznačení nových tras, ale i o jejich přeznačení např. v důsledku výstavby nových cyklostezek

** odpočívadla, orientační systémy, informační tabule a panely, stojany na kola, úschovny kol, atd.

11.6 Vyhodnocování (evaluace) a aktualizace SP

Vzhledem k povaze Koncepce rozvoje cyklistické dopravy, která by měl být živým dokumentem odrážejícím aktuální situaci na území kraje a pružně reagujícím na změny vnitřního i vnějšího prostředí působící na jeho vývoj, byly stanoveny podmínky pro jeho aktualizaci. Průběžné zohlednění a zapracování změn se týká všech jeho částí. Mezi každoročně aktualizované výstupy strategického plánování lze zařadit Akční plán, jehož příprava vyžaduje koordinaci se sestavováním rozpočtu kraje.

Tab. č. 29: Aktualizace Akčního plánu Četnost	Odpovědný subjekt	Popis činností a kompetencí	Výstupy
Každoročně	Odbor strategického rozvoje kraje*; Pracovní skupina pro rozvoj cyklistiky	Vytvoření či aktualizace souhrnného přehledu projektových záměrů a aktivit pro realizaci v daném roce.	Akční plán

Poznámka: * prostřednictvím cyklokoordinátora

Minimem evaluačního systému je hodnocení v polovině návrhového období (cca v roce 2021) a po ukončení implementace Koncepce (v tento okamžik dojde k ověření, zda bylo prostřednictvím jednotlivých aktivit/projektů dosaženo zvolených cílů, popř. do jaké míry došlo k naplnění rozvojové vize). Na základě vyhodnocení bude provedena aktualizace Koncepce rozvoje cyklistické dopravy. Potřeba aktualizace samotného dokumentu (především její strategické části) může vyvstat i dříve, např. při výrazné změně vnějších podmínek, nebo v momentě, kdy je splněna většina opatření navržených v jeho stávající verzi. Pokud bude třeba provést aktualizaci dříve, pak by podnět k ní měla vznést Pracovní skupina pro rozvoj cyklistiky na základě doporučení Odboru strategického rozvoje kraje.

Tab. č. 30: Aktualizace strategické části Četnost	Odpovědný subjekt	Popis činností a kompetencí	Výstupy
Dle potřeby	Odbor strategického rozvoje kraje*; Pracovní skupina pro rozvoj cyklistiky	Přizpůsobení obsahu obecné strategické části případným změnám prostředí	priority, cíle, opatření

Poznámka: * prostřednictvím cyklokoordinátora

11.7 Akční plán

Akční plán (AP), který vychází ze strategické části (stanovených priorit, cílů a opatření) Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji, je plánem „akcí“ či „aktivit“, jejichž postupná realizace by měla zajistit implementaci přijaté Koncepce. Jsou zde navržena taková řešení, která jsou podle názoru jednotlivých zástupců zapojených subjektů považována jednak za žádoucí a potřebná k rozvoji cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky na území kraje, a jednak jsou pokládána (těmito aktéry) za uskutečnitelná.

Vzhledem ke značné proměnlivosti místního i vnějšího prostředí a následné změny některých vstupních podmínek nelze individuální aktivity či projekty plánovat na příliš dlouhou dobu dopředu, proto je AP zpracován v krátkodobém časovém intervalu, tj. na období tří let (do konce roku 2020). Tříletý Akční plán obsahující klíčové činnosti pro následující tři kalendářní roky je v souladu s vnitřním předpisem (VP 10/2016) Krajského úřadu Olomouckého kraje Strategické plánování a projektové řízení Olomouckého kraje.

Akční plán obsahuje návrhy aktivit a projektů, z nichž některé jsou jasné a zřetelné (konkrétně vymezeny věcně, místně, časově, finančně, atd.), jiné jsou podstatně méně determinované. Za zajištění přípravy a realizaci jednotlivých projektových záměrů zodpovídá vždy jeho nositel, který si rozhodne, zda bude projekt zpracovávat sám za pomoci vlastních kapacit nebo ve spolupráci s dalšími partnery. Z hlediska financování se jedná o aktivity, které jsou hrazeny z rozpočtových prostředků samotného nositele nebo z vnějších finančních prostředků, které ovšem nemůže sám příliš ovlivňovat.

Vzhledem k omezeným zdrojům (finančním, materiálním, lidským), jež jsou jistým způsobem limitující, a potenciální provázanosti jednotlivých aktivit, není možné začít jednotlivé akce realizovat všechny současně (paralelně). Z tohoto důvodu budou přednostně do AP vybírány záměry, na jejichž realizaci se podaří získat finanční prostředky mimo rozpočet kraje popř. obcí na jeho území. Akční plán by se tedy měl operativně přizpůsobovat dotační politice EU, stejně jako státním dotačním titulům. Ostatní projekty budou řešeny podle okolností, například tím, že jejich realizace bude rozfázována do delšího časového období nebo odložena na pozdější dobu, případně bude omezen rozsah projektu tak, aby se snížila jeho finanční náročnost. Výběr a realizace jednotlivých aktivit, stejně tak jako naplňování vlastního Akčního plánu, bude také záviset na aktivitě a schopnostech místních aktérů, na míře jejich spolupráce, množství vlastních disponibilních finančních zdrojů a celkové koordinaci.

Pro zajištění maximální synergie aktivit všech subjektů při rozvoji cyklistiky na území kraje by Akční plán měl zahrnovat také projekty, na nichž kraj nemá finanční spoluúčast. Takové opatření umožní pozorovat rozvojové aktivity pro následující období v jejich plné šíři a zabrání potenciálním duplicitám, tedy implementaci projektů obdobného zaměření ze strany veřejných i soukromých subjektů.

Nepředpokládá se, že všechny navržené projekty budou uskutečněny v daném období a v plném rozsahu. Akční plán totiž není závazným rozpisem přesně stanovených akcí, ale spíše zásobníkem kvalitně zpracovaných a v rámci kraje schválených námětů, jehož existence umožní jednak efektivně vyhledávat existující finanční zdroje na realizaci projektů a také rychle využívat příležitostí, které se v tomto směru budou objevovat.

Jelikož je Akční plán nejrychleji zastarávající částí celého programového dokumentu (realizace některých projektů bude brzy ukončena, od jiných projektových záměrů bude upuštěno, apod.), jedná se o otevřený pracovní dokument, který bude průběžně aktualizován, zpřesňován, doplňován a upravován, a to podle aktuálních potřeb Olomouckého kraje i dalších partnerů - nositelů konkrétních projektových záměrů, a také na základě vývoje vnějšího prostředí tak, aby přispěl k postupnému naplňování zvolené strategie a k celkovému rozvoji cyklo dopravy a rekreační cyklistiky na území kraje. Jeho aktualizace bude probíhat minimálně jednou ročně. Odbor strategického rozvoje kraje do konce července daného roku aktuální podobu tříletého Akčního plánu zpracuje do materiálu ke schválení ROK. O schválení tříletého Akčního plánu potom OSR informuje do 15 kalendářních dnů věcně příslušné odbory.

Akční plán 2018–2020 zahrnuje celkem 46 aktivit (z toho 10 k naplnění první, 25 druhé a 11 k naplnění třetí priority).

PŘÍLOHA 1: ANALÝZA POTŘEB ORP Jeseník

Správní obvod obce s rozšířenou působností Jeseník se týká těchto obcí:

Bělá pod Pradědem | Bernartice | Bílá Voda | Černá Voda | Česká Ves | Hradec-Nová Ves | Javorník | Jeseník | Kobylá nad Vidnávkou | Lipová-lázně | Mikulovice | Ostružná | Písečná | Skorošice | Stará Červená Voda | Supíkovice | Uhelná | Vápenná | Velká Kraš | Velké Kunětice | Vidnava | Vlčice | Zlaté Hory | Žulová |

A. Město Jeseník a přilehlé obce

Město Jeseník má zpracován Územní plán, který v koncepci dopravní infrastruktury obsahuje i cyklistickou dopravu. Tato koncepce se však zabývá pouze významnými cyklotrasami, a to cyklotrasou č. 53 (Písečná – Jeseník – Hanušovice) a cyklotrasou č. 55 (Jeseník - Rejvíz – Heřmanovice - Úvalno). Prioritním záměrem podle Akčního plánu rozvoje města Jeseníku 2016 – 2018 je dobudování páteřní cyklostezky z ul. Tyršova po ul. Otakara Březiny a dobudování chybějícího úseku „Za Plynárnou“.

Přes město vede Moravská stezka, dálková cyklotrasa nyní č. 53, většinou po místních komunikacích, ale částečně i po silnicích. Do města přichází od České Vsi (5590_2), odkud je předpoklad dojezdění na kole do města a pokračuje směrem na Lipovou-lázně. I z tohoto směru je předpoklad dojezdu cyklistů do Jeseníku. Trasování Moravské stezky je však závkem přes rekreační areál Bobrovník a navíc s výškovým převýšením, takže diskvalifikuje její pravidelné využívání.

V Jeseníku na ul. Dukelská u rybníčku začíná nadregionální cyklotrasa č. 55 (výhledově 8, Jeseník – Krnov - Opava) jako odbočka z trasy č. 53. Krátký úsek vede po silnici I. třídy 44, po odbočení z ní vede přes místní část Bukovice a pokračuje po silnici II/453 směrem na Rejvíz. Směrem na Zlatý Chlum a do Lázní Jeseník vede místní cyklotrasa č. 6024, vždy po místních komunikacích. Za zmínku stojí i speciální „zdravotní“ cyklotrasy v Lázních Jeseník, které vedou i přes město Jeseník, opět většinou po místních komunikacích a po silnicích.

Přehled realizovaných cyklostezek v období 2009-2016:

Příjemce	Název Projektu	Výše podpory z ROP	délka	rok
Město Jeseník	Optimalizace vedení Moravské stezky v intravilánu města Jeseník - II. etapa	4,455 mil. Kč	0,94	2013
Obec Mikulovice	Cyklostezka mikroregionu Zlatohorsko, bezpečná obec Mikulovice, optimalizace vedení Moravské stezky	2,610 mil. Kč	0,67	2009

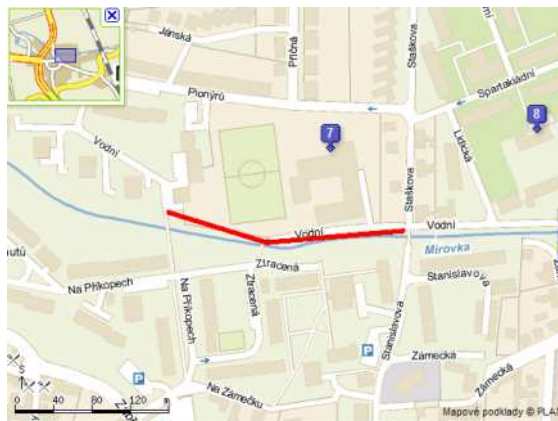
Příjemce	Název Projektu	Výše podpory ze SFDI
Město Jeseník	Cyklistická stezka Jeseník – Bobrovník	6 487 mil. Kč
Zadatel Město Jeseník	Název projektu: Cyklistická stezka Jeseník - Bobrovník - závěrečná etapa	Výše podpory z rozpočtu Olomouckého kraje 1 886 mil. Kč
Město Jeseník	Cyklistická stezka Jeseník – Česká Ves Bobrovník	1 000 000 mil. Kč
Obec Mikulovice	Bezpečná obec Mikulovice – obnova komunikace pro cyklisty – III. etapa	2 359 mil. Kč
Město Jeseník	Cyklistická stezka Jeseník – Bobrovník – závěrečná etapa	700 000
Obec Mikulovice	Bezpečná obec – Příhraniční cyklostezka	1 724 mil. Kč
Město Jeseník	Bobrovník - obec Mikulovice - Cyklistická stezka	211 514
Obec Mikulovice	Bobrovník - obec Mikulovice - Cyklistická stezka p.č. 3353	1 949 mil. Kč
Obec Bělá pod Pradědem	Cyklostezka Kolimann – Pocklan	460 000
Obec Mikulovice	Bezpečná obec Mikulovice – obnova komunikace pro cyklisty – III. etapa	2 239 000
Obec Mikulovice	Příhraniční cyklostezka	1 202 000

Cyklistická stezka Jeseník-Bobrovník - Vybudování smíšené cyklostezky (pro cyklisty, pěší, in-line) vedoucí od rekreační oblasti Bobrovník k hranici města o celkové délce 1528 m.



Cyklostezka Jeseník - Bobrovník

Optimalizace vedení Moravské cyklostezky v intravilánu města Jeseník - Výstavba nové stezky pro pěší, cyklisty a in-line v intravilánu města Jeseník o celkové délce 866,2 m, která je druhou etapou výstavby spojení mezi rekreační oblastí Bobrovník a centrem města. Stavba umožňuje bezpečný pohyb zranitelných účastníků silničního provozu a řeší optimální



vedení dálkové cyklotrasy nadregionálního významu.

Cyklistická stezka Jeseník-Bobrovník - závěrečná etapa - Vybudování závěrečného úseku trasy cyklostezky v intravilánu města. Dojde k odklonění cyklistické dopravy z rušných ulic Lipovská a Tyršova. Celková délka trasy je 157 m.

Z okolních obcí je větší frekvence cyklistů z/do České Vsi, Bělé pod Pradědem a Lipové - lázně. Vyjma Bělé pod Pradědem je z uvedených směrů cykloturistická trasa (Moravská stezka, dálková cyklotrasa č. 53), která se však neshoduje s nejkratším dojezdem z těchto směrů.

Z obce Bělá pod Pradědem se cyklisté mohou dostat do Jeseníku po místních komunikacích nebo cyklostezkách. Problematická jsou křížení silnice I/44 v Bělé pod Pradědem a mezi obcemi Adolfovice a Bukovice. V roce 2003 zpracovaná „Vyhledávací studie (zjednodušená) cyklostezky Jeseník - Bělá pod Pradědem – Červenohorské sedlo“ je již zřejmě překonaná a nebyla v zásadě uplatňovaná.

B. Moravská stezka

Spojnice na Českou Ves a Lipovou-lázně v koridoru Moravské stezky využívají především místních a účelových komunikací. Problematické je křížení se silnicí I/44 na mostě přes řeku Bělá v obci Česká Ves. A v obci Lipová-lázně je vedení Moravské stezky č.53 částečně po silnici I/60. Vhodnější by bylo využít k vedení cyklistů areál léčebných lázní.

Vedení Moravské stezky jakožto cyklotrasy nadregionálního významu od hranice s Polskem až do obce Hradec-Nová Ves je po celém území obce Mikulovice vedeno po cyklistických komunikacích nebo zklidněných komunikacích mimo silnici I/44. Je tak zajištěn bezpečný provoz pro každodenně jezdící cyklisty i cykloturisty. Stále chybí vazba na Polsko údolím řeky Bělá do Glucholaz mimo frekventovanou silnici I/44 se značným převýšením od hraničního přechodu.

V roce 2016 proběhly v obci Hradec-Nová Ves komplexní pozemkové úpravy. V rámci těchto úprav se s cyklo dopravou počítá na úsecích VC11 + HC1 (resp. HC2) – přetrasování stávající Moravské stezky č. 54.



Dále v úsecích HC4+VC9.2+VC9.1 – cyklotrasa spojující obě sídla obce, tj. Hradec s Novou Vsí a HC6.1+HC6.2 – cyklotrasa spojující Hradec-Novou Ves se sousední obcí Supíkovice.

Tyto účelové komunikace mají vzniknout jako tzv. společná zařízení v rámci komplexních pozemkových úprav, prováděných Státním pozemkovým úřadem, tj. na náklady státu. Pravděpodobně do roku 2017-2018 dojde ke vzniku nové katastrální mapy s již připravenými koridory a následně by měla proběhnout výstavba těchto společných opatření v závislosti na finančních možnostech pozemkového úřadu.

Problémové vedení Moravské stezky je zejména v úseku Horní Lipová - Ostružná z důvodu dopravního zatížení silnice, kde je trasa vedená po silnici II/369, tak i v úseku Ostružná - Branná přes Banjaluku z důvodu stavebně technického stavu účelové komunikace vhodné odvádějící cyklisty ze silnice. Obec Ostružná připravuje chodník do místní části Ramzová, který by bylo možné zřejmě využít i pro provoz cyklistů, protože bude mít širší parametry.

C. Ostatní připravované úseky v ORP Jeseník

	Název akce, začátek a konec úseku	Délka (km)	Náklady (mil. Kč)	Připravenost (např. studie, stav. povolení)	Gestor
	Bělá pod Pradědem (Domašov) - Slanina	1	2	Program rozvoje obce Bělá pod Pradědem pro roky 2016 až 2026	Bělá pod Pradědem
	Cyklotrasa podél hlavní cesty do Filipovic pro zvýšení bezpečnosti	2	6	Program rozvoje obce Bělá pod Pradědem pro roky 2016 až 2026	Bělá pod Pradědem
	Domašov - ČHS			Program rozvoje obce Bělá pod Pradědem pro roky 2016 až 2026	Bělá pod Pradědem
	Chodník směr Ramzová	1,2		Studie	Ostružná
	Výstavba cyklostezky s naučnou stezkou	3,0		Záměr Akční plán Programu obnovy obce Písečná na období 2015 - 2020	Písečná
	Cyklotrasa Jeskyně na Špičáku - Ranč OREL			Záměr	Písečná
Ostatní záměry bez projekční připravenosti jsou obsaženy v zápisech z jednání					

Pozn.: V tabulce uváděné údaje jsou získány z obcí, pokud není vyplněno, není přesná hodnota těchto údajů nyní známa. V podrobné tabulce o úsecích cyklistických komunikací budou tyto údaje určeny zpracovatelem Strategie na základě odborného odhadu.

V případě cyklostezky Písečná mokřad se jedná o vybudování naučné okružní cyklostezky propojující turistické cíle a historické pamětihodnosti v nejbližším okolí obce Písečná přírodní památka Písečná mokřad zařazená do soustavy Natura 2000, Jeskyně na Špičáku, rybářský revír a Restaurace u jezera, kostel Stětí sv. Jana Křtitele (kulturní památka), památník prvního padlého v pruskorakouské válce z roku 1866. Výchozím místem cyklostezky bude nová reprezentativní plocha s parkovištěm v centru obce. Podél cyklostezky budou umístěny informační tabule o společných tématech – odsuny Němců, válečné hroby a události, průmysl kamenictví, výroba papíru apod., přírodní hodnoty a také vyhlídkové místo s výhledem na pohoří Hrubého Jeseníku. Jako alternativní výchozí místa mohou turisté využít Jeskyni na Špičáku nebo Restauraci u jezera s rybářským revírem. Vzhledem k tomu, že se jedná o okružní cyklotrasu, turisté mohou své automobily odstavit na libovolném výchozím místě a dále jít pěšky nebo na kole, přičemž stezka je vždy dovede zpět do výchozího bodu. Celková délka cyklostezky je cca 3 km. Cyklostezka bude přímo napojena na páteřní cyklotrasu č. 53 a 54.





Zdroj: Obec Písečná.

Jeseník 17.10.2016 10:00

Pozváni: Mikulovice, Zlaté hory, Velké Kuněnice, Supíkovice, Hradec - Nová Ves, Písečná, Česká Ves, Jeseník, Bělá pod Pradědem, Lipová - lázně, Ostružná

Přítomni:

Mikulovice	P. Drožák
Zlaté Hory	Ing.Milan Rác - starosta
Supíkovice	Roman Bican - starosta
Hradec-Nová Ves	Pavel Stejskal - starosta
Písečná	Ing.Jan Konečný - starosta Bc Kamil Pessel - místostarosta
Česká Ves	Ing.Petr Mudra - starosta
Jeseník	Ing Adam Kalous - starosta Josef Liberda - host Katarina Macenauerová - host
Bělá pod Pradědem	Petr Kučák - radní
Lipová-lázně	Ing.Lubomír Žmolík - starosta Jan Ondryáš - referent odd. výstavby a životního prostředí
Ostružná	Roman Roušal - starosta

Lipová

Horní Lipová - Ramzová - polní cesta po levé straně souběžně s 369 - Moravská stezka
Dolní Lipová - Jeseník - viz mapa
Úschovna kol u parkoviště Muzea Jahanna Schrotha

Jeseník

Priessnitzovy lázně - Na Pomezí - naučná stezka - na Lipovou po zelené
Jeseník - Nysa - přeshraniční spolupráce - (Po stopách Priessnitze)

Ostružná

chodník na Ramzovou - projekt - starosta pošle kontakt
cyklostezka na Petříkov - viz mapa

Supíkovice

Hradec-Nová Ves - Supíkovice v rámci KPÚ

Hradec-Nová Ves

KPÚ - viz podklady

Písečná

naučná stezka - viz podklady
cyklotrasa Jeskyně na Špičáku - Ranč OREL
rekonstrukce silnice Písečná

Zlaté Hory

Hornická naučná stezka - viz mapa
železniční stanice - Zlatorudné mlýny - po modré turistické k hranici
Zlaté Hory - Jarnoltowek - hotová, největší provoz viz mapa

Zlaté Hory - Mikulovice - po levé straně mezi silnicí a tokem
Zlaté Hory - Zlatorudná štola - viz mapa

Česká Ves

Jeseník - Česká Ves - ulice Husova

Bělá pod Pradědem

Jeseník - Bělá - podél I/44 po MK
Domašov - Filipovice - cyklostezka
Domašov (Slanina)
na Červenohorské sedlo pod vedením VN

Jeseník

Jescyklo - mapa

Javorník 17.10.2016 14:00

Pozváni: Bernartice, Bílá Voda, Černá Voda, Javorník, Kobylá nad Vidnavkou, Skorošice, Stará Červená Voda, Uhelná, Vápenná, Velká Kraš, Vidnava, Žulová

Přítomni:

Černá voda	Zdeněk Beťák - starosta
Javorník	Petr Klapuch - tajemník Jana Pavličíková - OVŽP
Bílá voda	Ing. Miroslav Kocián - starosta
Bernartice	Mojmír Michálek -starosta

Javorník

- Javorník - Uhelná - stará silnice - viz mapa
- Uhelná - Vlčice kolem rybníku, polní cesta
- Javorník - Račí Údolí - Buk - viz mapa
- Javorník směr Polsko - Bílý Potok viz mapa
- Javorník směr Polsko - nádražní ulice - Střední Díly - rybník

Bílá Voda

- KPÚ
- Bílá Voda - Kamenička - Horní Hoštice viz mapa
- směr Polsko - turistická zelená
- Rychleby - NS Rychlebskými horami - viz mapa

Černá Voda

- Rychlebské stezky

Skorošice

- Vlčice - Sedmlanů - Skorošice

Žulová

- Sedmlanů - Žulová - za přejezdem podél Vidnávky

ORP Olomouc

Správní obvod obce s rozšířenou působností Olomouc se týká těchto obcí:

Bělkovice-Lašťany | Blatec | Bohuňovice | Bukovany | Bystročice | Bystrovany | Daskabát | Dolany | Doloplazy | Drahanovice | Dub nad Moravou | Grygov | Hlubočky | Hlušovice | Hněvotín | Horka nad Moravou | Charváty | Kožušany - Tážaly | Krčmaň | Křelov - Břuchotín | Libavá | Liboš | Loučany | Luběnice | Lutín | Majetín | Mrsklesy | Náměšť na Hané | Olomouc | Přáslavice | Příkazy | Samotišky | Skrbeň | Slatinice | Štěpánov | Suchonice | Svésedlice | Těšetice | Tovéř | Tršice | Ústín | Velká Bystřice | Velký Týnec | Velký Újezd | Věrovaný |

A. Statutární město Olomouc

Celková situace

Pokud jde o koncepci cyklistické dopravy na území statutárního města Olomouce, je zakotvena v územním plánu města Olomouce. Územní plán byl vydán zastupitelstvem města Olomouce formou Opatření obecné povahy č. 1/2014 ze dne 15.9.2014. Účinnosti nabyl dne 30.9.2014.

Pro zajištění podmínek pro cyklistickou dopravu se v Územním plánu města Olomouce vymezují plochy dopravní infrastruktury, překryvné prvky koridor cyklistické dopravy, případně plochy veřejných prostranství a plochy veřejné rekreace. Plochy a překryvné prvky (s označením DC – 01: koridor cyklistické dopravy) koncepce cyklistické dopravy jsou v Územním plánu zobrazeny ve výkresech I/02.1 a I/02.2. Podmínky využití ploch koncepce cyklistické dopravy jsou stanoveny v bodě č.7 textové části Územního plánu a jsou doplněny a upřesněny v jeho Příloze č.1

Koridor cyklistické dopravy vymezuje dostatečný prostor pro cyklistickou dopravu v celém uličním profilu v plochách dopravní infrastruktury a v plochách veřejných prostranství. Mimo plochy dopravní infrastruktury a ploch veřejných prostranství se stanovuje šířkový parametr uváděný od osy prvku na obě strany = 10 m. Stávající využití pozemků v koridorech cyklistické dopravy nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil využití pro cyklistickou dopravu.

Územním plánem je zajištěno, že při realizaci dopravní infrastruktury liniového charakteru je nutné vytvořit odpovídající prostor pro pohyb cyklistů v profilu komunikace nebo v souběhu s ní, případně i kolmo na ni bez bariérového efektu.

Územně plánovacím podkladem pro Územní plán města Olomouce je zpracovaný Generel cyklo dopravy z roku 2007 a to především jeho novelizovaná výkresová část z roku 2013. Textová část Generelu cyklo dopravy bude novelizovaná v souladu se zpracovávaným Plánem městské udržitelné mobility, který má být dokončen koncem roku 2017.

Z Generelu cyklo dopravy lze vygenerovat tzv. radiální trasy, které směřují paprskovitě z města či do města a tzv. tangenciální trasy, které po obvodu města jednotlivé radiály spojují. Dále je z Generelu cyklo dopravy patrná vnitřní síť.

Generel cyklo dopravy definuje trasy nadnárodních a nadregionálních cyklotras, které procházejí katastrálním územím města, včetně navazujících katastrů sousedních obcí. Dále regionální trasy vyznačené Klubem českých turistů (KČT) a dále cyklotrasy místního městského významu. Ve vybraných místech cyklistické sítě byly do Generelu cyklo dopravy zaneseny údaje ze sčítání pohybů cyklistů, chodců a motorových vozidel.

V Olomouci se křižují dvě, v kraji nejvýznamnější cyklistické trasy. První je nadregionální Moravská stezka, která patří do sítě dálkových tras celonárodního významu, které byly definovány v Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy 2013-2020. V systému národního značení je tato 300 km dlouhá trasa označována číslem 4. Moravská stezka jako dálková cyklotrasa, v současnosti označená zatím jako č. 51 přichází do Olomouce ve směru od Litovle. Z Olomouce-Nemilan pokračuje podél řeky Moravy dále na Dub nad Moravou, Tovačov, Kojetín Chropyni a Kroměříž. Moravská stezka je v úseku severně od Olomouce totožná s Jantarovou stezkou, dálkovou cyklotrasou Euro – Velo č. 9, kterou bude třeba na území Olomouckého kraje vyznačit, neboť dnes je za Jantarovou stezku označovaná druhá nadregionální stezka č. 5 přicházející do Olomouce ze směru od Velké Bystřice, Tršic a Přerova, kde se odpojuje od cyklostezky Bečva. Tuto větev nadregionální trasy bude nutné přejmenovat, aby nedocházelo ke zmatkům a nedorozuměním, resp. úplně upustit o názvu.

Směrem na jih se v Olomouci-Nemilanech dvě označení pro jednu stezku již rozdělují a CT č. 5 pokračuje na Prostějov a Dražanskou vysočinu dále přes Brno a Břeclav do Rakouska jako Euro Velo 9. Moravská stezka č. 4 již jako samostatná pod současným označením 47 pokračuje, jak je uvedeno výše, dále podél řeky Moravy na Kroměříž.

Přes město Olomouc jsou dobře vyznačené a vedou většinou po místních komunikacích a po cyklostezkách

Z ostatních cyklotras začíná ve městě místní cyklotrasa č. 6025, Olomouc - Bouzov, která začíná ve Smetanových sadech, č. 6027, Olomouc, koupaliště Poděbrady – Litovel a č. 6029, Olomouc – Vrbno pod Pradědem, ta má začátek u Tržnice (odbočení z trasy č. 5).

Město Olomouc přijalo tezi, že prioritně se budou budovat a v terénu vyznačovat nadnárodní stezky typu Euro-Velo. Jako je Euro-Velo 9 - (Jantarová stezka) a nadregionální stezky jako je Moravská stezka a pak budou následovat stezky regionální jako je např. cyklostezka „Hvězdná“ Olomouc – Šternberk a nakonec stezky místního a městského významu, které budou prioritně seřazeny s ohledem na data ze sčítání pohybů cyklistů, chodců a motorových vozidel. Za tímto účelem je zpracována a Radou města schválena „Tabulka akcí a aktivit v oblasti cyklo dopravy do r. 2022.“

Radiální směry cyklotras směřující z Olomouce jsou následující:

Severní směr:

- Olomouc - Lazce - Černovír – Chomoutov – Štěpánov - Březce
- Cyklostezka „Hvězdná“ - Hlušovice- Bohuňovice – Štarnov – Šternberk

Severovýchodní směr:

- Olomouc - Chválkovice – Samotišky – Droždín – Svatý Kopeček – Továř – Dolany – Bělkovice - Laštany
- Olomouc - Chválkovice – Týneček – Hlušovice – a dále cyklostezka „Hvězdná“ do Šternberka

Východní směr

- Jantarová stezka – Olomouc - Bělidla – Bystrovany – Velká Bystřice – Přáslavice – Svěsedlice – Vacanovice – Tršice – Penčice – Přerov
- Cyklostezka Bystřička Olomouc - Bělidla – Bystrovany – Velká Bystřice – Hlubočky – Hrubá Voda – Domašov nad Bystřicí – Moravský Beroun

- Olomouc - Bělidla – Bystrovany – Velká Bystřice – Přáslavice – Kocourovce – Daskabát – Velký Újezd – Skoky – Dolní Újezd – Bohuslávky – Lipník nad Bečvou

Jižní směr:

- Moravská stezka (č.47) Olomouc - Nemilany - Kožušany – Tážaly – Blatec – Charváty – Čertoryje – Drahlov – Bolelouc – Dub nad Moravou – Věrovany – Tovačov – Lobodice – Chropyně – Kroměříž
- Arcibiskupská stezka dtto jako Moravská stezka č. 47 ale vedena podél toku řeky Moravy mimo zastavěná území (mimo Chropyni, přes Kojetín, Bezměrov do Kroměříže)
- Olomouc - Holice – Velký Týnec
- Olomouc - Holice – Vsisko – Grygov – Majetín - Krčmaň – Brodek u Přerova – Luková – Rokytnice u Přerova – Přerov
- Olomouc - Nový Svět – Grygov

Jihozápadní směr:

- Jantarová stezka Olomouc - Nemilany – Nedvězí – Bystročice – Olšany u Prostějova – Želechovice na Hané - Smržice – Prostějov

Západní směr:

- Olomouc - Neředín – Topolany – Ústín – Těšetice – Loučany – Náměšť na Hané
- Olomouc - Neředín – Křelov – Těšetice - a dále do Náměště na Hané
- Olomouc-Nová Ulice – Hněvotín – Lutín – Olšany u Prostějova

Severozápadní směr:

- Moravská stezka (č.51) Olomouc - Řepčín – Křelov - Břuchotín – Horka nad Moravou – Skrbeň – Příkazy - Hynkov a dále Litovelským Pomoravím do Litovle

Tangenciální směry cyklotras spojující radiální cyklotrasy:

- Bystrovany – Droždín – Samotíšky – Tovéř – Dolany
- Topolany – Hněvotín – Nedvězí
- Blatec – Bystročice
- Cyklostezka spojující olomoucké pevnůstky

Z pohledu Olomouckého kraje je pak důležité monitorovat výhledové návazné trasy s ostatními obcemi, které odpovídají jednotlivým paprskům Generelu cyklodopravy z:

- Černovíru do Štěpánova
- Chomoutova do Štěpánova
- Chomoutova do Horky nad Moravou
- Týnečku do Tovéře
- Sv. Kopečku do Samotíšek
- Droždína do Samotíšek
- Droždína do Bystrovan
- Holice do Velké Bystřice
- Nového Dvora do Kožušan -Tážal
- Nedvězí do Bystročic a Hněvotína
- Nové Ulice do Hněvotína
- Topolan do Ústína a Hněvotína
- Neředína do Vojnice
- Řepčina do Křelova.

Z těchto vazeb za uplynulé období je zrealizováno:

- Řepčina do Horky nad Moravou
- Chválkovic do Samotíšek
- Bělidel do Bystrovan

- Holice do Vsiska

Tak se k problematice v předchozím období také přistupovalo a v první řadě se budoval průjezd městem pro cyklisty v trase doposud značené jako Jantarová stezka a v trase Moravské stezky

Dne 31.10.2008 byla podepsaná smlouva o partnerství při přípravě budování Moravské stezky na území celkem 10 – ti obcí včetně města Olomouce. Každá ze signatářských obcí pak v průběhu dalších let zpracovávala přednostně individuální projekty na svých katastrech a následně úspěšně žádaly o dotaci z ROP Střední Morava. Výjimkou byla obec Kožušany-Tážaly, která musela dát přednost budování kanalizace a na cyklostezku prozatím nebyly peníze. V současné době (rok 2017) se již zpracovává ve spolupráci s městem Olomouc DÚR a vzápětí bude následovat DSP.

Také při realizaci na území města Olomouce a jeho místních částech dostaly jistou prioritu především Moravská a Jantarová stezka s cílem, aby na území města byl zaručen hladký a dobře značený průjezd pro cyklisty po stezkách s dobrým povrchem a byla zaručena návaznost na již vybudované a nebo plánované cyklostezky v těchto trasách sousedními obcemi (Jantarová stezka: Bystrovany, Bystročice; Moravská stezka: Křelov - Břuchotín, Kožušany - Tážaly).

Došlo k dílčím přeznačením Jantarové stezky ve spolupráci s KMČ a to především v úseku místní části Slavonín a Nedvězí, kdy byla trasa Moravské i Jantarové stezky vedena společně a nově od ulice Jižní nikoliv po ní a dále po ulici Zolově, ale pokračuje stále společně po ulici Požárníků a ulicí Povelské do místní části Nemilany, kde se odděluje od Moravské stezky a pak dále pokračuje ulicí Raisovou až do Nedvězí.

Z okolních obcí, které jsou některé místními částmi města Olomouce, je vysoká frekvence cyklistů z / nebo do Týnečku, Chomoutova, Bystrovan, Velkého Týnce, Kožušan-Tážal, Hněvotína, Topolan, Křelova a Horky nad Moravou. Ze směru Horky nad Moravou je již cyklostezka (Moravská stezka) vybudovaná. Také ze směru od Bystrovan je cyklostezka již ze strany města propojená (Jantarová stezka - dálková cyklotrasa Euro-Velo č. 9.). V roce 2017 se buduje cyklostezka z Týnečka do Chválkovic a je již hotová cyklostezka s přívlakem Hvězdná ze Šternberka do Olomouce - Černovíra a to v celém úseku.

Největším problémem je dojezd cyklistů z nebo do Kožušan, Topolan a Chomoutova, v současnosti je využívána vždy jediná možnost, tj. silnice I/46, resp. II/435, resp. II/448 a II/446. **Tristní je ta skutečnost, že daná situace už se nezměnila po dobu 13 let (od předposlední Koncepce cyklodopravy Olomouckého kraje z roku 2004), kdy byla uváděna jako velký problém.** V současné době se na všech třech zmíněných úsecích pracuje na DÚR. Největším problémem jsou majetkoprávní vztahy, kdy někteří majitelé pozemků se nechtějí s městem domluvit na odprodeji.

Nicméně z pohledu širších návazností se od poslední Koncepce cyklodopravy Olomouckého kraje z roku 2009 situace zlepšila, protože byla vybudována cyklostezka Chválkovice – Samotišky, Jantarová stezka II.část s napojením na úsek Bystrovan, Moravská stezka Řepčín – Křelov-Břuchotín a Horka nad Moravou a Cyklostezka Hvězdná Olomouc-Černovír – Hlušovice. V roce 2017 se vybuduje cyklostezka Olomouc-Chválkovice - Týneček.

Přehled realizovaných cyklostezek:

Pro přehlednost jsou uvedeny realizované cyklostezky do roku 2010 (tedy do roku od kterého je v platnosti poslední zpracovaná cyklostrategie Olomouckého kraje). Pak následují realizované cyklostezky v roce 2010 – 2015 a následuje samostatně rok 2016 a 2017. Celkem bylo na území města Olomouce již vybudováno 40 538 m cyklostezek.

Délky cyklostezek v Olomouci

Číslo	Zrealizované stavby do roku 2010	Délka v m
1	Chválkovice - Samotišky	700
2	Rooseveltova - k ul. Jakoubka ze Stříbra	78
3	Hněvotínská (cyklopruh) po obou stranách	362
4	I.P. Pavlova - Aqapark	53
5	Přerovská Keplerova - Olympie (cyklopruh)	122
6	Selské náměstí (cyklopruh)	694
7	Křižovatka Hamerská x Lipenská	47
8	Propojení ul. Krejčího a Šlikova - na Sv. Kopečku	90
9	Velkomoravská (od Švýcarského nábřeží po kruhovou křižovatku u BauMaxu) smíšená stezka	736
10	Kruhová křižovatka u Baumaxu - parčík	75
11	Pod estakádou u Veolie	71
12	Teplárna - Wittgensteinova - Kosmonautů- Tř. 17. listopadu	165
13	Hl. nádraží - Kosmonautů - Tř. 17. listopadu - Aksamitova	764
14	Wittgensteinova-podél Plynárny - Krakovská - Domovina	597
15	Wittgensteinova - podél Moravy - Blahoslavova	861
16	Blahoslavova - Komenského	122
17	Šmeralova - kolem PřF - přes Tř. 17. listopadu - Bezručovy sady	292
18	Křižovatka Lafayetteva x tř. Svobody	46
19	Hynaisova s propojením na Wellnerovu	430
20	Legionářská v areálu Sigmy	345
21	Propojení Wellnerova - Dolní Hejčinská	194
22	Lazecká (od lanového centra) podél Mlýnského potoka ul. Jarmily Glazarové - Břetislavova	261
23	Propojení ul. Před Lipami a Mozartovy přes ul. Litovelskou	38
24	Od ul. Pražské po ul. Foersterově až po ul. Hněvotínskou (smíšená)	648
25	Štítného - Wolkerova	362

5			
6	2	Ul. Politických vězňů (2. úseky)	239
7	2	Ul. Úvoz od ul. Okružní (mlatový povrch)	139
8	2	Ul. Jana Zrzavého	286
9	2	Po ul. Okružní od ul. Mošnerovy po ul. Za vodojemem	276
0	3	Velkomoravská (mezi ulicemi Schweitzerova a Roosveltova)	615
1	3	Lávka přes jihozápadní tangentu na ul. tř. Míru	105
		Celkem do roku 2010	21 813
		Zrealizované stavby v roce 2010 - 2015	Délka a v m
			1
1	1	Moravská cyklostezka k.ú. Povel	339
2	2	Moravská stezka k.ú. Slavonín - Nemilany	577
			1
3	3	Cyklostezka Černovír - Hlušovice, k.ú. Černovír	122
4	4	Šantovka - Tramvajová trať	509
			1
5	5	Protipovodňová ochrana Olomouce II.A etapa	226
			1
6	6	Moravská cyklotrasa na území ORP Olomouc k.ú. Řepčín, část I.	291
7	7	Revitalizace a regenerace sídliště "Obytná zóna Povel" - realizační úsek č. 1 (ul. kpt. Jaroše)	488
8	8	Dobrovského - Na střelnici kruhová křižovatka	113
			3
9	9	In-line stezky Hejčínské louky	177
0	1	Obnova mobiliáře a cestní sítě v olomouckých historických sadech - Bezručovy sady	1 086
1	1	Obnova mobiliáře a cestní sítě v olomouckých historických sadech - Smetanovy Sady	1 186
2	1	Obnova mobiliáře a cestní sítě v olomouckých historických sadech - Čechovy sady	811
			1
3	1	Brněnská - Jánského - stezka pro cyklisty a chodce	205
4	1	Jantarová stezka II. část (od lávky mezi Hodolany a Bělídly- ul. Pavelkova)	1 250
			1
5	1	Úprava křižovatky Rooseveltova - Velkomoravská	145
6	1	Přestavba chodníku do parametrů stezky pro chodce a cyklisty v ul. Foersterově	270
			1
7	1	Polská - Tolstého - lokální úpravy Moravské cyklotrasy	78
			1
8	1	Přechod na Wolkerově ul. k Poupětově ul.	20
1	1	Velkomoravská pod mostem podél Moravy	210

9			
0	2	Jílová (smíšená cyklostezka) úsek od Okružní po odbočení k MŠ	244
		Celkem 2010 - 2015	15 347
		Celkem zrealizovaných cyklostezek v Olomouci ke konci roku 2015	37 160
		Realizace v r. 2016	Délka a v m
1		ul. Holická - Babíčková, cyklostezka (Teplárna - po okružní křižovatku u Bau Maxu)	393
2		Moravská Řepčín 2. část Hejčín	174
3		Rožňavská - Přestavba chodníku do parametrů stezky pro chodce a cyklisty (oprava odborem dopravy)	373
4		Oprava cyklistické komunikace v Černovíře - ul. U Háje od ul. Žitná po železniční most (oprava odborem dopravy) - Počátek cyklostezky "Hvězdná"	386
5		Nemilany - směr Nedvězí - Jantarová cyklotrasa (testovací oprava odborem dopravy pomocí recyklátu)	400
		Bylo zrealizováno v roce 2016	1 726
		Realizace v r. 2017	Délka a v m
1		ul. Jeremenkova I. část (od Jantarové cyklotrasy po hl. n. ČD)	230
2		Týneček - Chválkovice	636
3		Cyklopruhy Střední novosadská (bezbariérová trasa M)	786
		Bylo zrealizováno v roce 2017	1 652
		Celkem zrealizovaných cyklostezek v Olomouci ke konci roku 2017	40 538

Přehled plánovaných cyklostezek:

Město Olomouc má vypracovaný harmonogram výstavby cyklostezek do roku 2022 ale dále i po něm. K tomu má zpracovaných celkem 23 investičních záměrů, které slouží pro rozhodování v radě města Olomouce. Výčet plánovaných akcí je uveden níže v tabulce. Zatím je stanoveno pořadí v jednotlivých letech pouze do roku 2022.

Č.	Předpoklad realizace v období po roce 2017	Délka v m
1	Jantarová stezka I. část (ul. U Ambulatoria - lávka mezi Hodolany a Bělidy)	650
2	ul. Jeremenkova- II. část (úsek od Jantarové stezky po křižovatku s ul. Pasteurovou) - cyklopruhy + přechody	520
3	Cyklostezka Holický les (Holice - Nový Svět - průmyslová zóna Šlechtitelů)	2 142
4	Lávka přes Grygavu na trase Štěpánov – Olomouc - Černovír	20
5	Na vozovce - řešení zklidnění na zónu 30	650
6	Stezka pro chodce a cyklisty Rožňavská-Zikova	180
7	Olomouc - Chomoutov (1 725 m) vazba na Březce (982 m)	2 707
8	Průmyslová zóna Šlechtitelů - ul. Přichystalova	563
9	Moravská cyklotrasa, k.ú. Nemilany, část 2 (Kožušany)	439
0	Neředín letiště - Topolany - Ústín	2 260
1	Dělnická - Neředínská	15
2	U Kovárny - Družstevní	140
3	Střední novosadská – U dětského domova	30
4	Velkomoravská - Skupova	70
5	ul. Holická - Sladkovského (od Baumaxu po Náves svobody)	2 166
6	Tř.17.listopadu (od PřF UP) ul. Husova	521
7	Cyklopruhy Dolní novosadská	824
8	Dolní novosadská - Šlechtitelů	1 191
9	ul. Slavonínská (od ul. Střední novosadské po ul. Požárníků)	778
0	Topolany - Hněvotín - Nedvězí	1 706
1	Samotišky - Droždín - Bystrovany IZ 16	2 435
2	Cyklopruhy Komenského (228 m) - Pasteurova (424 m)	652
3	Cyklopruhy ul. Tomkova, Ladova, Dolní Hejčinská, Na střelnici	445
4	Cyklopruhy ul. Kmochova - ul. Junácká	912

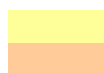
5	2	Teplárna Dalkia - úřad práce - tř. Kosmonautů - ZUŠ na ul. Kavaleristů	812
6	2	Řepčín kolem trati ČD mimo ul. Svatoplukovu kolem Cyrilometodějského kostela po ul. Pražskou	800
7	2	Neředín sběrný dvůr - Globus(584 m) + úsek podél ul. Křelovské směrem k žel. trati ČD (337 m)	921
8	2	Slavonín - Nedvězí	1 818
9	2	Polská (Smetanova sady) - Roosveltova (po ul. Velkomoravskou)	557
0	3	Cyklostezky v úseku ul. Okružní	1 702
1	3	Cyklostezky v úseku BauMax - Autobusové nádraží v Hodolanech	1 106
2	3	Cyklostezky v úseku ul. Jeremenkova (Hl. nádr. ČD) - Fibichova - Ostravská	668
3	3	Kmochova - Foerstrova	232
4	3	Bořivojova - Dlouhá - řeka Morava (přes Lazce)	624
5	3	Singletrack ul. Na Výsluní - Pavelkova	248
6	3	Holice náves Svobody – ul. Průmyslová	440
7	3	Úsek rybník Hamrys po restauraci "U Klásků" na ul. Slavonínské	478
8	3	Cyklopruhy Moravská stezka na území ORP Olomouc, k.ú. Nová ulice - ul. Legionářská (u Husova sboru)	223
9	3	Křelovská - Globus (oprava odborem dopravy)	507
0	4	Jílová od odbočení k MŠ po Kmochovu (oprava na smíšenou stezku odborem dopravy)	376
1	4	Oprava smíšených stezek - Cyklotrasa Pražská - Foersterova - Albertova - Velkomoravská - Roosveltova (oprava odborem dopravy)	2 649
2	4	Oprava komunikace Chomoutov - Grygava (oprava odborem dopravy)	733
3	4	Protipovodňové opatření II.B etapa (od teplárny po levém břehu Moravy pod most na ul. Kosmonautů a propojení ul. Kavaleristů přes soutok s řekou Bystřicí na pravý břeh Moravy (investor Povodí řeky Moravy s. p.)	522
4	4	Protipovodňové opatření II.B etapa (Blahoslavova ul. - Komenského) (investor Povodí řeky Moravy s. p.)	217

37
Celkem plánováno po roce 2017 **649**

78
Celkový současný potenciál budování cyklostezek v Olomouci **187**

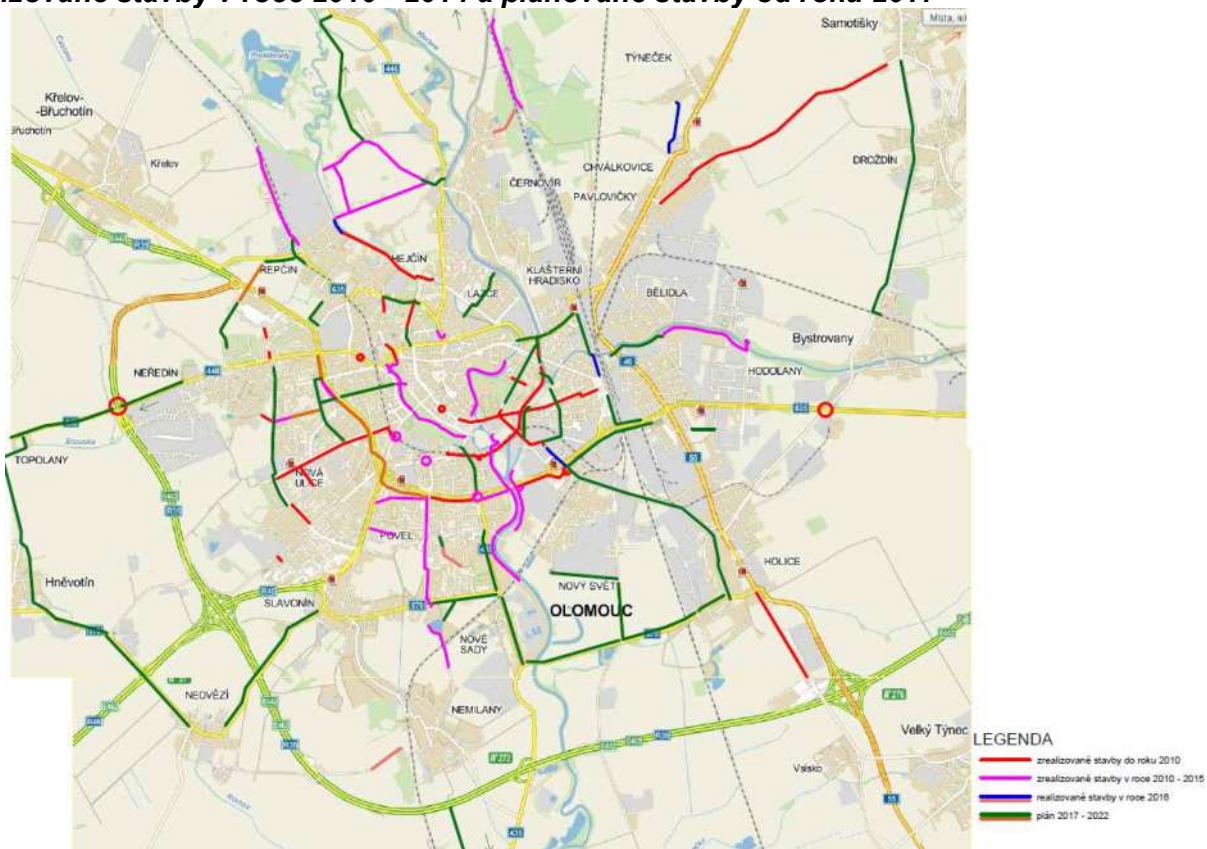
40
Z toho již vybudováno **538**

Legenda:



akce zajišťované formou oprav odborem dopravy
akce zajišťované cizím investorem (Povodí řeky Moravy s.p.)

Zrealizované stavby v roce 2010 - 2014 a plánované stavby od roku 2017



Zdroj: RARSM

B. Obce severně od Olomouce

V daném koridoru se jedná především o odklonění cyklistů ze silnice I/46 a II/446.

Olomouc – Černovír - Lazce – Chomoutov – Štěpánov - Březce

Trasa do Štěpánova má dvě alternativy.

První alternativa je trasa vedená po levé straně řeky Moravy, kdy v Černovíře lze využít koruny vybudované protipovodňové hráze, kde je situovaná štěrková obslužná komunikace pro Povodí Moravy a dále pak po polní cestě podél Trudovického potoka a dále podél železniční tratě Olomouc-Praha po polní zpevněné cestě až k památnému stromu - Hromovu dubu a odtud přes pole po nezpevněném chodníčku k mostu přes Sitku (v roce 2017 dokončený projekt na novou lávku) a dále po zpevněné polní cestě k Oskavě. Po levé straně toku Oskavy po nezpevněné polní cestě k mostu přes Oskavu, kde je již vybudovaná asfaltová obslužná komunikace do Štěpánova - Březců.

Druhá alternativa je vedená po pravé straně řeky Moravy. Tato trasa byla vytipována investičním záměrem IZ 04 - Olomouc – Chomoutov - vazba na Březce. V současné době se zpracovává DÚR. Začíná na ulici Lazecké u silnice II/446 v místě kde končí cyklostezka vedoucí pod mostem do Černovíra přes řeku Moravu na ulici Hejdukova – silnice III/4464. Odtud bude vedena přes silnici II/446 k parkovišti u vybudované cyklostezky a in-line stezky která je součástí tzv. Hejčínských luk. Po této stezce bude cyklista doveden až k malorážkové a brokové střelnici. Podél střelnice přes pole v sousedství Mlýnského potoka, kde bude nutné nově vybudovat cyklostezku až k malé vodní elektrárně, kde přes nový mostní objekt přejde Mlýnský potok a napojí se na stávající částečně zpevněnou komunikaci do Chomoutova. V Chomoutově bude vedena po místních komunikacích ulic U silnice, Lužní, Hrachoviska, Dalimilova s využitím stávajícího silničního mostu přes Moravu do ulice Písečná a dále by měla být vybudovaná nová cyklostezka přes louku k Chomutovskému jezeru a podél něj až k místní komunikaci na k.ú. Březce.

Obec Štěpánov má zpracovanou „Základní koncepci cyklistické dopravy ve Štěpánově a její směřování do okolních obcí“ (2006). Na základě této koncepce pak bude následovat zadání projektových dokumentací pro jednotlivé úseky. Obec se především zaměřuje na řešení cyklo dopravy na průtahu silnice III/44618.

Cyklostezka „Hvězdná“

Obcím na trase se podařilo zrealizovat v roce 2009 projekt cyklostezky Hlušovice - Bohuňovice – Bělkovice-Laštany s napojením na Olomouc, který získal dotaci ze Strukturálních fondů EU. Celková částka stezky dosáhla výše 16.254.343 Kč. 1,3 km spojuje Bohuňovice s obcí Bělkovice – Laštany a 2,8 km spojuje Bohuňovice s Hlušovicemi podél Trusovického potoka. Tento projekt navázal na realizovanou stezku v Hlušovicích, která byla vybudována v roce 2001 o délce 1 km. V obci Bohuňovice je pak 100 m cyklostezky.

Na tuto akci sousedních obcí reagovalo v roce 2014 i město Olomouc spolu s obcí Hlušovice a společně vybuvovali úsek cyklostezky Olomouc- Černovír - Hlušovice v délce 1,122 km v ceně 4,9 mil. Kč přes Černovírský les a dále podél Trusovického potoka.

Po té v roce 2014 vybuďovala svůj úsek i obec Štarnov spolu s obcí Bohuňovice. Společně s úsekem zbudovaným městem Šternberk existuje severním směrem plnohodnotná 12 km dlouhá cyklostezka nazývaná „Hvězdná“ z Olomouce do Šternberka a to naprosto mimo silnici I/46. Celkem rychlé vybudování této 12 017 m dlouhé cyklostezky se podařilo proto, že je vedena převážně v koridoru ochranného pásma železnice SŽDC a tím pádem odpadly problémy s majiteli pozemků. Takových úseků je třeba v budoucnu využívat.

Je paradoxem, že se tato trasa dosud neobjevila ve všech mapách pro cyklisty. Byl zaznamenán případ, kdy byly nově v roce 2016 vydány mapy pro cyklisty a to i v anglické mutaci, kde se objevuje staré vedení cyklostezky z Bohuňovic do Šternberka přímo po silnici I/46. Je třeba v rámci kraje vymyslet způsob, jak budou nově realizované úseky cyklostezek zaznamenávány do mapových podkladů. V návrhové části se na tuto věc reaguje.

***Poznámka:** pokud jde o území města Olomouce, byl v roce 2015 zakoupen nový počítačový program, který rozlišuje i vrstvu „cyklostezky“ a tak vzniká pasportizace cyklostezek v elektronické podobě.*

C. Obce severovýchodně od Olomouce

Olomouc-Chválkovice – Týneček – Hlušovice

Tento úsek město Olomouc dlouhodobě připravuje. Stavební povolení se již několikrát muselo prodloužit z důvodu problematického zafinancování stavby, protože ta musí současně zajišťovat obslužnost sousedních hospodářsky využívaných pozemků. Na realizaci dochází teprve až nyní, v roce 2017. Jedná se o úsek dlouhý 636 m. Celkové náklady se předpokládají ve výši 5,582 mil. Kč. Dotace z IROP je 3,491 mil. Kč. Celkové vlastní zdroje 2,090 mil. Kč. Mezi Týnečkem a Hlušovicemi se předpokládá pohyb cyklistů po málo zatížené silnici III. třídy.

Olomouc-Chválkovice – Samotíšky

Dalším směrem, který zabezpečuje kvalitní cyklistické propojení je cyklistická stezka Olomouc-Chválkovice – Samotíšky. Která byla budována v letech 2006 – 2009 o celkové délce 3,1 km. Poslední úsek o délce 487 m na katastru obce Samotíšky byl vybudován v roce 2009.

D. Obce východně od Olomouce (mikroregion Bystřička)

V daném koridoru se jedná především o odklonění cyklistů ze silnice II/635 (dříve I/35).

Sdružení obcí Mikroregionu Bystřička se zabývá čtyřmi trasami pro cyklisty.

1. **Jantarová stezka** po stávajících komunikacích II. a III. třídy směrem na Přáslavice, Svěsedlice, Vacanovice a Tršice a **cyklotrasy v okolí Tršic a Doloplaz**
2. **"Zpřístupnění údolí řeky Bystřice a mikroregionu Bystřička cyklistické dopravě"** směrem na Hlubočky – Hrubou Vodu – Domašov nad Bystřicí a Moravský Beroun
3. **Cyklostezka z Přáslavic do Velkého Újezda** přes Kocourovce a Daskabát
4. **Tangenciála Bystrovany – Droždín – Samotíšky – Tověř – Dolany**

Tímto směrem je vedena z Olomouce-Bělidel Jantarová stezka, která pokračuje do Bystrovan a do Velké Bystřice a dále již jen po silničních komunikacích II. a III. třídy přes Tršice do Přerova. Již v roce 2001 vybudovala obec Bystrovany svůj úsek Jantarové stezky v délce 600m podél řeky Bystřice z Bystrovan po hranici s k.ú. Olomouc-Chválkovice k silničnímu mostu na ulici Libušina a Pavelkova. Za 14 let, v roce 2015 propojilo město Olomouc svůj úsek Jantarové stezky nazvané Jantarová II. etapa od lávky spojující obě ulice Bystrovanské na k.ú. Hodolany – k.ú. Bělidla s úsekem z Bystrovan a nyní se pracuje na DÚR úseku Jantarová I. etapa od zmíněné lávky až po Ambulatórium a k „Myší díře“ pod železničním koridorem Olomouc – Praha. Předpoklad realizace tohoto úseku je v roce 2018 – 2019. Projekt přinese zejména mimoúrovňové křížení s ul. Hodolanskou. V roce 2017 se vybuduje úsek od Myší díry po hlavní nádraží ČD na ulici Jeremenkově. Tím bude zajištěn výjezd z města východním směrem po Jantarové stezce. Zde došlo oproti předchozímu stavu z r.2009, kdy byla zpracovaná poslední koncepce cykloprojezdu Olomouckého kraje, ke kvalitativnímu posunu.

V oblasti Tršicka existuje návrh cyklotras s pracovním názvem „**Tršicko, cykloturistické trasy**“. Tyto budou navazovat na své okolí a zejména na níže uvedenou Cyklotrasu Bystřička. V rámci této aktivity byla v roce 2014 vybudovaná mezi obcemi Tršice a Doloplazy samostatná cyklostezka z Tršic do Doloplaz v celkové délce 2 300 m v ceně 10,7 mil. Kč.

Akce „**Zpřístupnění údolí řeky Bystřice**“ je rozdělena na 3 části. Hlavní myšlenkou 1. části je vybudování cyklotrasy s úseky cyklostezek podél toku řeky Bystřice přímo ve Velké Bystřici a dále propojení směrem na Hlubočky-Mariánské údolí. Ve 2. části se počítá s propojením mezi Hlubočkami - Hrubá Voda a Domašovem nad Bystřicí a ve 3. části s propojením Domašova nad Bystřicí s Moravským Berounem. 2. a 3. část není aktuální v projekční přípravě. Připravuje se jen relativně krátká spojnice z Mřskles do Mariánského Údolí k průmyslové zóně. Město Moravský Beroun (ORP Šternberk) připravuje dvě vazby na sousední Moravskoslezský kraj - stezku částečně podél Bystřice směrem k Dětrichovu nad Bystřicí a stezku na opuštěném drážním tělese úzkokolejky Dvorce - Ondrášov.

Pro tuto aktivitu bude používáno označení „Cyklotrasa Bystřička“. Ve Velké Bystřici tato cyklostezka začíná odpojením od Jantarové stezky na ulici Tovární a pokračuje podél železnice Olomouc – Krnov a podél řeky Bystřice po místních komunikacích - ulice Pivovarská, Loučná, Jana Pospíšila, až na konec ulice Na Svobodě. Zde na ulici Pod lesem začíná úsek dlouhý 2,72 km cyklostezky Velká Bystřice – Hlubočky (ulice Pod lipami) kde v ulici Nádražní končí. Tento úsek byl vybudován v roce 2009. Byl financovaný z ROP Střední Morava (dotace činila 12.849.986 Kč a celkový rozpočet 16,515 mil. Kč (2 mosty, šířka 3 m, v úzkých místech 2,5 m. povrch asfaltový (jen na cca 150 m je zámková dlažba), cca 60% cyklostezky je na katastru obce Hlubočky; dodavatel: Sdružení cyklostezka Bystřička (firmy Strabag + InstaCZ).

V roce 2015 byl vybudován úsek od železničního přejezdu v ulicích Na Svobodě - Pod lesem až po železniční přejezd ulice U Konírny - Loučná o celkové délce 992 m.

V roce 2016 obdrželo město Velká Bystřice dotaci ze SFDI na vybudování dalšího úseku v intravilánu města a to na území mezi železnicí a řekou Bystřicí v úseku od železničního přejezdu na ul. Zámecké až po napojení na výše uvedený a již vybudovaný úsek na ulici U Konírny. Délka tohoto úseku je 594 m a cena 11,5 mil. Kč z důvodu složitosti technického řešení. Zbývá ještě zbudovat poslední úsek směrem na Bystrovany a to od ulice Zámecké přes arboretum po stezce nesoucí název Za parkem až po most přes Bystřici na ulici Tovární v délce 825 m. Tato IV. etapa je nyní ve fázi zadání projektové dokumentace.. Po dokončení realizace III. a IV. etapy se tak na cyklistické komunikaci pro tranzitující dopravu zcela vyloučí 3 stávající železniční přejezdy (na ulici U Konírny, Zámecká a na ulici Tovární).

Mimo tuto vazbu připravuje město Velká Bystřice stavební úpravy na hlavním průtahu silnice III/44317 s cílem zajistit bezpečný pohyb místních obyvatel v jízdních pružích pro cyklisty.

Cyklostezka v úseku „**Velký Újezd – Daskabát – Kocourovec – Přáslavice**“ byla již vybudovaná v roce 2009. Převážná část cyklostezky kopíruje velmi vytiženou silnici II/437 v délce 7,175 km. Stezka byla dotována částkou 33.128.828 Kč z ROP NUTS II Střední Morava. Celkové náklady akce činily 44,5 mil Kč. Propojení na Olomouc se odehrává po úzké jednopruhové místní komunikaci s výhybnami z Přáslavic do Velké Bystřice (ke hřbitovu). S ohledem na nárůst motorového provozu (zejména pak při objížděce na I/35) na této komunikaci město Velká Bystřice připravuje záměr segregované stezky v tomto koridoru. Následovalo vybudování cyklostezky již přímo ve Velkém Újezdě na ulici Na Kamenici v délce 470 m a v současné době se bude budovat úsek v ulici Olomoucká v celkové délce 320 m a ceně 5,1 mil. Kč. Ve spolupráci s ORP Lipník nad Bečvou se uvažuje o propojení v tomto koridoru s městem Lipník nad Bečvou, kudy prochází cyklostezka Bečva.

Městem Olomouc Je zpracován investiční záměr IZ 16 **Samotíšky – Droždín - Bystrovany** na cyklostezku vedenou podél silnice III/4436. Nyní se tento záměr zapracovává do nově zpracovávaných územních plánů obcí Bystrovany a Samotíšky.

E. Obce jižně od Olomouce, mikroregion Království

V daném koridoru se jedná především o odklonění cyklistů ze silnice I/55 a ze silnice II/435.

Moravská cyklostezka z Olomouce-Nemilan nyní vedená po ulici Lidické a silnici II/435 bude přeložena na ul. Kožušanská směrem pod estakádu po účelové zpevněné asfaltové komunikaci a dále přes pole do Kožušan. Na tento poslední úsek město Olomouc a obec Kožušany-Tážaly zpracovávají společnou DÚR. Je to jeden z posledních dvou úseků Moravské cyklostezky, které je třeba na území města vybudovat. Dále je Moravská stezka vyznačena po stávajících komunikacích do Blatce k tamějšímu nádraží ČD a dále po silnici III/43510 až k polní zpevněné cestě vedoucí ke hřbitovu v Charváttech a dále přes komunikaci II/435 na nově vybudovanou cyklostezku z Charvátů do Drahlova. Přes Drahlov po místní komunikaci a nově vybudovaném úseku smíšené stezky pro chodce a cyklisty do Čertoryjí a pak dále po nově vybudované cyklostezce do Dubu nad Moravou - Bolelouce. V Charváttech byly v roce 2011 byly vybudovány 3 úseky cyklostezek o celkové délce 1189 m a v celkovém nákladu 6,220 mil.Kč. V Dubu nad Moravou byla ve stejný rok vybudovaná jedna cyklostezka v celkové délce 499 m nákladem 3,308 mil. Kč. V Dubu trasa pokračuje po vyznačených místních komunikacích a silnicích III. třídy přes Tučapy ulicí Olomouckou a přes vlastní Dub nad Moravou po ulici Tovačovské po již v roce 2006 vybudované cyklostezce do Věrovan-Nenakonic. Úsek této stezky začíná u výjezdu z městyse Dub nad Moravou a končí na začátku Věrovan-Nenakonic. Cyklostezka má délku 760 m a šířku 2,5 m. Celkové finanční náklady činily 3,86 mil. Kč. Olomoucký kraj pak přispěl částkou 1,4 mil. Kč. Pak je Moravská cyklostezka vedena po stávajících komunikacích ven z Věrovan přes Hradecký a Kořenovský rybník do Tovačova.

Prozatím je Moravská cyklostezka vedena přes vyjmenované obce, protože je nutné zajistit bezpečnou dopravu do zaměstnání, do škol a za zábavou. A jedině za této podmínky mohly být uvedené cyklostezky podpořeny z ROP SM. Trasa v tomto popsaném úseku slouží spíše obyvatelům žijících v těchto obcích.

Pro cykloturisty by byla vhodnější cyklostezka, která by se vybuvovala přímo podél řeky Moravy, v podstatě mimo intravilán všech obcí. Takovou stezku lze nazvat Arcibiskupská stezka. Je předmětem návrhové části dokumentu.

Ve směru na Grygov, Krčmaň a Majetín je vhodné využít výše popsanou trasu na Vsisko a pokračovat po ulici Olomoucká a dále zpevnit polní cesty do Grygova. Dále ulicemi Týnecká, Komenského a V Podlesí až do Majetína. V obci Majetín je vybudována cyklistická stezka, která vede napříč celou obcí a navazuje na cyklostezku spojující Majetín s obcí Brodek u Přerova (délka je 1 830 m, z toho 1060 m je na katastru obce Majetín). Z Brodku je pak možné pokračovat dále na Lukovou kde je opět hotová cyklostezka podél silnice II/150 a z Lukové na Rokytnici u Přerova a dále na Přerov. Tento koridor může být tak doporučován pro spojení Olomouc – Brodek u Přerova – Přerov, resp. do Olomouce uvažovat alternativu přes Nový Dvůr a tento koridor navázat na stezky vzniklé v rámci Holického lesa.

Ve směru z **Olomouce-Holice na Velký Týnec** Generel cyklo dopravy předpokládá vedení trasy dle investičního záměru IZ č.19 ulicí Přemysla Oráče a dále po ulici Přerovské na Starou Přerovskou dále přes ulici Keplerovu a za posledním stavením doleva je třeba nově vybudovat propojení na ulici Týneckou kde jsou již vybudovány cyklopruhy až ke kruhovému objezdu u Olympie a dále po stávající komunikaci přes Vsisko, po ulici Olomoucké a ulicí Ke Vsisku do Velkého Týnce.

Druhou možností je trasa, která na konci Holice za kruhovým objezdem překříží ulici Týneckou (je nutné stavebně dořešit) a trasa pokračuje po zpevněné asfaltové polní cestě až do Velkého Týnce, kde vyústí na ulici Bystřickou.

Ve směru na Grygov je dle generelu cyklo dopravy předpokládána také cyklotrasa z Olomouce-Nový Svět, od ulice Šlechtitelů přes silnici II/570 dále po místní komunikaci přes Nový Dvůr na III/4353 a podél ní po nové cyklostezce do Grygova, kterou hodlá budovat obec.

F. Obce jihozápadně od Olomouce po trase Jantarové stezky

Jak je uvedeno výše, došlo k přeznačení Jantarové stezky na území města Olomouce. Dnes je Jantarová stezka vedena z Olomouce nově z ulice Schweitzerovy přes ulici Požárníků, kolem rybníka Hamris do Nemilan a odtud do Nedvězí po zpevněných účelových komunikacích a dále po silnici III. třídy na Bystročice. Zde se plánuje nové vedení po nové cyklostezce v souběhu se silnicí III/5704 až do Bystročic. Dále se uvažuje koridor podél říčky Blaty pod dálnicí D46 do Olšan u Prostějova a dále na Čelechovice na Hané po silnici III/44928 nebo po souběžných polních cestách za předpokladu jejich zpevnění. Přes Smržice a dále po již vybudované cyklostezce do Prostějova s vyústěním na ulici Olympijskou a Pod Kosířem nebo trasou na Držovice s vyústěním na ul. Olomoucká.

G. Obce západně od Olomouce (mikroregion Haná, mikroregion Kosířsko)

V daném koridoru se jedná především o odklonění cyklistů ze silnice II/448. Obec většinou patří do svazku obcí Mikroregion Kosířsko, Regionu HANÁ, nebo dokonce do mikroregionu Litovelsko. Všechny mikroregiony mají zpracovány své cykloturistické strategické dokumenty, kde je definován další rozvoj cyklistiky.

Západní napojení Olomouce je representováno především trasou **směrem na Náměšť na Hané**. Zde existují dvě možné varianty.

První varianta vede přes jednotlivé obce, kterými přímo prochází a která slouží pro dojíždění do zaměstnání, do škol a za zábavou. Je to trasa **Olomouc-Neředín – Topolany - Ústín – Loučany – Náměšť na Hané**. Obec Ústín v roce 2015 vybudovala na svém katastru cyklostezku jak směrem k hranici katastru Topolan tak směrem ke katastru Luběnic. Celková délka těchto nových cyklostezek je 968 m v ceně 4,5 mil. Kč. Byla poskytnuta dotace ze SFDI. Existuje zde problém v tom, že Policie ČR cyklostezku na Olomouc, která je vedena po pravé straně komunikace II/448 zjednosměrnila jen ve směru do Ústína, neboť končí v místě, kde je na silnici povolena rychlost 90 km/hod a existuje nebezpečí havárie při najíždění z cyklostezky na komunikaci při jízdě směrem na Olomouc. Proto je urgentní, aby i město Olomouc na svém katastru napojilo svůj úsek cyklostezky od letiště. V současné době se zpracovává DÚR, ale jsou opět problémy s majiteli pozemků. Jediný segment cyklostezky, který je již vybudován je most pro cyklisty, který kříží jihozápadní tangentu D35. Ústínský úsek směrem na Těšetice navázal na již dříve vybudovanou cyklostezku obcí Těšetice, která končila na rozcestí u benzínové pumpy. Stezka byla realizována v šířce 2,5 m, celkové délky 1316 m včetně 54 m úseku místní komunikace. Povrch stezky je živičný, kromě úseku nad stávajícím dálkovým kabelem v délce 90 m, kde se nachází zámková beton.dlažba. Označena je svislými dopravními značkami č. C9 a C9. Celkové stavební náklady činily 4 613 000,00 Kč.

Za Těšeticemi se plánuje vybudovat stezku s využitím pozemkových úprav po stávajících polních cestách po kterých je vedena druhá varianta trasy z Olomouce do Náměště na Hané a dále podél říčky Šumice na katastru obce Loučany, kde by se již napojila na smíšené stezky Loučany – Náměšť na Hané, která byla vybudována v roce 2009 o celkové délce 0,8 km.

Druhá varianta je spíše volnočasová a vede z Olomouce-Neředína směrem na Křelov, kde kříží D35 a pokračuje po polní cestě mimo intravilány obcí přes katastry Křelova, kde odbočuje větev ke Křelovské pevnůstce XVII, dále Ústína, Těšetic, na jejímž katastru je již vybudovaná polní cesta s asfaltovým povrchem v rámci pozemkových úprav. Za křížením se silnicí III/44921 pokračuje po místní komunikaci, a napojuje se tak na trasu první varianty a jdou již společně podél říčky Šumice do Loučan. Na katastru Loučan již také proběhlo zpevnění polní cesty a tato vhodně slouží jako cyklotrasa. Úsek trasy za křížením jihozápadní tangenty jejího ramene, které zaústuje dočasně do kruhové křižovatky u Hypermarketu Globus bude v rámci dokončení stavby jihozápadní tangenty přeložen a její povrch zpevněn. Bude nutné zpevnit i její úsek od budoucí úpravy v rámci výše uvedené přeložky až po katastr obce Těšetice.

Trasa **Olomouc-Nová Ulice – Hněvotín – Lutín nebo Olšany u Prostějova**. Z Olomouce je trasa vedena po stávající polní cestě, která historicky spojovala nejkratším způsobem Olomouc s Hněvotínem. Vybudováním jhozápadní tangenty došlo k jejímu přerušení a bohužel zde obec Hněvotín situaci podcenila a nevyjednala s investorem potřebu vybudování lávky pro chodce a cyklisty přes tuto komunikaci, protože to byl již úsek ležící na jejím katastru. Tím došlo k umělému přerušení této přímé a významné historické spojnice Olomouce s Hněvotínem. Takže nyní se trasa u silnice stáčí doleva směrem k podjezdu a vyúsťuje na místní komunikaci spojující Olomouc-Novou Ulici s Hněvotínem. Zde je třeba vybudovat novou cyklostezku, neboť tato komunikace je hojně využívána motoristy a jízda po ní je pro cyklisty dosti nebezpečná. Tato trasa by v obci Hněvotín navázala a spojila se se smíšenou stezkou pro pěší a cyklisty vedoucí z okraje obce do firem APETIT a WANZL. Tato cyklostezka je součástí záměru – tangenciály Topolany – Hněvotín – Nedvězí.

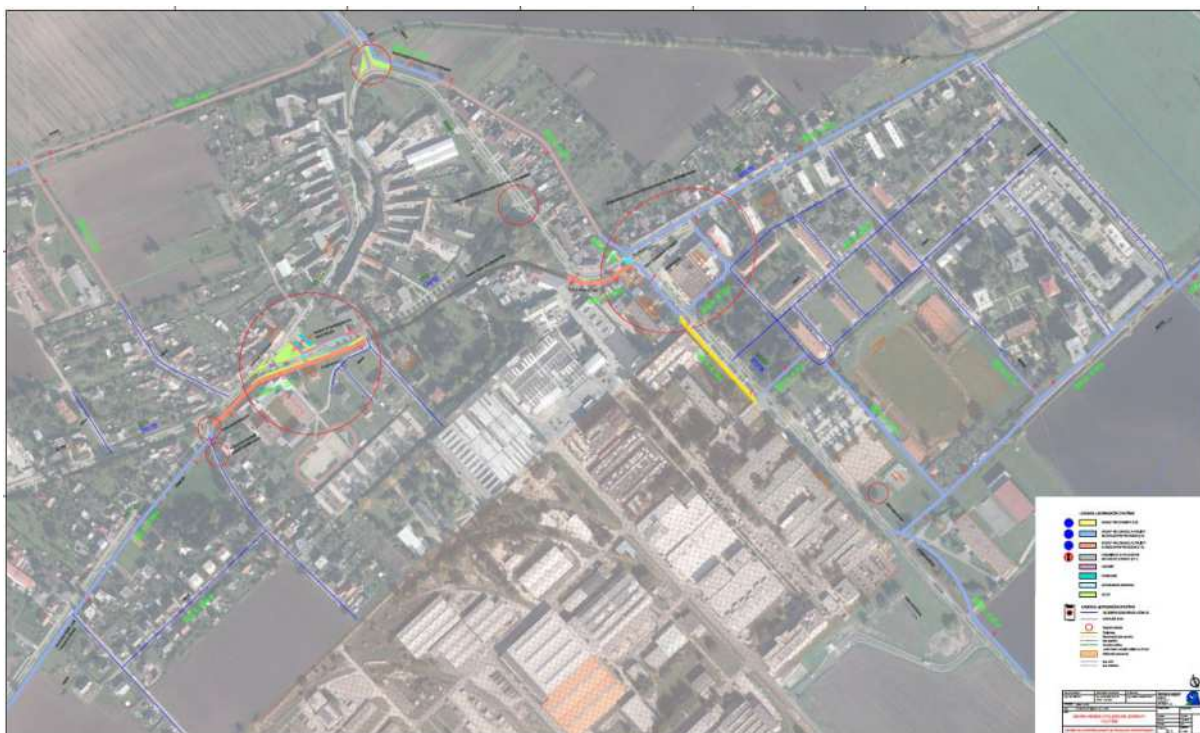
V současné době obec Hněvotín zpracovává DÚR na tuto tangentu s větví na Olomouc-Nová Ulice a to i na katastrech Nové Ulice a Topolany, což jsou místní části Olomouce. Předpokládá se, že realizace větve na Olomouc-Novou Ulici, by se mohla odehrát ve spolupráci s firmou Gemo.

Obce Hněvotín a Lutín plánují pro cyklo dopravu využít silnici III/5709 v úseku z oblastí Hněvotínských skal k říčce Blatě a samostatnou cyklostezkou ji propojit s plánovanou cyklostezkou mikroregionu Kosířsko, vedoucí podél říčky mezi Olšany u Prostějova a Těšeticemi. Tyto záměry jsou stále ve stádiu záměru. Od tohoto místa by bylo vhodné napojit Lutín na Olomouc, protože průchodnost územím je jednodušší oproti vazbě podél silnice II/570. Navíc při zajištění průjezdnosti areálu zemědělského družstva v Hněvotíně by šlo o nejkratší spojnici.

Obec Lutín má zpracovanou z roku 2015 studii Návrh vedení cyklistické dopravy v Lutíně a Třebčíně, která řeší všechny radiální vazby a definuje koridory pohybu cyklistů v obou místních částech. Projekčně má pak připravenou stavbu Lutín-Třebčín.



Zdroj: RARSM



Zdroj: RARSM

Obce Těšetice a Luběnice se jako první z mikroregionu začaly systematicky věnovat rozvoji cyklistické dopravy. Byly zrealizovány tyto úseky:

- Úsek Těšetice – Rataje. Nejprve byla v roce 2000 vybudována cyklostezka podle z Těšetice do Ratají, jejíž součástí bylo i vyřešení bezpečné křížení cyklostezky se silnicí II/448, tak aby se cyklista dostal na silnici III. třídy, která ho již dovede do Luběnic směrem na Slatinice. Stezka byla vybudována z předstrukturálních fondů EU. Náklady na její vybudování se přiblížily k částce 1,0 mil. Kč a celková délka stezky činí 700 m.
- Úsek Těšetice – Lubenice. Následně v roce 2005 byla z programu LEADER+ vybudována cyklostezka vedená z Těšetice do Luběnic. Stezka byla vybudována z programu LEADER+, který je primárně zaměřen na podporu českého venkova, proto je stezka označena B11. Celková délka činí 500 m a náklady převýšily částku 0,5 mil. Kč.

Z Těšetic se plánuje vybudovat zpevnění polní cesty v rámci KPÚ směrem na Loučany.

Pro oblast **Slatinic** je významný jednak koridor podél silnice II/449, resp. dráhy č. 275 ve vazbě severním přes Drahanovice, Náměšť na Hané, Senici na Hané do Příkaz (vazba na Litovelské Pomoraví) a jižním směrem přes Kapli do Čelechovic na Hané (vazba na Prostějovsko). Dále se projekčně připravuje stezka ze Slatinic do Lutína. V přírodním parku Velký Kosíř došlo v uplynulém období ke zpevnění účelových komunikací, takže došlo ke zpřístupnění vrcholu jak ze strany Slatinek, tak Čech pod Kosířem.

H. Obce severozápadně od Olomouce

V daném koridoru se jedná o Moravskou stezku a o odklonění cyklistů ze silnic II/446 a II/635. Tato trasa se stala jednou z priorit budování všech obcí v ORP Olomouc, které pro tento účel spolu dne 31.10.2008 podepsaly partnerskou smlouvu o spolupráci při přípravě integrovaného projektu vybudovat na svém území tuto cyklotrasu.

Olomouc-Řepčín – jezero Poděbrady - Horka nad Moravou – Skrbeň – Hynkov (cyklotrasa Moravská stezka č. 51). Město Olomouc vybuvovalo v r. 2012 novou cyklostezku od ulice Máchovy po ulici Řepčinská včetně železničního přejezdu pro cyklisty podél železniční trati ČD Olomouc – Horka nad Moravou která se napojila na před tím vybudovanou cyklostezku sousední obcí Křelov-Břuchotín. Její celková délka byla 1245 m a náklady činily 11,6 mil. Kč. Na realizaci byla poskytnuta dotace z ROP SM.

Dále obec Křelov v roce 2011 vybuvovala na svém katastru hlavní úsek Moravské stezky č. 51 podél silnice 4463 a to až na jezero Poděbrady včetně nového železničního přejezdu pro cyklisty o délce 577 m. Součástí této trasy je také bypass cyklotrasy do Křelova a propojení Břuchotína a Skrbeně (cyklotrasa Moravská stezka č. 51A) se třemi úseky cyklostezky o celkové délce cyklostezek 1586 m. Celková cena celého projektu byla 9,376 mil. Kč. Trasa bypassu odbočuje z hlavní trasy Moravské stezky č.51 u nádraží Olomouc-Řepčín po stávající zpevněné polní cestě, kolem ČOV, která se v rámci budování ČOV opatřila asfaltovým povrchem. Dále kolem pevnůstky č. XX po stávající asfaltové příjezdové komunikaci k pevnůstce dále stále po místních komunikacích ulicí Křemelná a Sadová do centra obce a odtud ulicí Na Borůvkách jako samostatná nová cyklostezka do místní části Břuchotín. Zde ulicí Mařákovou a Družby národů prochází po místních komunikacích a dále po dalším úseku cyklostezky po původní polní cestě na katastr obce Skrbeň, kde se napojila na již vybudované zpevněné asfaltové polní cesty, v rámci pozemkových úprav je dovedena až do obce na ulici U rybníka a ulici Hlavní, kde končí. Tím vzniknul bypass na Moravské stezce, který do okruhu 7 km od Olomouce zajišťuje dojíždku do města pro cyklisty a to do zaměstnání, do škol a za zábavou.

Obec Horka nad Moravou na hlavní trase Moravské stezky č.51 v roce 2013 – 2014 pokračovala s výstavbou cyklostezky od Jezera Poděbrady až na začátek obce. Délka této nově vybudované cyklostezky činí 1370 m a měla náklady 6,254 mil. Kč za příspěví ROP SM. V Horce nad Moravou hlavní trasa č. 51 Moravské stezky pokračuje po místních komunikacích ulic Olomoucká, nám. Osvobození, P. Bezruč a dále podél toku Mlýnského potoka po nezpevněném chodníčku až na asfaltovou komunikaci spojující Horku nad Moravou s Loveckou chatou v CHKO Litovelské Pomoraví, kterým prochází dále po zdejších zpevněných místy i asfaltových komunikacích až do Hynkova k Hynkovskému jezu.

Obec Skrbeň v roce 2014 vybudovala část trasy – bypassu Moravské stezky č. 51A z hranice svého katastru sousedící s obcí Horka nad Moravou samostatnou cyklostezku v délce 677 m, vedoucí podél silnice III/4466 až po začátek obce Skrbeň. Cena tohoto úseku byla 3,158 mil. Kč. V obci Skrbeň v roce 2009 proběhly a úspěšně se realizovaly pozemkové úpravy. V rámci nich se vybudovala také propojující zpevněná asfaltová polní cesta k Hynkovu, kterou se napojila obec Skrbeň na hlavní Moravskou cyklotrasu. Byl tak dokončen celý bypase č. 51 s vyznačením příslušnými značkami KČT.

V území zbývá zajistit propojení provizorního zakončení stezky na hranici k.ú. Skrbeň a Horka nad Moravou (zpracovaná DUR) a propojení Skrbeně s Příkazy (zpracovává se DUR).

D. Přehled vybraných úseků v ORP Olomouc

	Lokalita	Délka (km)	Náklady (mil. Kč)	Připravenost	Gestor
	MŽ (Řepčín – rozcestí na Poděbrady)	1,8	6,0	Hotovo	Statutární město Olomouc
	Úseky Moravské stezky v intravilánu města Olomouc	2,0	10,0	S výjimkou úseku kolem Husova sboru a úseku Nemilany-Kožušany vše hotovo	Statutární město Olomouc
	Olomouc – Týneček, I/46	0,5	2,5	Bude se budovat v roce 2017	Statutární město Olomouc
	Nemilany – Kožušany, II/435	1,2	6,0	Projekční práce přerušeny – majetkoprávní vztahy	Statutární město Olomouc
	Olomouc – Topolany – Ústín, podél stávající silnice, výstavba souběžné cyklostezky	5,1	30,0	Projekční práce pokračují – Zpracovává se DÚR.	Statutární město Olomouc
	Poděbrady – Chomoutov (napojení na MŽ Olomouc – doporučuje se alespoň most realizovat)	0,7	4,0	Projekční práce přerušeny – majetkoprávní vztahy	Statutární město Olomouc
	Dolany - Tověř	1,0	4,0	Zadání projektová dokumentace	Obce Dolany a Tověř
	Tověř – Samotišky V obci Tověř by cyklostezka vedla na obecních pozemcích v prostorách pod lesem.	1,0	4,0	Zadání projektová dokumentace	Obce Tověř a Samotišky

	Bystrovany (splav) – Velká Bystřice (žel. Přejezd)	1,7	8,0	Příprava na ohlášení (výhled)	Obce Bystrovany a Velká Bystřice
0	Katastr Hluboček – brody na Bystřičce	--	4,0	Studie	Obec Hlubočky
1	Velký Týnec Ul. Grygovská – ul. U Nové Školy, křižovatka – C9	0,4 2	4,0	záměr	Obec Velký Týnec
2	Velký Týnec ul. Ke Vsisku, Bystřická – konec obce – C9	0,6 6	4,0	záměr	Obec Velký Týnec
3	Vsisko-ul. Olomoucká - kruh. objezd Olympia – Olomouc (V14)	1,5	0,5	záměr	Obec Velký Týnec a Olomouc
4	Velký Týnec - Čehovice	0,9	4,0	Koncepce - Dopravní projektování spol. s.r.o./ 2008	Obec Velký Týnec
5	Charvátý - Dub nad Moravou-Bolelouc	1,7	9,0	Hotovo	Obce Charvátý, Drahlov
6	Bystročice – Blatec	1,9	12,0	Zpracovává se projekt, realizace dvou lávek	Obec Bystročice(1,6 km) a Obec Blatec (0,3 km)
7	Ústín - Těšetice	1,5	7,0	Hotovo	Obec Ústín
8	Lutín - Třebčín	0,9	5,0	Zpracovává se projekt	Obec Lutín
9	Lutín - Luběnice	1,5	7,0	Záměr - Tato není v ÚP a proto bude součástí 1. změny ÚP, kterou nyní obec provádí.	Obec Lutín
0	Slatinice - Lubenice (C9)	1,0	5,0	Záměr	Obce Slatinice, Lubenice
1	Slatinice – Lutín, po stávající polní cestě (C9)	2,0	10,0	Záměr	Obce Slatinice, Lutín
2	Slatinice – Třebčín (C9)	1,5	7,0	Záměr	Obce Slatinice, Třebčín
3	Slatinice – Drahanovice	2,2	9,0	Záměr - podél železniční trati s odklonem na stávající polní cestu, která dovede cyklisty do Drahanovic	Obce Slatinice a Drahanovice
4	Těšetice – Loučany podél potoka	3,0	15,0	vyhledávací studie	Obce Loučany, Těšetice
5	Luběnice – Rataje podél silnice III. třídy	0,9 5	5,0	Záměr	Obce Lubenice – Rataje
6	Těšetice – silnice Hněvotín/Lutín	3,5	17,5	Záměr	Mikroregion Kosířsko
7	Hněvotín – Olomouc (pouze katastr Hněvotína)	1,3	6,0	Záměr	Obec Hněvotín
8	Řešení cyklistické dopravy ve Štěpánově a okolí	-	-	Příprava DUR	Obce Štěpánov
9	Skrbeň – hranice k.ú.Horka nad Moravou.	5,0	20,0	Hotovo	Obce Skrbeň – Horka nad Moravou
0	Napojení obce Křelov – Brúchotín na Moravskou stezku	3,0	15	Hotovo	Obec Křelov – Brúchotín

1	Mrsklesy - Mariánské Údolí	0,5 3	-	Zpracovaná DUR, DSP	Obec Mrsklesy
---	-------------------------------	----------	---	------------------------	---------------

ORP Uničov

Správní obvod obce s rozšířenou působností Uničov se týká těchto obcí:

[Dlouhá Loučka](#) | [Lipinka](#) | [Medlov](#) | [Nová Hradečná](#) | [Paseka](#) | [Šumvald](#) | [Troubelice](#) | [Újezd](#) | [Uničov](#) | [Želechovice](#) |

A. Město Uničov

Město Uničov započalo s budováním cyklostezek a cyklotras již v roce 1990, kdy vznikly cyklostezky v městském parku. Od roku 2003 je budování nových tras prováděno dle plánovaného záměru, který spočívá ve snaze zajistit bezpečný cyklistický průjezd městem, bezpečné napojení místních částí obce na město s návazností na okolní obce regionu. Budování cyklostezek je prováděno v souladu se schváleným projektem „Uničov – město bez bariér“ z 5/2005, který vychází ze zpracované studie „Řešení cyklistické dopravy v Uničově a místních částech“ z 4/2004 a v souladu se zpracovanou „Marketingovou strategií rozvoje cyklotras mikroregionu Uničovsko“ z 3/2006.

0. etapa: před r. 2000

Cyklostezky v městském parku a k firmě Unex a. s.

Výstavba před rokem 1990

Délka: 1 155 m

Povrch: živičný



1. etapa: 2002 - 2003

Cyklostezka Uničov - Střelice I.

- úsek ve směru od Střelic

Délka: 1 350 m

Povrch: živice v šíři 2,50 m

Náklady: 5,7 mil. (SFDI 2,7 mil.)



Smíšené komunikace

- ulice Litovelská

- úsek Hrdinů – Za plynárnou

Délka: 385 m

Náklady: 1,7 mil.

- ulice Šumperská

- první úsek u průmyslové zóny

Délka: 325 m

Náklady: 1,5 mil.

Povrch: zámková
dlažba



2. etapa - 2004

Smíšená komunikace

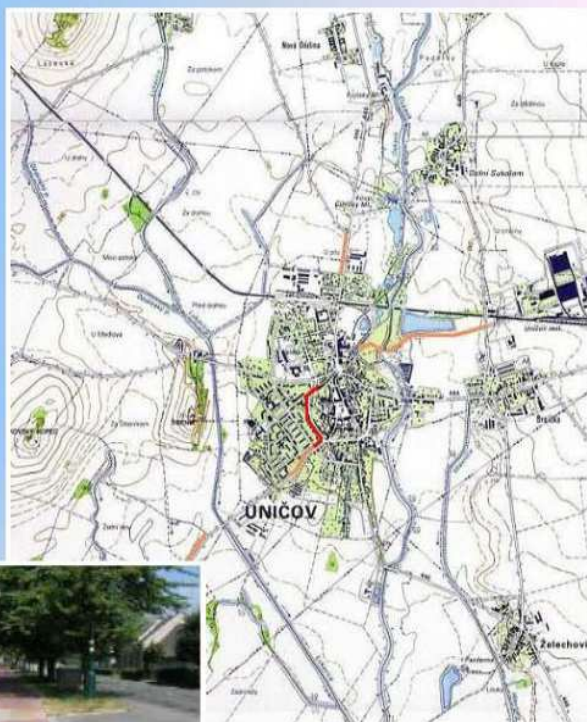
- ulice Hrdinů

- úsek Střední – Litovelská

Délka: 485 m

Povrh: zámková dlažba

Náklady: 2,5 mil. (SFDI 1,2 mil.)



3. etapa - 2005

Smíšená komunikace

- ulice Šumperská

- úsek k průmyslové zóně

Délka: 757 m

Povrh: zámková dlažba

Náklady: 4,8 mil.

(SFDI 2,1mil., OLK 0,9 mil.)

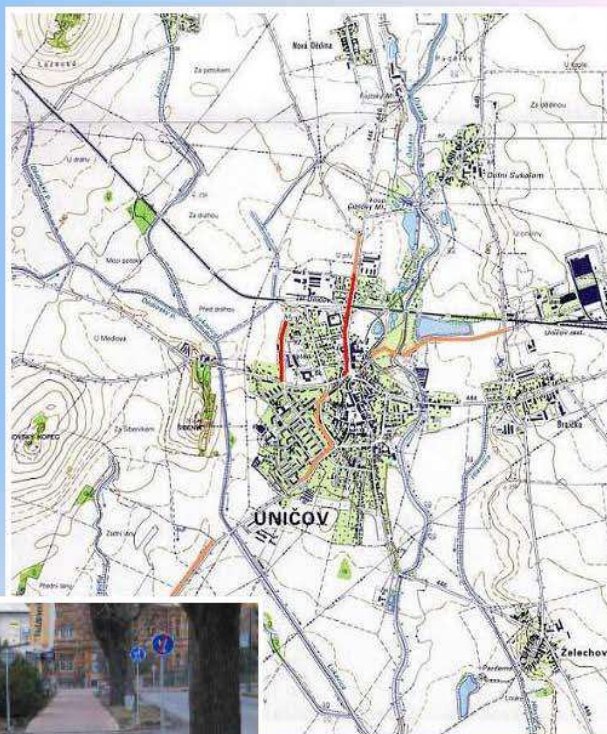
- ulice Generála Svobody

úsek Mohelnická – konec sídliště

Délka: 480 m

Povrh: zámková dlažba

Náklady: 3,4 mil. (MMR 1,7 mil)



4. etapa - 2006

Smišené komunikace

- ulice Dukelská

- úsek Mohelnická – Litovelská

Délka: 710 m

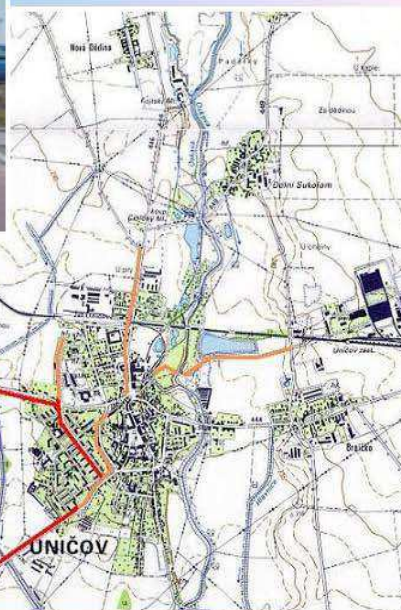
Náklady: 4,8 mil.

- **Střelice (v obci)**

Délka: 425 m

Náklady: 2,4 mil.

Povrch: zámková dlažba



Cyklostezka Uničov

Střelice II.

- zbývající úsek ve směru
na Uničov

Délka: 563 m

Povrch: živice v šíři 2,50 m

Náklady: 4,4 mil. (SFDI 2,4 mil)

5. etapa - 2007

Smišená komunikace

- Uničov – Brníčko

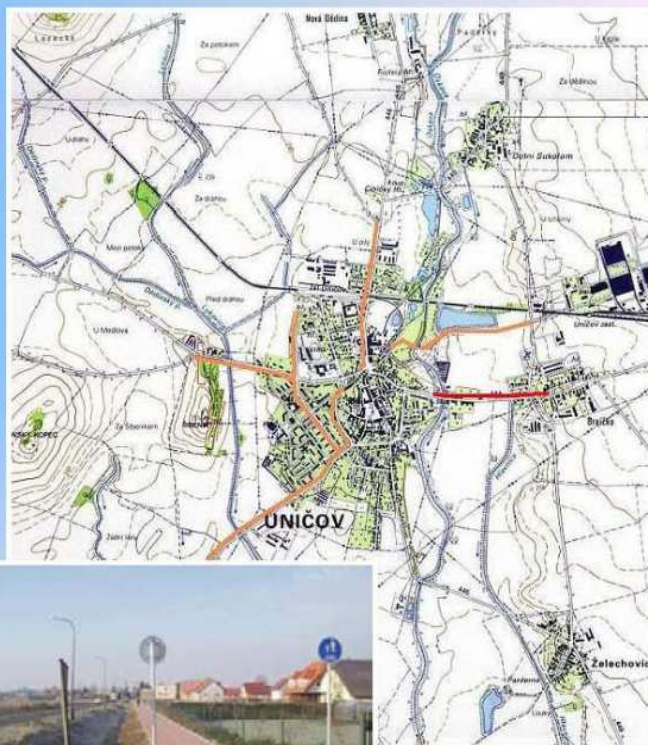
- úsek U Oskavy – Brníčko „malá strana“

Délka: 770 m

Povrch: zámková dlažba

Náklady: 4,9 mil.

(SFDI 2,0 mil., OLK 0,9 mil.)



6. etapa – 2008

Cyklostezka

- Uničov – Nová Dědina

- úsek od průmyslové zóny

Délka: 1 635 m

Povrch: živice

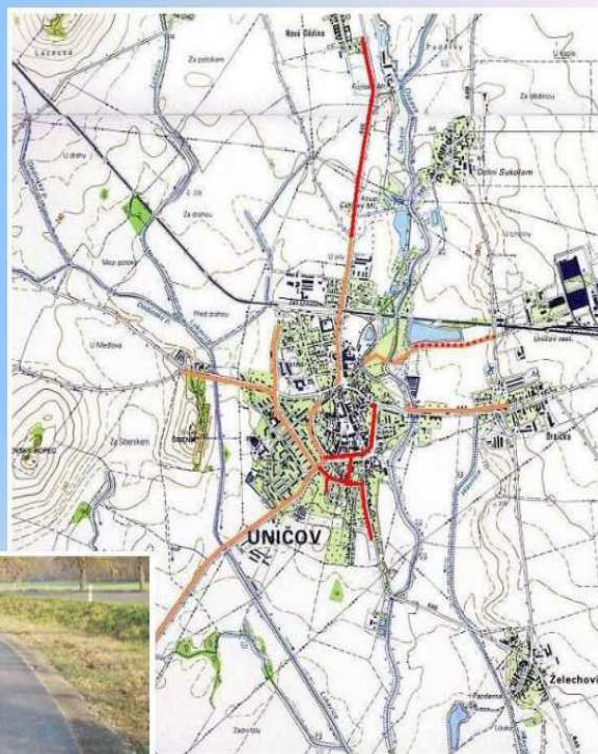
Náklady: 6,2 mil. (ROP 4,7 mil.)

- Uničov – Brničko (UNEX)

Délka: 715 m rekonstruovaný úsek

Povrch: živice

Náklady: 4,8 mil. (ROP 4,0 mil.)



7. etapa – 2009

Smíšená komunikace

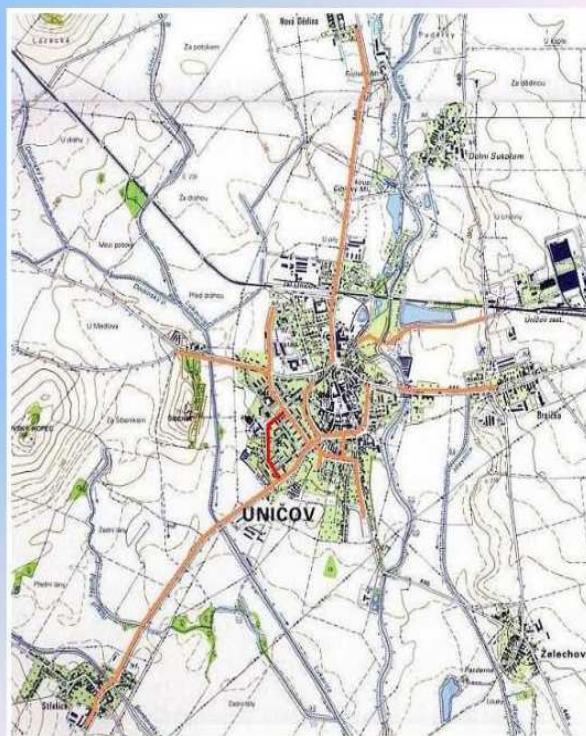
- ulice Pionýrů

Délka: 652 m

Povrch: zámková dlažba

Náklady: 9,6 mil.

(SFDI 3,5 mil., OLK 1,0 mil.)



8. etapa – 2010

Cyklostezka

- Uničov - Želechovice

- úsek Uničov – k. ú. Želechovice

Délka: 773 m

Povrch: zámková dlažba, živice

Náklady: 10,3 mil.

(SFDI 5,5 mil., OLK 0,9 mil.)



9. etapa – 2011

Cyklostezka Uničov – Medlov II.

- úsek Uničov – k. ú. Medlov

Délka: 1 264 m

Povrch: živice

Náklady: 6,6 mil. (SFDI 3,0 mil.)

Smišená komunikace

- sídliště Mohelnická, Plzeňská

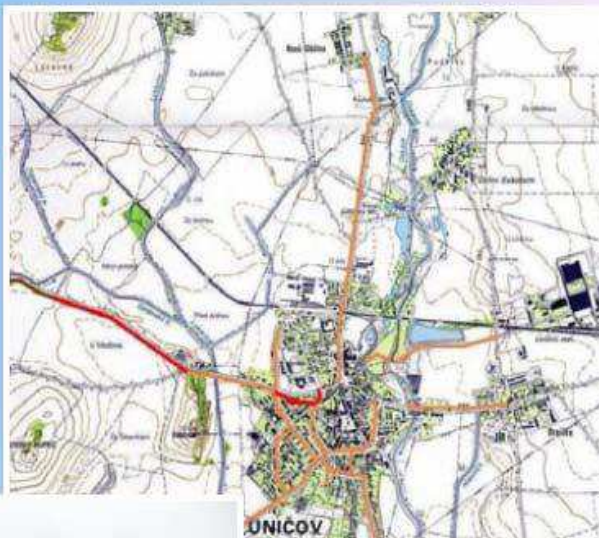
- úsek Mohelnická – Hrdinů

Délka: 470 m

Povrh: zámková dlažba

Náklady: 1,8 mil.

(MMR 1,3 mil.)



10. etapa – 2012 v realizaci

Smíšená komunikace

- sídliště Plzeňská, Litovelská

- úsek Dukelská – Hrdinů

Délka: 234 m

Povrch: zámková dlažba

Náklady: ...,0 mil.

(MMR ...,0 mil., OLK 0,7 mil.)



V roce 2016 si město nechalo zpracovat studii „Studie řešení bodových závad na cyklistické infrastruktuře“ zahrnující úpravy a poslední propojky v intravilánu města:

LOKALITY:

- 01 - VJEZDY UL. ŠUMPERSKÁ
- 02 - SJEZDY UL. DUKELSKÁ
- 03 - VEDENÍ CYKLISTŮ UL. OLMOUČKÁ
- 04 - VEDENÍ CYKLISTŮ UL. ŠTERNBERSKÁ
- 05 - VEDENÍ CYKLISTŮ UL. J. Z. PODEBRAD
- 06 - DELENÁ STEZKA K ŽS U STADIONU
- 07 - VEDENÍ CYKLISTŮ UL. BRATŘÍ ČAPKŮ
- 08 - VJEZDY UL. STAŠKOVA
- 09 - VJEZD UL. NEMOCNÍČNI



VÝDAJCI PROJEKTU Ing. Petr SMITAL	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT Ing. Linda SMITALOVÁ ČKAIT 1201998	VYPRACOVAL Ing. Martin LIMANOVSKÝ	REGIONÁLNÍ AGENTURA PRO ROZVOJ STŘEDNÍ MORAVY - S OLMOUČC IČO: 646 311 08
STAVĚNÍK Miloslav UNÍČOV	MĚSTO OLMOUČSKÝ	MĚSTO K. G. UNÍČOV	ZNAK/DĚLO P/2016/009
STUDIE ŘEŠENÍ BODOVÝCH ZÁVAD NA CYKLISTICKE INFRASTRUKTURE - UNÍČOV			FORMÁT A4
PŘEHLEDNÁ MAPA			DATUM 11/2016
			STUPEŇ ST
			Č. PŘÍLOHY B
			MĚŘÍTKO ---

Aktuálně město začíná realizovat společně s obcemi Újezd a Šumvald z IROPu podpořené projekty:

- Stezka pro chodce a cyklisty Šternberk – Uničov, k.ú. Brníčko a Želechovice u Uničova
- Stezka pro chodce a cyklisty Šternberk – Uničov, k.ú. Újezd u Uničova
- Uničov - Nová Dědina II. etapa
- Nová Dědina - Šumvald

Z hlediska projektové přípravy se iniciují stavby:

- Střelice - Červenka
- Uničov - Dolní Sukulom - Horní Sukulom - Dlouhá Loučka umožňující dojezd až pod Rešovské vodopády

Výhledově zbývá dořešit poslední radiálu na Troubelice.

B. Obec Medlov

Obec Medlov má zajištěnou bezpečnou cyklostezku do Uničova. V opačném směru existují ve vyhledávací studii dva koridory spojení s Úsovem, zde se již mění reliéf na pahorkovitý. Pro jeden je již zbudovaná stezka do Hlivic.

C. Obec Šumvald

Obec má zrealizovanou první část stezky kolem rybníku směrem k Uničovu. Zbývající úsek bude zrealizován v roce 2017 z příspěvku IROPu. V opačném směru se uvažuje o zbudování vazby na Šumpersko přes Libinu.

D. Obec Paseka

Pro obec Paseka (ORP Uničov) je důležitý záměr na propojení s rekreační oblastí Sovinecka. Potenciál má trasa Šternberk, Řídeč, Paseka, Křížov, Sovinec a dále Rýmařov.

V obci je zrealizována smíšená stezka k Sanatoriu.

E. Obec Dlouhá Loučka

Obec má navrženy cyklistické stezky v územním plánu obce. Počítá s výstavbou cyklostezky Uničov – Dlouhá Loučka. V roce 2016 byla zrealizována stezka spojující Horní Dlouhou Loučku s rozcestím na Rešovské vodopády mimo silnici II/449, což zvýšilo bezpečnost cykloturistů.

F. Obec Újezd

Obec leží na trase Uničov - Šternberk, kde zbývá projekčně připravit úsek Újezd - Rybníček - hranice k.ú. s Mladějovicemi v délce 1885 m.

Pro spojení s místní částí Haukovice se plánuje smíšená stezka délky 730 m souběžná se silnicí III/44419.

Jako vhodné pro cyklistický provoz se uvažují účelové polní cesty ve směru na Paseku a Hnojice, které však mají nyní nevyhovující povrch.

V obci se nachází smíšená stezka z Rybníčku směřující k nádraží délky 645 m.

G. Připravované úseky v ORP Uničov

Název akce, začátek a konec úseku	Délka (km)	Náklady (mil. Kč)*	Připraveno (např. studie, povolení)	Gestor
Střelice - Červenka, k.ú. Střelice	1,7		Zpracovává se studie	Město Uničov
Uničov – Dlouhá Loučka	3,8		Zpracovává se DUR	Obce Uničov a Dlouhá Loučka
Újezd - Haukovice	0,7		záměr	Obec Újezd

	Cyklostezka Újezd – Rybniček po k.ú. Mladějovice	1,9	11,9	Zpracovává se DUR	Obec Újezd
	Šumvald - Libina	3,5		Záměr	Obec Šumvald, Obec Libina
	Uničov - Vedení cyklistů ul. Olomoucká	0,2		Studie	Město Uničov
	Uničov - Vedení cyklistů ul. Šternberská	0,2		Studie	Město Uničov
	Uničov - Vedení cyklistů ul. J. z Poděbrad	0,6		Studie	Město Uničov
	Uničov - Vedení cyklistů ul. Bratří Čapků	0,5		Studie	Město Uničov
0	Uničov - Troubelice	4,0		Záměr	Město Uničov, Obec Troubelice
1	Uničov - dělená stezka k ZŠ u stadionu	0,1		Studie	Město Uničov
2	Oskava, rozces. Mostkov - Libina, rozces. Šumvald	2,0	13,5	Záměr	Obce Oskava, Libina

Pozn.: V tabulce uváděné údaje jsou získány z obcí, pokud není vyplněno, není přesná hodnota těchto údajů nyní známa. V podrobné tabulce o úsecích cyklistických komunikací budou tyto údaje určeny zpracovatelem Strategie na základě odborného odhadu.

ORP Šternberk

Správní obvod obce s rozšířenou působností Šternberk se týká těchto obcí:

[Babice](#) | [Domašov nad Bystřicí](#) | [Domašov u Šternberka](#) | [Hlásnice](#) | [Hnojice](#) | [Horní Loděnice](#) | [Hraničné Petrovice](#) | [Huzová](#) | [Jívová](#) | [Komárov](#) | [Lipina](#) | [Lužice](#) | [Mladějovice](#) | [Moravský Beroun](#) | [Mutkov](#) | [Norberčany](#) | [Řídeč](#) | [Štarnov](#) | [Šternberk](#) | [Strukov](#) | [Žerotín](#) |

A. Město Šternberk

Město Šternberk má v 8/2014 zpracovanou studii „Optimalizace vedení cyklistické dopravy“, která definuje prioritní úseky cyklistických komunikací. Součástí projektu je i akční plán výstavby. Z těchto definovaných akcí byla zrealizována v roce 2014 stavba poř. číslo IX, která je první etapou propojení měst Šternberk - Uničov přes Babice, Mladějovice a Újezd.

Smíšená stezka Šternberk – Babice



Zdroj: RARSM

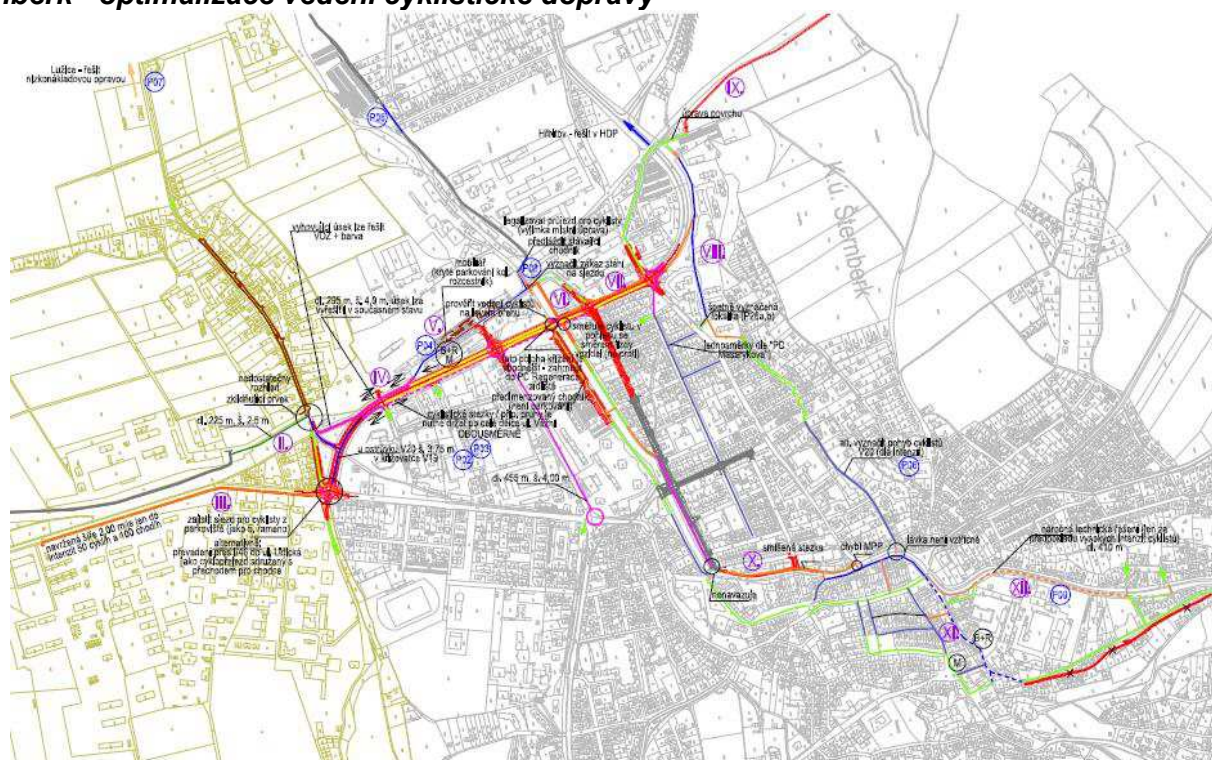
Etapa	Název	Popis	Aktualizace 5.5.2015 - další postup	Délka v m
I.	Převedení cyklistů pod mostem ev.č. 4468-1	Mimoúrovňové křížení se silnicí na Štarnov na cyklostezce Olomouc-Šternberk, vhodné napojit až v úrovni odpočívky na Šternberské straně	Vyhotoveno geodetické zaměření lokality, projednáno se starosty Bohuňovic a Štarnova, zadat DUR a DSP, nositelem projektu by měl být Štarnov - objedná PD u RARSM (město finanční příspěvek na realizaci), žádost o dotace 2016 Olomoucký kraj, ITI	300
II.	Propojení ul. Lhotská a stezky do Štarnova	Souběžná stezka s panelovou účelovou komunikací do areálu MJM Litovel, a.s. a dráhou, nutno prověřit pohled Drážního úřadu na napojení cyklostezky v ochranném pásmu dráhy, přiblížením k přejezdu dojde ke zlepšení rozhledových poměrů	Doporučeno řešit v rámci ITI projektů přednádražního prostoru	225
III.	Technická infrastruktura v lokalitě bývalých kasáren kpt. Nálepky Šternberk	Smíšená stezka podél zatížené silnice I. třídy do rozvojových lokalit, při žádosti na SFDI je nutné zdůvodnit šíři 2,00 m ve vazbě na výhledové intenzity a splnit striktně požadavky Vyhlášky č. 398/2009 Sb.	ponechat stavební povolení v platnosti zatím bez aktualizace PD, řešit v návaznosti na podnikatelskou zónu, z vlastních prostředků (ze zisku z prodeje pozemků Kaufland)	660
IV.	Propojení ul. Lhotská s přednádražním prostorem	Dělená stezka v uspořádání 4,00 m (2,00 m stezka, 1,50 m chodník, 0,50 m vzájemný bezp. odstup), v parčíku rozšíření stávající asfaltové plochy, v souběhu se silnicí II/444 umístit za postranní dělicí pás šíře min. 1,00, napojit do přednádražního prostoru	Doporučeno řešit v rámci ITI projektů přednádražního prostoru	295

V.	Přednádražní prostor - mobiliář	Zpracovat architektonickou studii na umístění mobiliáře systému B+R (kryté parkování pro kola) a optimalizace vedení cyklotras systému KČT s křížením v jednom místě, koncentrovaný pohyb cyklistů zvýraznit značením V20	Doporučeno řešit v rámci ITI projektů přednádražního prostoru	-
VI.	Smíšená stezka Nábřežní	Zpracovaná PD řeší výstavbu stezky po pravém břehu Sitky vč. nové lávky od ul. Masarykova - riziko nehody při poloze cyklopřejezdu na ul. Věžní po směru jízdy	- požadavek křížení cyklostezky přes ulici Věžní bude uplatňován do PD Olom.kraje na řešení ul. Věžní, - až následně bude dopracována PD navazujících úseků	210
VII.	Smíšená stezka ul. Věžní	Propojení stezky z Babic (Uničova) s přednádražním prostorem podél ul. Věžní mezi Sitkou a ul. Litovelskou	- požadavek na cyklostezku podél celé ul. Věžní bude uplatňován v PD Olomouckého kraje (dle studie)	290
VIII.	Propojení pro cyklisty na sídlišti Uničovská	Tři dílčí úseky na propojení místních komunikací v trase přístupu od stezky z Babic do centra města (propojení za garážemi, propojení podél ul. Věžní pod náspem přes OK do ul. Komenského, propojení do ul. Vinohradské)	V rámci realizace cyklo Babice dořešit lokální úpravy komunikace u řadových garáží a propojení do sídliště, RARSM zpracuje návrh řešení	435
IX.	Cyklistická stezka Šternberk – Krakořice, I. etapa	První úsek stezky spojující Šternberk s Uničovem, problematické vysoké náklady na zabezpečení přejezdu	- potvrzená dotace ze SFDI, realizace 2015-2016 - přejezd řeší SŽDC 2016	1486
X.	Potoční	od mostu přes Sitku na Labutí po bývalé lázně	- doporučeno řešit prostou výměnou povrchu stávající komunikace, zvážit možnost dotace Ol. kraje	250
X./1	Masarykova - Labutí	Návaznost nové cyklostezky na Masarykové a její propojení kolem mostu do Potoční	objednat studii možného řešení (Ing. Doležel)	
XI.	Mobilář v centru města	Zpracovat studii na mobiliář na křížení cyklistických tras na Horním náměstí, stojany na kola pro celodenní parkování systému B+R na AN Dvorská a krátké propojení mezi ul. U Horní brány a Dvorská	- na část podána žádost o dotaci na MMR - dále zatím nerozpracovávat	55

XII.	Stežka Hvězdné údolí	Zpracovat studii umístění stežky na konzolové konstrukci na levém břehu vodního toku	Vzhledem k technické náročnosti a předpokladu vysokých nákladů nebude rozpracováno - zrušení tohoto záměru, vedení cyklotrasy přes Světlov	410
XIII.	Cyklostežka Dolní Žleb		Dokončována DUR, předpoklad zadání DSP v roce 2016, žádost o dotace v 2017	1730

V současné době se aktivně připravují záměry I., III., X./1, XIII, které by měly být přichystány k realizaci na roky 2017-2018. Záměr III. byl v roce 2016 rozšířen o úsek smíšené stežky vycházející z ul. Jívavské u okružní křižovatky s ul. Olomouckou.

Šternberk - optimalizace vedení cyklistické dopravy



Zdroj: RARSM

Město Šternberk má zajištěno cyklistické spojení až do Olomouce. Z důvodu zvyšování intenzit dopravy na III/4468, která slouží jako alternativní a stále více využívaná vazba do Olomouce z důvodu objíždění kongescí na ul. Chválkovická se připravuje projekt jejího mimoúrovňového křížení.

Z vazby na Litovel, která se nachází západním směrem je zbudovaná pouze první etapa - napojení na sousední obec Lužice. Tento směr je důležitý i jako cykloturistické napojení na Litovelské Pomoraví.

C. Obce ORP Šternberk

Aktivní z důvodu centrální polohy je obec Hnojice. Připravuje záměr na smíšené stezky na hlavním průtahu silnice II/447, z ní by měly vycházet směry:

- na Šternberk, přes Stádlo
- na Litovel, přes Žerotín
- na Olomouc, přes Moravskou Huzovou
- na Uničov, přes Újezd u Uničova

Město Moravský Beroun připravuje dvě vazby na sousední Moravskoslezský kraj - stezku částečně podél Bystřice směrem k Dětrichovu nad Bystřicí a stezku na opuštěném drážním tělese úzkokolejky Dvorce - Ondrášov.

Pro obec Paseka (ORP Uničov) je důležitý záměr na propojení s rekreační oblastí Sovinecka. Potenciál má trasa Šternberk, Řídeč, Paseka, Křížov, Sovinec a dále Rýmařov.

D. Připravované úseky v ORP Šternberk (mimo akční plán Šternberka)

Název akce, začátek a konec úseku	Délka (km)	Náklady (mil. Kč)*	Připraveno (např. studie, povolení)	Gestor
Smíšená stezka ul. Olomoucká - etapa I a II	1,4	16,8	Na I. etapu zpracovaná DSP, II. etapa bude zadána PD všechny stupně v 2017	Město Šternberk
Konec k.ú. Rybníček – Mladějovice (součást propojení Šternberk - Olomouc)	3,89	19,5	DUR	Obec Mladějovice
Mladějovice - Babice (součást propojení Šternberk - Olomouc)	2,6	13,0	DUR	Obec Mladějovice, Obec Babice
Řídeč	1,5		Záměr	Obec Řídeč

	Cyklostezka Bystřice (dva úseky)	2,3	17,9	DUR	Moravský Beroun
	Dvorce - Ondrášov	4,8	30	Záměr	Moravský Beroun
	Domašov u Štbk. – Aleš – delší varianta propojení Domašova u Štbk. a Šternberka	3,5	3,1 -	Záměr	Domašov u Šternberka
	Domašov u Štbk. – Šternberk (nad nemocnicí)	1,5	1,1 –	Záměr	Domašov u Šternberka
	Propojení stávajících cyklotras 6129 a 6009, případně 6104 – variantně dle uvedených možností v bodě 1 a 2				Domašov u Šternberka
0	Křížení přes I/46 mezi Těšíkovem a Dálovem				Domašov u Šternberka
1	Žerotín - Pňovice	0,5		Záměr	Žerotín
2	Žerotín - Hnojice	1,7		Záměr	Žerotín
3	Žerotín - Strukov	0,3		Záměr	Žerotín
4	Revitalizace ploch pro pěší a cyklisty v Hnojicích	0,7		DSP	Hnojice

Pozn.: V tabulce uváděné údaje jsou získány z obcí, pokud není vyplněno, není přesná hodnota těchto údajů nyní známa. V podrobné tabulce o úsecích cyklistických komunikací budou tyto údaje určeny zpracovatelem Strategie na základě odborného odhadu.

ORP Litovel

Správní obvod obce s rozšířenou působností Litovel se týká těchto obcí:

[Bílá Lhota](#) | [Bílsko](#) | [Bouzov](#) | [Červenka](#) | [Dubčany](#) | [Haňovice](#) | [Cholina](#) | [Litovel](#) | [Loučka](#) | [Luká](#) | [Měrotín](#) | [Mladeč](#) | [Náklo](#) | [Olbramice](#) | [Přovice](#) | [Senice na Hané](#) | [Senička](#) | [Slavětín](#) | [Střeh](#) | [Vilémov](#) |

A. Město Litovel a vazba na okolí

Mikroregion Litovelsko má od roku 2014 zpracovanou studii cyklodopravy s názvem „Studie cyklistické dopravy v ORP Litovel“ (zpracovatel: Ing. Martinek).

Město Litovel patří mezi města, ve kterých se podílí cyklistická doprava na celkové dělbě přepravní práce téměř 40-ti %. Proto město Litovel v zastavěné části potřebuje jen dílčí úpravy několika typů, díky nimž se stane ještě prostupnějším a pro jízdní kolo přívětivějším. Podstatné je se věnovat radiálním vazbám v koridoru silnic především II. třídy a severojižnímu průjezdu městem.

Litovelské náměstí – plocha, na které se porovnají všechny druhy dopravy již dnes



Zdroj: J. Martinek

Nám. Přemysla Otakara již dnes funguje jako sdílený prostor s vymezeným prostorem pro parkování motorových vozidel o jízdních kol. Chodci, cyklisté i motoristé se zde vzájemně respektují - chodci a cyklisté se zde pohybují všemi směry, jako by šlo o pěší zónu s povoleným vjezdem cyklistů, motoristé tudy projíždí cca 20-30 km/hod. Velmi tomu napomáhá jedna výšková úroveň vnitřní plochy náměstí, pouze hlavní průjezdný koridor ve směru sever-jih je zvýrazněn odlišnými dlažďenými pásy (vhodné řešení).

Město Litovel je propojeno se Střením, Březovou a Lhotou nad Moravou systémem účelových komunikací, většinou označených B11 „Zákaz vjezdu všech motorových vozidel“. Jedná se o cesty, které vedou CHKO Litovelské Pomoraví. Jedná se o vyhovující vedení Moravské stezky.

Křížení s železnici – bezpečnostní opatření v podobě šikan (zábran) na cyklostezce z Vísky funguje jen zčásti, chodci i cyklisté tento prvek obcházejí, resp. objíždí zelení.



Zdroj: J. Martinek

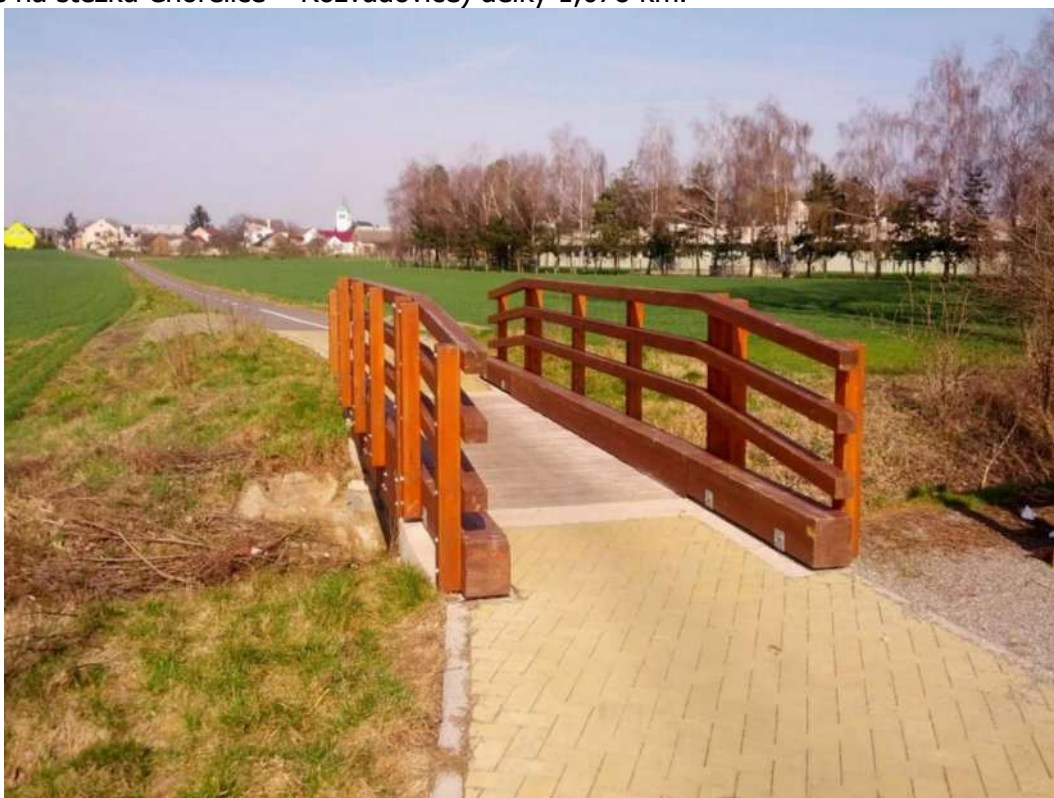
V uplynulém období od roku 2009 byly v Litovli vybudovány tyto stezky:

- Příklad lesní stezky délky 880 m, která propojuje Litovel s obcí Tři dvory a navazuje na dětskou naučnou stezku - mlatový povrch na území CHKO - zbudováno z ROP.



Zdroj: J. Martinek

- Smíšená stezka z místní části Rozvadovice do místní části Unčovice (tento úsek navazuje na stezku Chořelice – Rozvadovice) délky 1,078 km.



Zdroj: RARSM

- Smíšená stezka podél II/449 od benzinky k městskému hřbitovu v délce 545 m.
- Výstavba stezky pro chodce a cyklisty Litovel – Nasobůrky v délce 821 m - s nevhodným výškovým uspořádáním rampových částí.



Zdroj: J. Martinek

Plánované stavby města Litovel a okolních obcí

Od roku 2016 probíhají intenzivní projekční práce a řešení majetkoprávních vztahů na těchto úsecích:

- Průtah silnice II/449 - související investice v přidruženém dopravním prostoru, využívá se činnosti při zpracování rekonstrukce silnice. Úsek řeší návaznost ze stezky u benzínové pumpy v Chořelicích po autobusové nádraží po ul. Palackého a Dukelská. S ohledem na výškové vedení silnice přes vodní toky a stísněnost zástavby v úseku autobusového nádraží po okružní křižovatku s ul. Žerotínova není reálné vytvořit jakékoliv opatření pro cyklisty v tomto úseku.
- Litovel - Červenka - Střelice - podél II/449, kde je problémový průchod pod železničním koridorem. Stezka se navrhuje širší 2,50 m. Uvedená stezka (pro smíšený provoz chodců a cyklistů, byť se předpokládá značná „převaha“ cyklistů bude sloužit v pracovní dny pro jízdy lidí z Červenky do Litovle (zaměstnání, školy), ale i naopak (nádraží na koridorové trati). Ve dny pracovního volna a ve svátky pro jízdy lidí z Litovle do Litovelského Pomoraví za rekreací. Cyklostezka naváže na již budovanou cyklostezku ze Střelice do Uničova.



- Litovel - Červenka - trasa tzv. Hrázky
- Litovel - Tři Dvory - podél II/447 - přímá vazba do průmyslové zóny. Segregace cyklistů ze silnice II/447 se značnou intenzitou silniční kamionové dopravy. Cílová skupina: pro občany, bydlící v této lokalitě a dojíždějící do Litovle (zaměstnání, škola), ale i z Litovle do fy v místní části Tři Dvory.

Výhledovým záměrem pak je:

- Již pře rokem 2009 plánovaná stavba z Nasobůrek přes Haňovice a Novou Ves do Savína není aktuálně připravovaná (součtová délka dílčích úseků 3,5 km).
- Pňovice – Červenka / Tři Dvory – Litovel, cyklostezka podél stávající silnice II/447 zajišťující propojení s ORP Šternberk. Trasa je navržena z Pňovic podél silnice, až po železniční trať (stávající nadjezd je pro využití cyklisty problematický, ale po úpravě případně možný), jinak zde odbočuje podél železniční tratě k nadjezdu u obce Červenka (účelová komunikace od/do Dětrichova), přes nadjezd do Červenky a dál do Litovle.

B. Moravská stezka

Trasa Moravské stezky je stabilizovaná od Litovle jižním směrem. Ne zcela ideální je současné vedení od Nových Mlýnů přes Nové Zámky po silnici III/4438. Jednak se jedná o zbytečné výškové překonání okolo Jeleního vrchu, ale podstatnější je, že silnice je dopravně více zatížená o víkendech z důvodu objížďení placeného úseku dálnice příležitostnými řidiči. A právě o víkendových dnech je předpoklad většího využívání i cykloturisty. Vhodným řešením by mohlo být převedení Moravské stezky přes Mladeč a Visku, případně formou singletrack podél toku řeky Moravy (problém s povolením CHKO Litovelské Pomoraví).

C. Obce ORP Litovel

Obec Bouzov

Informace poskytnuté obcí Bouzov:

- v úseku Bouzov – Javoříčko je plánováno položení nového povrchu
- obec plánuje doznačit některé místní cyklotrasy zejména ve směru na Kadeřín, kde je zajištěno občerstvení a je zde také umístěna odpočívka

Návrhy ze strany zpracovatele „Studie cyklistické dopravy v ORP Litovel“:

- k zajištění bezpečnosti cyklistů dojíždějících z Olešnice do Bouzova je doporučeno vytvořit nové spojení, a to oddělenou cyklostezkou, na kterou by bylo možné přesměrovat také cyklotrasu ve směru Bílá Lhota – Bouzov. Převýšení pouhých 30m (namísto 60m u původní trasy Olešnice, křiž. - Podolí - Bouzov), část stezky vhodná i pro in-line turistiku, možno doplnit o odpočívadla, vyhlídku na obec Bouzov s hradem apod.)
- co se týče cyklotrasy ve směru na Kadeřín, kterou navrhuje obec Bouzov, doporučuje se její prodloužení přes Otročkov a Ludmírov až do Ponikve – tato trasa by byla zařazena do kategorie terénních cyklotras

Mapa: Návrhy nových cyklotras a cyklostezek v oblasti Bouzovska



Zdroj: J. Martinek

Obec Mladeč

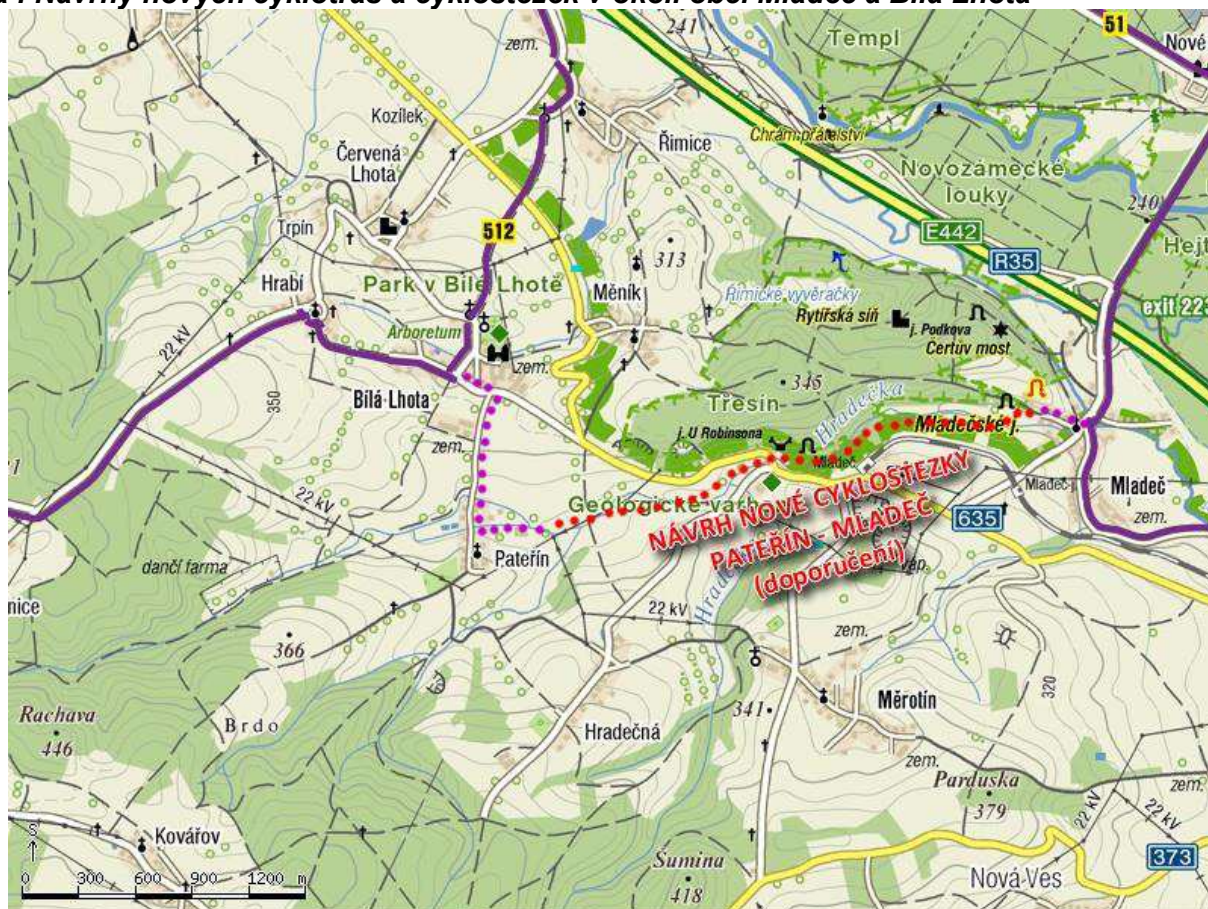
Informace poskytnuté obcí Mladeč:

- obec v současnosti nemá žádné vlastní návrhy
- návrh zpracovatele obec akceptuje a bude jej řešit

Návrhy ze strany zpracovatele „Studie cyklistické dopravy v ORP Litovel“:

- doporučuje se propojit obec Mladeč s místní částí obce Pateřín novou cyklostezkou, která by byla bezpečnější alternativou k silnici II/635. Společně s cyklostezkami Sobáčov - Víška a Víška - Litovel by tímto bylo nově zajištěno mnohem bezpečnější spojení města Litovel s obcemi Hradečná, Pateřín, Bílá Lhota, Červená Lhota, Hrabí, Měnik a Řimice. Cyklostezku by bylo možné využít jak pro kolo, tak i kolečkové brusle (je zde převýšení pouhých 35 m).

Mapa : Návrhy nových cyklotras a cyklostezek v okolí obcí Mladeč a Bílá Lhota



Zdroj: J. Martinek

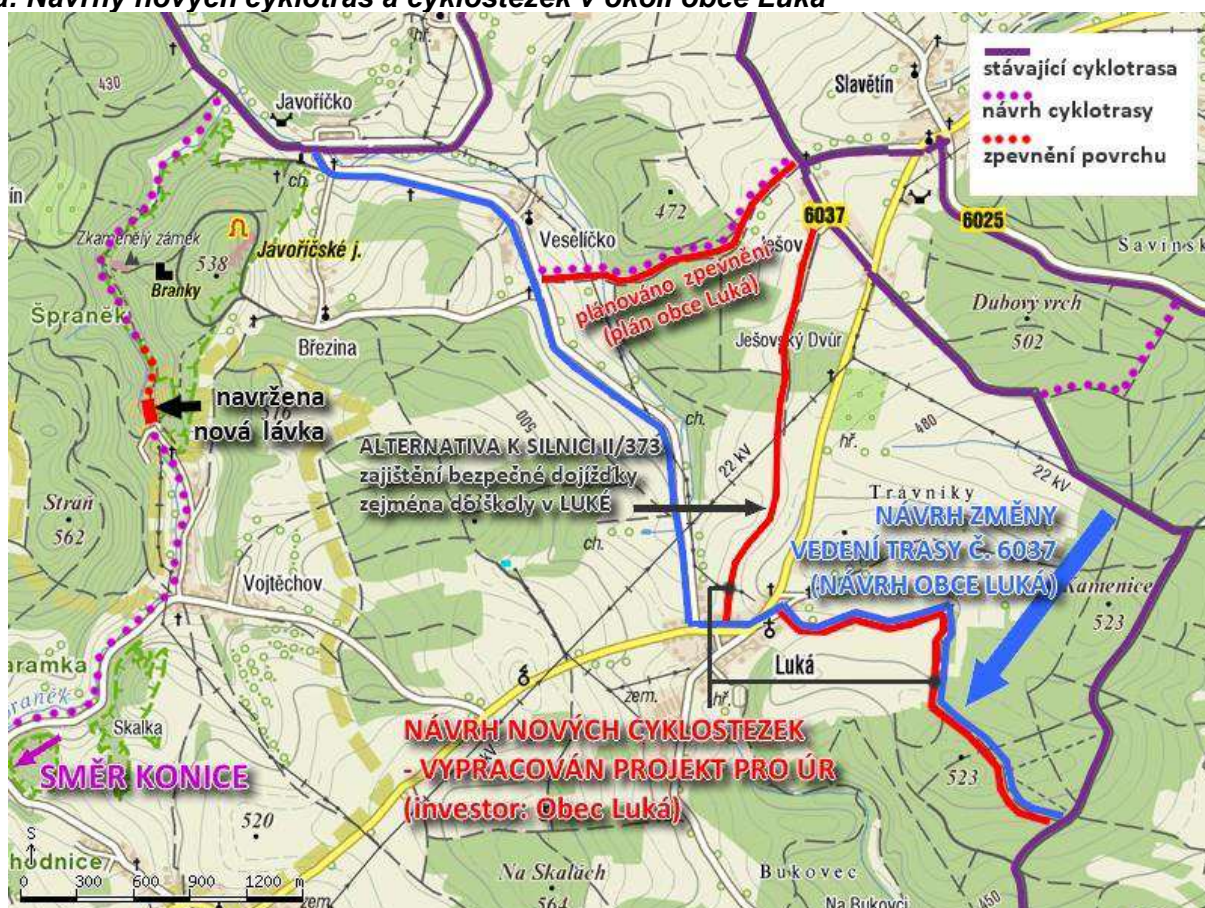
Obec Luká a okolí

Informace poskytnuté obcí Luká:

- na nově navrhované cyklostezky Ješov - Luká a Luká - Vilémov byl již zpracován projekt pro ÚR. Dále je plánováno zpevnění cesty vedoucí z Ješova do Veselíčka.
- po vybudování nové cyklostezky ve směru na Vilémov plánuje obec požádat o přeznačení cyklotrasy č. 6037 ze směru Krakovec – Ješov – Střemeníčko – Javoříčko na nový směr Krakovec – Luká – Veselíčko – Javoříčko.

- Návrhy ze strany zpracovatele „Studie cyklistické dopravy v ORP Litovel“:
- zpracovatel studie dále doporučuje vyřešit propojení mezi Javoříčkem a Vojtěchovem, a to úpravou povrchu stávající lesní cesty (metodou šetrnou k životnímu prostředí) a vybudováním lávky poblíž dětské ozdravovny ve Vojtěchově.
- v případě, že by byly vybudovány cyklostezky na trase Litovel - Nasobůrky - Haňovice - Nová Ves - Savín, jak je uvedeno v akčním plánu města Litovle, a současně by bylo vyřešeno spojení Javoříčko - Vojtěchov, potom by bylo možné uvažovat také o vyznačení nové cyklotrasy propojující Konici s Litovlí, a to přes Ladín (trasa by částečně vedla po nově navrhované cyklostezce Konice – Jesenec) dále na Ponikev a Ludmírov severně kolem Průchodnic údolím Špraňku až na rozcestí před Vojtěchovem. Odtud by cyklotrasy pokračovala přes Vojtěchov stále podél Špraňku až do Javoříčka. Další navazující úsek Javoříčko – Ješov by bylo možné vést buďto po stávající cyklotrase 6025 a nebo po nově navrhované komunikaci mezi Veselíčkem a Ješovem. Poté by cyklotrasy pokračovala krátce souběžně s cyklotrasou 6037 a následně po nově vybudované lesní zpevněné cestě až k silnici spojující obce Slavětín a Loučku. Další směřování by bylo možné řešit buďto přímo na obec Savín a dále již po nových cyklostezkách a nebo po silnici k Loučskému rybníku a odtud podél toku Loučky kolem novoveského lomu (zde by bylo nutné projednat povolení vstupu do areálu lomu) až do Nové Vsi a odtud již opět po nových cyklostezkách až do Litovle.

Mapa: Návrhy nových cyklotras a cyklostezek v okolí obce Luká



Zdroj: J. Martinek

Obec Ludmírov

Informace poskytnuté obcí Ludmírov:

- obec navrhuje propojit cyklotrasy Konicka s cyklotrasami Bouzovska tak, aby vedly přes obec Ludmírov (po vrstevnici je to nejméně náročná trasa – tímto je myšlena spojující trasa mezi Ludmírovem a Vojtěchovem)
- koncepci rozvoje cyklistické dopravy obec zatím neřešila. Předpokládá se však spolupráce s mikroregionem Konicko.

Návrhy ze strany zpracovatele „Studie cyklistické dopravy v ORP Litovel“:

- doporučuje se zvážit možnost vybudování nové zpevněné komunikace v úseku Ludmírov - křižovatka Milkov/Vojtěchov/Hvozď, s tím, že by 1/2 trasy vedla po stávající polní cestě procházející přímo údolím Špraňku při levém břehu (konkrétně se jedná o úsek Ludmírov - trať Pod dědinou).

D. Připravované úseky v ORP Litovel ve vyšší projekční připravenosti

	Název akce, začátek a konec úseku	Délka (km)	Náklady (mil. Kč)*	Připravenost (např. studie, povolení)	Gestor
	Smíšená stezka ul. Palackého, Dukelská	1,2		zpracovaná DUR	Město Litovel, souvisí s investicí SSOK
	Cyklistická stezka podél II/449, k.ú. Litovel	0,8		zpracovaná DUR	Město Litovel, souvisí s investicí SSOK
	Cyklistická stezka podél III/449, k.ú. Červenka	2,1		zpracovaná DUR na I. etapu, pro II. a III. etapu jsou již majetkoprávní vztahy vyřešeny	Obec Červenka
	Cyklistická stezka – Červenka – Litovel (Hrázka)	0,9		vydáno ÚR, zpracovává se DSP	Město Litovel, Obec Červenka
	Cyklistická stezka Tři Dvory – Litovel v souběhu s II/447	1,7		zpracovaná DUR	Město Litovel
	Cyklostezka Červenka – Nový Dvůr – železniční přejezd	1,8		záměr	Obec Červenka
	Nasobůrky - Savín	3,5		záměr	Město Litovel
	Střeň - Litovel - lesní cesta	2,9		záměr	Obec Střeň, Město Litovel
	Náklo - smíšená stezka do místní části Mezice	0,5		DSP bez vydaného SP	Obec Náklo
0	Senice na Hané - vazba na Příkazy podél železniční trati č. 275	2,2		záměr	Obec Senice na Hané

Pozn.: V tabulce uváděné údaje jsou získány z obcí, pokud není vyplněno, není přesná hodnota těchto údajů nyní

známa. V podrobné tabulce o úsecích cyklistických komunikací budou tyto údaje určeny zpracovatelem Strategie na základě odborného odhadu.

ORP Prostějov

Správní obvod obce s rozšířenou působností Prostějov se týká těchto obcí:

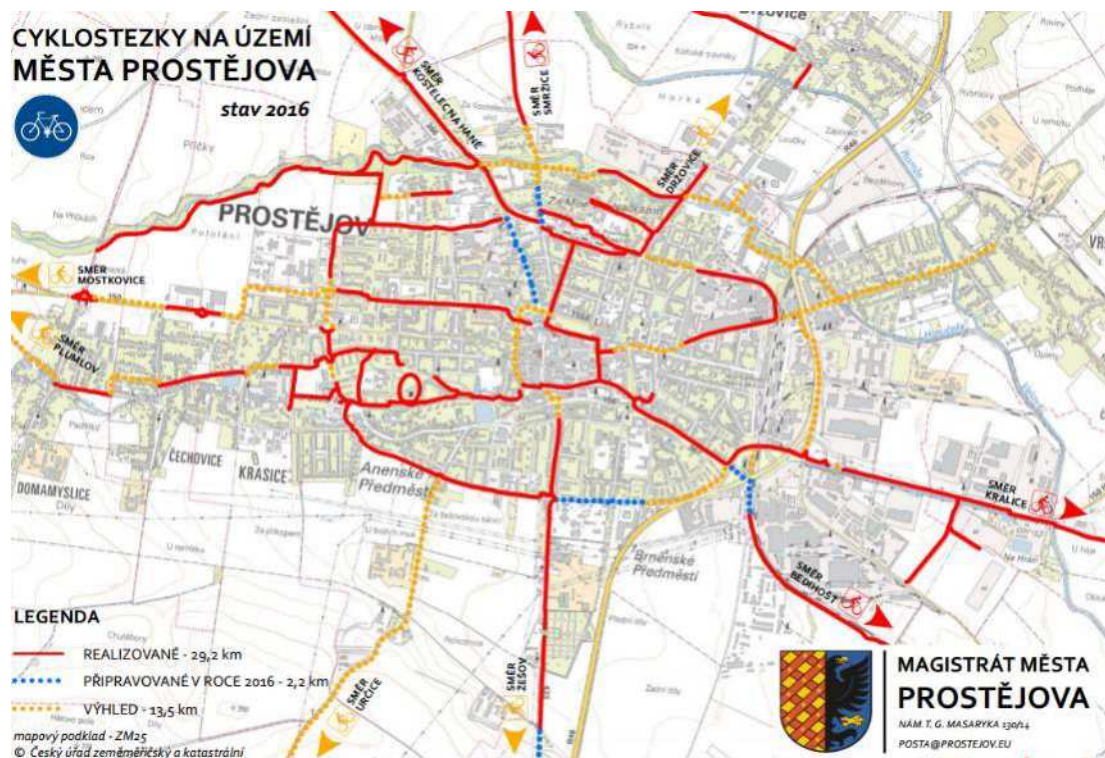
[Alojzov](#) | [Bedihošť](#) | [Bílovice-Lutotín](#) | [Biskupice](#) | [Bousín](#) | [Brodek u Prostějova](#) | [Buková](#) | [Čehovice](#) | [Čechy pod Kosířem](#) | [Čelčice](#) | [Čelechovice na Hané](#) | [Dětkovice](#) | [Dobrochov](#) | [Dobromilice](#) | [Doloplazy](#) | [Drahany](#) | [Držovice](#) | [Dřevnovice](#) | [Hluchov](#) | [Hradčany-Kobeřice](#) | [Hrdibořice](#) | [Hrubčice](#) | [Hruška](#) | [Ivaň](#) | [Klenovice na Hané](#) | [Klopotovice](#) | [Kostelec na Hané](#) | [Koválovice-Osíčany](#) | [Kralice na Hané](#) | [Krumšín](#) | [Laškov](#) | [Lešany](#) | [Malé Hradisko](#) | [Mořice](#) | [Mostkovice](#) | [Myslejovice](#) | [Němčice nad Hanou](#) | [Nezamyslice](#) | [Niva](#) | [Obědkovice](#) | [Ohrozim](#) | [Olšany u Prostějova](#) | [Ondratice](#) | [Otaslavice](#) | [Otinoves](#) | [Pavlovice u Kojetína](#) | [Pěňčín](#) | [Pivín](#) | [Plumlov](#) | [Prostějov](#) | [Prostějovičky](#) | [Protivanov](#) | [Přemyslovice](#) | [Ptení](#) | [Rozstání](#) | [Seloutky](#) | [Skalka](#) | [Slatinky](#) | [Smržice](#) | [Srbce](#) | [Stařechovice](#) | [Stínava](#) | [Tištín](#) | [Tvorovice](#) | [Určice](#) | [Víceměřice](#) | [Vícov](#) | [Vincencov](#) | [Vitčice](#) | [Vranovice-Kelčice](#) | [Vrbátky](#) | [Vrchoslavice](#) | [Vřesovice](#) | [Výšovice](#) | [Zdětín](#) | [Želeč](#) |

A. Město Prostějov

Město Prostějov společně s okolními obcemi aktivně podporuje výstavbu cyklistických stezek ve městě, což je příznivé pro udržení vyrovnaného poměru mezi automobilovou a ostatní dopravou (Strategický plán rozvoje Prostějova, 2011). Přímá problematika prostějovské cyklistické dopravy je řešena v Generelu cyklistické dopravy, 2004, který navrhuje radiálně okružní systém.

Městem probíhá dálková cyklotrasa č. 5, Jantarová stezka, která přicházející ve směru od Olomouce, Smržic a pokračuje směrem na Plumlov. Přes město vede variantně. První varianta, terénní trasa vede podél řeky Hloučely, druhá silniční vede většinou po místních komunikacích a krátce po nezpevněné polní cestě do Mostkovic. V jednosměrných komunikacích není přípustný pohyb cyklistů v protisměru, takže je systém průjezdu značně složitý na orientaci. Na některé nově zbudované úseky cyklostezek není tato cyklotrasa přeznačena.

Sít' cyklostezek ve městě Prostějově



Zdroj: www.prostejov.eu

Přehled realizovaných cyklostezek:

Název	dokončení	délka (m)
Fanderlíkova ul.	1995	40
Skálovo nám. - Floriánské nám.	1997	240
Komenského I.	1998	220
Netušilova	1998	200
Sádky	1999	230
Hloučela pro cyklisty a pěší	1999	420
Jantarová I. etapa	1999	500
Jantarová II. etapa	2001	430
Školní-Hlaváčkovo nám.	2001	420
Petrské nám.	2001	100
Myslbekova	2001	150
Rejskova	2002	250
Melantrichova ul. - Ant. Slavíčka	2003	750
Ant. Slavíčka - Svolinského	2003	240
Severní obslužná (U Stadionu-J. Lady)	2003	440
Ul. Pod Kosířem- Smržice	2004	600
sídl. Svobody	2004	310
Severní obslužná (U Stadionu-J. Lady)	2005	800
Brněnská ul. po hřbitov	2005	750
Kolářovy sady - park	2005	250
Průmyslová zóna G	2005	600
Okrskový park	2005	300
Komenského II. - po Poděbr. nám	2006	160
Biokoridor Hloučela	2006	370
Letecká - Bedihošť	2006	300
Žižkovo nám. - po Vodní ul.	2006	190
Žitná	2006	350
Bratří Čapků	2007	200
Olomoucká (za Místním nádražím)	2007	400
Dolní	2007	550
Rejskova II.	2007	190
Za Veledromem	2007	150
Anglická	2007	100
Plumlovská - Interspar (po okružní křiž.)	2007	230
Olomoucká ul. Most	2007	40
Kolářovy sady -ovál (in - line)	2008	550
Vodní ul. - Šmeralova	2008	150
Kralická ul.	2008	880
Plumlovská - Interspar po Čechovice	2009	200

Šmeralova	2009	170
Krasice - Čechovice	2009	580
Brněnská - Žešov	2009	750
Kostelecká po hranici katastru	2009	960
Olomoucká	2009	530
E. Valenty	2009	520
Vnější okruh Krasická - Určická	2010	540
Dolní (propojení k Petrskému nám.)	2010	170
Biokoridor Hloučela (od mostu Olomoucká)	2010	250
Husserlovo nám.	2010	100
Moravská - Myslbekova - sídl. Svobody	2011	490
Sídl. Svobody (Anglická- Jungmanova)	2011	400
Bří Čapků	2011	160
Místní nádraží I. (Rejskova-Havlíčková)	2011	380
Místní nádraží III. (Havlíčková-Olomoucká)	2011	100
U Stadionu	2011	200
Vrahovická	2011	510
Olomoucká	2012	60
Sídl. Svobody II.(Jungmanova-Riegrova)	2012	100
Biokoridor Hloučela	2013	2000
Žešov I. etapa	2013	360
Dolní - Kralická I.(Slezká - k Rodenům)	2013	180
Okružní (Určická - Brněnská)	2014	800
Martináková - Pod Kosířem (I. etapa)	2015	200
Šmeralova - Anenská	2015	710
Dolní - Kralická II.	2015	520
Dolní - Kralická III.	2015	250
Vnější okruh Krasická - Anenská	2015	220
Sídlíště Svobody (od kruháče po blok 9)	2015	100
Holandská	2015	200
Celkem		25760

Poslední zrealizované stavby

CS Martináková-Pod Kosířem

V rámci investiční akce byl vybudován další navazující úsek cyklistické stezky v délce 200m Dále bylo vybudováno nové veřejné osvětlení a provedena rekonstrukce chodníku. V rámci stavby došlo i k úpravě veřejného prostranství nacházející se za místní prodejnu.

Realizace 2016-2017

Investiční náklady: 1,5 mil. Kč

Generální dodavatel: .A.S. A. TS Prostějov

CS Dolní – Kralická II. a III. etapa

Byla provedena výstavba II. a III. etapy cyklistické stezky v délce cca 800 m.

Termín zahájení: 10/2014

Termín dokončení: 08/2015

Investiční náklady: 8,3 mil. Kč

Příspěvek Olomouckého kraje ve výši....

Generální dodavatel: Swietelsky stavební s.r.o.

CS Šmeralova - Anenská

Byla provedena výstavba cyklistické stezky v délce 700 m. Jedná se o další propojovací úsek mezi CS Šmeralovou končící u rybníka a CS vedoucí za Aquaparkem. V rámci cyklostezky byly vybudovány 2 betonové mostky.

Termín zahájení: 11/2014

Termín dokončení: 09/2015

Investiční náklady: 6 mil. Kč

Příspěvek Olomouckého kraje ve výši 1,9 mil. Kč

Generální dodavatel: Skanska a.s.

Cyklostezka směr Žešov

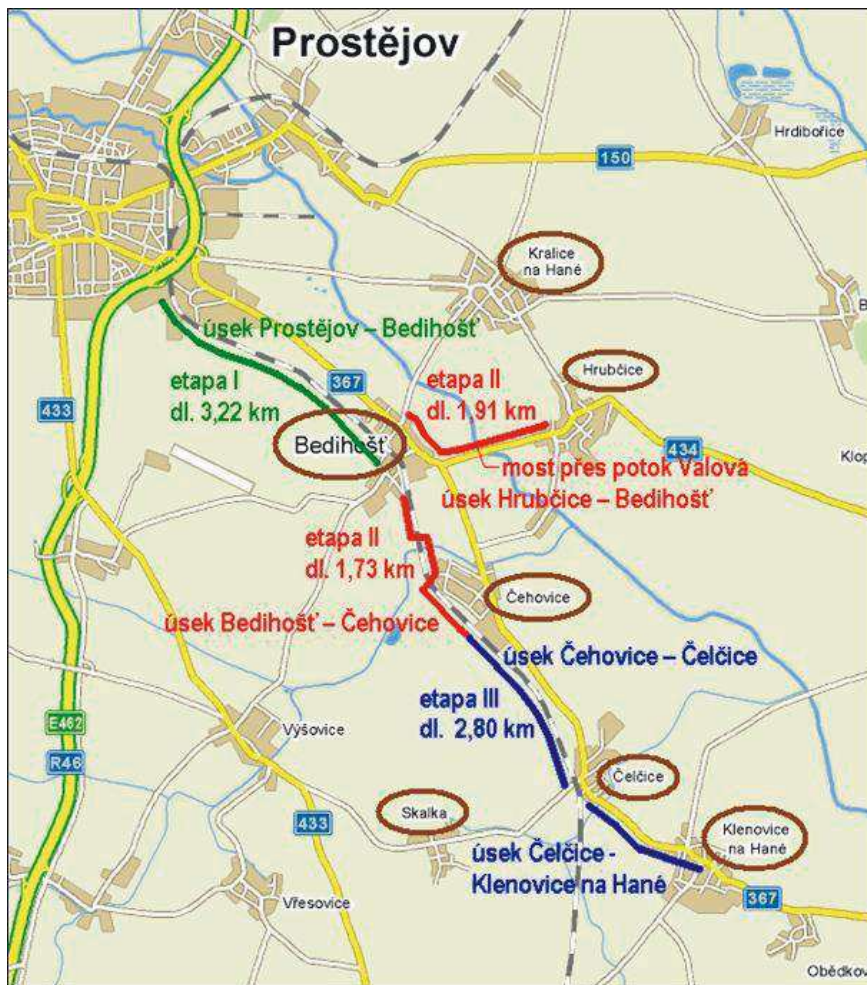
Stezka, která bezpečně dovede cyklisty až na začátek příměstské části Žešov, přišla na zhruba na 8,4 milionu korun, z toho dotace činila bezmála 3 miliony (*2,986 milionu korun*). Výstavba cyklostezky by měla pokračovat v roce 2017 další etapou prodloužení stezky až do samotné části Žešov a napojení na účelovou komunikaci. Tím bude dokončeno bezkolizní cyklistické propojení Prostějov – Žešov vedené samostatně mimo silniční těleso. V úseku Žešov – hřbitov bude stezka využívána jako smíšená stezka pro cyklisty a pěší.



Zdroj: www.prostejov.eu

B. Obce mikroregionu Prostějov – venkov (jihovýchod)

V daném koridoru se jedná především o odklonění cyklistů ze silnice II/367. Od roku 2007 je vybudován systém cyklostezek až do Klenovic na Hané. Připravuje se prodloužení až do Obědkovic, na tomto úseku jsou však majetkoprávní problémy. Kralice na Hané jsou s Prostějovem spojeny cyklostezkou procházející významnou průmyslovou zónou.



C. Obce mikroregionu Kosteletko (sever, severovýchod)

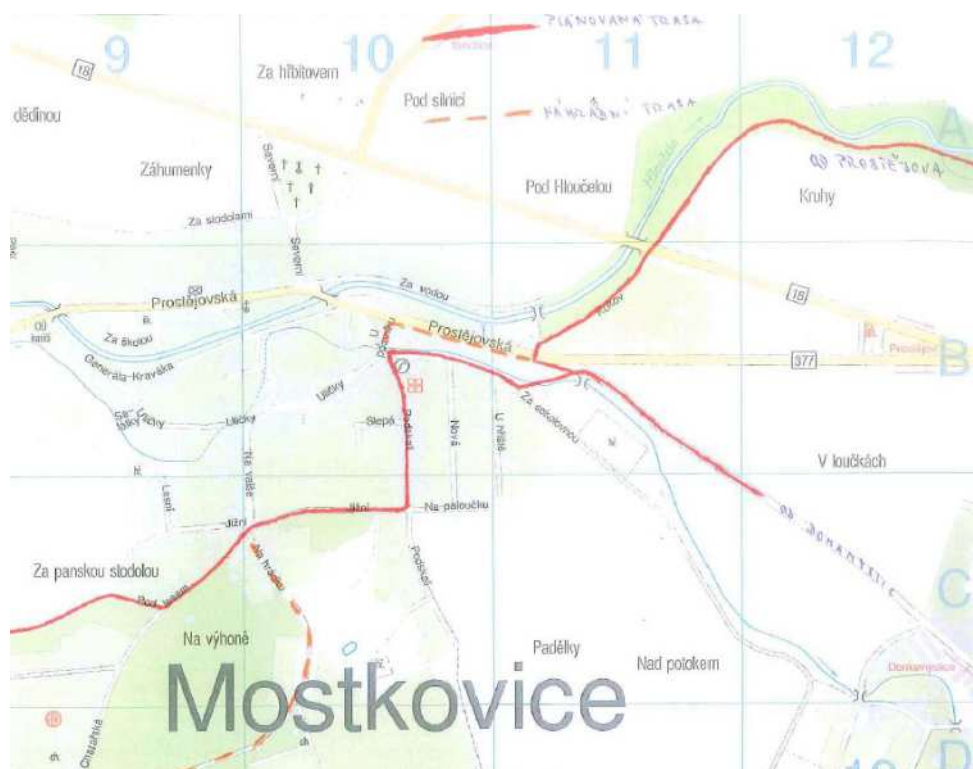
V tomto území jsou zbudované již z minulé dekády stezky do Smržic z Prostějova a Držovic a do Kostelce na Hané.

Ze Smržic je pak vhodné provést vhodnější napojení přes Čelechovice na Hané a Studenec do Olšan, jedná se zároveň o trasu Jantarové stezky. Z Kostelce na Hané pak navazuje záměr na zbudování cyklostezky Romže (popsáno v ORP Konice).

D. Obce západně od Prostějova

V tomto koridoru se jedná o návrhy nových cyklostezek, které propojí města Prostějov s Mostkovicemi a to ať už podél Hloučely, nebo ve směru od Domamyslic. V Plumlově se pak plánuje stavba stezky okolo přehrady. Pro bezpečné napojení již vyřešeného úseku Jantarové stezky přes Repešský žleb, která je v Žárovicích svedena do silnice II/377, je důležitým záměrem stezka Žárovice - Soběsuky - Plumlov.

Napojení Mostkovic z Prostějova



Zdroj: Mikroregion Plumlovsko

Výhledová síť stezek v Plumlově

F. Mikroregion Němčicko

Jižně od města Prostějova se nachází mikroregion Němčicko. Z pohledu řešení cyklistické dopravy se tak jedná především o zajištění dopravní obslužnosti pro cyklisty v daném mikroregionu. V území jsou zbudované stezky mezi Němčicemi nad Hanou, Mořicemi, Nezamyslicemi, Těšicemi a Vrchoslavicemi.

V roce 2012 byla dostavěna cyklostezka na opuštěném drážním tělese Nezamyslice – Morkovice v délce 12 km, která zajišťuje mj. napojení na sousední Zlínský kraj.



Zdroj: RARSM



Zdroj: RARSM
Původní stav



G. Ostatní připravované úseky v ORP Prostějov

	Název akce, začátek a konec úseku	Délka (km)	Náklady (mil. Kč)*	Připraveno (např. studie, povolení)	Gestor
	Domamyslice - Mostkovice u hřiště	0,7	3,0	PD zpracována	Město Prostějov, Obec Mostkovice
	Hloučela – Mostkovice	0,9	7,0	PD zpracována	Obec Mostkovice
	Prostějov: Určická ul. – Určice	3,6	16,0	Studie	Město Prostějov, Obec Určice
	Okolo Plumlovské přehrady	1,7		PD zpracována	Obec Plumlov
	Plumlov - Soběsuky - Žárovice	1,1		Záměr	Obec Plumlov,
	Kostelec na Hané – Lutotín	2,0	12	Záměr	Kostelec na Hané, Bílovice-Lutotín
	Ohrozim - Mostkovice	2,0	10,0	Záměr	Obec Ohrozim
	Ohrozim - Plumlov	2,0	10,0	Záměr	Obec Ohrozim
	Kostelec na Hané - Čelechovice na Hané	2,2	11	Záměr	Kostelec na Hané, Čelechovice na Hané
0	Čelechovice na Hané - Kaple - Třebčín	3,6		Záměr	Slatinky, Třebčín, Čelechovice na Hané
1	Smržice - Čelechovice na Hané - Studenec - Olšany y Prostějova	5		Záměr	Smržice, Čelechovice na Hané, Olšany u Prostějova
2	Olšany u Prostějova - Lutín	2,4		Záměr	Olšany u Prostějova, Lutín
3	Olšany u Prostějova - Hněvotín (část podél Blaty)	1,5		Záměr	Olšany u Prostějova
4	Olšany u Prostějova - Bystročice (podél Blaty)	1,4		Záměr	Olšany u Prostějova, Bystročice

5	Blatec - Vrbátky - Prostějov podél trati	9		Záměr	Vrbátky, Blatec, Prostějov
6	Kralice na Hané - Bedihošť	1,1		Záměr	Kralice na Hané
7	Kralice na Hané - Hrubčice	0,7		Záměr	Kralice na Hané
8	Kralice na Hané - Čechůvky	1,1		Záměr	Kralice na Hané
9	Klenovice na Hané, kostel – Obědkovice, počátek obce společná, směrově oddělená	1,3		Studie	Klenovice na Hané
0	Klenovice na Hané, Ovčiny – Čelčice společná	1,6		Vymezeno v ÚP obce	Klenovice na Hané
1	Klenovice na Hané, Větrák – Čelčice, rybník, napojení na cyklotrasu Prostějov společná	1,4		Vymezeno v ÚP obce	Klenovice na Hané

ORP Konice

Správní obvod obce s rozšířenou působností Konice se týká těchto obcí:

[Bohuslavice](#) | [Brodek u Konice](#) | [Březsko](#) | [Budětsko](#) | [Dzbel](#) | [Hačky](#) | [Horní Štěpánov](#) | [Hvozd](#) | [Jesenec](#) | [Kladky](#) | [Konice](#) | [Lipová](#) | [Ludmírov](#) | [Ochoz](#) | [Polomí](#) | [Raková u Konice](#) | [Rakůvka](#) | [Skřípov](#) | [Stražisko](#) | [Šubířov](#) | [Suchdol](#) |

Jedná se o pahorkovité území. Velká část vhodných cyklistických komunikací je uvažována v režimu zpevněných polních cest (B11) postavených jako společná zařízení.

Napojení na ORP Litovel má spíše rekreační charakter, uvažuje se využívání účelových komunikací. Zásadnější pro mobilitu je vazba na ORP Prostějov v koridoru vodního toku Romže.

B. Cyklostezka Romže

Jedná se o kombinaci různých druhů cyklistických komunikací. Nejsložitější z hlediska neurčitosti trasování je úsek Maleny - Čunín. Na podzim 2016 se předpokládá toto trasování:



Zdroj: Atelis.

	Název akce, začátek a konec úseku	K.ú.	číslo úseku	řídící úřad (km)	řídící úřad (mi I. KČ)*	Nákladnost (např. studie, stav. povolení)	Příprava (např. studie, stav. povolení)	Geostor
	Cyklistická komunikace Konice - Křemenec	Křemenec	B11	0,65	5,7	Záměr, zpracované KPÚ	Konice	
	Cyklistická komunikace Křemenec - Čunín	Křemenec Čunín	Lávka	1,30	11,5	Záměr	Konice	
	Smišená stezka Čunín - přes Divoký potok	Čunín	C9	0,04	0,7	Záměr	Konice	
	Cyklistická komunikace Čunín (směr Maleny)	Čunín	B11	0,45	4,0	Záměr, zpracované KPÚ	Konice	

	Smíšená stezka Čunín (směr Maleny podél rybníků)	Čunín	C9	0,57	3,4	Záměr	Konice
	Smíšená stezka Maleny (směr Čunín)	Maleny	C9	0,15	0,9	Záměr	Stražisko
	Cyklistická komunikace Maleny	Maleny	B11	0,37	4,4	Záměr	Stražisko
	Smíšená stezka Stražisko - průtah silnice III/37349	Maleny, Stražisko	C9	0,99	7,3	Zpracovává se DUR	Stražisko
	Cyklistická komunikace Stražisko - Ptení	Stražisko	B11	0,16	1,9	Záměr - souvisí s postojem Lesů Města Prostějova	Stražisko
0	Cyklistická komunikace Stražisko - Ptení	Ptení	B11	1,64	19,3	Záměr	Ptení
1	Smíšená stezka Ptení - u hospody	Ptení	C9	0,24	1,8	Záměr	Ptení
2	Cyklistická komunikace Ptení - Zdětín, zastávka (úsek u pily)	Ptení	B11	0,20	2,4	Záměr	Ptení
3	Smíšená stezka Ptení - Zdětín, zastávka (úsek u pily)	Ptení	C9	0,27	1,6	Záměr	Ptení
4	Cyklistická komunikace Ptení - Zdětín, zastávka (úsek k Bernovskému mlýnu)	Ptení	B11	0,77	9,1	Záměr	Ptení
5	Smíšená stezka Ptení - Zdětín, zastávka (u zahrádek)	Ptení	C9	0,36	2,1	Záměr	Ptení
6	Smíšená stezka Ptení - Zdětín, zastávka	Zdětín na Moravě	C9	1,47	8,7	Záměr	Zdětín
7	Smíšená stezka Zdětín, zastávka - Lutotín (souběh s dráhou)	Hluchov	C9	0,20	1,2	Záměr	Hluchov
8	Cyklistická komunikace Zdětín, zastávka - Lutotín	Hluchov	B11	1,68	14,8	Akci převezmou Lesy ČR	Hluchov
9	Cyklistická komunikace Zdětín, zastávka - Lutotín	Lutotín	B11	1,28	15,1	V realizaci 2017 v rámci KPÚ	Bílovice-Lutotín
0	Smíšená stezka Lutotín, zastávka - Bílovice	Lutotín, Bílovice	C9	1,51	8,9	Zpracovává se DUR	Bílovice-Lutotín
1	Cyklistická komunikace Bílovice-Lutotín - Kostelec na Hané	Kostelec na Hané	B11	0,47	5,5	Záměr	Kostelec na Hané

ORP Přerov

Správní obvod obce s rozšířenou působností Přerov se týká těchto obcí:

[Beňov](#) | [Bezuchov](#) | [Bochoř](#) | [Broděk u Přerova](#) | [Buk](#) | [Čechy](#) | [Čelechovice](#) | [Císařov](#) | [Citov](#) | [Dobřčice](#) | [Domaželice](#) | [Dřevohostice](#) | [Grymov](#) | [Horní Moštěnice](#) | [Hradčany](#) | [Kojetín](#) | [Kokory](#) | [Křenovice](#) | [Křtomil](#) | [Lazníčky](#) | [Lazníky](#) | [Lhotka](#) | [Lipová](#) | [Líšná](#) | [Lobodice](#) | [Měrovice nad Hanou](#) | [Nahošovice](#) | [Nelešovice](#) | [Oldřichov](#) | [Oplocany](#) | [Oprostovice](#) | [Pavlovice u Přerova](#) | [Podolí](#) | [Polkovice](#) | [Prosenice](#) | [Přerov](#) | [Přestavky](#) | [Radkova Lhota](#) | [Radkovy](#) | [Radslavice](#) | [Radvanice](#) | [Rokytnice](#) | [Říkovice](#) | [Šišma](#) | [Sobíšky](#) | [Stará Ves](#) | [Stříbrnice](#) | [Sušice](#) | [Tovačov](#) | [Troubky](#) | [Tučín](#) | [Turovice](#) | [Uhřčice](#) | [Věžky](#) | [Vlkoš](#) | [Výkleky](#) | [Zábeštní Lhota](#) | [Žákovice](#) | [Želatovice](#) |

Statutární město Přerov

Stav sítě cyklistických komunikací je proměnný. Ve městě jsou zřízeny samostatné stezky, dělené stezky, sdružené stezky, cyklistické pruhy a komunikace se smíšeným provozem. Časté závady jsou v krytu např. dělená stezka po levém břehu řeky Bečvy. Závadou je také dělení stezky pouze vodorovným značením místo reliéfní dlažby. Časté závady jsou zejména v dopravním značení, kdy svislé značení neodpovídá vodorovnému či vůbec neodpovídá druhu stezky např. Velká Dlážka. Nedostatky a chyby v dopravním značení řeší dokumentace Revize cyklostezek a cyklotras v Přerově z r. 2012, která řeší nedostatky do podrobnosti dopravního značení.

Do pěší zóny mají cyklisté vjezd povolen.

Část základní sítě v severo-j jižním směru není doposud dobudována.

Na vybraných exponovaných místech jsou instalovány stojany pro kola. U nádraží cca 100 míst pro kola + zpoplatněná cyklověž s kapacitou 116 míst. Provoz cyklo domu je zajištěn 24 hodin denně. Za uschování jednoho kola na 24 hodin zaplatíte 5 Kč. Držitelé slevové In Karty Českých drah mají tuto službu první den zdarma. Více informací je možné získat na webu: www.cykloprerov.cz. Stojany jsou také umístěny ve školách, na náměstí TGM, u obchodních domů a jinde. Stojany je vhodné umístit tam, kde neexistují přirozená místa, kde lze kolo uzamknout či jsou málo kapacitní.

Městem probíhá dálková cyklotrasa č. 5 Jantarová stezka, která přichází ve směru od Olomouce, Čekyně a pokračuje směrem na Grymov, kde peážuje s cyklostezkou Bečva. Ta v opačném směru nemá provedenu optimalizaci v úseku Henčlov - Tovačov.

Město Přerov přistupuje k budování cyklistických komunikací velice koncepčně. Jako druhé město v kraji si navíc nechává zpracovávat Plán udržitelné městské mobility. Rozvoji udržitelné dopravy ve městě zcela jistě v budoucnu pomůže dobudování základního dopravního skeletu pro odvedení tranzitní dopravy, zejména tedy dálnice D1, tzv. průpichu města, Mádrova podjezdu a MÚK Předmostí. V roce 2017 společnost Udimo zpracovávala „Studii proveditelnosti sítě cyklistických komunikací propojující místní části s Přerovem“. Prověřovány byly vazby:

Trasa 101: Přerov – Dluhonice - Troubky (kolem řeky Bečvy)

Trasa 102: Henčlov – Dluhonice – Předmostí

Trasa 113: Henčlov – Troubky

Trasa 103: Rokytnice – Předmostí

Trasa 104: Tršice - Penčice – Čekyně – Předmostí

Trasa 105: Čekyně – Vinary – Popovice - Přerov

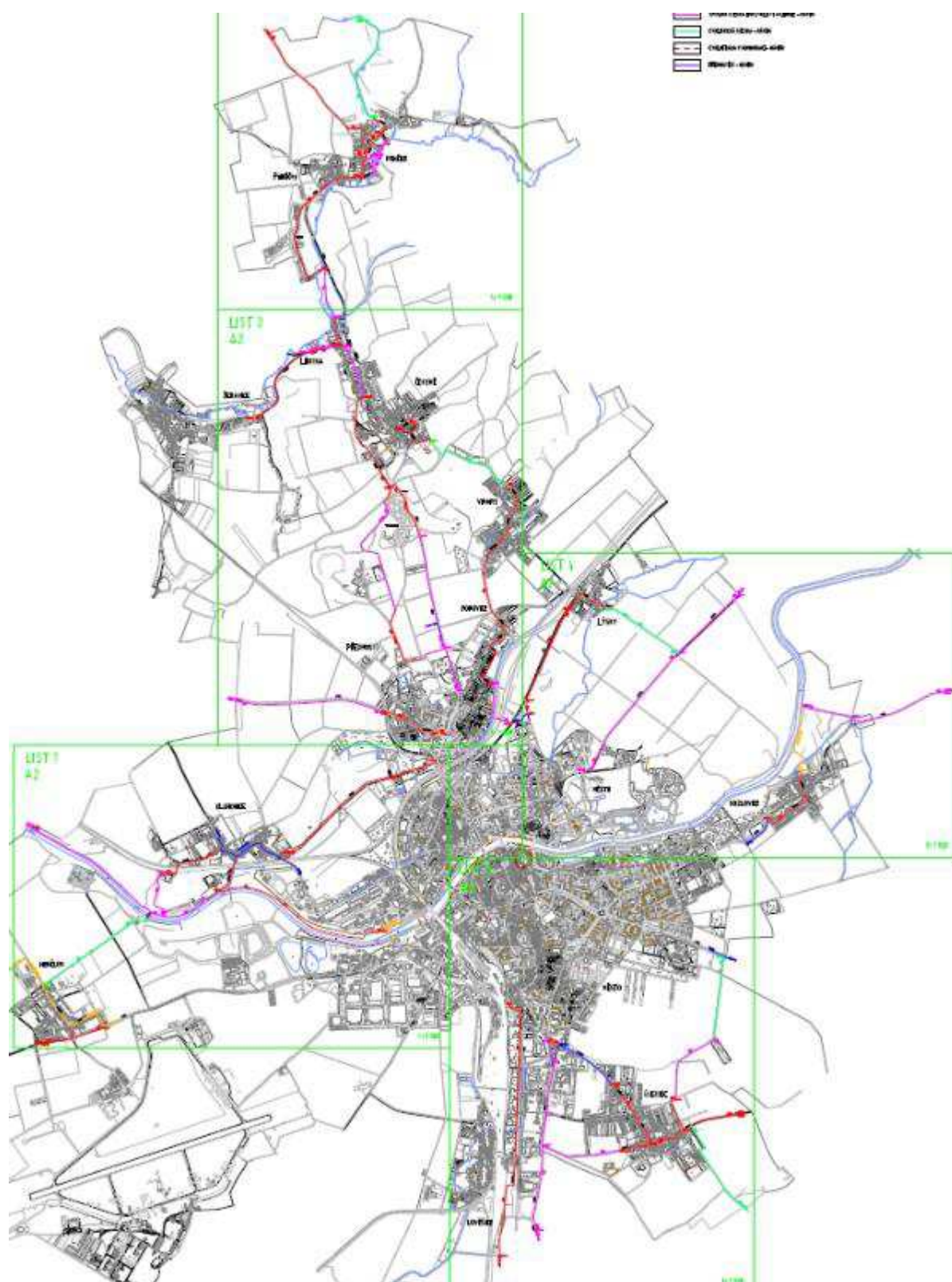
Trasa 114: Čekyně – Lhotka – Žeravice

Trasa 115: Penčice – Lipňany

Trasa 106: Lýsky – Přerov

- Trasa 107: Prosenice – Přerov
- Trasa 108: Radslavice – Kozlovice
- Trasa 109: Horní Moštěnice – Lověšice – Přerov
- Trasa 110: Horní Moštěnice – Přerov
- Trasa 111: Újezdec – Přerov
- Trasa 112: Újezdec – Přerov
- Trasa 116: Újezdec – Želatovice
- Trasa 117: Újezdec – Beňov

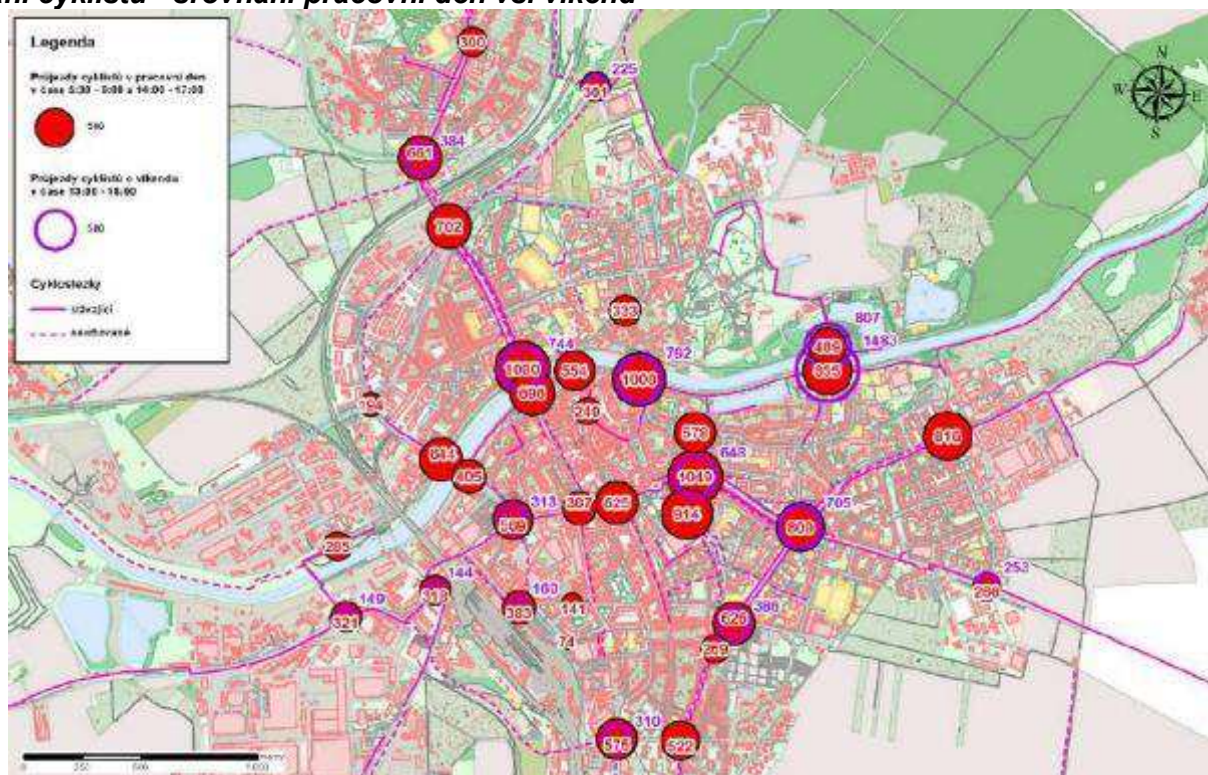
Sít' cyklistických komunikací propojující místní části s Přerovem



Zdroj: Studie proveditelnosti sítě cyklistických komunikací propojující místní části s Přerovem

Jako prioritní byla zvolena trasa Předmostí – Čekyně, která bude v příštích letech připravována k realizaci. V souvislosti s přípravou dálnice D1 je připravována také realizace cyklostezky z místní části Dluhonice do Předmostí. V roce 2016 bylo provedeno plošné „Sčítání cyklistů ve městě Přerově“, zpracovatel VŠLG Přerov. Pro měření bylo zadavatelem definováno 32 stanovišť pro měření v pracovní den a 15 stanovišť pro víkendové měření.

Sčítání cyklistů - srovnání pracovní den vs. víkend



Zdroj: Magistrát města Přerova

Obecně lze říci, že mezi nevytíženější trasy cyklistů patří profily č. 18 Lávka u loděnice/Pod Valy, 20 Lávka U Tenisu – levý břeh, 21 Lávka U Tenisu – pravý břeh. Tento typ trasy slouží převážně pro rekreační turistiku. K nejfrekventovanějším místům v centru města patří profily č. 5 Velká Dílážka/nábř. R. Lukaštica, 6 Nábřeží PFB/Palackého, 13 tř. 17. listopadu/Čechova, 14 tř. 17. listopadu/Bří Hovůrkových, 22 Dvořákova//Kabelíkova, a to jak v pracovní dny, tak i o víkendu. Z toho lze usuzovat, že jsou to průjezdné body do zaměstnání, škol i za nákupem a současně i za sportovní relaxací.

Závady na cyklistické síti z hlediska nehodovosti jsou v lokalitě Velká Dílážka a v lokalitě Šířava a 17. listopadu. Dále je nutné bezpečně přivést cyklisty k železničnímu a autobusovému nádraží a dobudovat cyklopodjezd pod železniční tratí v Předmostí. Problémová je také lokalita v okolí EMOSU při překročení silnice I/47. Špatný kryt cyklostezky, na který je upozorňováno občany, je na levém břehu řeky Bečvy. Vzhledem k intenzitě dopravy je potřeba řešit ulici Kozlovskou. Nedostatečně je cyklistická doprava řešena v ulici Husova. Chybějící stezka je také mezi KAUFLANDEM a ul. Seifertova. Křížení stezek s obslužnými komunikacemi je vhodné řešit se zvýšenou cyklostezkou na příčném prahu, který tvoří zároveň vjezd do rezidentní zklidněné oblasti. Naopak vypouštění přechodů a přejezdů v těchto místech je posledním trendem, který nemá opodstatnění v preferenci udržitelné dopravy.

Na základě výsledků sčítání cyklistické dopravy ve městě Přerově, byly vytyčeny na základě intenzit pohybu cyklistů páteřní komunikace v relaci sever-jih a v relaci východ-západ.

Páteřní komunikace cyklistické dopravy pro relaci sever-jih:

1. Hranická - Velká Dílážka - Palackého - Wurmova - gen. Štefánika

Hlavní cyklistická trasa z Předmostí, nižší intenzita Palackého - Wurmova patrně z těchto důvodů (cíle cyklistů ve městě, uzavírka Palackého ulice v době sčítání).

2. Kosmákova - Budovatelů - bří Hovůrkových - 9. května popřípadě Dvořákova-Budovatelů - bří Hovůrkových - 9. května

Relativně velké intenzity cyklistické dopravy, zajímavé počty relace bří Hovůrkových - 9. května.

3. Riedlova - Pod Valy - Bayerova - Šířava - 9. května

Hlavní cyklistická trasa z lokality Kopaniny směr centrum, zajímavé intenzity směrem v relaci Šířava - 9. května.

4. Významné intenzity cyklistické dopravy jsou logicky v místech **přemostění řeky Bečvy** (především most Míru, Lávka u loděnice a Lávka U Tenisu).

Páteřní komunikace cyklistické dopravy pro relaci východ-západ:

1. Tovačovská - Komenského - tř. 17. listopadu – Želatovská

Páteřní síť pro průjezd městem, na Komenského ulici mnoho překážek ve formě mnoha přejezdů silnic.

2. Precheza - nábř. Protifašistických bojovníků - Spálenec - U Bečvy - U Rybníka

Velmi frekventovaná trasa, využívaná jak v pracovních dnech, tak o víkendech, v relaci Spálenec – Lávka U Tenisu využíváná také jako rekreační cyklotrasa.

3. Tovačovská - Husova - Denisova - Ztracená - bří Hovůrkových – Želatovská

Využívaná alternativní trasa pro průjezd městem, s dosahem na autobusové a vlakové nádraží

Doporučení studie:

1. Oprava (popřípadě rekonstrukce) úseků páteřní cyklostezky kolem řeky Bečvy od Lávky u loděnice po Lávku U Tenisu (vysoká intenzita provozu v pracovní dny i o víkendech).

2. Vybudování cyklostezek v uzlu 31 (Čechova/GP Prior) kolem Galerie Přerov, především ve směru Šířava a ve směru Čechova ulice.

3. Vybudování cyklokomunikace v Palackého ulici.

4. Doplnění cyklostezky v návaznosti bří Hovůrkových směr ulice 9. května.

Přehled akcí k realizaci v roce 2017:

Na jaře roku 2017 proběhne částečné zjednosměrnění ulice Wurmova (ve směru na ulici Čechova) a současně bude doplněn přejezd pro cyklisty na křižovatce s ulicí Komenského v návaznosti na stávající cyklostezku. Cyklisté a chodci tak budou mít konečně možnost pohybovat se v prostoru přechodu pro chodce bezpečněji a plynuleji. Město Přerov rovněž připravuje obnovu a doplnění dopravního značení na cyklostezkách Komenského, Kojetínská a Tovačovská. Na podzim se předpokládá zahájení realizace cyklostezky a chodníku na Velké Dlážce v úseku od Lidlu po křižovatku u Strojaře. Do další fáze projektové přípravy by měla vstoupit úprava křížení cyklistické trasy na ulici Lipnická u EMOSu a silnice I.třídy na Lýsky. Po dlouhých letech se podařilo získat souhlas s navrhovaným řešením ze strany Policie ČR. V současné době město zahajuje přípravu zřízení cyklopruhů na ulici 9. května s navázáním na stávající cyklostezky na ulici Bratří Hovůrkových.

B. Obce severozápadně od Přerova (mikroregion Dolek)

V daném koridoru se jedná především o odklonění cyklistů ze silnice II/150 a III/4347.

Brodek u Přerova je středisková obec, kde jsou služby, škola apod. Základním dopravním prostředkem je kolo. Proto je tato obec spojená se sousedními cyklostezkami. Jedná se o obce Majetín, Luková a Citov. V úseku Brodek u Přerova s místní částí Luková bylo zase nutné zabezpečit vymístění pěší a cyklistické dopravy z frekventované silnice II/150. V Brodku u Přerova a okolí se budují cyklostezky na základě těchto koncepčních dokumentů:

- Studie propojení cyklistických stezek v obci Brodek u Přerova.
- Koncepce cyklistické dopravy Mikroregionu Dolek.

Cyklistická stezka Brodek u Přerova - Luková

Cyklostezka délky 1 650 m byla budována v letech 2007 - 2008. Stezka je vymezena vlevo silnicí, vpravo na začátku a konci stezky v intravilánu oplocením pozemků a budovami. V ostatní části stezky v extravilánu, jsou vpravo od stezky pole zemědělská půda.



Náměty:

- Cyklistická stezka Brodek u Přerova – Luková - doplnění veřejného osvětlení a provedení vodorovného značení
- Ukončení cyklistické stezky Brodek – Luková. Vyřešení sjezdu přes ulici Svěpomoc do ulice B. Němcové (zóna 30).
- Prosazení záměru vedení cyklistické stezky Olomouc – Přerov přes Brodek u Přerova
Možná trasa: Olomouc - Olympie – Vsisko – Grygov – podél pískovny u Krčmaně – Majetín – Brodek – Luková (Císařov) – Rokytnice – Dluhonice – Přerov. Výhodou je vedení trasy po rovině, existence již vybudovaných úseků v okolí Brodku u Přerova, řada klidných místních komunikací mezi obcemi.
- Cyklostezka Dub nad Moravou - Brodek u Přerova podél silnice II/150 - vazba na přestupní terminál
- Přes Citov a Věrovany je možné sledovat propojení měst ORP Přerov a Prostějov

C. Obce jižně od Přerova (mikroregion Moštěnka)

V daném koridoru se jedná především o odklonění cyklistů ze silnice II/436 a II/150. V mikroregionu Moštěnka pracují tři tematicky zaměřené pracovní skupiny v oblastech odpadového hospodářství, cyklostezek a v sociální oblasti.



Mikroregionem vede několik značených cyklotras, které jsou většinou součástí silnic II. a III. třídy. Jedna vede z Přerova, přes Želatovice, Domaželice, Dřevohostice a Křtomil směrem na Bystřici pod Hostýnem. Druhá cyklotrasa vede z Přerova do Troubek, Vikoše, Říkovice, Staré Vsi, do Kostelce u Holešova a pokračuje do Domaželic a Pavlovic u Přerova. Cyklotrasy v mikroregionu jsou lokálního významu a využívají místních komunikací a polních cest. V regionu chybí ucelenější systém cyklostezek, který by propojoval obce mikroregionu a zajišťoval jejich napojení na spádová města. Cyklodoprava v regionu je využívána pro cesty do práce, do škol, za službami a nákupy především do okolních měst (Přerova, Bystřice pod Hostýnem) a větších obcí mikroregionu (např. Dřevohostice, Horní Moštěnice), kde je více pracovních příležitostí, kde se nachází školy, obchody, služby. Je také možné ji kombinovat s veřejnou dopravou či dalšími alternativními dopravními systémy (s vybavením stanic cyklostojany či cyklogarážemi).

Projektovými náměty jsou:

- Cyklistická komunikace Dřevohostice – Lipová – Křtomil, rozpracovaná v roce 2016 do vyhledávací studie:



Zdroj: Mikroregion Moštěnka

- Cyklistická komunikace Věžky – Horní Moštěnice, která navazuje na stezku Vlkoš – Věžky o délce 0,882 km. Trasa je provedena jako smíšená stezka pro pěší a cyklisty, v šířce 3,00 m, s asfaltovým krytem.

D. Obce západně a jihozápadně od Přerova (mikroregionu Střední Haná)

V daném koridoru se jedná především o řešení Moravské stezky, Arcibiskupské stezky a cyklostezky Bečva.

Mikroregion Střední Haná má zpracovanou „Marketingovou strategii rozvoje cyklotras“ z roku 2007, která se zabývá i otázkou výstavby cyklostezek. V daném materiálu byly definovány tyto priority, které stále nejsou naplněny:

- Tovačov – Annín (nová cyklostezka podél silnice II. třídy – součást Moravské stezky č.47)
- Tovačov – Troubky (nová cyklostezka podél silnice II. třídy, – plán na součást cyklostezky Bečva)
- Tovačov – Věrovany (zpevnění polní cesty po trase Moravské stezky č.47)

Tyto záměry je vhodné doplnit o trasu Arcibiskupské stezky / Moravské stezky jižně od Tovačova, na kterou byla zpracována vyhledávací studie. Na trase je neaktivnější město Kojetín, jehož úseky se projekčně připravují ke správním povolení.

- Lobodice – Uhřičice (Sifon) – Kojetín (stezka vedená po hrázích Mlýnského náhonu, Valové a Moravy)
- Kojetín – Bezměrov (stezka vedená v bermě vodního toku, v Bezměrově se napojuje na zpevněnou polní cestu). Pokračování z Bezměrova do Kroměříže se uvažuje přes zastavěná území obcí Hradisko a Miňůvky.

Města Kojetín a Tovačov

Město Kojetín má zpracovaný „Návrh vedení cyklistické dopravy“ z roku 2014 řešící intravilán města. Obdobnou studii pro páteřní trasy má zpracované i město Tovačov „Studie cyklistické dopravy“ z roku 2016.

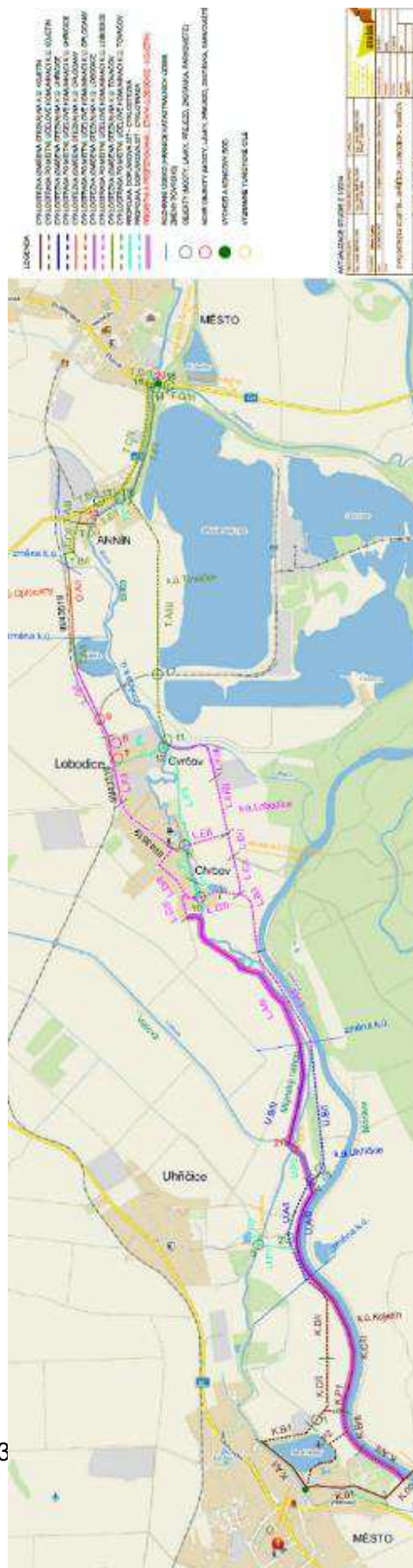
E. Obce severo-východně od Přerova; cyklostezka Bečva

Obce Radslavice a Prosenice

V katastru obce Radslavice je vybudována účelová komunikace podél řeky Bečvy. Dále obec v uplynulém období vybuďovala cyklostezku Radslavice - Grymov a Radslavice - Sušice. Pro bezpečné vykřížení stezky se zatíženou silnicí III/43415 vybuďovalo mimoúrovňové křížení. V tomto dopravním uzlu je ještě nutné zbudovat lávku přes Bečvu, která propojí cyklostezku od Prosenic. Dalším záměrem obce Radslavice je stezka řešící pravidelnou dojížďku do Kozlovic.

Obec Tučín

Obec Tučín ležící cca, 4,5 km od Přerova má vybudovanou cyklostezku do Želatovic, navazující na stezku podél II/150 do Přerova. Velmi zajímavou variantou se jeví i propojení Tučina a Kozlovic.



D. Ostatní připravované úseky v ORP Přerov

	Název akce, začátek a konec úseku	Délka (km)	Náklady (mil. Kč)*	Připravenost (např. studie, povolení)	Gestor
	Cyklostezka v ul. Palackého v Přerově a napojení na cyklostezku Velká Dílážka		4	DUR	Statutární město Přerov
	Dluhonice - cyklostezka (vedena podél komunikace III/01857)		9,2	studie	Statutární město Přerov
	Propojení cyklostezky Velká Dílážka - Hranická (studie proveditelnosti)		16	Studie	Statutární město Přerov
	Oprava chodníku a cyklostezky Přerov - ul. Na Loučkách		0,8	DOS	Statutární město Přerov
	Oprava chodníku a cyklostezky Přerov - Ul. Tř.17.listopadu, Dvořákova		7,6	DSP	Statutární město Přerov
	Cyklorpuhy 9.května		0,5	Studie	Statutární město Přerov
	Chodník a cyklostezka - Velká Dílážka		10	DSP	Statutární město Přerov
	Cyklostezka Přerov, ul. Velké Novosady		1,7	DUR	Statutární město Přerov
	Vedení cyklotrasy Přerov-Čekyně - Penčice		25	Studie	Statutární město Přerov
0	I/55 Přerov - průtah centrem, 1. etapa (průpich)			DUR	Statutární město Přerov
	Cyklostezka Přerov, ul.		1,7		Statutární

1	Velké Novosady				město Přerov
2	I/47 úprava převedení cyklistů (převedení cyklistů z cyklostezky Žebračka u Emosu přes I/47 do myší díry)		2,3	studie	Statutární město Přerov
3	Pěší stezka s umožněním jízdy cyklistů	0,4	0,03	-	Statutární město Přerov
4	Lobodice – Uhřičice - Kojetín - Arcibiskupská stezka po hrázích	4,3		Studie, částečně DUR	Lobodice, Uhřičice, Kojetín
5	Kojetín – Bezměrov podél Moravy	3,2		DUR	Kojetín, Bezměrov
6	Lobodice - Tovačov	9	1,9+0,	Studie	Lobodice, Tovačov
7	Tovačov - Troubky	3,2	14,8 Bez DPH	PD pro realizaci stavby z roku 2013	Tovačov
8	Tovačov – průjezdy městem	4 - 6	20	IZ	Tovačov
9	Brodek u Přerova; Majetínská-Palackého - Podjezd-II/150	0,6	3,5	Studie	Městys Brodek u Přerova
0	Brodek u Přerova; Křížovatka II/150 - Majetínská - II/150-Svépomoc	0,75	4,0	Studie	Městys Brodek u Přerova
1	Luková, č.p. 33 – začátek - konec obce Luková	0,39	2,5	Záměr výkupu či převodu pozemků od	Městys Brodek u Přerova
2	Cyklistická komunikace Dřevohostice – Lipová – Křtomil	24,0	80		Mikroregion Moštěnka
3	Cyklistická komunikace Věžky – Horní Moštěnice				Mikroregion Moštěnka
4	Radslavice - Kozlovice	1,8			Obec Radslavice, Přerov
5	Cyklostezka Bečva - obec Prosenice: Lávka pro cyklisty u Grymovského mostu		9	Studie	Obec Prosenice
6	Cyklostezka Bečva - Prosenice (obecní park, muzeum), místo pro přecházení I/47, železniční zastávka	3	9	Záměr	Obec Prosenice
7	Prosenice, ulice Školní směr Přerov (Kaufland)	4	12	Záměr	Obec Prosenice
8	Cyklostezka Veselíčko – Osek nad Bečvou (k železniční zastávce)	1,8 km	celá 4,5	studie plán stavby 2016-17	Obec Veselíčko
9	Cyklostezka Veselíčko -	1 km	3	studie (Dopravní	Obec Veselíčko

	Tupec - Dolní Újezd			projektování) plán stavby 2017-18	
0	Cyklostezka Veselíčko – Vicinov – Radvanice	3,6 km /1,5 km spojení s obcí	4,5 v obci	studie, plán stavby 2018-19+	Obec Veselíčko

ORP Hranice

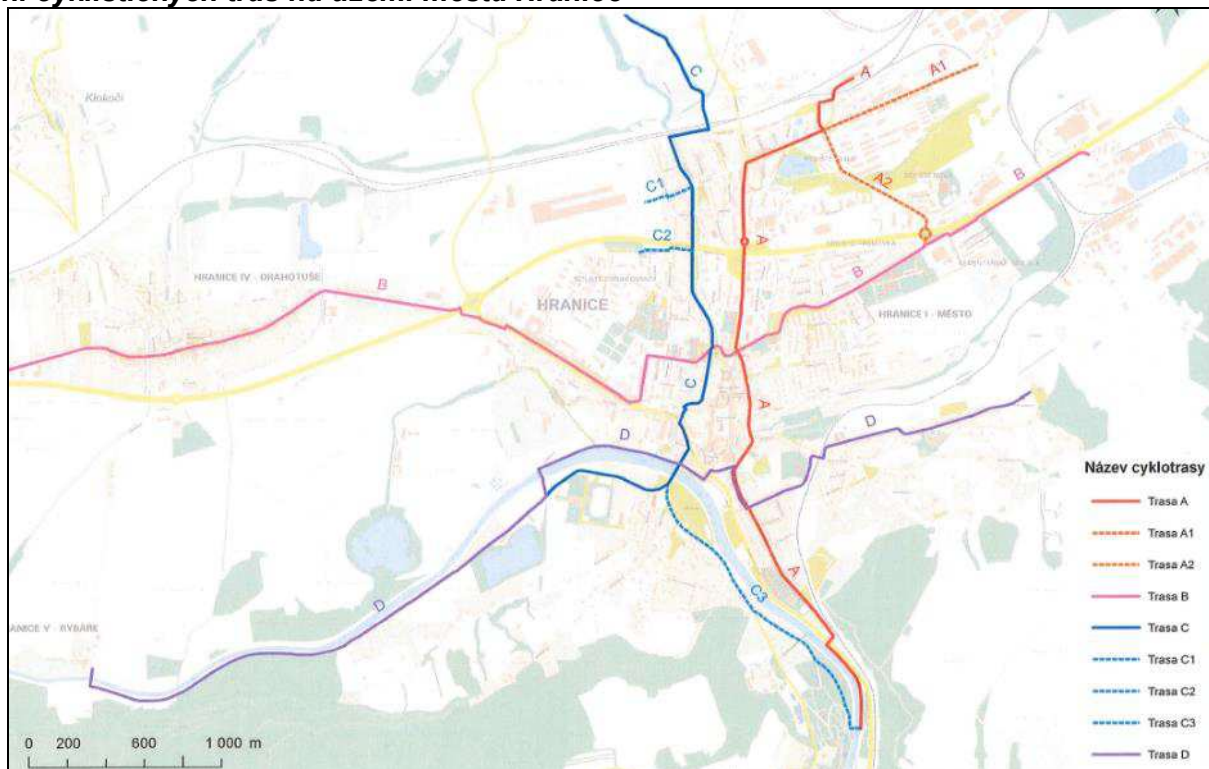
Správní obvod obce s rozšířenou působností Hranice se týká těchto obcí:

Bělotín | Býškovice | Černotín | Dolní Těšice | Horní Těšice | Horní Újezd | Hrabůvka | Hranice | Hustopeče nad Bečvou | Jindřichov | Klokočí | Malhotice | Milenov | Milotice nad Bečvou | Olšovec | Opatovice | Paršovice | Partutovice | Polom | Potštát | Provodovice | Radíkov | Rakov | Rouské | Skalička | Špičky | Střítež nad Ludinou | Teplice nad Bečvou | Ústí | Všechnovice | Zámrský |

A. Město Hranice

Město Hranice má zpracovanou Koncepti rozvoje cyklistické dopravy na území města Hranice z roku 2007.

Vedení cyklistických tras na území města Hranice



Zdroj: Koncepte rozvoje cyklistické dopravy na území města Hranic, zpracovatel CDV

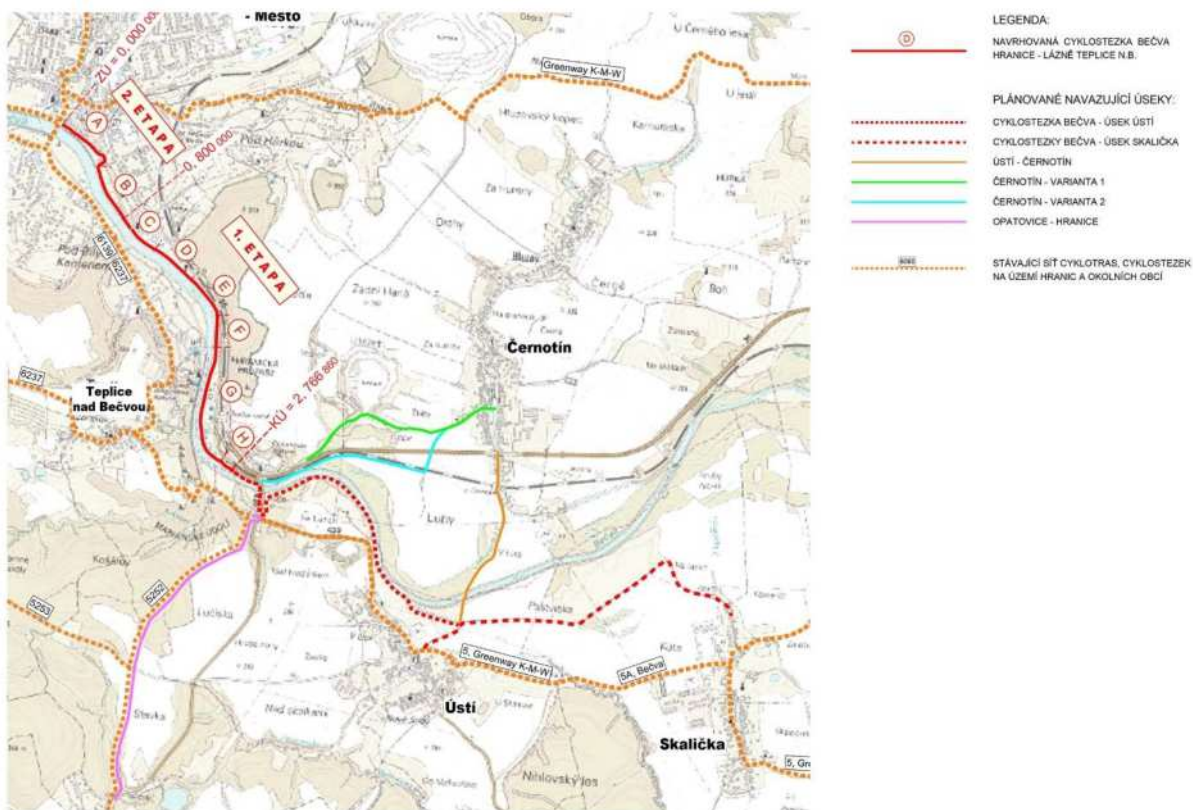
V roce 2016 začala příprava na zpracování Dopravního generelu, jehož součástí bude i řešení cyklo dopravy na území města. Trasy a zařízení cyklistické dopravy jsou součástí Koncepte veřejné dopravní a technické infrastruktury Územního plánu Hranic z roku 2016.

Přehled realizovaných cyklostezek s podporou dotačních titulů v období 2009-2016:

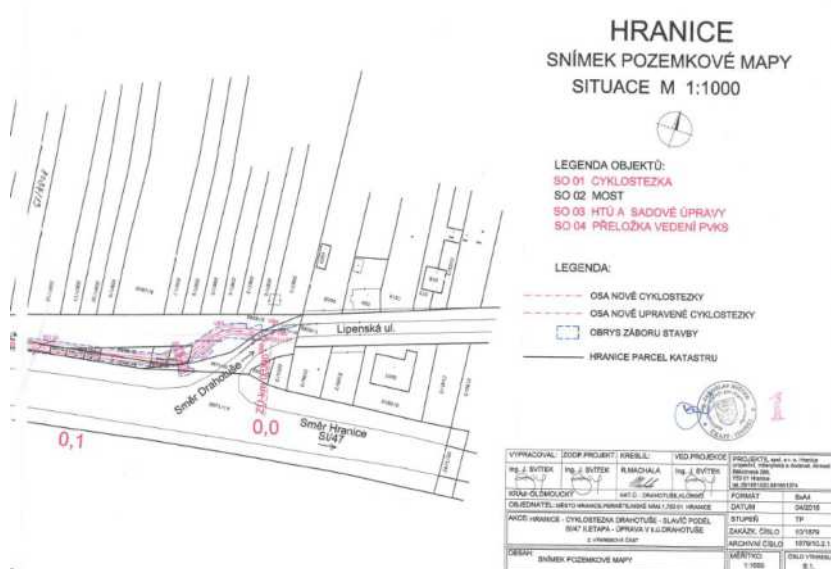
1. Hranice – cyklostezka Drahotuše – Slavič, 1. etapa (rok 2016) - Cyklostezka řeší první etapu bezpečného propojení bezmotorové dopravy mezi místními částmi města Hranic, tj. Slavič a Drahotuše. (výše dotací ze SFDI 3 mil. Kč).

Připravované akce:

1. Cyklostezka Bečva – pravobřežní trasa, úsek Hranice – Lázně Teplice nad Bečvou, DÚR z roku 2016 (zdroj Ing. Arch Tomáš Končar, Hranice) - jedná se o cyklostezku Bečva na území města Hranice po pravém břehu řeky.



2. Hranice - cyklostezka Drahotuše - Slavič podél silnice I/47 II. etapa, dokumentace z roku 2016



3. Cyklostezka Běloutín – Hranice, DÚR s odhadem stavebních nákladů v k.ú. Velká u Hranic ve výši 17 mil. Kč, spolupráce s Mikroregionem Hranice

B. Cyklostezka Bečva

První etapa byla realizována v roce 2005 o délce 2163 m, druhá v roce 2009 o délce 1955 m. V roce 2014 byla provedena třetí etapa v délce 1,7 km vedoucí od osady Dříň na konec katastru Hranicka (Slavič).



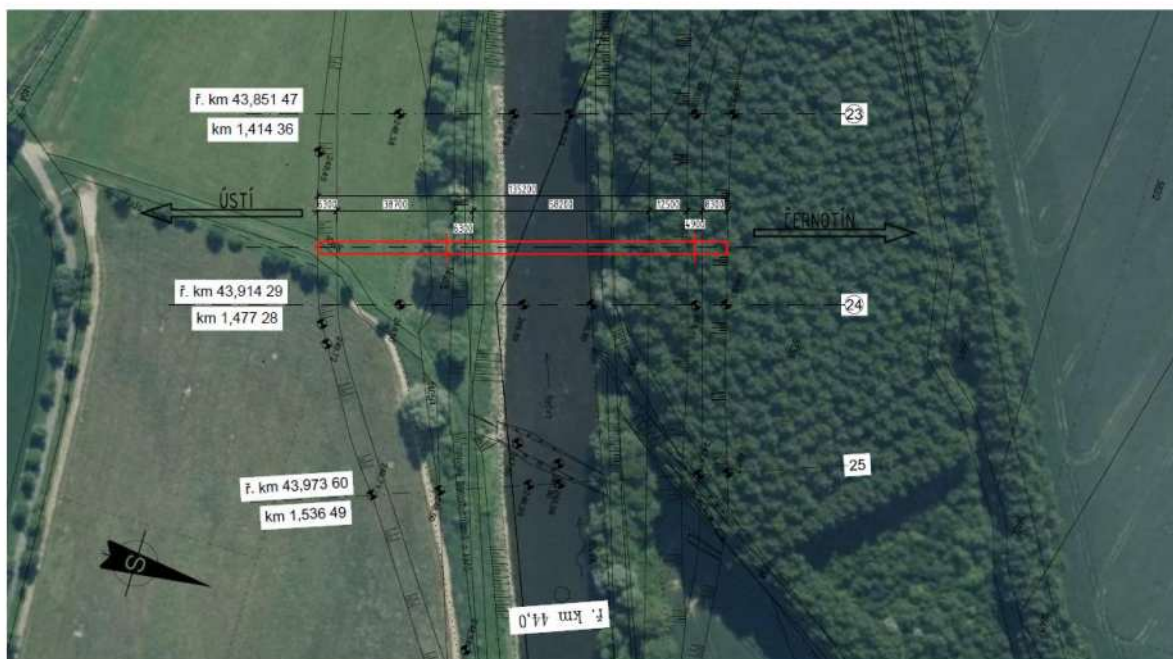
Přehled realizovaných úseků cyklostezky Bečva v období 2009-2016:

Žadatel	Název akce	Výše podpory z rozpočtu Olomouckého kraje
Hranice	Oprava cyklostezky Bečva – II. etapa - uvedení cyklostezky do původního stavu před sesuvem, který vznikl v důsledku povodní	295 000

Příjemce	Název Projektu	Výše podpory z ROP	délka	rok
Hranice	cyklostezka Bečva - II. etapa	12,75 mil. Kč	1,995 km	2009
Hranice	cyklostezka Bečva III. etapa	6,84 mil. Kč	1,82 km	2015
Mikroregion Hranicko	Dobudování Cyklostezky Bečva – Hustopeče nad Bečvou – Špičky	6,77 mil. Kč	5,4 km	2012

Optimalizace vedení cyklostezky Bečva se plánuje mezi obcemi Skalička - Ústí - Černotín s cílem odvést tuto dálkovou trasu mimo silnice III/4392, II/439 a II/438. Ve Skaličce cyklotrasa odbočí oproti současnému stavu směrem k řece po stávající účelové komunikaci. Dále je obcí Skalička projekčně připravován záměr na stezku pro cyklisty v parametrech in-line stezky, která směrově navazuje na již vybudovanou in-line dráhu obce Ústí. V úrovni zaústění Hluzoveckého potoka do vodního toku Bečva se plánuje stavba nové lávky převádějící stezku Bečva z levého břehu na pravý. Stezka po pravém břehu na k.ú. Černotín bude umístěna v návaznosti na připravovaný záměr revitalizace vodního toku, dojde k mimoúrovňovému křížení se silničním mostem II/438 a napojení tohoto úseku na záměr města Hranice. Zároveň bude zajištěna vazba do obce Černotín podél potoka.

Technická studie přemostění řeky Bečvy u obce Ústí



Varianty lávky přes řeku Bečvu

Stráský, Hustý a partneři, s.r.o., Bohunická 50, 619 00 Brno, www.shp.eu



Zdroj: SHP

C. Cyklostezka Střecha Evropy

Prvotní projekt cyklostezky vedoucí z Hranic až do Budišova nad Budišovkou měl být původně realizován dobrovolným svazkem obcí - Mikroregionem Odersko. Záměr cyklostezku vybudovat je již z roku 2009. S ohledem na náročnost celé stavby, a to nejen finanční, se nakonec stalo investorem cyklostezky pouze město Odry, které realizovalo cyklostezku v úseku Odry – Klokočůvek. Tato část byla naprojektována v roce 2012 společností Dopravoprojekt Ostrava spol. s.r.o. Stavba byla zrealizována v letech 2014-2015. Stavba probíhala v katastrálních územích – Odry, Loučky nad Odrou, Jakubčovice n. Odrou, Heřmánky nad Odrou, Spálov a Klokočůvek. Celkové výdaje na stavbu cyklostezky včetně doprovodných výdajů na přípravu, inženýrskou činnost a propagaci projektu se blíží 19 mil. Kč, přičemž 85 % způsobilých výdajů pokryje dotace z Regionálního operačního programu Moravskoslezsko. Cílem projektu bylo v úseku Odry – Klokočůvek částečně odklonit stávající nadregionální cyklotrasu č. 503 mimo frekventovanou silnici II. třídy a vytvořit tak bezpečnou regionální cyklotrasu v délce téměř 9 km s napojením na nadregionální cyklotrasu č. 5 a č. 55.

Z hlediska nového systému značení dálkových cyklotras se jedná o CT č. 52 Krnov - Hranice.

D. Ostatní připravované úseky v ORP Hranice

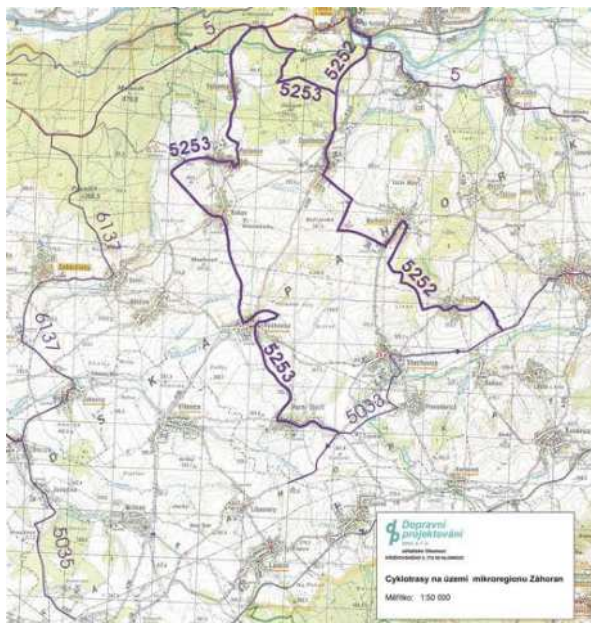
S ohledem na fakt, že trasování cyklostezky Bečva na k.ú. Ústí a k.ú. Černotín neodpovídá nejkratší vzdálenosti ze zastavených území těchto obcí směrem k Hranicím, jsou připravované paralelně i záměry řešící požadavky pravidelně dojíždějících.

Název akce, začátek a konec úseku	Délka (km)	Náklady (mil. Kč)*	Připraveno (např. studie, povolení) stav.	Gestor
Ústí - Malhořice (Dolní Louky)	2,7		technická dokumentace z roku 2013	Mikroregion Záhoran
Ústí - Skalička - hranice k.ú.	1,5		zpracovává se DUR / DSP	Obec Skalička
Ústí - Černotín vč. lávky přes Bečvu	0,9		studie Černotín – lávka přes Bečvu	Obce Černotín a Ústí
Černotín - Hranice po pravém břehu	2,1		záměr	Obec Černotín
Ústí - most ev.č. 438-001 po levém břehu	0,9		záměr, problém s ochranným pásmem zdroje vod	Obec Ústí
Černotín (zastavěná)	1,3		záměr	Obec

	část) - Hranice				Černotín
	Horní Újezd - Všechovice	2,0		v rámci KoPÚ (červen 2017)	SPÚ
	Hustopeče nad Bečvou - Milotice nad Bečvou podél silnice I/35	1,6		studie	Obce Hustopeče a Milotice nad Bečvou
	Opatovice - Býškovice - Malhotice	3,2 + 1,9		záměr	Obce Opatovice, Býškovice, Malhotice
0	Rakov - Paršovice	0,7		záměr	Obce Rakov, Paršovice
1	Obnova cyklotras mikroregionu Záhoran				Mikroregion Záhoran

Ostatní záměry bez projekční připravenosti jsou obsaženy v zápisech z jednání

Pozn.: V tabulce uváděné údaje jsou získány z obcí, pokud není vyplněno, není přesná hodnota těchto údajů nyní známa. V podrobné tabulce o úsecích cyklistických komunikací budou tyto údaje určeny zpracovatelem Strategie na základě odborného odhadu.



Zdroj: Mikroregion Záhoran.

Zápis z jednání **Hranice 21.11.2016 10:00**

Pozváni: Běloutín, Černotín, Hrabůvka, Hranice, Hustopeče nad Bečvou, Jindřichov, Klokočí, Lipník nad Bečvou, Milenov, Milovice, Osek nad Bečvou, Partutovice, Potštát, Prosenice, Radíkov, Skalička, nad Bečvou, Střítež nad Ludinou, Špičky, Teplice nad Bečvou, Týn nad Bečvou, Ústí

Přítomni:

Týn nad Bečvou	Josef Vaculin - starosta
Lipník nad Bečvou	Ing. Zuzana Dlesková - vedoucí RR
Hranice	Mgr. Ivo Lesák - místostarosta
Milovice nad B.	Bc. Hana Bezděková - starostka
Černotín	Ing. Jiří Andrýs - starosta
Střítež nad Ludinou	Ing. Petr Pajdla - starosta
Potštát	René Passinger - starosta
Hranice	Pavle Hynčicová - koordinátorka přípravy investičních akcí
	Marek Kuchta - městský architekt

Lipník nad Bečvou

- Velký Újezd - Dolní Újezd - Lipník nad Bečvou - Studie
- Jezernice - Lipník

Milotice nad Bečvou

- Hustopeče nad Bečvou - Milotice nad Bečvou - studie, severně od I/35
- Skalička - Vodní dílo Skalička - hráze - studie

Potštát

- Boškov - Potštát - DSP

Černotín

- napojení na cyklostezku Bečva
- ÚP Černotín - lávka přes Bečvu
- Kamenec - Ústí - severně od Skaličky po polních cestách
- zpevněná komunikace mezi tratí a Bečvou

Hranice

- Hranice - cyklostezka pravý břeh Bečvy DÚR
- Slavič - Drahotuše - cyklostezka severně od I/47
- Jezernice - Slavič
- Hranice - Velká - mapový podklad KPÚ

Hranice 21.11.2016 13:00

Pozváni: Bezuchov, Býškovice, Dolní Nětčice, Dolní Těšice, Horní Nětčice, Horní Těšice, Horní Újezd, Kladníky, Lhota, Malhotice, Opatovice, Oprostovice, Paršovice, Provodovice, Radotín, Rakov, Rouské, Soběchleby, Všechnovice, Žákovice,

Přítomni:

Horní Újezd Alena Veličková - starosta
Rouské Ing. Daniela Tvrdoňová - starosta
Opatovice Jaroslav Kuchař - starosta
Ing. Miloslav Masařík - místostarosta
Mikroregion Záhoran Pavla Krbálková - manažerka

Horní Újezd

- Všechnovice - Horní Újezd - polní cesty (KPÚ - hotovy v červnu)
- směr Vítonice - jižně od komunikace

Opatovice

- Opatovice - Teplice - n.B., p.č. 1611/2, k.ú. Opatovice u Hranic, p.č. 1413, k.ú. Ústí, typ C9
- Propojení Opatovice - Valšovice

Rouské

- Rouské - Kelč (kolem rybníka)
- Rouské - Všechnovice
- Rouské - Malhotice
- Cyklistické pruhy na PK - ano směr na Všechnovice

Mikroregion Záhoran

- Opatovice - Malhotice - po silnici viz mapa
- Malhotice - Ústí - polní cesta - napojení na Bečvu viz podklady
- Rakov - Paršovice viz podklady
- Rakov směr na východ a pak Býškovice a Opatovice viz podklady

ORP Lipník nad Bečvou

Správní obvod obce s rozšířenou působností Lipník nad Bečvou se týká těchto obcí:

Bohuslávky | Dolní Nětčice | Dolní Újezd | Hlinsko | Horní Nětčice | Jezernice | Kladníky | Lhota | Lipník nad Bečvou | Osek nad Bečvou | Radotín | Soběchleby | Týn nad Bečvou | Veselíčko |

A. Město Lipník nad Bečvou

Město nemá zpracovaný cyklogenerel. Město je velmi aktivní při realizaci záměrů na trase Bečvy, zároveň iniciuje další dvě radiály - směrem k obci Jezernice, což zajistí dále přes obec Slavíč napojení pro pravidelné uživatele do Hranic v koridoru silnice I/47. Další radiála je uvažovaná na Dolní Újezd, což by přineslo propojení Lipníku nad Bečvou s Olomouckem, kde stávající bezpečné cyklistické komunikace jsou dovedeny až do Velkého Újezdu - podrobněji viz kap. C.

B. Cyklostezka Bečva

Územím ORP Lipník nad Bečvou prochází významná Cyklostezka Bečva, která téměř po celé délce kopíruje koryto řeky Bečvy.

Přehled realizovaných cyklostezek v období 2009-2016:

Příjemce	Název Projektu	Výše podpory z ROP	délka	rok
Město Lipník nad Bečvou	Výstavba cyklostezky "Bečva" v úseku Lipník nad Bečvou – Osek nad Bečvou	7,79 mil. Kč (celkem náklady 9,66 mil. Kč)	2,84 km	2012
Obec Týn nad Bečvou	Cyklostezka Týn nad Bečvou	4,14 mil. Kč	1,37 km	2013
Obec Týn nad Bečvou	Výstavba části cyklostezky Bečva v úseku Týn n.B. – I. etapa	4,54 mil. Kč	1,09 km	2009

Příjemce	Název Projektu	Výše podpory ze SFDI	délka	rok
Obec Osek nad Bečvou	Cyklostezka Bečva, k.ú. Osek nad Bečvou	5,44 mil. Kč		

Žadatel	Název akce	Výše podpory z rozpočtu Olomouckého kraje	délka	rok
Obec Osek nad Bečvou	Cyklostezka Osecký most – Osecký jez	726 524 Kč		2014



Extravilán – Cyklostezka Bečva – úsek Týn nad Bečvou – Osek nad Bečvou

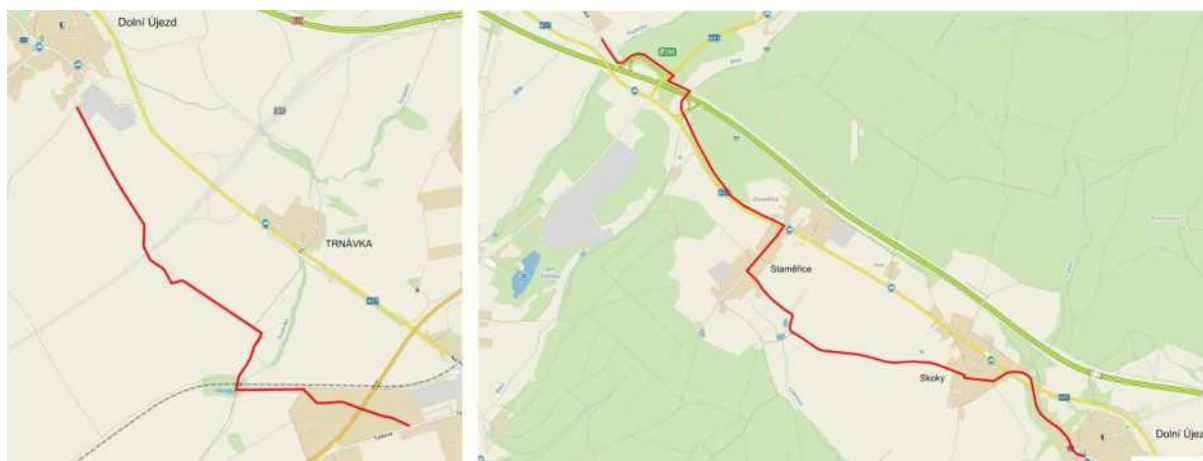
Městem Lipník nad Bečvou se připravuje záměr na mimoúrovňové křížení silnice II/437 na levém břehu řeky Bečvy. Obce Jezernice a Týn nad Bečvou zvažují návrh lávky přes Bečvu s cílem propojení cyklo dopravy na pravém a levém břehu Bečvy. Vybudování i pravobřežní cyklostezky podél Bečvy od lávky na Rybářích do Lipníka n.B. se jeví jako nezbytné pro odlehčení velmi využívané levobřežní trasy.

C. Ostatní připravované úseky v ORP Lipník nad Bečvou

	Název akce, začátek a konec úseku	Délka (km)	Náklady (m il. Kč)	Připravenost (např. studie, stav. povolení)	Gestor
	Výstavba cyklostezky Dolní Újezd – Lipník nad Bečvou			DSP	Obec Dolní Újezd
	Výstavby cyklostezky Dolní Újezd – Velký Újezd			DSP	Obec Dolní Újezd
	Cyklostezka Veselíčko – Osek nad Bečvou (k železniční zastávce)	1,8 km	4,5 celá	studie plán stavby 2016-17	Obec Veselíčko
	Cyklostezka Veselíčko - Tupec - Dolní Újezd	1 km	3	studie plán stavby 2017-18	Obec Veselíčko
	Cyklostezka Veselíčko – Vicínov – Radvanice	3,6 km /1,5 km spojení s obcí	4,5 v obci	studie	Obec Veselíčko
	Jezernice – Slavíč – severně podél trati ČD, asfaltová cyklostezka	2 km		záměr	Obec Jezernice
	Jezernice – Lipník – jižně podél trati ČD, asfaltová cyklostezka	2 km		záměr	Obec Jezernice
	Jezernice – Bečva, cyklostezka + lávka přes Bečvu	1 km		záměr	Obec Jezernice, Obec Týn n.B.
	Cyklostezka pod mostem Týn nad Bečvou – Osek nad Bečvou			Strategický plán rozvoje města – aktualizace r.2016	Lipník nad Bečvou
0	Cyklostezka Lipník n.B. - Jezernice			Strategický plán rozvoje města – aktualizace r.2016	Lipník nad Bečvou

1	Cyklostezka Lipník n.B. – Dolní Újezd			Strategický plán rozvoje města – aktualizace r.2016	Lipník nad Bečvou
2	Potštát - Boškov			DSP	Město Potštát
3	Průjezd obcí Jezernice – cyklistický pruh na III/4377	1,7 km		záměr	Obec Jezernice
4	B+R u podchodu na Famílie pod silnicí I/47 Lipník – Hranice (zastávky autobusu pro oba směry)			záměr	Obec Jezernice
5	Cyklostezka Osek – Tupec – Dolní Újezd (bude řešeno v rámci KoPÚ jako zpevněná „polní cesta“ pro kola a zemědělské stroje)			záměr	Obec Veselíčko
6	Napojení z m. č. Tupec (bude řešeno v rámci KoPÚ jako zpevněná „polní cesta“ pro kola a zemědělské stroje)			záměr	Obec Veselíčko
7	Cyklopropojení Tupec-Lipník resp. Veselíčko – Tupec – Lipník (ná vaznost na cyklostezku Dolní Újezd – Lipník)			záměr	Obec Veselíčko
Ostatní záměry bez projekční připravenosti jsou obsaženy v zápisech z jednání					

Pozn.: V tabulce uváděné údaje jsou získány z obcí, pokud není vyplněno, není přesná hodnota těchto údajů nyní známa. V podrobné tabulce o úsecích cyklistických komunikací budou tyto údaje určeny zpracovatelem Strategie na základě odborného odhadu.

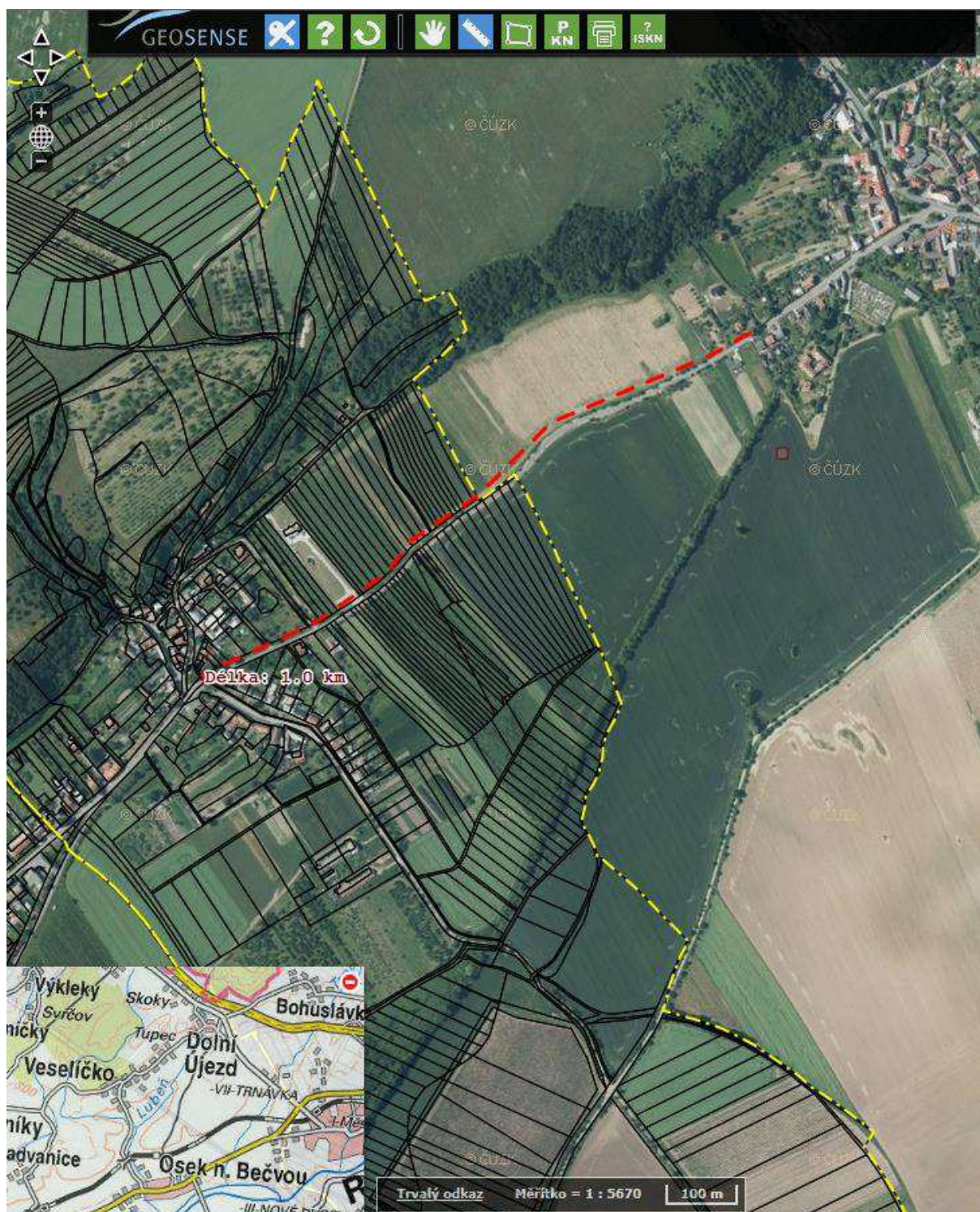


Situace širších vztahů – Cyklostezka Lipník nad Bečvou – Dolní újezd – Velký Újezd (Zdroj: Nell Projekt s.r.o., Zlín)

Cyklostezka Veselíčko (od ranče) – Osek na Bečvou (k železniční zastávce)

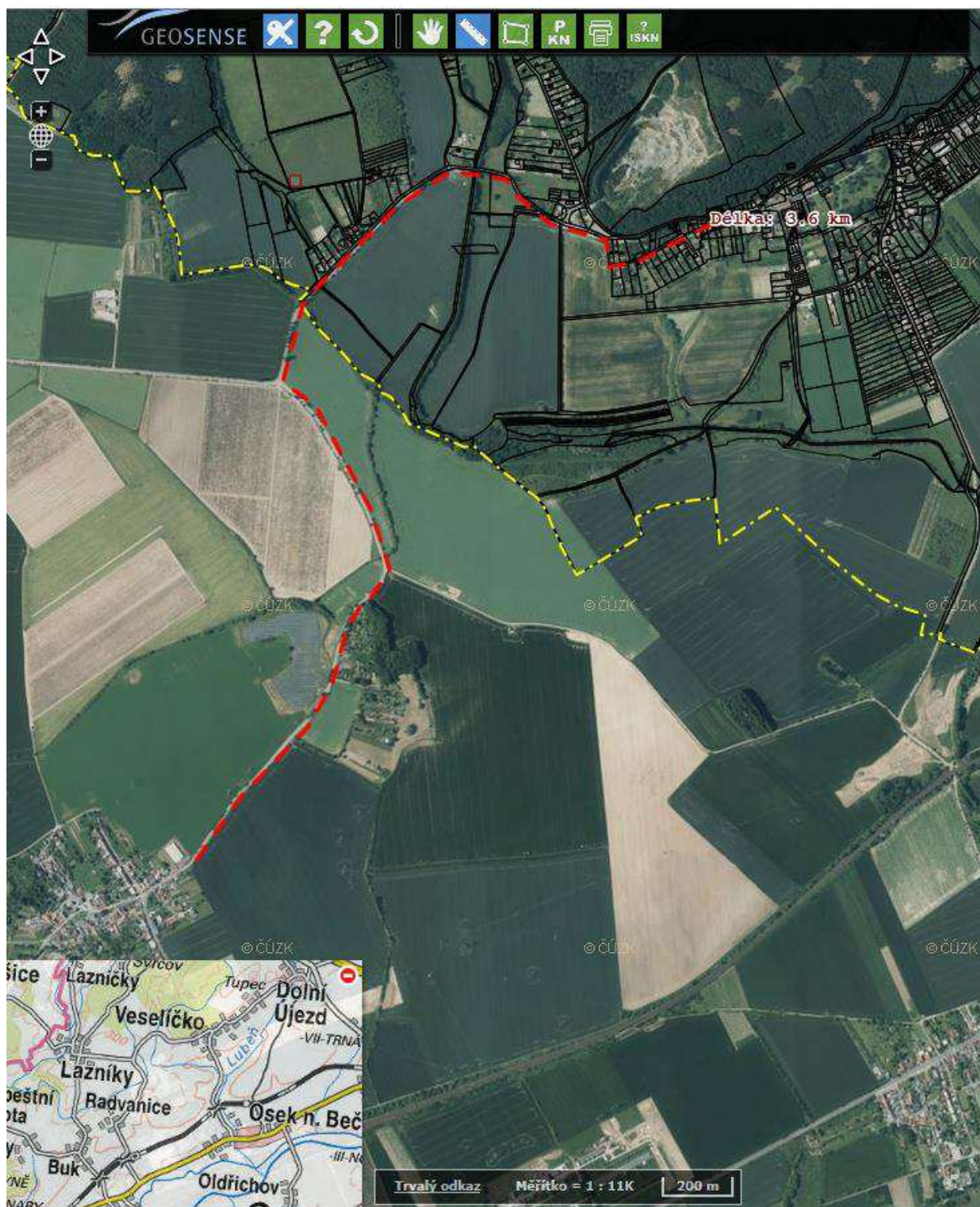


Zdroj: Obec Veselíčko
Cyklostezka Veselíčko (Tupec) – Dolní Újezd



Zdroj: Obec Veselíčko

Cyklostezka Veselíčko – lom – Vicinov – křižovatka na Lazníky - Radvanice



Jednání se uskutečnilo společně s Hranickem Zápis z jednání Hranice 21.11.2016 10:00

Pozváni: Bělotín, Černotín, Hrabůvka, Hranice, Hustopeče nad Bečvou, Jindřichov, Klokočí, Lipník nad Bečvou, Milenov, Milovice, Osek nad Bečvou, Partutovice, Potštát, Prosenice, Radíkov, Skalička, nad Bečvou, Střítež nad Ludinou, Špičky, Teplice nad Bečvou, Týn nad Bečvou, Ústí

Přítomni:

Týn nad Bečvou	Josef Vaculin - starosta
Lipník nad Bečvou	Ing. Zuzana Dlesková - vedoucí RR
Hranice	Mgr. Ivo Lesák - místostarosta
Milovice nad B.	Bc. Hana Bezděková - starostka
Černotín	Ing. Jiří Andrýs - starosta
Střítež nad Ludinou	Ing. Petr Pajdla - starosta
Potštát	René Passinger - starosta
Hranice	Pavle Hynčicová - koordinátorka přípravy investičních akcí Marek Kuchta - městský architekt

Lipník nad Bečvou

- Velký Újezd - Dolní Újezd - Lipník nad Bečvou - Studie
- Jezernice - Lipník

Milotice nad Bečvou

- Hustopeče nad Bečvou - Milotice nad Bečvou - studie, severně od I/35
- Skalička - Vodní dílo Skalička - hráze - studie

Potštát

- Boškov - Potštát - DSP

Černotín

- napojení na cyklostezku Bečva
- ÚP Černotín - lávka přes Bečvu
- Kamenec - Ústí - severně od Skaličky po polních cestách
- zpevněná komunikace mezi tratí a Bečvou

Hranice

- Hranice - cyklostezka pravý břeh Bečvy DÚR
- Slavíč - Drahotuše - cyklostezka severně od I/47
- Jezernice - Slavíč
- Hranice - Velká - mapový podklad KPÚ

Předešlý sběr námětů pro tuto oblast se uskutečnil v rámci pracovní schůzky dne 17. dubna 2015 v 9:00 hod. v Zasedací místnosti primátora města Olomouce, Horní náměstí 583, Olomouc při zpracování „Vyhledávací studie cyklistických komunikací v rámci ITI olomoucké aglomerace“.

ORP Šumperk

Správní obvod obce s rozšířenou působností Šumperk se týká těchto obcí:

Bludov | Bohdíkov | Bohutín | Branná | Bratrušov | Bušín | Dlouhomilov | Dolní Studénky | Hanušovice | Hraběšice | Hrabišín | Chroměč | Jakubovice | Janoušov | Jindřichov | Kopřivná | Libina | Loučná nad Desnou | Malá Morava | Nový Malín | Olšany | Oskava | Písařov | Rapotín | Rejchartice | Ruda nad Moravou | Šléglov | Sobotín | Staré Město | Sudkov | Šumperk | Velké Losiny | Vernířovice | Vikantice | Vikýřovice |

A. Město Šumperk

Ve městě Šumperk dosud neexistuje ucelená síť cyklistických tras. Dlouhodobým cílem města je vybudování funkční páteří sítě cyklistických komunikací, která by umožnila cyklistům nejen bezpečnou segregaci od automobilové dopravy v rámci vnitroměstských vztahů, ale i bezpečnější průjezd Šumperkem a propojila centrum města s okolními obcemi - Novým Malínem, Vikýřovicemi, Dolními Studénkami a silnicí II/446 na Bratrušov. Tento cíl se představitelům města daří v dlouhodobém horizontu postupně naplňovat.

Celkem je v Šumperku a v nejbližším okolí vybudováno 6 539 m cyklostezek a opatření pro cyklisty:

Lokalita	Způsob vedení	D élka v metrech
Žerotínova – Havlíčkova (od okružní křižovatky po světelnou křižovatku (Temenická x Langerova))	Vyhrazený oboustranný cyklistický pruh v hlavním dopravním prostoru	7 50
Temenická (od křiž. Temenická x Sládkova po křiž. Temenická x Šumavská)	Vyhrazený oboustranný cyklistický pruh v hlavním dopravním prostoru	1 00
Temenická (od křiž. Temenická x Šumavská po křiž. Temenická x Finská)	Obousměrný cyklistický pás v přidruženém prostoru	5 50
Lidická – Uničovská (až po začátek obce Nový Malín)	Stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem	9 50
Parková stezka u potoka Temenec (mezi ul. Fibichova a Langerova)	Stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem	2 20
Jiráskovy sady	Stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem	2 30
Smetanovy sady	Stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem	4 00
Okružní křižovatka Zábřežská - Jesenická	Vyhrazený oboustranný cyklistický pruh v hlavním dopravním prostoru	1 00
Křižovatka u Hypernovy	Jednosměrný oboustranný cyklistický pruh ve vyhrazeném prostoru	1 00
J. z Poděbrad (od křiž. Temenická – Langerova po okružní křižovatku)	Vyhrazený oboustranný cyklistický pruh v hlavním dopravním prostoru	6 20
Husitská (od kruhového objezdu po výjezd z parkoviště za dalším kruhovým objezdem)	Vyhrazený oboustranný cyklistický pruh v hlavním dopravním prostoru	1 80
Jiřího z Poděbrad (od kruhového objezdu po křiž. Vítězná)	Vyhrazený oboustranný cyklistický pruh v hlavním dopravním prostoru	4 10

	prostoru	
Žerotínova (od kruhového objezdu u ZUŠ po areál ČSAD)	Vyhrazený oboustranný cyklistický pruh v hlavním dopravním prostoru	1 075
Žerotínova (od ČSAD po náhon)	Jednosměrný oboustranný cyklistický pruh v přidruženém dopravním prostoru	4 30
Žerotínova (od náhonu po k. ú. Dolních Studének)	Jednosměrný oboustranný cyklistický pruh ve vyhrazeném prostoru mimo hlavní dopravní prostor	4 24



Příjemce	Název Projektu	Výše podpory z ROP	délka	rok
Město Šumperk	Cyklostezka Šumperk – Dolní Studénky, k.ú. Šumperk	7,53 mil. Kč	1,9 km	2014
Obec Dolní Studénky	Cyklostezka Šumperk – Dolní Studénky	6,8 mil. Kč	1,14 km	2014
Obec Nový Malín	Cyklistická stezka Šumperk – Nový Malín, stavba Nový Malín, II. etapa	7,4 mil. Kč	0,8 km	2009
Obec Ruda nad Moravou	Cyklostezka Ruda nad Moravou	3,02 mil. Kč	0,7 km	2013
Obec Sudkov	Cyklostezka Sudkov – Dolní Studénky	4,47 mil. Kč	1,2 km	2014

Příjemce	Název Projektu	Výše podpory ze SFDI	délka	rok
Obec Oskava	Cyklostezka Mostkov – Václavov	7,68 mil. Kč	1,8	
Obec Rapotín	Cyklistická stezka Rapotín – II. etapa, ul. Šumperská	15,925 mil. Kč	1,67	2014
Obec Rapotín	Smišená stezka Rapotín - ul. Šumperská, I. etapa	6,667 mil. Kč		2012

Cyklistické pruhy na ulici Jiřího z Poděbrad v Šumperku

B. Přehled realizovaných cyklostezek v ORP Šumperk:

Přehled realizovaných cyklostezek v období 2009-2016:

Žadatel	Název akce	Výše podpory z rozpočtu Olomouckého kraje	délka	rok
Obec Rapotín	Společný pás pro provoz cyklistů a chodců U Losinky v Rapotíně	514 319 Kč	184 m	2015

C. Obce jihovýchodně od Šumperka (mikroregion Šumperský venkov)

Spojení města Šumperk s Novým Malínem je umožněno dělenou stezkou pro chodce a cyklisty (C10) na ulici Lidická a dále smíšenou stezkou pro chodce a cyklisty (C9), která je v extravilánu vedená samostatně podél silnice II/446. Úsek v Novém Malíně byl vybudován v roce 2009 z podpory ROP Střední Morava, která činila 7,39 mil. Kč.

Od roku 2014 je spojení Šumperk – Dolní Studénky řešeno vyhrazenými pruhy na ulici Žerotínská a v extravilánu jako samostatná komunikace se smíšeným provozem chodců a cyklistů (C9) o délce cca 3 km. A dále spojení obcí Dolní Studénky – Sudkov taktéž samostatnou komunikací se smíšeným provozem chodců a cyklistů (C9) a délce cca 1,2 km. Tyto úseky byly realizovány z podpory z ROP Střední Morava.

D. Obce severovýchodně od Šumperka (Cyklotrasa Desná)

Spojení města Šumperk a obce Rapotín je umožněno po vyznačených jízdnicích pružích pro cyklisty na silnici I/11 (ul. Jesenická a ul. Rapotínská) až na okraj města, kde od křižovatky s ul. Pod Holubím vrchem pokračuje smíšená stezka pro chodce a cyklisty na začátek obce Rapotín a dále až po Komunikační a koordinační centrum v Rapotíně.





Další pokračování tohoto záměru je návrh smíšené stezky po ul. Jesenická, ke které se cyklisté dostanou po nezátížené místní komunikaci ul. Na Soutoku, což odvádí cyklisty z křižovatky silnic I/11 a I/44. Plánované záměry končí u bývalých skláren v Rapotíně, další trasování závisí na postoji Velkých Losin. Propojení je důležité nalézt až do Koutů nad Desnou podél toku řeky Desné přes katastrální území Filipová, Kociánov, Rejhotice.

E. Obce jihozápadně od Šumperka (obce Bludov, Chromeč, Sudkov)

V daném koridoru se jedná především o odklonění cyklistů ze silnic I/11 a I/44 jednak od Šumperka a jednak v trase Moravské stezky. Od doby zpracování minulé cyklostrategie se podařilo zbudovat cyklistickou komunikaci Bludov – Šumperk. Dále se navrhuje řešit úsek Bludov, žel. zast. Lázně – Chromeč (most přes Moravu). Tato smíšená stezka by spojila hráz u Chromečského Mlýnu s vybudovanou účelovou komunikací podél železniční trati, která směřuje k I/44 a III/3704. Jedná se pak o přetrasování Moravské stezky. Pohyb v dopravním prostoru průtahu silnice I/11 dále do centra Bludova je možné připustit v hlavním dopravním prostoru nebo s povolením jízdy cyklistů po nezátíženém chodníku.

Obec Sudkov a obec Postřelmov je možné spojit smíšenou stezkou podél silnice III/3703, z ní je možné jižním směrem vést upravenou trasu Moravské stezky.

D. Obce západně od Šumperka (mikroregion Ruda)

V daném koridoru se jedná především o odklonění cyklistů ze silnic I/11 a II/369. Mikroregion Ruda má zpracovanou „Marketingovou strategii rozvoje cyklotras“ z roku 2007, která se zabývá i otázkou výstavby cyklostezek. V daném materiálu jsou definovány tyto priority, většina není prozatím zrealizována, nadále platí:

Vedení cyklistů mimo I/11

- Olšany - Bušín
- Intravilán v obci Bušín
- Bohutín (od řeky přes Moravu) – Klášterec (napojení na obslužnou komunikaci ve směru na Olšany)

Vedení cyklistů mimo II/369

- Olšany – Ruda (extravilán, podél II/369) - zrealizováno mezi místní částí Truska a areálem Olšanských papíren
- Ruda, Alojsov

E. Obce severozápadně od Šumperka (Bratrušov)

Město Šumperk má vypracovanou vyhledávací studii dopravního řešení vedení cyklistické stezky z města Šumperk do obce Bratrušov z roku 2015. Vedení cyklostezky je rozděleno na vedení ve městě Šumperk, které začíná u křížení ulic U Sanatoria s ulicí Bratrušovská a končí v místech ukončení obce. Délka tohoto úseku je cca 450 m. Druhou část tvoří trasa vedená v extravilánu která je dlouhá 2,650 km. Celková délka navrhované cyklistické stezky je potom 3,100 km.

F. Čarodějnická cyklotrasa

Šumperkem prochází tematicky zaměřená „Čarodějnická cyklotrasa“, která cyklistu na jednotlivých zastaveních seznamuje s neblahou historií čarodějnických procesů, které popsal Václav Kaplický ve své knize Kladivo na čarodějnice. Cyklotrasa vede z Mohelnice do Zlatých hor. Jedná se o tematickou trasu, která je vedena po cyklotrasách různého číslování. Je nesouvislá a se zanedbaným stavem značení.

D. Ostatní připravované úseky v ORP Šumperk

	Název akce, začátek a konec úseku	Délka (km)	Náklady (mil. Kč)	Připravenost (např. studie, stav. povolení)	Gestor
	Cyklostezka Šumperk - Bratrušov	,13	,52	Studie	Město Šumperk
	Cyklostezka Šumavská, Šumperk - Vytvoření cykloprůhů na ulici Šumavská propojující cyklopruhu na ulici Temenická a Jiřího z Poděbrad			Záměr	Město Šumperk
	V rámci rekonstrukce ulice Temenické (v úseku od Hasičské zbrojnice ke křižovatce s Hrabenovskou a Bohdíkovskou ulicí) realizace vyhrazených cyklistických pruhů	,150			Město Šumperk
	Nový Malín od samoobsluhy CBA - konec obce směrem na Libinu (C9)	,50	,52	Záměr	Obec Nový Malín
	Cyklostezka Nový Malín - Libina			Výstavba cyklostezky v souladu s Konceptí Mikroregionu Šumperský venkov	Obec Nový Malín
	Cyklostezka Bludov - Chromeč				Obec Bludov
	Cyklostezka Sudkov - Bludov			Projektový záměr obce Sudkov	Obec Sudkov
	Úprava okolí podél silnice I/44 v úseku od křižovatky se silnicí III/3704 po železniční přejezd u Habermannovy vily v Bludově			studie	Obec Bludov
	Cyklostezka v intravilánu obce Olšany			Vychází z „Marketingová strategie rozvoje cyklotras regionu Ruda“, vazba na regionální "Moravskou stezku"	Obec Olšany

0	Cyklostezka Ruda - Olšany			Vychází z „Marketingová strategie rozvoje cyklotras regionu Ruda“	Obec Olšany
1	Cyklostezka Ruda - Bohdíkov			Vychází z „Marketingová strategie rozvoje cyklotras regionu Ruda“, 0vazba na regionální "Moravskou stezku"	Obec Bohdíkov
2	Cyklostezka Hanušovice - Bohdíkov				Obec Hanušovice
3	Cyklostezka Hanušovice - Jindřichov				Obec Hanušovice
4	cyklostezka v intravilánu obce Bušín			Vychází z „Marketingová strategie rozvoje cyklotras regionu Ruda“, vazba na regionální "Moravskou stezku"	Obec Bušín
5	Cyklostezka Olšany - Bušín			Vychází z „Marketingová strategie rozvoje cyklotras regionu Ruda“	Obec Bušín
6	Cyklostezka Rapotín - Velké Losiny			Vychází ze zpracované studie Cyklotrasy Desná	Obec Rapotín
7	Cyklostezka Rapotín - Petrov nad Desnou - Sobotín			Vychází ze zpracované studie Cyklotrasy Desná, nepáteřní cyklostezka	Obec Petrov nad Desnou
8	Cyklostezka Libina - Šumvald			Projektový záměr obce Libina, vazba na cyklostezsky ITI Olomoucké aglomerace	Obec Libina
9	Staré město - Kunčice			projekt Luděk Cekr	
Ostatní záměry bez projekční připravenosti jsou obsaženy v zápisech z jednání					

Pozn.: V tabulce uváděné údaje jsou získány z obcí, pokud není vyplněno, není přesná hodnota těchto údajů nyní známa. V podrobné tabulce o úsecích cyklistických komunikací budou tyto údaje určeny zpracovatelem Strategie na základě odborného odhadu.

Šumperk 10.10.2016

Pozváni:

Loučná nad Desnou, Velké Losiny, Vermířovice, Rejchartice, Petrov nad Desnou, Sobotín, Rapotín, Vikýřovice, Hraběšice, Dolní Studénka, Nový Malín, Dlouhomilov, Hrabíšín, Bratrušov

Přítomni:

Rapotín	v zastoupení
Vikýřovice	Pavel Rýznar - stavební technik
Dolní Studénky	Ing. Sršeň Radim, Ph.D. starosta
	Strnad Michal místostarosta
Bratrušov	Hošková Dana starosta

Vikýřovice

- zpracovávají pasport komunikací
- existuje vyhledávací studie údolí Desné

Dolní Studénky

- Projekt "Jedeme spolu" půjčovna elektrokol, speciální značení, můžou zaslat projekt
- kolizní místo - zúžení u kostela, přejezd, u zastávky před odbočením na Sudkov
- Integrovaný projekt spolu s Šumperkem - zastávky a přestupní terminály
- Dolní Studénky - Třemešek - Nový Malín - Hrabíšín - Libina

Bratrušov

- Bratrušov - Šumperk - projekt Soldán
- navázání chodníku+cyklo - projekt Cekr

Svazek obcí údolí Desné

- zastávky a přestupní terminály, nádraží

Hanušovice 10.10.2016

Pozváni:

Ruda nad Moravou, Bohutín, Olšany, Bušín, Bohdíkov, Jakubovice, Janoušov, Písařov, Staré Město, Hanušovice, Jindřichov, Vikantice, Kopřivná, Malá Morava, Šléglov, Branná

Přítomni:

Bušín Zdenka Urbanová - starostka
Staré Město Jiří Kamp - starosta
Oldřich Tanert - tajemník (bývalý starosta Rudy nad Moravou)
Hanušovice Ivana Vokurková - starosta
Kopřivná Jana Gerešová - starosta
Šléglov Dana Smělá - místostarosta

Staré město

- Staré město - Kunčice - projekt Luděk Cekr
- Cyklotrasa - Stříbrnice - Nová Seninka (viz mapa)
- Chrastinský hadec - Hynčičce pod Sušinou - Stříbrnice (viz mapa)

Ruda nad Moravou

- Bohdíkov - Ruda nad Moravou - podklad Luděk Cekr
- Cyklokemp vedle koupaliště - vykoupené pozemky

Bušín

- Olšany - Buší - chodník (úzký profil)
- ÚP Bušín - vymezený koridor cyklo

Šléglov

- Branná -(po modré turistické) Šléglov - Chrastice, železniční stanice (viz mapa)

Kopřivná

- Bratušov - Lužná - polní cesta vlevo od silnice (viz mapa)

Hanušovice

- Moravská stezka po hrázi pravý břeh Moravy - po modré turistické stezce do Lužné, po zelené turistické do Bohdíkova

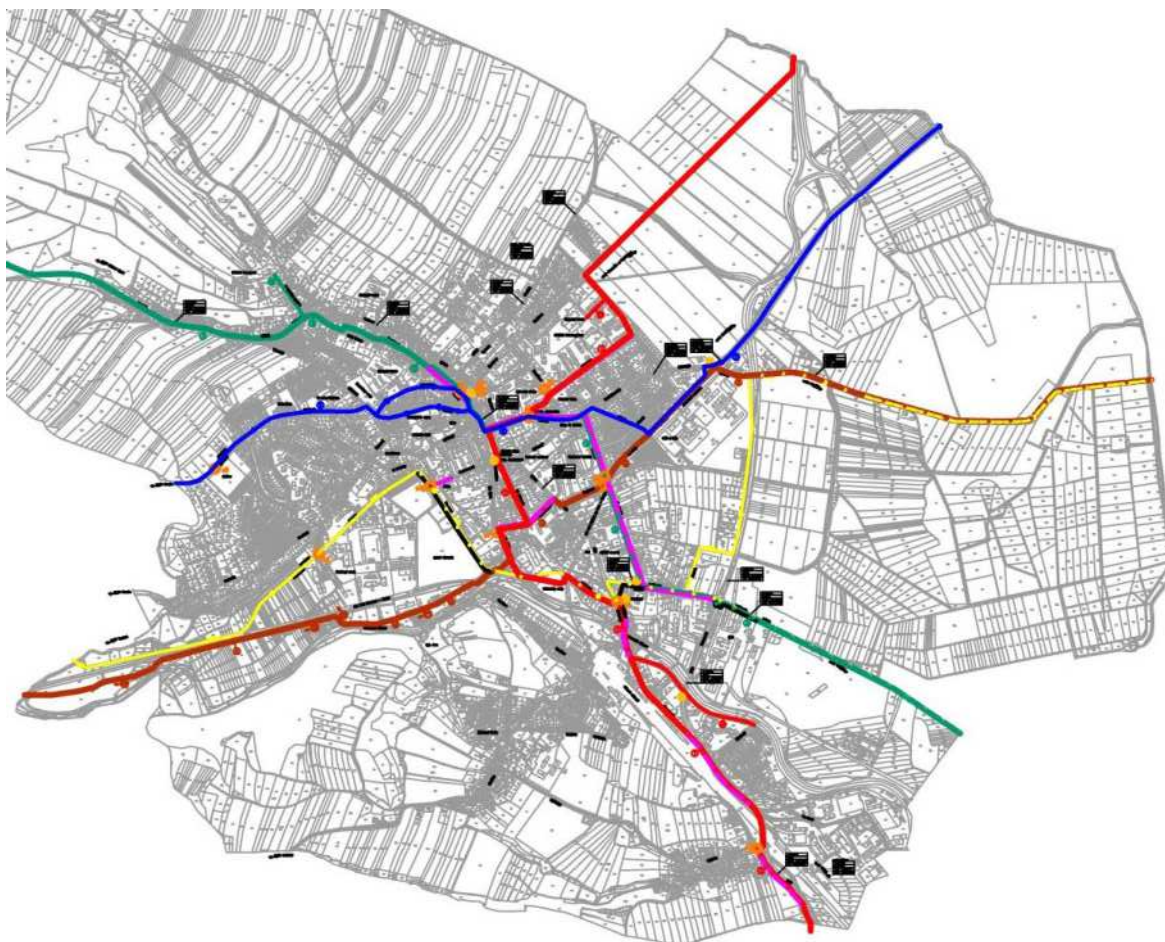
ORP Zábřeh

Správní obvod obce s rozšířenou působností Zábřeh se týká těchto obcí:

Bohuslavice | Brníčko | Drozdov | Dubicko | Horní Studénky | Hoštejn | Hrabová | Hynčina | Jedlí | Jestřebí | Kamenná | Kolšov | Kosov | Lesnice | Leština | Lukavice | Nemile | Postřelmov | Postřelmůvek | Rájec | Rohle | Rovensko | Štíty | Svébohov | Vyšehoří | Zábřeh | Zborov | Zvole

A. Město Zábřeh s vazbou na okolní obce

Město Zábřeh má vypracovanou studii „Koncepte cyklistické dopravy v Zábřehu a okolí“ z roku 2012. Město a jeho okolí protínají mnohé cyklotrasy, které tak nabízejí potenciál pro rozvoj cykloturistiky. Do budoucna se počítá s dalším rozvojem cyklostezek. Mezi zamýšlené projekty patří spojení města cyklostezkou s nedalekými obcemi Leština a Postřelmov.



Zdroj: Dopravní projektování

Město Zábřeh má vybudované tyto cyklistické komunikace:

- stezka pro cyklisty (C8) od kruhového objezdu po ulici Leštinská v délce cca 250 m
- stezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem (C10) kolem obchodního domu Kaufland v celkové délce cca 280 m

- stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem (C9) po ulici Na hrázi v délce cca 580 m

Cyklostezka na opuštěném tělese dráhy

V roce 2011 byla vybudována nová stezka pro cyklisty na opuštěném tělese dráhy (na úseku přeložené hlavní tratě, kde v rámci modernizace železniční sítě byla její trasa nově napřímena do tunelů) Česká Třebová – Zábřeh na Moravě, od traťového km cca 34,7 po km cca 37,1 mezi železniční stanicí Hoštejn a železniční zastávkou Lupěné v malebném údolí Moravské Sázavy. Je součástí významné regionální cyklotrasy č. 6232, jež pokračuje dále do východních Čech. Stezka byla vybudována v šířce 3 m a v délce cca 2,5 km. Tento projekt byl spolufinancován Státním fondem dopravní infrastruktury (15,27 mil. Kč) a Olomouckým krajem (1,64 mil. Kč).



rok 2010



rok 2012

Zdroj: Odbor rozvoje a územního plánování, Městský úřad Zábřeh

Postřelmov - Zábřeh

Úsek Zábřeh – Postřelmov je z pohledu cyklistické dopravy jednou z nejvytíženějších tras na celém území Zábřežska. Realizací obchvatu Postřelmova se silnice mezi Zábřehem a Postřelmovem měla stát vhodnější pro cyklistickou dopravu. Ale vybudovaný sjezd z obchvatu směrem na Zábřeh výrazným způsobem zkomplikoval jízdu cyklistům z Postřelmova směrem na Zábřeh. Proto se město Zábřeh rozhodlo pro realizaci cyklostezky, která by stávající problém vyřešila.



Trasa cyklostezky je uvažována mezi silnicí č. I/44 a železniční tratí Zábřeh na Moravě. Délka cyklostezky je 2800 metrů. Na okraji Zábřehu se cyklostezka napojí podle navržené Koncepce cyklistické dopravy ve městě Zábřeh na nově vybudovanou cyklostezku. V Postřelmově bude cyklostezka ze Zábřehu ukončena napojením na místní komunikace. Další možností je propojení Postřelmov – Zábřeh po polních cestách. Na území

k.ú. Postřelmov je vybudovaná zpevněná komunikace s vyloučením motorové dopravy (B11) směrem ke kapličce. Město Zábřeh má zpracovanou projektovou dokumentaci, která navazuje na již vybudovaný úsek a navazuje na ulici Strejцова v Zábřehu.

Zábřeh – Leština

Na vybudovaný úsek stezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem (C10) kolem hypermarketu Kaufland navazuje dokumentace pro stavební povolení „Společný pás pro pěší a cyklisty na ulici Leštinská“ z roku 2016. Stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem (C9) je navržena délce cca 0,3 km a navazuje na již realizovaný úsek u kruhového objezdu.

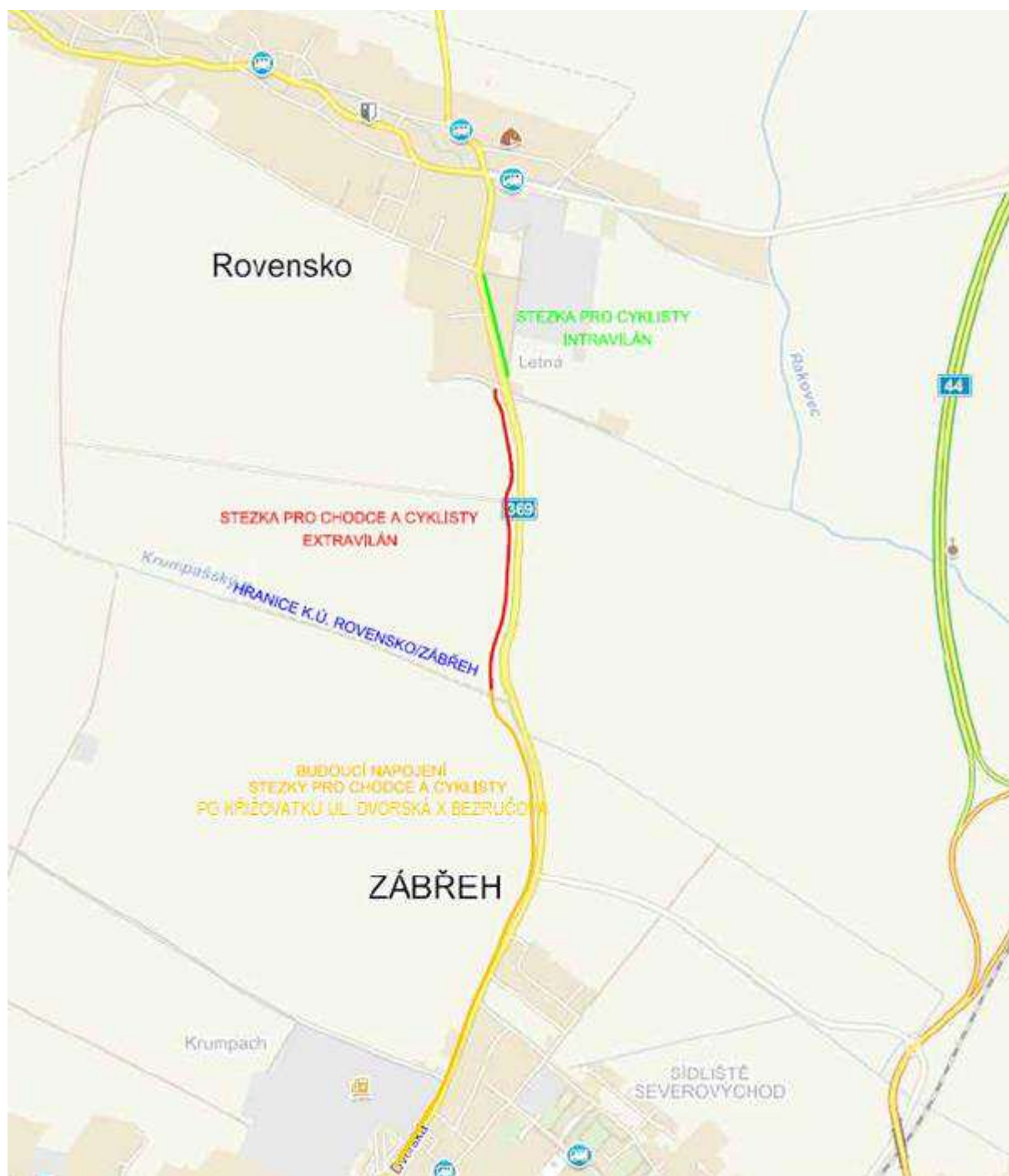
Od kruhového objezdu v Zábřehu (Olomoucká – Leštinská) je vybudovaná stezka pro cyklisty (C8) v délce cca 250 m. Na tento úsek navazuje dokumentace pro stavební řízení „Cyklostezka Zábřeh – Leština, část Zábřeh“ z roku 2016 v celkové délce 0,74 km.

Obec Leština má zpracovanou dokumentaci pro územní řízení z roku 2013 na cyklostezku Leština – Zábřeh v úseku od obce Leština po sjezd k ČOV po levé straně silnice II/315 ve směru Leština – Zábřeh. Délka cyklostezky je cca 1,3 km.

B. Ostatní připravované úseky v ORP Zábřeh

	Název akce, začátek a konec úseku	Délka (km)	Náklady (mi I. Kč)	Připravenost (např. studie, stav. povolení)	Gestor
	Zábřeh - Postřelmov	0,35	1,5	studie	Postřelmov
	Zábřeh -Postřelmov – v polích	1,77			
	Postřelmov - Sudkov	0,33	1	studie	Postřelmov
	Cyklostezka Leština - Zábřeh	1,31	4	DÚR	Leština
	Cyklostezka Zábřeh – Leština, část Zábřeh	0,74	8	DSP	Zábřeh
	Zábřeh - Lupěné	3		studie	
	Stezka pro cyklisty Rovensko - Zábřeh	0,25 (stezka pro cyklisty C8) 0,78 (smíšená stezka C9)		studie	Rovensko, Zábřeh
	Stezka pro chodce a cyklisty Postřelmůvek - Postřelmov	0,7	3	DÚR	Postřelmůvek
	Dubicko – Bohuslavice				
Ostatní záměry bez projekční připravenosti jsou obsaženy v zápisech z jednání					

Pozn.: V tabulce uváděné údaje jsou získány z obcí, pokud není vyplněno, není přesná hodnota těchto údajů nyní známa. V podrobné tabulce o úsecích cyklistických komunikací budou tyto údaje určeny zpracovatelem Strategie na základě odborného odhadu.



Zábřeh 24.10.2016 10:00

Pozváni: Horní Studénky, Hoštejn, Hynčina, Chromeč, Jedlí, Jestřebí, Kosov, Nemile, Postřelmůvek, Rovensko, Svěbohov, Štíty, Vyšehoří, Zábřeh, Zborov

Přítomni:

Zábřeh RNDr.Mgr.František John, Ph.D. - starosta

PaeDr. Karel Crhonek - místostarosta

Postřelmůvek Josef Krobot - starosta

Rovensko Josef Šincl - starosta

Nemile Ing.Petr Šimek - starosta

Barbora Hozíková - host

Zábřeh

- Zábřeh - Lupěné - jižně podél žel. tratě - viz podklady
- Zábřeh - Nemile
- Zábřeh - Postřelmov - polní cesta - Postřelmov - kaplička - vybudované - viz mapa, viz podklady
- Zábřeh - Postřelmov - mezi tratí a I/44, pod novým obchvatem a dále po komunikace Komenského - viz podklady
- Zábřeh - Rovensko - Postřelmůvek - západně od silnice 369 - viz mapa, viz podklady
- Zábřeh - Leština - jižně podél silnice 315 - viz podklady

Lupěné

- vazba na Pardubický kraj - cyklotrasa Lupěné - Hněvkov - Hoštejn - na sever po cyklotrase 521

Postřelmůvek

- Stezka pro chodce a cyklisty DÚR - Šikulův mlýn - Postřelmov cyklotrasa 6231
- Postřelmůvek - Rovensko - viz mapa
- Postřelmůvek - Vyšehoří - průzkum pozemků

Postřelmov

- Postřelmov - Nový Dvůr po hrázi

Zábřeh 24.10.2016 13:00

Pozváni: Bohuslavice, Brníčko, Dubicko, Hrabová, Kamenná, Kolšov, Lesnice, Leština, Lukavice, Postřelmov, Rajec, Rohle, Sudkov, Zvole

Přítomni:

Bohuslavice	Bc. Luboš Vlček - starosta
Lukavice	Ing. Vladimír Velický - starosta
Leština	Ing. Pavel Hojgr - starosta
Hrabová	Ing. Jiří Linhart - starosta
Dubicko	Mgr. Václav Hampl - starosta
Postřelmov	Jaroslav Nimrichtr - starosta

Postřelmov

- Cyklostezka Desná
- Zábřeh - Postřelmov - podél silnice - viz mapa
- Postřelmov - Sudkov - viz mapa
- hráze - viz mapa
- průtah sil III - cyklopiktogramy

Lukavice

- Postřelmov - viz mapa
- Vlachov - Libivá - viz mapa
- železniční nádraží Lukavice - úschovna
- autobusová zastávka Vlachov - stojany

Leština

- Leština- Zábřeh - podél silnice - viz podklady, viz mapa

Hrabová

- Hrabová - Dubicko - cyklostezka východně od komunikace - viz mapa

Dubicko

- Dubicko - Bohuslavice - projekt na CD

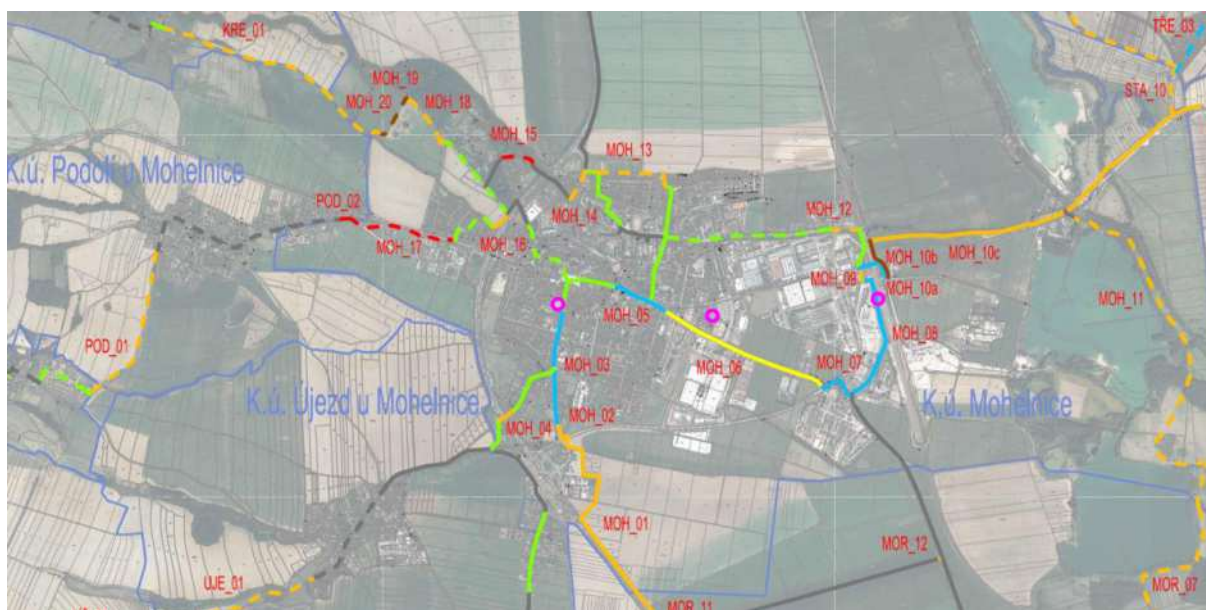
ORP Mohelnice

Správní obvod obce s rozšířenou působností Mohelnice se týká těchto obcí:

[Klopina](#) | [Krchleby](#) | [Líšnice](#) | [Loštice](#) | [Maletín](#) | [Mírov](#) | [Mohelnice](#) | [Moravičany](#) | [Palonín](#) | [Pavlov](#) | [Police](#) | [Stavenice](#) | [Třeština](#) | [Úsov](#) |

A. Mohelnice a cyklistické vazby

Město Mohelnice nemá zpracovaný podrobný generel cyklistické dopravy. V rámci zpracování zakázky „Návrh vedení cyklistické dopravy v mikroregionu Mohelnicko“ v roce 2016 byl pro město vytvořen základní skelet cyklistických komunikací.



Zdroj: RARSM.

V intravilánu města se nachází jediná cyklostezka (vyjma krátké stavební připravenosti dělené stezky u Kauflandu) a to na ul. Vodní, délky 250 m (stav z roku 2009 stále platí).



V extravilánu je zbudována kromě cyklostezky Mohelnice – Libivá o délce 1827 m i další úseky:



- cyklostezka Loštice, Žádlovický park – Mohelnice, Horní Krčmy v délce 727 m + navazující účelová komunikace v délce 560 m;
- cyklostezka Mohelnice - Újezd v délce 1131 m;
- smíšená stezka Moravičany – Mohelnice v délce 1862 m.



Za velký deficit je považována absence bezpečné vazby na Stavenice a Třeštinu v koridoru silnice II/444, což je směr významné pravidelné dojížděky za prací do průmyslové zóny Mohelnice, tak i trasa Moravské stezky a v neposlední řadě by tato stezka vyřešila zpřístupnění přestupního terminálu žel. stanice Mohelnice. Propojení na Zábřežsko se uvažuje kromě koridoru Moravské stezky (viz kap. B) i trasou přes Libivou na Vlachov (v souběhu se silnicí), což umožní i bezpečné napojení místní části Květín. Po vybudování přeložky silnice I/44 je původní silnice zklidněná a umožňuje vcelku bezpečné propojení obcí Vlachov a Zvole.

Západním směrem se plánuje napojení cyklostezkou na Kremačov.

B. Moravská stezka

Trasa Moravské stezky je vyřešena jižním směrem do Moravičan. Obec Moravičany při rekonstrukci silničního průtahu III/4441 uplatňuje na správci silnice požadavek na zřízení jízdních pruhů pro cyklisty. Realizace se předpokládá v roce 2019. V současné době se zpracovává DUR na segregační opatření v extravilánovém úseku do místní části Doubravice. Do další místní části Mitrovce již existuje zpevněná účelová komunikace vybudovaná v rámci stavby protipovodňových opatření. Po vyřešení trasy Moravské stezky směrem k Novým Mlýnům bude možné Moravskou stezku přeznačit.

Složitější situace je severo-východním směrem, kde přeložka silnice II/444 budovaná v minulé dekádě neuvažovala s výhledovým vedením cyklo dopravy. Stezka podél ní bude z důvodu nutnosti křížení mnoha vodních toků investičně velmi nákladná. Nicméně jde o nutný úsek, který by odvedl cyklistickou dopravu ze silnice s dopravním zatížením větším než 3000 voz / 24hod. Na k.ú. Třeština lze využít pro Moravskou stezku hráze vybudované Povodím Moravy, avšak s ne zcela ideálním povrchem. Jejich délkový rozsah je značný, jsou vybudované až na Zábřežsko.

C. Město Loštice

Město sice nemá zpracovanou koncepci rozvoje cyklistické dopravy, ale nové vedení v čele s paní starostkou Seifertovou - Havelkovou je velice aktivní v projekční přípravě cyklistických komunikací. Vazba na Palonín v trase historické cesty získala podporu z IROPu, realizace stavby délky 1290 m s celkovými náklady vč. souvisejících investic dosahuje 7,9 mil. Kč se předpokládá v roce 2017. Dále je řešena vazba na Moravičany na železniční zastávku a vnitroměstská infrastruktura.

D. Plány v ORP Mohelnice

Název	Typ cyklistické komunikace	Délka v m	Šířka v m	Cenová bilance v tis. Kč vč. DPH	Připravenost PD
KRCHLEBY					
Krchleby - Starý Maletín	B11	270	3,00	2 385 Kč	-
Krchleby - Řepová	B11	970	3,00	8 569 Kč	-
MOHELNICE					
Směr Mohelnice podél D35	C9	993	2,00	3 899 Kč	-
Překřížení II/444	C9	272	2,50	1 669 Kč	-
Ul. Olomoucká	V20	636	1,50	2 341 Kč	-
Dolní Krčmy - podjezd	C9	103	3,00	100 000 Kč	-
Ul. Nádražní	V20	327	1,50	1 204 Kč	-
Ul. Družstevní	V14	980	3,00	1 779 Kč	-
Mohelnice - Křižovatka III/4441 a II/444	V20	228	1,50	839 Kč	-
Mohelnice - Nádražní ul.	V20	756	1,50	2 783 Kč	-
Mohelnice - propojka k ul. Nádražní	C9	82	2,00	402 Kč	-
Mohelnice - Stavenice CS	V20	213	1,50	193 Kč	-
Mohelnice - Stavenice	B11	238	3,00	2 102 Kč	-
Mohelnice - Stavenice CS	C9	2005	3,00	11 808 Kč	-
Moravičany - Mohelnice (U bagru)	C9	2181	2,00	8 563 Kč	-
Mohelnice u zahrádek	C9	160	2,00	785 Kč	-
Za humny ul. Růžová	C9	500	2,00	1 963 Kč	-
Ul. Zábřežská	C9	185	2,50	1 135 Kč	-
Parčík Karla Čapka	C7 + E13	207	2,00	1 016 Kč	-
Propojení ul. Sportovní - Kremačovská	C9	116	2,00	569 Kč	-
Ul. Třebovská	C7 + E13	622	2,00	3 053 Kč	-
Mohelnice - Kremačov	C9	333	2,00	1 634 Kč	-
Mohelnice - Kremačov	B11	272	3,00	2 403 Kč	-
Mohelnice - Kremačov	C9	385	2,00	1 889 Kč	-
Krchleby - Květín	B11	2585	3,00	22 836 Kč	-
Řepová - propojka střed	B11	305	3,00	2 694 Kč	-
Květín - Libivá	C9	441	2,00	1 731 Kč	-
Libivá - Vlachov	B11	575	3,00	5 080 Kč	-

Libivá - Květín	C9	675	2,00	2 650 Kč	-
Libivá - Střed	C9	65	3,00	479 Kč	-
Libivá - Vlachov	B11	1035	3,00	9 143 Kč	-
Kremačov - Mohelnice	C9	980	2,00	3 848 Kč	-
Podolí - Vyšehorky	C9	935	2,00	3 671 Kč	-
Podolí - Mohelnice	C7	60	1,50	177 Kč	-
Újezd- Líšnice	C9	980	2,00	3 848 Kč	-
Studená Loučka - Líšnice	B11	750	3,00	6 625 Kč	-
MALETÍN					
Směr Petrušov, chaty	B11	1788	3,00	15 795 Kč	-
Jahodnice - směr Javoří	B11	1540	3,00	13 604 Kč	-
Maletín - kolem větrné elektrárny	B11	1330	3,00	11 749 Kč	-
Jahodnice - směr Javoří	B11	606	3,00	5 353 Kč	-
Javoří - propojka	C8	90	2,50	552 Kč	-
Javoří - Míroveček	C9	290	2,00	1 139 Kč	-
Javoří - Míroveček	B11	152	3,00	1 343 Kč	-
MÍROV					
Mírovský Grunt - Velká stolová - silnice	B11	1530	3,00	13 516 Kč	-
LÍŠNICE					
Líšnice - Studená Loučka	B11	2832	3,00	25 018 Kč	-
Líšnice - Újezd	C9	770	2,00	3 023 Kč	-
Velká stolová - silnice - Vyšehorky	B11	2080	3,00	18 375 Kč	-
LOŠTICE					
Loštice - Na Pešti	C9	66	2,00	324 Kč	-
Loštice - Na Pešti	C9	557	2,00	2 734 Kč	-
Loštice - průtahy silnic II/635 a III/03539	V20	467	1,50	1 719 Kč	-
Loštice - ul. Olomoucká	C9	481	3,00	3 541 Kč	-
Loštice - Palonín	C9	710	2,00	6 300 Kč	Zpracovaná DUR, DSP, PDSP, vydáno ÚR
Loštice - Vlčice	C9	1722	2,00	8 451 Kč	-
Loštice - Moravičany	C9	972	2,50	5 963 Kč	-
Propojka směr Litovel podél D35	C9	65	2,50	399 Kč	-
PALONÍN					
Palonín - Loštice	C9	628	2,00	3 400 Kč	Zpracovaná DUR, DSP, PDSP, vydáno ÚR
Palonín - Bouzov	B11	973	3,00	8 595 Kč	-
Směr Litovel Podél D35	B11	1156	3,00	10 212 Kč	-
Směr Litovel Podél D35	B11	1006	3,00	8 887 Kč	-
Moravičany - Nové Mlýny	C9	380	2,00	1 492 Kč	-
MORAVIČANY					
Moravičany - Loštice	B11	1635	3,00	14 444 Kč	-
Moravičany - Doubravice (polní cesta)	B11	725	3,00	6 405 Kč	-
Směr Litovel Podél D35	B11	731	3,00	6 458 Kč	-
Moravičany - Doubravice (podél sinice)	C9	590	2,00	2 316 Kč	Zpracovává se DUR
Moravičany - Stavenice (lesem)	B11	442	3,00	3 905 Kč	-
Moravičany - podél železnice	B11	1714	3,00	15 141 Kč	-

Moravičany - Mohelnice (U bagru)	C9	1311	2,00	7 721 Kč	-
Moravičany - III/4441 - sever	V20	668	1,50	2 459 Kč	Zpracovaná DUR
Moravičany - III/4441 - jih	V20	455	1,50	413 Kč	-
Moravičany - III/4443 - nádražní	V20	1000	1,50	908 Kč	-
Směr Mohelnice podél D35	C9	305	2,00	1 197 Kč	-
Sjezd ze stezky na polní cestu	C9	10	3,00	90 Kč	-
Směr Litovel Podél D35	B11	594	3,00	5 247 Kč	-
Moravičany - Doubravice (polní cesta)	B11	207	3,00	1 829 Kč	-
Moravičany - Nové Mlýny	C9	598	2,00	2 348 Kč	-
STAVENICE					
Moravičany - Úsov přes Hájovnu Kluče	B11	1408	3,00	12 438 Kč	-
Stavenice - Moravičany (lesem)	B11	3116	3,00	27 527 Kč	-
Chodník - propojka z MK na II/444	C7 + E13	79	1,50	50 Kč	-
Mohelnice - Úsov - průtah II/444	V20	483	1,50	438 Kč	-
Stavenice - Úsov (podél II/444)	C9	524	2,00	2 057 Kč	-
Stavenice - Úsov (podél toku)	B11	185	3,00	1 634 Kč	-
Stavenice - Úsov (podél toku)	C9	833	2,00	3 271 Kč	-
Stavenice - Třeština	B11	432	3,00	3 816 Kč	-
Stavenice - Mohelnice (podél II/444)	C9	458	2,00	1 798 Kč	-
II/444 - směr Třeština podél III/4447	C9	266	2,00	1 044 Kč	-
TŘEŠTINA					
Třeština - Stavenice (polem)	C9	364	2,00	1 429 Kč	-
Třeština - Police	B11	942	3,00	8 322 Kč	-
Třeština - Mohelnice (průtah III/4447)	V20	400	1,50	363 Kč	-
Třeština - Háj (po hrázi)	C9	2011	2,00	7 896 Kč	-
POLICE					
Police - Třeština	B11	1442	3,00	12 739 Kč	-
Police - Třeština (podél Rohelnice)	C9	653	2,00	2 564 Kč	-
Police - průtah po rozc. Bezděkov	C9	687	2,00	3 372 Kč	-
Police - Klopina	C9	222	2,00	1 090 Kč	-
KLOPINA					
Klopina - Police	C9	983	2,00	3 859 Kč	-
Klopina - Stavenice (polem)	B11	1053	3,00	9 302 Kč	-
Klopina - Usov (podél III/31548)	C9	888	2,00	3 486 Kč	-
Klopina - Usov (okolo ČOV)	B11	860	3,00	7 597 Kč	-
Klopina - Pískov	C9	677	2,00	2 658 Kč	-
Klopina - Lipinka	B11	1170	3,00	10 336 Kč	-
Klopina - Veleboř	C9	507	2,00	1 991 Kč	-
Veleboř - Klopina	C9	482	2,00	1 892 Kč	-
ÚSOV					
Úsov - Stavenice (polem)	C9	753	2,00	2 956 Kč	-
Úsov (silnice II/315) - Stavenice (polem)	B11	1470	3,00	12 986 Kč	-
Úsov - Klopina (polem)	B11	921	3,00	8 136 Kč	-
Úsov - Police (podél II/315)	C9	1055	2,00	4 142 Kč	-
Klopina - Usov (podél III/31548)	C9	354	2,00	1 390 Kč	-

Úsov - směr Pískov	B11	900	3,00	7 951 Kč	-
Úsov - Medlov (podél II/444)	C9	823	2,00	3 231 Kč	-
Úsov - propojka ul. Zámecká a ul. Zápotočí	C9	366	2,50	2 245 Kč	-
Úsov - sv. Roch (směr Hlívce)	B11	744	3,00	6 572 Kč	-
Úsov - propojení polních cest	B11	1010	3,00	8 922 Kč	-
Stavenice - Úsov (podél II/444)	C9	1880	2,00	7 381 Kč	-
Úsov - průtah II/444	V20	1187	1,50	1 077 Kč	-
Úsov - průtah II/315	V20	270	1,50	245 Kč	-
Úsov - propojka ul. Zápotočí a ul. Pod Rochem	C9	105	2,00	515 Kč	-

PŘÍLOHA 2: CHARAKTERISTIKA CYKLISTICKÉ DOPRAVY Z POHLEDU PLÁNU UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY

Jízda na kole je efektivním způsobem využití drahého a velmi vzácného prostoru v městských oblastech, a navíc jde o zdravý, čistý a levný způsob. Potenciál cyklistické dopravy je skutečně obrovský, vždyť téměř polovina všech cest, které ve městech připadají na automobilovou dopravu, je kratších než 5 km

Evropská komise představila řadu doporučení, která mohou přispět k podstatnému navýšení podílu cyklodopravy ve městech, společně s již existujícími aktivitami na podporu cyklistické a pěší dopravy. Hned první doporučení míří k podpoře měst v realizaci plánů udržitelné městské mobility, které by měly řešit i otázku cyklistické a pěší dopravy - zdroj: http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cycling_en.

Tato kapitola přináší tak zcela nový pohled na cyklistickou dopravu. Poslední evropské trendy ukazují, že by se neměla řešit izolovaně, ale integrovaně spolu s dalšími druhy dopravy. Rovněž by se neměla řešit izolovaně uvnitř měst a obcí, ale jako součást plánu udržitelné městské mobility celého mikroregionu, či svazku obcí. Města jsou stále více zatěžována automobilovou dopravou a řešení je možné vidět v řadě opatření, ať už je to důsledná parkovací politika, kvalitní veřejná doprava, kvalitní nabídka cyklistické infrastruktury, či propojení cyklistické a veřejné dopravy.

Tato kapitola tak nabízí obcím, městům a svazkům obcí návod, jak pojmout zpracování svého plánu udržitelné městské mobility, samozřejmě v kontextu podpory cyklistické dopravy. Projekt, který by byl podán v rámci integrované strategie většího území má pak daleko větší šanci na úspěch při získání dotace.

Důležitou úlohou strategického plánování je hledání kompromisu mezi mnohdy protichůdnými zájmy. Hledání shody je důležité zejména proto, že plánování cyklistiky nikdy neprobíhá samo o sobě, ale v těsné souvislosti s dalšími druhy dopravy a rozvojem města a to vše v rámci celkové politické atmosféry a daných finančních možnostech.

Aby bylo zavádění cyklistiky účinné, musí být součástí integrované dopravní strategie zahrnující všechny druhy dopravy a musí být posíleno souvisejícími plány a postupy, jako je územní plánování, strategie rozvoje města nebo také socioekonomické strategie. Tyto strategie se totiž navzájem ovlivňují. Jednotná celistvá dopravní politika vyvažuje různé způsoby dopravy a dopravní prostor tak, že každému dopravnímu prostředku dává svojí funkci v rámci systému dopravní obslužnosti území. Výsledkem úspěšné dopravní politiky je zkrácení cestovní doby všech uživatelů. Město a celý region bude bezpečnější a kvalita života všech občanů se zvedne bez ohledu na to, zdali jsou cyklisté či necyklisté.

Klíčové je zaměřit pozornost na celkové dopravní plánování města a regionu. Cyklistika může totiž účinně fungovat pouze v jeho rámci. Strategie na podporu cyklistiky by měla být vytvořena v rámci celkové dopravní politiky a v této politice být pevně ukotvena. Doprava se totiž ve velké míře podepisuje na podobě města, stojí v základech městské ekonomiky a může mít velmi negativní dopad na kvalitu života ve městě. Doprava může způsobovat problémy bezpečnosti v ulicích, obtěžovat hlukem, znečišťovat ovzduší a v případě automobilové dopravy dokonce působit díky dopravním zácpám zdržení a ztrátu času. Města vznikla na základech dopravního systému, zároveň se ale dopravní systém a dopravní síť přizpůsobily městu. Jelikož je doprava klíčovou otázkou každodenního života ve městě, jsou tedy i cíle a efekty dopravního plánování klíčovými otázkami městského života.

Integrovaný plán dopravy ve městě se skládá z celkové vize o podobě zamýšleného budoucího systému dopravy ve městě, sady cílů, kterých je potřeba dosáhnout a seznamu možných opatření, ať již fyzických (jako je infrastruktura) nebo organizačních (zpoplatnění, regulace, propagace, atd.), pomocí kterých by měly být žádoucí cíle dosaženy. Konkrétní dlouhodobé cíle dopravního plánování ve městě, které by měly být ve strategii popsány, zahrnují:

- Strategickou vizi města/regionu a podoby jeho dopravního systému.
- Strategické a specifické cíle dopravy ve městě/regionu a jednotlivé způsoby dopravy.
- Přehled fyzických i organizačních opatření vedoucích k dosažení cílů.

Vize, cíle a opatření strategie musí být navzájem propojeny. Ačkoli jsou to právě opatření, která mají největší praktický dopad, vize a cíle jsou důležité pro vytvoření strategie, která umožňuje zvolit pro kýžený efekt nejlepší opatření. Cíle a opatření stojí v základech strategie, jak naplnit žádoucí vizi.

Pro města a obce je pak připraven seznam kontrolních otázek, které jim mají pomoci s pochopením dané problematiky:

1. Je do procesu SUMP zahrnuta mezioborovost?

Aby byly SUMPy úspěšné, musí zahrnovat nejen otázky mobility a dopravní infrastruktury, ale musí se zohledňovat také širší společenské, environmentální a ekonomické aspekty a mít opravdu silný participativní charakter za spoluúčasti nejrozličnějších partnerů, místních obyvatel a významných zájmových skupin. O tom sice teorie hovoří, ale reálně se stávající plány nadále zabývají primárně otázkami dopravní infrastruktury.

2. Jak silná je politická vůle ke změnám

Hnacím motorem úspěšného SUMP je politická vůle příslušných rozhodovacích orgánů. Praxe ukazuje, že ve městech je pouze minimum politiků, kteří stojí za změnami a vidí budoucnost dále než pouze své volební období, a nemají sílu a dostatek argumentů, aby dokázali o potřebnosti změn přesvědčit své kolegy v radě a v zastupitelstvu. Většina z nás ví, že auto potřebujeme k našemu životu, ale na druhé straně víme, že je jich někdy přespříliš...

3. Je stanovena ambiciózní vize pro budoucí udržitelnou mobilitu?

V Česku se zatím města bojí stanovit vizi, která by hovořila o konkrétním snížení automobilové dopravy. Vize se může stát efektivním marketingovým nástrojem pro inovativní opatření v oblasti dopravy a mobility. Je-li vize správně formulovaná, může mít pozitivní vliv na ekonomický růst a zaměstnanost. Také může městům pomoci k dosažení vytčených konkrétních cílů. **VIZE ale musí být spojena s konkrétním závazkem.** Vzorem nám může být Vídeň (cíl snížení IAD byl stanoven na 15% do roku 2050), Curych, či Lipsko. Vizi si sice každé město musí stanovit samo, ale doporučuje se přijít s návrhem, aby celkový podíl udržitelné dopravy na dělbě přepravní práce dosáhl výše 75%, kde udržitelnou dopravou rozumíme pěší, cyklistickou a veřejnou hromadnou dopravu. Někde je dominantní veřejná doprava, jinde cyklistická, či pěší. **V tomto případě je VIZE především o postoji a o principu myšlení, která má městům pomoci pochopit nasměrování.**

4. Nakolik se podařilo zapojit zainteresované subjekty a veřejnost?

Participace znamená, že od samotného začátku navrhování bude veřejnost přizvána k aktivní účasti stanovení cílů. Participační strategie musí být založena na snaze otevřít strategické plánování veřejnosti a dalším aktérům ve městě. Pokud se má veřejnost angažovat, potřebuje mít k dispozici relevantní informace a je třeba ji seznamovat průběžně s moderními principy plánování a tím předcházet budoucím problémům.

5. Považujete SUMP za strategický dokument?

Je třeba si připomenout, že SUMP je **STRATEGICKÝ PLÁN**, který je realizován podle fází korespondující s tvorbou strategického dokumentu. Dosavadní zkušenosti SUMPu v českých městech ukazují, že je realizován spíše generel dopravy, územně plánovací podklad, s prvky strategického plánu, V SUMPu má ovšem dominovat strategický plán určující směr, finance, zodpovědnost, apod. Prvky z „generelu“ předkládají možná technická řešení, či opatření, které se mohou realizovat. Máme jednu normu, jeden zákon, ale návrhy by vždy měly být v souladu se strategickým plánem, který určuje směr.

6. Zaměřil se SUMP na analýzu stávajícího územního plánu?

Je známo, že územní plán výrazným způsobem ovlivňuje mobilitu občanů. Analýza v SUMPu však návaznost na územní plán, či na územní politiku ve vztahu k dopravním řešením, např. k veřejné dopravě v území, řeší jen povrchně. V Německu je rozvíjen koncept „města krátkých vzdáleností“, který je založen na principu, že územní, ale i dopravní plánování vede k menším nárokům aglomerace na dopravu.

7. Vede dopravní plánování ke snížení nároků na dopravní systém?

Hlavním principem je opět rozvíjení konceptu „města krátkých vzdáleností“, kdy plánování vychází z „paralelního modelu“, který je založen na tom, že každý druh dopravy je přínosný. Usiluje o vytvoření rovnovážného dopravního systému. V dopravním plánování tedy nemá být kladen důraz na zvyšování mobility založené na automobilové dopravě, ale zejména na lepší dosažitelnost cílů cest všemi mody dopravy, které jsou vzájemně propojené.

8. Preferuje SUMP „bezpečnost a plynulost“ IAD, nebo bezpečnost chodců a cyklistů?

Bezpečnost silničního provozu je obecně postavena na třech pilířích – lidský činitel, vozidlo, infrastruktura, což i v SUMP zůstává. Nicméně bezpečnost musí být v kontextu SUMP řešena i z pohledu řešení mobility. Je třeba spojit zvyšování bezpečnosti s možnými změnami v celkově dělbě přepravní práce, které chceme ovlivnit právě SUMP.

9. Nakolik analýza pomáhá pomocí souboru dat a informací vysvětlit principy SUMP ?

Například průzkum dopravního chování může mít velkou vypovídající schopnost. Vždyť právě **dělbou přepravní práce by měla být jedním z klíčů pochopení dosažení cílů SUMP**. Pokud chceme naplnit cíl a měnit dopravní chování, pak musíme nejprve porozumět číslům, která jsou spojená s dělbou přepravní práce. Při výstupech je třeba se vyvarovat obecnému zprůměrování dat o dělbě přepravní práce. Je třeba ji rozdělit dle vzdálenosti, do 3, 5, 10 a nad 10 km, přičemž vzdálenost do 5 km je považována za ideální, kterou lze pokrýt pěší, cyklistickou, případně i veřejnou dopravou. Data z průzkumu pak mohou ukázat překvapující fakt, že pro místní obyvatele je neatraktivní jízda IAD na krátké vzdálenosti.

10. Používají se data z analýzy, pokud se prokáže, že IAD ovlivňuje životní prostředí ve městě? Hovoří se o problémech spojených s nedostatkem pohybu?

Není dobré strašit, ale pro zdůvodnění změn je vždy dobré použít informace o imisní zátěži města škodlivinami emitovanými dopravou (NO₂, PM₁₀, benzen, benzo (a) pyren, NO_x, CO₂, CO). A nejenom to. Dále je třeba do Komunikační strategie zařadit i informace, že podpora cyklistické a pěší dopravy by neměla být spojována jen s otázkou dopravy, ale především aktivní mobility. Důvodem je jednoznačně prokázaná role pohybové aktivity v prevenci a léčbě řady chronických neinfekčních onemocnění a to jak u dospělých, tak dětí.

11. Vyvarovala se analýza u parkovací politiky v centru standardních chyb?

Často je kladen velký důraz na parkování vozidel s cílem navýšit počet parkovacích míst, což je v rozporu s obecnými cíli SUMP. V dotazníkovém šetření je nutné vyhnout se otázce: „chybí vám parkování v centru města?“. V takovém případě je velmi pravděpodobné, že většina odpoví, že ANO. Je třeba důsledně rozlišovat parkování v centru mezi parkováním rezidentů a krátkodobým a dlouhodobým parkováním lidí nežijících v dané oblasti. Následná opatření by měla být zaměřena právě na dlouhodobé parkování.

12. Modelují se a navrhují se scénáře se správnými vstupními údaji?

Víme, že toto řešení pomáhá získávat data týkající se oblasti mobility a poskytuje nástroje pro vizualizaci scénářů a možností plánování. Scénář vypracovaný pro plánovací strategii podporuje participativní charakter rozhodovacích procesů. Problém nastává v té chvíli, kdy se většinou počítá s růstem IAD na základě odhadů, či předpokladů ŘSD, pro které jsou zprávy o podpoře udržitelných forem dopravy ve městech zatím cizí. Co když ale mladá generace již přestává být závislá na automobilech, což by odpovídalo trendu ze sousedního Německa. Kdo tedy určil, že stupeň automobilizace bude stále růst?

13. Navrhují se ambiciózní opatření ?

Jak bylo napsáno v bodě 3. SUMP je strategický plán, který určuje směr, či postoj, který vede ke stanovení nových, ambiciózních cílů směřujících k udržitelné mobilitě.. SUMP tak v návrhové části určuje konkrétní cíle a opatření, které jsou realistické s ohledem na současnou situaci ve městě a jejím okolí. Návrhová část obsahuje řadu opatření, ale veřejnost bude vždy vnímat ta opatření, která jsou vidět - 1. Veřejná doprava, 2. Nové stavby pro automobilovou dopravu, 3. Revitalizace veřejného, či uličního prostoru, 4. Zklidňování dopravy, 5. Parkovací politika, 6. Pěší a cyklistická doprava. Mnohá opatření mohou být navrhována nejen podle zahraničních, ale již i tuzemských zkušeností, které se již osvědčila.

14. Využívá akční plán výběr opatření/balíčku opatření?

Je pravda, že akční plán musí vycházet z finančních možností města dle rozpočtových kapitol a externích zdrojů. Peníze by měly směřovat na vybudování efektivní infrastruktury, v jejímž rámci se bude přepravovat co největší počet osob, za co nejnižší možné náklady. Při tvorbě akčního plánu se tak může stát, že i když např. celý dokument hovoří o významu „integračních opatření“ (např. realizace „levných“ cyklistických pruhů), tak veřejnost a politici si vyberou dražší variantu segregovaných cyklostezek. Důvodem výběru není rozpor s normou, ale domněnka, že cyklistické pruhy jsou nebezpečné a na komunikaci je nutné zajistit především parkování.

15. Je zaveden systém auditu a management kvality v SUMP?

Doposud je SUMP vnímám jako dokument, který realizuje vybraná firma a svým způsobem je pak sama kontrolována a možná i směřována někam, kam sama nechce. Proto je dobré, aby samotný SUMP prošel auditem, který by poskytl náhled na současnou strategii městské dopravy a její realizaci. Díky auditu by bylo možné zkvalitnit současný plánovací a realizační procesy i vybraná opatření v oblasti městské mobility. Jedná se de facto o hodnocení strategických plánů a stávajících dopravních politik. Města mají k dispozici dvě možnosti hodnocení a to prostřednictvím Místní agentury 21 nebo projektu QUEST.

16. Pamatuje se na monitoring a evaluace SUMP?

SUMP je proces. To, že byl ve městě dokončen SUMP je prvním krokem na dlouhé cestě ke změně. Nezbytným krokem je využití celé řady evaluačních metod, např. hodnocení dopadu a procesu, které umožňuje kvantifikovat cíle. Měření dosaženého pokroku pomůže pozvednout plán na ještě vyšší úroveň.

17. Je vedena cílená kampaň na podporu udržitelné mobility?

Proč vlastně vést kampaň za udržitelnou mobilitu? Pouhé dopravní plánování nemůže vyvolat změny v dopravním chování obyvatelstva. Změny v infrastruktuře je nutné doplnit o strategie, jejichž cílem je přesvědčit lidi, že změnit jejich návyky je dobré pro všechny. Můžeme si vybrat z celé škály možností.

Dopad SUMP na plánování cyklistické dopravy:

Plánování cyklistické dopravy je plánem postupné integrace cyklistů do dopravní infrastruktury města. Tento záměr vychází z celkové vize rozvoje území a kvality života v něm. Je součástí širšího pojmání prostoru, ve kterém nejsou ulice jen dopravními tepnami umožňující pohyb z místa na místo, resp. skladištěm dopravních prostředků, ale (citace): *především příjemným místem, kde se lidé setkávají, vyměňují si své názory nebo jen relaxují a baví se. Potenciál města jako živého organismu se zvyšuje tehdy, když je čím dál tím více lidí motivováno k chůzi, k jízdě na kole nebo k pobytu ve veřejných prostranstvích (Jan Gehl – Města pro lidi).*

Cílem plánování cyklistické dopravy je přispět k vytvoření takového místa, ve kterém nejde jen o plánování a postupném realizování co nejvíce kilometrů speciální cyklistické infrastruktury. Jde o to, vytvořit na území celého města a regionu podmínky pro bezpečný pohyb cyklistů a zároveň s tím nabídnout jistou míru kvality. Ta souvisí se spojitostí, atraktivitou propojení a v neposlední řadě i s plynulostí pohybu. Právě kvalita dopravní cesty může sehrát rozhodující roli při výběru dopravního prostředku.

Cyklistika může být velkým pomocníkem pro efektivní, udržitelnou a zdravou městskou dopravu. Vytváření městského prostředí, které s jízdami koly počítá, má určitá daná pravidla, která je dobré mít vždy na paměti. V kontextu cyklistiky je třeba naplnit pět základních požadavků:

- celistvost (spojitost)
- přímost (ve smyslu vzdálenosti i času)
- bezpečnost
- komfort
- atraktivita

Ačkoli jsou komfort a atraktivita důležitými parametry, na úrovni plánování sítě nehrají tak velkou roli. Týkají se spíše otázky konkrétní podoby infrastruktury a jejich interakce s ostatními druhy dopravy.

V dopravním a územním plánování by tedy neměl být kladen důraz na zvyšování mobility založené na automobilové dopravě, ale zejména na lepší dosažitelnost cílů cest všemi druhy dopravy. Městská mobilita založená na automobilech skutečnou dosažitelnost totiž citelně snižuje. Dosažitelnost je nejvyšší ve městech, která upřednostňují pěší, cyklistickou a veřejnou dopravu. Je důležité si uvědomit, že mobilita založená zejména na automobilové dopravě v mnoha případech nepřispívá ke zkvalitňování mobility obyvatel, naopak ji často, zejména ve větších městech zhoršuje.



město s dobrou adresou

Vzhledem k tomu, že se jedná o nová témata, tak by měla být komunikována prostřednictvím **značky „Města s dobrou adresou“**. Žijeme na konkrétní adrese, ulici, čtvrti, v konkrétním městě a regionu. V tomto prostoru se ale také potřebujeme pohybovat. Koncept „Města s dobrou adresou“ chce právě nám nabídnout možnost bezpečného, pohodlného a efektivního pohybu. Jenže s rostoucí populací a přibývajících pracovními místy to není až tak jednoduchá věc. Sílí tlak na současná dopravní řešení, na stávající infrastrukturu i veřejný prostor. K tomu je třeba připočítat problémy s dopravní přetížeností, hlukem a znečištěním. Také je nutné pracovat s faktem, že funkce ulice je také spojená s růzností zájmů a potřeb různých uživatelů, což vyvolává konflikty. Problém je v tom, že každý chce uplatnit svoje právo, svoji svobodu na veřejný prostor. Každý si ale tu svobodu vykládá jinak.

Koncept Města s dobrou adresou se snaží najít odpověď na to, jak skloubit zájmy bezpečnosti, parkování, tvorby veřejného prostoru s preferencí chůze a jízdy na kole a v neposlední řadě i otázku role veřejné dopravy v dnešní společnosti.

Přestože značka „Města s dobrou adresou“ hovoří o komunikaci strategického plánu rozvoje města, samotná značka není svázaná s povinnou metodikou ani strukturou. Hlavním úkolem je kultivovat městskou mobilitu s vědomím, že cyklodoprava patří zatím v českých městech k nejslabším článkům.

Vize "Města s dobrou adresou" není vyhrazena žádné politické straně či hnutí. Kdokoli může svým podpisem podpořit principy uvedené na stránkách www.dobramesta.cz.

PŘÍLOHA 3: VYHODNOCENÍ DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ

Cílová skupina: cyklisté realizující svůj pohyb na kole na území Olomouckého kraje

Velikost vzorku: 2030 respondentů

Termín výzkumu: 05. srpna – 15. září 2016

Dotazníkového šetření se ve vymezeném termínu (tj. od 05. srpna do 15. září 2016) zúčastnilo celkem 2069 respondentů, kteří své odpovědi vyplňovali do on-line formuláře Google. Z důvodu nevyplnění jedné z identifikačních otázek (pohlaví, věk, velikosti sídla, ve kterém bydlí/žijí) či jedné z prvních šesti otázek, které jsou v rámci dotazníkového šetření považovány za stěžejní, bylo vyřazeno 39 dotazníků. Ve výsledku tedy bylo hodnoceno celkem 2030 dotazníků.

Otázka č. 01: Na kole vyjždím nejčastěji (může být i více odpovědí):

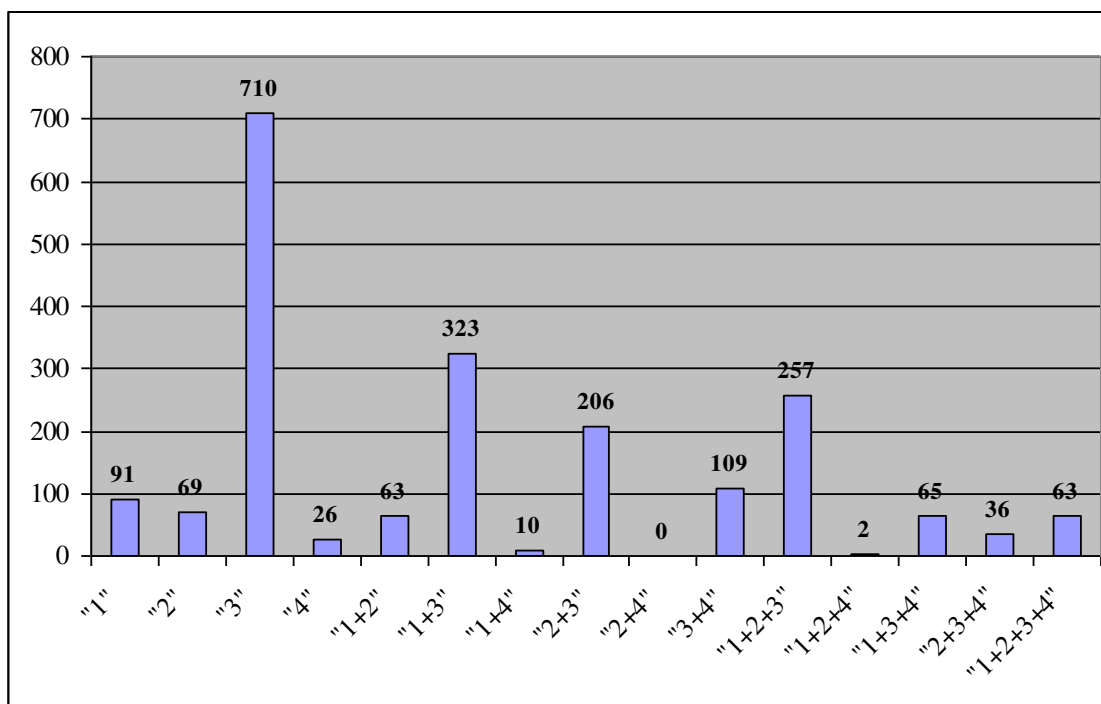
U první otázky mohli dotazovaní uvést více možností. Z tohoto důvodu je celkový počet odpovědí vyšší než počet respondentů. Jízdní kolo je respondenty nejčastěji využíváno v rámci volnočasových aktivit (tuto odpověď uvedlo 48,47 % dotázaných), ať už se jedná o vyjíždky na kole, cyklovýlety, rekreační užívání kola či dovolenou. Druhým nejčastěji zmiňovaným důvodem byla dojížďka do zaměstnání a do školy (23,94 %).

Tab. č. 31: Otázka č. 01 Na kole vyjždím nejčastěji:

		n_i	P_i (%)
01.	Při dojížděce do zaměstnání/do školy	874	23,94
02.	Jako prostředek pro přepravu na úřady, za nákupy, za svými koníčky, kulturou apod.	696	19,07
03.	V rámci volnočasových aktivit (vyjíždky na kole, cyklovýlety, rekreace, dovolená apod.)	1 769	48,47
04.	Jako druh sportu – tréninky, závody	311	8,52
Celkem		3 650	100,00

Také z grafu níže je patrné, že respondenti nejčastěji ve svých odpovědích zmiňovali jízdu na kole v rámci volnočasových aktivit, a to buď samostatně (tuto možnost uvedlo celkem 710 dotázaných, tj. 34,98 %), a nebo v kombinaci s dojíždkou do zaměstnání/do školy (323 dotázaných, 15,91 %) či s dojíždkou do zaměstnání/do školy a zároveň dojíždkou na úřady, za nákupy, koníčky, kulturou apod. (257 dotázaných, 12,66 %).

Graf č. 4: Na kole vyjždím nejčastěji:



V následujícím textu se z důvodu analýzy vazeb primárně zaměříme na dvě základní kategorie cyklistů (blíže viz otázky č. 03, 04 a 06), a to na:

1. cyklisty – obyvatele využívající kolo jako dopravní prostředek při dojížděcí do zaměstnání a do škol, či jako prostředek pro přepravu na úřady, za nákupy, kulturou, koníčky, apod. (do této kategorie spadá celkem 223 respondentů),
2. cyklisty využívající kolo primárně jako volnočasovou aktivitu, tzn. za účelem rekreace, turistiky, sportu, při dovolených, apod. (sem patří celkem 845 respondentů).

Tzn. že při vyhodnocování vazeb budeme abstrahovat od vzájemných kombinací mezi těmito dvěma kategoriemi (tj. od kombinací „1+3“, „1+4“, „2+3“, „2+4“, „1+2+3“, „1+2+4“, „1+3+4“, „2+3+4“, „1+2+3+4“ – viz graf výše).

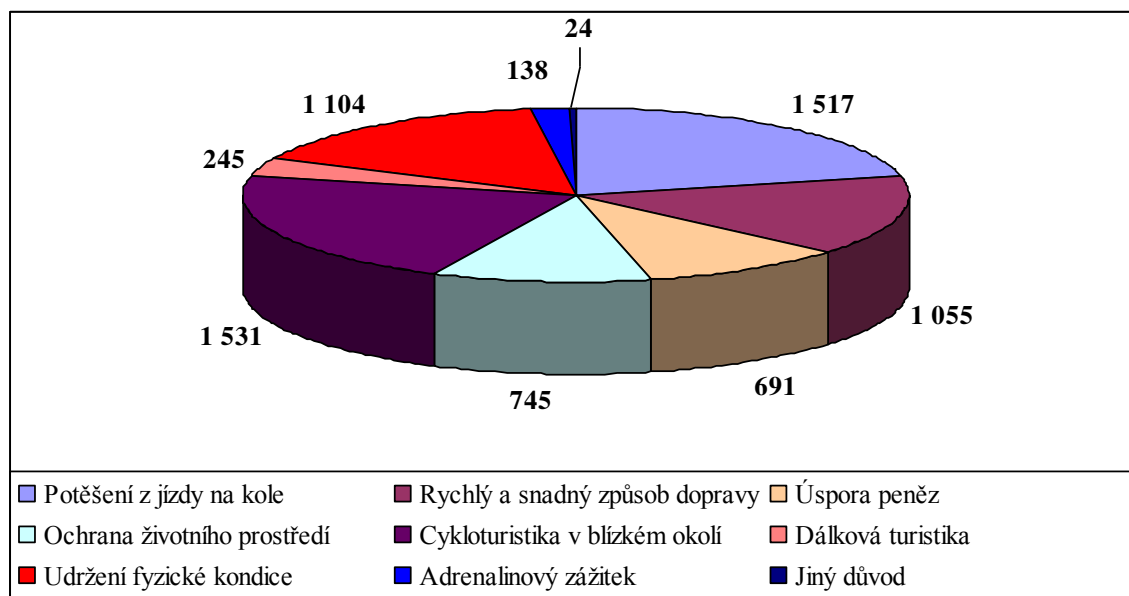
Otázka č. 02: Jaké jsou hlavní důvody toho, že na kole jezdíte? (může být i více odpovědí)

U druhé otázky bylo možné uvést také více možností. Mezi hlavní důvody jízdy na kole respondenti nejčastěji zařadili cykloturistiku - cyklovýlety, vyjížděky (celkem 21,72 %), potěšení z jízdy na kole (21,52 %) a udržení fyzické kondice, sportovní aktivitu nebo trénink (15,66 %). Naopak dálkovou turistiku (vícedenní výlety v případné kombinaci s železniční dopravou) a adrenalinový zážitek s využitím terénních tras (singltreků, lesních cest) uvedlo méně jak 5 % respondentů. Odpověď „jiné“ se objevila pouze ve 24 případech, přičemž více než jednou bylo uvedeno: způsob trávení volného času s rodinou/přáteli (4x), zdravotní důvody (3x), absence či porucha auta (3x), nevlastnění řidičského průkazu (2x) a časová nezávislost na prostředcích hromadné dopravy (2x).

Tab. č. 32: Otázka č. 02 Jaké jsou hlavní důvody toho, že na kole jezdíte?

Hlavní důvody		n _i	P _i (%)
01.	Potěšení z jízdy na kole	1 517	21,52
02.	Je to pro mne velmi rychlý a snadný způsob dopravy	1 055	14,96
03.	Úspora peněz (za benzín, lístky MHD apod.)	691	9,80
04.	Dobry pocit z ochrany životního prostředí (čistého ovzduší) – ekologický způsob dopravy	745	10,57
05.	Cykloturistika (cyklovýlety, vyjížděky) v blízkém okolí	1 531	21,72
06.	Dálková turistika, tj. vícedenní výlety v případné kombinaci s železniční dopravou	245	3,47
07.	Udržení fyzické kondice, sportovní aktivita nebo trénink	1 104	15,66
08.	Adrenalinový zážitek, při kterém využívám náročných terénních tras (singltreky, lesní cesty)	138	1,96
09.	Jiné	24	0,34
Celkem		7 050	100,00

Graf č. 5: Jaké jsou hlavní důvody toho, že na kole jezdíte?



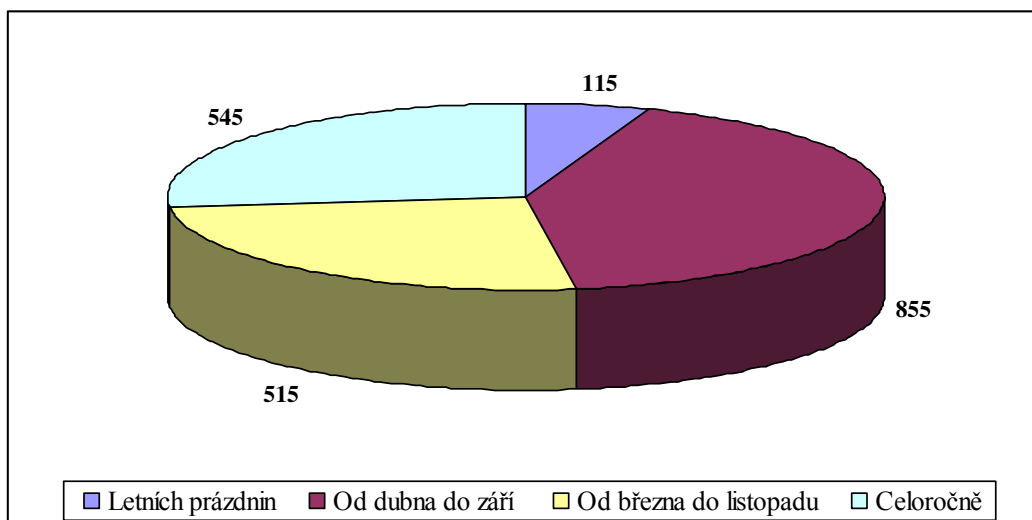
Otázka č. 03: Aktivně jezdím na kole v období:

Největší podíl respondentů na své cesty nejčastěji vyrazí v teplejší sezóně, tj. od cca měsíce dubna do září (42,12 %). Více jak čtvrtina dotázaných jezdí po celý rok (26,85 %), stejně jako v období od března do listopadu (25,37 %). Pouze o letních prázdninách své kolo využívá 5,66 % dotázaných.

Tab. č. 33: Otázka č. 03 Aktivně jezdím na kole v období:

	n_i	P_i (%)
01. Letních prázdnin	115	5,66
02. Cca duben – září (teplejší sezóna)	855	42,12
03. Cca březen – listopad (mimo sníh a mráz)	515	25,37
04. Celoročně (mimo sníh)	545	26,85
Celkem	2 030	100,00

Graf č. 6: Aktivně jezdím na kole v období (1):



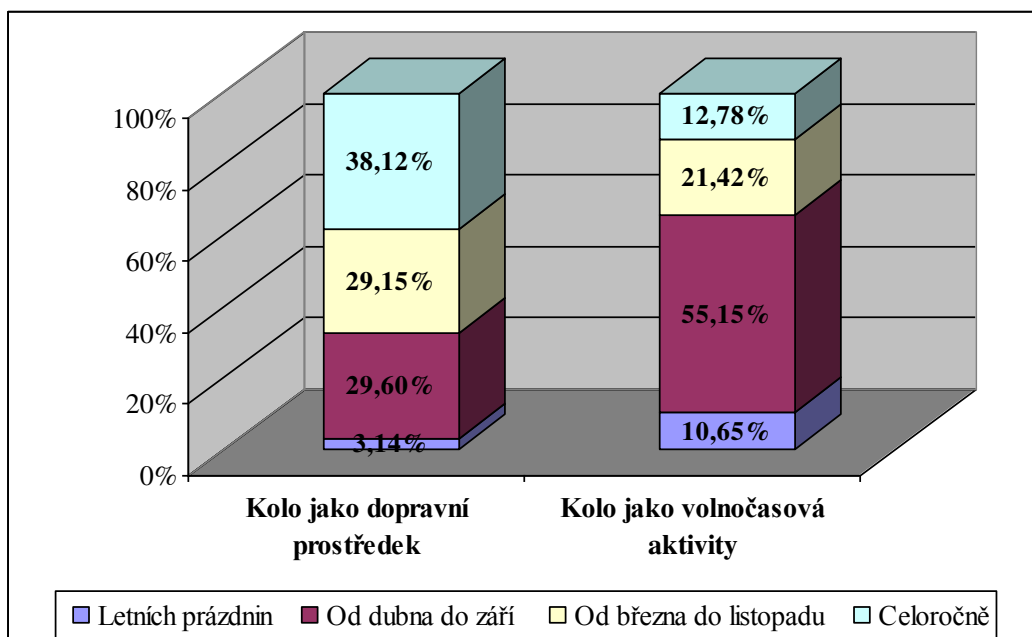
Podíváme-li se na rozložení (aktivní) jízdy cyklistů během kalendářního roku z pohledu dvou základních kategorií (viz komentář výše u otázky č. 01), tak zjistíme, že nadpoloviční většina cyklistů (přesně 55,15 %) používající kolo v rámci svých volnočasových aktivit jezdí nejčastěji v teplejší sezóně, tj. od cca měsíce dubna do září, naopak obyvatelé využívají kolo jako dopravní prostředek při jízdě do zaměstnání/škol či při dojížděce na úřady, za nákupy, kulturou, koníčky, apod. mají své cesty rozloženy rovnoměrněji po celý rok, nejvíce z nich jezdí celoročně (85, tj. 38,12 %).

Tab. č. 34: Aktivně jezdím na kole v období:

		Kolo jako dopravní prostředek*		Kolo jako volnočasová aktivita	
		n _i	P _i (%)	n _i	P _i (%)
01.	Letních prázdnin	7	3,14	90	10,65
02.	Cca duben – září (teplejší sezóna)	66	29,60	466	55,15
03.	Cca březen – listopad (mimo sníh a mráz)	65	29,15	181	21,42
04.	Celoročně (mimo sníh)	85	38,12	108	12,78
Celkem		223	100,00	845	100,00

Poznámka: * dopravní prostředek při dojížděce do zaměstnání a do škol, či jako dopravní prostředek pro přepravu na úřady, za nákupy, kulturou, koníčky, apod.

Graf č. 7: Aktivně jezdím na kole v období (2):



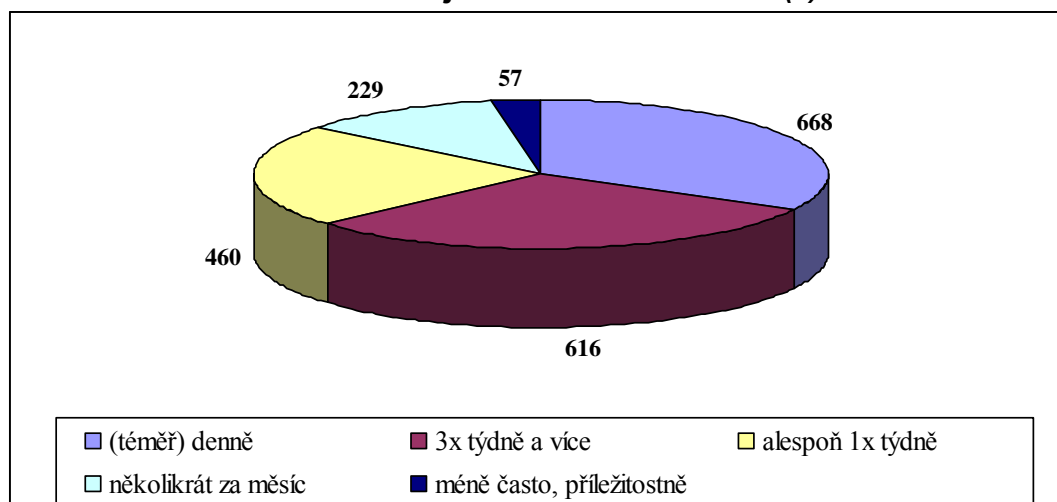
Otázka č. 04: Ve vaší hlavní sezóně jezdíte na kole většinou:

Téměř 2/3 respondentů (přesně 63,25 %) odpovědělo, že kolo ve své hlavní sezóně využívá minimálně 3x týdně: z toho nejčastěji na svou jízdu vyráží každodenně (tuto možnost uvedlo celkem 668 dotázaných, tj. 32,91 %). Naopak příležitostně kolo využívá pouze 2,81 % respondentů (tj. 57 osob).

Tab. č. 35: Otázka č. 04 Ve vaší hlavní sezóně jezdíte na kole většinou:

Četnost jízdy na kole		n_i	P_i (%)
01.	(téměř) denně	668	32,91
02.	3x týdně a více	616	30,34
03.	alespoň 1x týdně	460	22,66
04.	několikrát za měsíc	229	11,28
05.	méně často, příležitostně	57	2,81
Celkem		2 030	100,00

Graf č. 8: Ve vaší hlavní sezóně jezdíte na kole většinou (1):



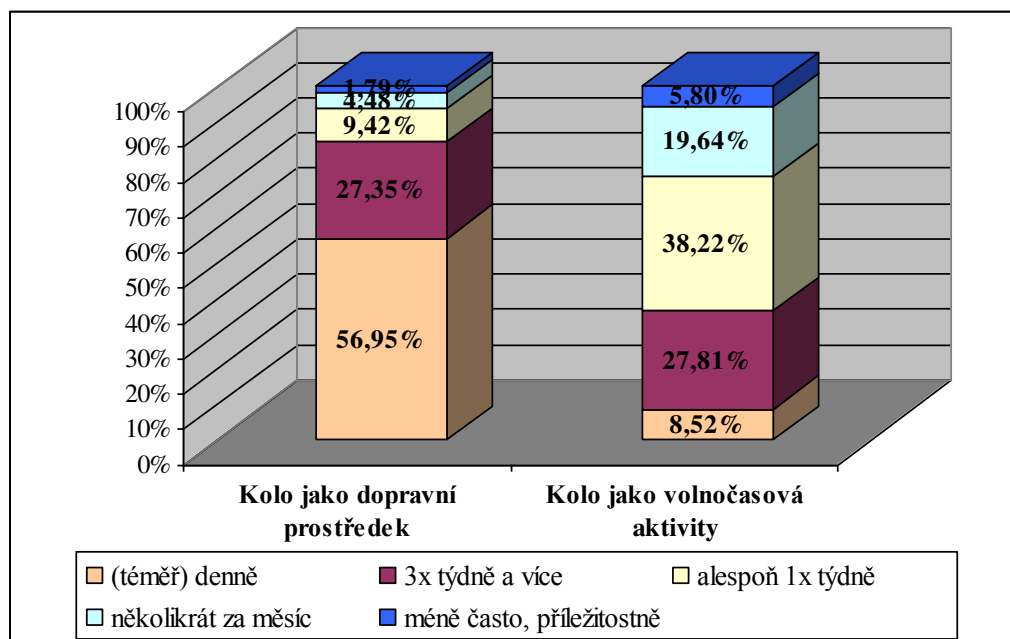
Více jak 4/5 obyvatel (přesně 84,30 %) dojíždějících do zaměstnání, do škol, na úřady, za nákupy, atd. na kole, využívá tento dopravní prostředek minimálně 3x týdně, z toho 56,95 % každodenně. Naopak největší podíl cyklistů (38,22 %) majících kolo jako volnočasovou zábavu na něho nasedá alespoň 1x týdně, 3x týdně a více jej využívá 36,33 %.

Tab. č. 36: Ve vaší hlavní sezóně jezdíte na kole většinou:

Četnost jízdy na kole		Kolo jako dopravní prostředek*		Kolo jako volnočasová aktivita	
		n _i	P _i (%)	n _i	P _i (%)
01.	(téměř) denně	127	56,95	72	8,52
02.	3x týdně a více	61	27,35	235	27,81
03.	alespoň 1x týdně	21	9,42	323	38,22
04.	několikrát za měsíc	10	4,48	166	19,64
05.	méně často, příležitostně	4	1,79	49	5,80
Celkem		223	100,00	845	100,00

Poznámka: * dopravní prostředek při dojížděcí do zaměstnání a do škol, či jako dopravní prostředek pro přepravu na úřady, za nákupy, kulturou, koníčky, apod.

Graf č. 9: Ve vaší hlavní sezóně jezdíte na kole většinou (2):



Otázka č. 05: Co by vás přimělo k častějšímu užívání jízdního kola jako dopravního prostředku? (může být i více odpovědí)

U páté otázky bylo možné uvést více odpovědí, ve výsledku jich dorazilo 4 632.

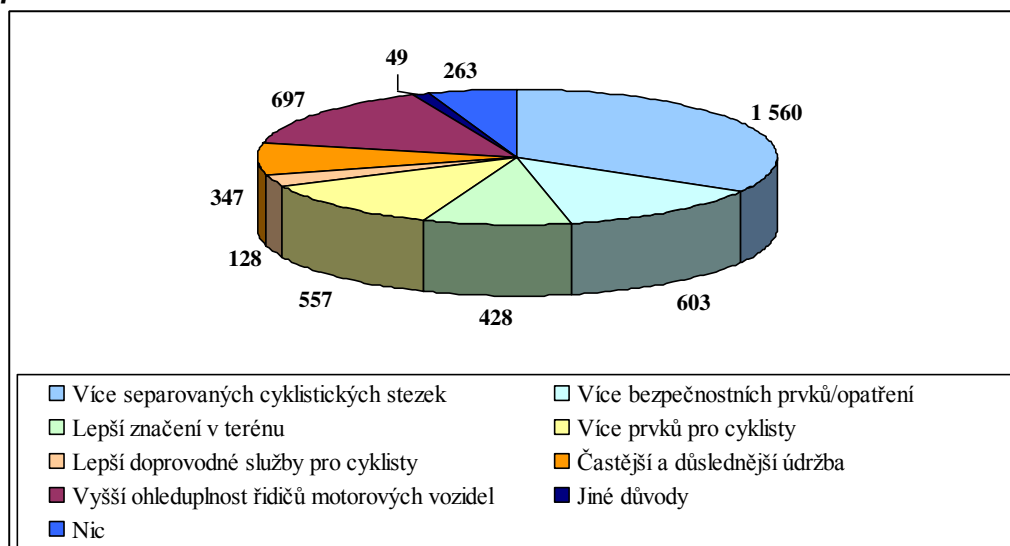
Třetina respondentů (celkem 1 560, tj. 33,68 %) by uvítala více separovaných cyklistických stezek od hlavního dopravního prostoru, a to především z důvodu zvýšení vlastní bezpečnosti. S pocitem bezpečné jízdy na kole souvisejí také následující dvě nejčastější odpovědi: vyšší ohleduplnost řidičů motorových vozidel (tuto možnost vybralo celkem 697 dotázaných, tj. 15,05 %) a více bezpečnostních prvků/opatření pro cyklisty na komunikacích (603 dotázaných, 13,02 %). Z této otázky je zřejmé, že pro 61,75 % respondentů je pocit bezpečí nejdůležitějším kritériem jejich volby, zda k přepravě použít kolo či jiný dopravní prostředek.

Celkem 263 cyklistů (tj. 5,68 %) používá kolo v maximální možné míře a žádná další opatření by nevedla k jeho vyššímu užívání. Ve 49 případech (1,06 %) byla uvedena jiná odpověď, než nabízel dotazník. Nejčastěji se objevovalo lepší propojení cyklistických komunikací či dobudování ucelené sítě navazujících cyklistických komunikací (8x), dále více volného času (7x), více integrovaných cyklistických opatření v hlavním dopravním prostoru vč. cyklopruhů (5x), vyšší ohleduplnost chodců (4x), lepší povrch cyklistických komunikací (3x), vyšší ochrana před zloději kol (3x) a menší šikana/buzerace proti cyklistům ze strany policie (3x).

Tab. č. 37: Otázka č. 05 Co by vás přimělo k častějšímu užívání jízdního kola jako

dopravního prostředku?

		n_i	P_i (%)
01.	Více separovaných cyklistických stezek od hlavního dopravního prostoru	1 560	33,68
02.	Více bezpečnostních prvků/opatření pro cyklisty na komunikacích	603	13,02
03.	Lepší značení v terénu (cykloznačení, navigační a orientační systémy...)	428	9,24
04.	Více prvků pro cyklisty (stojany na kola, úschovny...)	557	12,02
05.	Lepší doprovodné služby pro cyklisty (ubytovací, stravovací, opravy kol, půjčovny...)	128	2,76
06.	Častější a důslednější údržba cyklistických komunikací	347	7,49
07.	Vyšší ohleduplnost řidičů motorových vozidel	697	15,05
08.	Jiné důvody	49	1,06
09.	Nic, kolo používám v maximální možné míře	263	5,68
Celkem		4 632	100,00

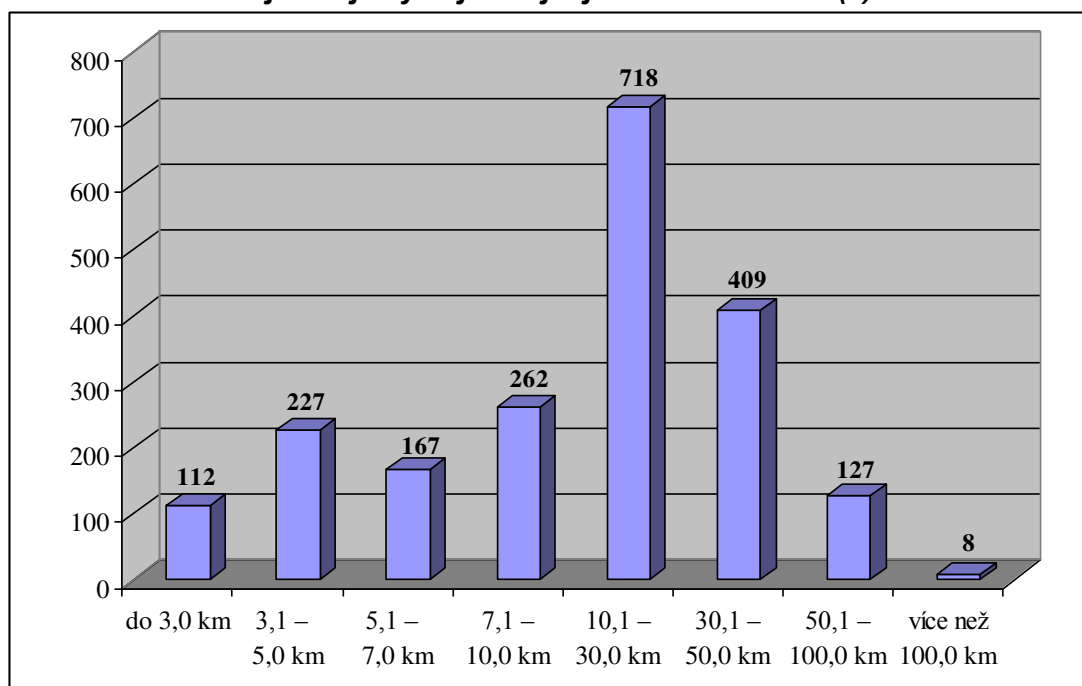
Graf č. 10: Co by vás přimělo k častějšímu užívání jízdního kola jako dopravního prostředku?

Otázka č. 06: V rámci jedné jízdy nejčastěji ujedete vzdálenost:

V rámci jedné jízdy respondenti nejčastěji ujedou vzdálenost mezi 10 až 30 km (tuto odpověď uvedlo 718 dotázaných, tj. 35,37 %). Druhou nejčastěji uváděnou distancí byla vzdálenost od 30 do 50 km (uvedlo 409 dotázaných, 20,15 %). Do 10 km se pohybuje 768 respondentů (37,83 %), nad 50 km 135 dotázaných (6,65 %).

Tab. č. 38: Otázka č. 06 V rámci jedné jízdy nejčastěji ujedete vzdálenost:

Vzdálenost		n_i	P_i (%)
01.	do 3,0 km	112	5,52
02.	3,1 – 5,0 km	227	11,18
03.	5,1 – 7,0 km	167	8,23
04.	7,1 – 10,0 km	262	12,91
05.	10,1 – 30,0 km	718	35,37
06.	30,1 – 50,0 km	409	20,15
07.	50,1 – 100,0 km	127	6,26
08.	více než 100,0 km	8	0,39
Celkem		2 030	100,00

Graf č. 11: V rámci jedné jízdy nejčastěji ujedete vzdálenost (1):



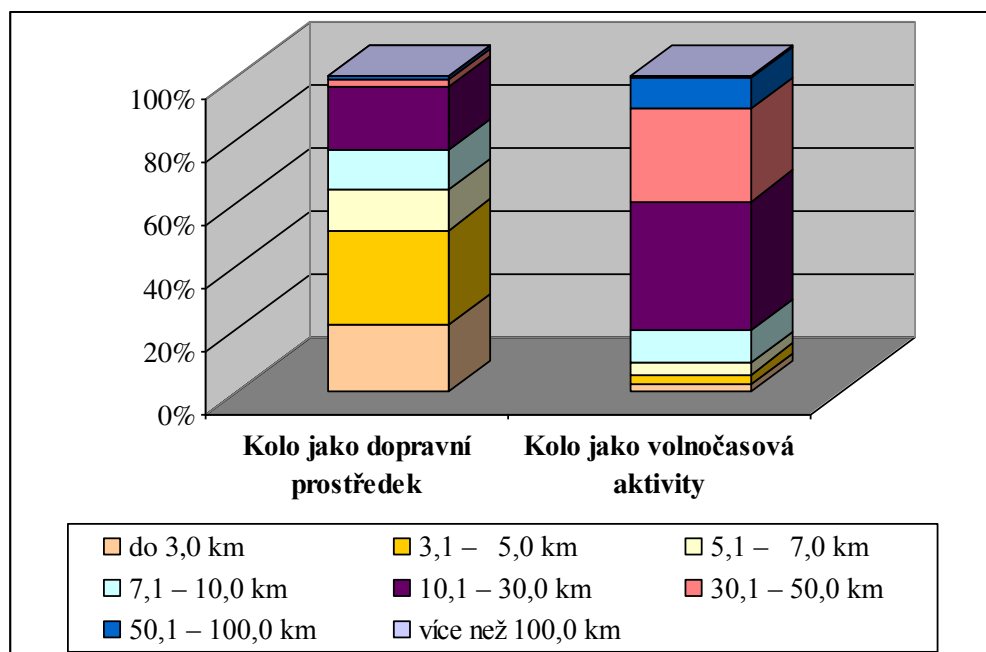
Zatímco 76,68 % obyvatel dojíždějících na kole do zaměstnání, do škol, na úřady, za nákupy, atd. nejčastěji v rámci jedné jízdy urazí vzdálenost do 10 km, u respondentů využívajících kolo jako volnočasovou aktivitu se jedná o pouhých 19,30 %, největší podíl z nich (40,95 %) se vydává na destinace dlouhé 10,1 – 30,0 km.

Tab. č. 39: V rámci jedné jízdy nejčastěji ujedete vzdálenost:

Vzdálenost		Kolo jako dopravní prostředek*		Kolo jako volnočasová aktivita	
		n _i	P _i (%)	n _i	P _i (%)
01.	do 3,0 km	47	21,08	19	2,25
02.	3,1 – 5,0 km	67	30,04	26	3,08
03.	5,1 – 7,0 km	29	13,00	32	3,79
04.	7,1 – 10,0 km	28	12,56	86	10,18
05.	10,1 – 30,0 km	45	20,18	346	40,95
06.	30,1 – 50,0 km	5	2,24	251	29,70
07.	50,1 – 100,0 km	2	0,90	81	9,58
08.	více než 100,0 km	0	0,00	4	0,47
Celkem		223	100,00	845	100,00

Poznámka: * dopravní prostředek při dojížděcí do zaměstnání a do škol, či jako dopravní prostředek pro přepravu na úřady, za nákupy, kulturou, koníčky, apod.

Graf č. 12: V rámci jedné jízdy nejčastěji ujedete vzdálenost (2):



Následující tabulka uvádí v procentuálních podílech vztah mezi velikostí sídla (respektive mezi velikostními kategoriemi sídel), ve kterém respondenti bydlí/žijí, a vzdáleností, kterou nejčastěji ujedou v rámci jedné jízdy. Z tabulky je patrné, že největší podíl cyklistů všech velikostních kategorií sídel ujede nejčastěji vzdálenost 10,1 – 30,0 km.

Podíváme-li se na cyklisty, kteří využívají kolo jako dopravní prostředek při dojíždě do zaměstnání a do škol, či jako dopravní prostředek pro přepravu na úřady, za nákupy, kulturou, koníčky apod., tak situace je u nich stejná u velikostních kategorií 500–999, 1.000–1.999 a 2.000–4.999 obyvatel. U tří největších kategorií sídel obyvatelé v rámci jedné jízdy nejčastěji ujedou vzdálenost od 3,1 do 5,0 km, u nejmenší kategorie (do 500 obyvatel) se jedná o destinaci mezi 7,1 až 10,0 km. Ve všech těchto čtyřech kategoriích zároveň dosahuje podíl cyklistů, kteří ujedou nejčastěji vzdálenost do 10,0 km, 80 a více procent.

Tab. č. 40: Vztah mezi velikostí sídla, ve kterém respondenti bydlí/žijí, a vzdáleností, kterou nejčastěji ujedou v rámci jedné jízdy (v %)

Vzdálenost		Velikost sídla, ve kterém respondenti bydlí/žijí													
		do 500 obyvatel		500–999 obyvatel		1.000–1.999 obyvatel		2.000–4.999 obyvatel		5.000–9.999 obyvatel		10.000–50.000 obyv.		nad 50.000 obyvatel	
		Cel-kem	z toho K-DP	Cel-kem	Z toho K-DP	Cel-kem	Z toho K-DP	Cel-kem	Z toho K-DP	Cel-kem	Z toho K-DP	Cel-kem	Z toho K-DP	Cel-kem	Z toho K-DP
01.	do 3,0 km	9,71	26,32	4,17	12,90	3,19	8,33	4,35	16,67	4,63	20,00	6,13	33,87	5,19	17,19
02.	3,1 – 5,0 km	7,28	15,79	7,41	9,68	7,45	29,17	4,35	5,56	13,89	40,00	10,48	33,87	19,91	46,88
03.	5,1 – 7,0 km	9,22	10,53	5,09	12,90	5,85	12,50	4,78	0,00	9,26	20,00	8,06	14,52	11,90	15,63
04.	7,1 – 10,0 km	15,53	31,58	14,81	12,90	12,77	12,50	14,78	27,78	12,04	0,00	11,61	4,84	11,90	10,94
05.	10,1 – 30,0 km	37,38	10,53	43,52	38,71	45,74	33,33	44,78	50,00	36,11	20,00	32,26	12,90	25,76	7,81
06.	30,1 – 50,0 km	17,48	5,26	16,20	6,45	18,62	4,17	21,74	0,00	20,37	0,00	23,71	0,00	18,18	1,56
07.	50,1 – 100,0 km	3,40	0,00	8,33	6,45	5,85	0,00	4,78	0,00	3,70	0,00	7,10	0,00	6,93	0,00
08.	více než 100,0 km	0,00	0,00	0,46	0,00	0,53	0,00	0,43	0,00	0,00	0,00	0,65	0,00	0,22	0,00
Celkem		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Poznámka: K-DP: kolo jako dopravní prostředek při dojížděcí do zaměstnání a do škol, či jako dopravní prostředek pro přepravu na úřady, za nákupy, kulturou, koníčky apod.

Otázka č. 07: Jak na území Olomouckého kraje hodnotíte následující podmínky pro rozvoj cyklistické dopravy?

(v každém řádku zakroužkujte jednu číslici):

Další část dotazníku byla zaměřena na 11 aspektů, které byly následně hodnoceny podle míry spokojenosti cyklistů. Označujeme-li je jako na základní/střední škole, tj. od 1 do 5 (na základě výpočtu váženého průměru), tak zjistíme, že nejlepší známku dostalo cykloznačení a orientační systémy v terénu, naopak nejhůře jsou z pohledu cyklistiky na území Olomouckého kraje hodnoceny možnosti kombinace jízdy na kole s jinými veřejnými dopravními prostředky, hustota cyklistické sítě a prvky určené cyklistům (stojany na kola, úschovny kol,...), které jako jediné obdržely vyšší známku než 3,0.

	Váž. průměr		Váž. průměr
Cykloznačení a orientační systémy v terénu	2,52	Propagace a informace o nabídce pro cyklisty	2,83
Bezpečnost cyklistických tras	2,59	Doprovodné služby pro cyklisty – ubytování, stravování, opravy kol, půjčovny,...	2,87
Kvalita cyklistických komunikací	2,61	Možnost kombinace jízdy na kole s jinými veřejnými dopravními prostředky	2,92
Údržba cyklistických komunikací	2,64	Hustota cyklistické sítě	2,96
Hustota a stav odpočívadel na cyklistických stezkách	2,66	Prvky určené cyklistům (stojany na kola, úschovny kol,...)	3,15
Informace pro cyklisty v terénu (informační panely,...)	2,79		

Pro úplnost v následující tabulce uvádíme u jednotlivých aspektů/podmínek četnost odpovědí na základě spokojenosti respondentů. Z tabulky je zřejmé, že:

- nejvíce jedniček (200 a více) obdrželo cykloznačení a orientační systémy v terénu – 242 a dále hustota a stav odpočívadel na cyklistických stezkách – 234, naopak nejvíce pětěk

(více než 100) bylo přiděleno prvkům určených cyklistům (stojanům na kola, úschovnam,…) – 169, možnostem kombinace jízdy na kole s jinými veřejnými dopravními prostředky – 128 a hustotě cyklistické sítě – 101,

- rozdělíme-li respondenty na spokojené (s odpověďmi „velmi dobře“ a „dobře“) a nespokojené (s odpověďmi „velmi špatně“ a „špatně“), tak cyklisté jsou nejvíce spokojeni s cykloznačením a orientačními systémy v terénu – 1 016 a dále s bezpečností cyklistických tras – 1 012, a naopak nejméně spokojeni s prvky určenými cyklistům (se stojany na kola, úschovnam,…) – 727, možnostmi kombinace jízdy na kole s jinými veřejnými dopravními prostředky – 519 a s hustotou cyklistické sítě – 505.

Tab. č. 41: Otázka č. 07 Jak na území Olomouckého kraje hodnotíte následující podmínky pro rozvoj cyklistické dopravy?

		Velmi dobře	Dobře	Průměrně	Špatně	Velmi špatně	Celkem
01	Hustota cyklistické sítě	82	526	885	404	101	1 998
02	Kvalita cyklistických komunikací	158	798	747	231	54	1 988
03	Bezpečnost cyklistických tras	194	818	653	226	83	1 974
04	Údržba cyklistických komunikací	156	777	699	255	68	1 955
05	Cykloznačení a orientační systémy v terénu	242	774	671	230	46	1 963
06	Hustota a stav odpočívadel na cyklistických stezkách	234	661	680	312	72	1 959
07	Prvky určené cyklistům (stojany na kola, úschovny,...)	92	423	711	558	169	1 953
08	Propagace a informace o nabídce pro cyklisty	150	585	735	381	87	1 938
09	Informace pro cyklisty v terénu (informační panely,...)	125	599	808	321	67	1 920
10	Doprovodné služby pro cyklisty – ubytování, stravování, opravy kol, půjčovny,...	104	533	841	356	72	1 906
11	Možnost kombinace jízdy na kole s jinými veřejnými dopravními prostředky	111	582	718	391	128	1 930

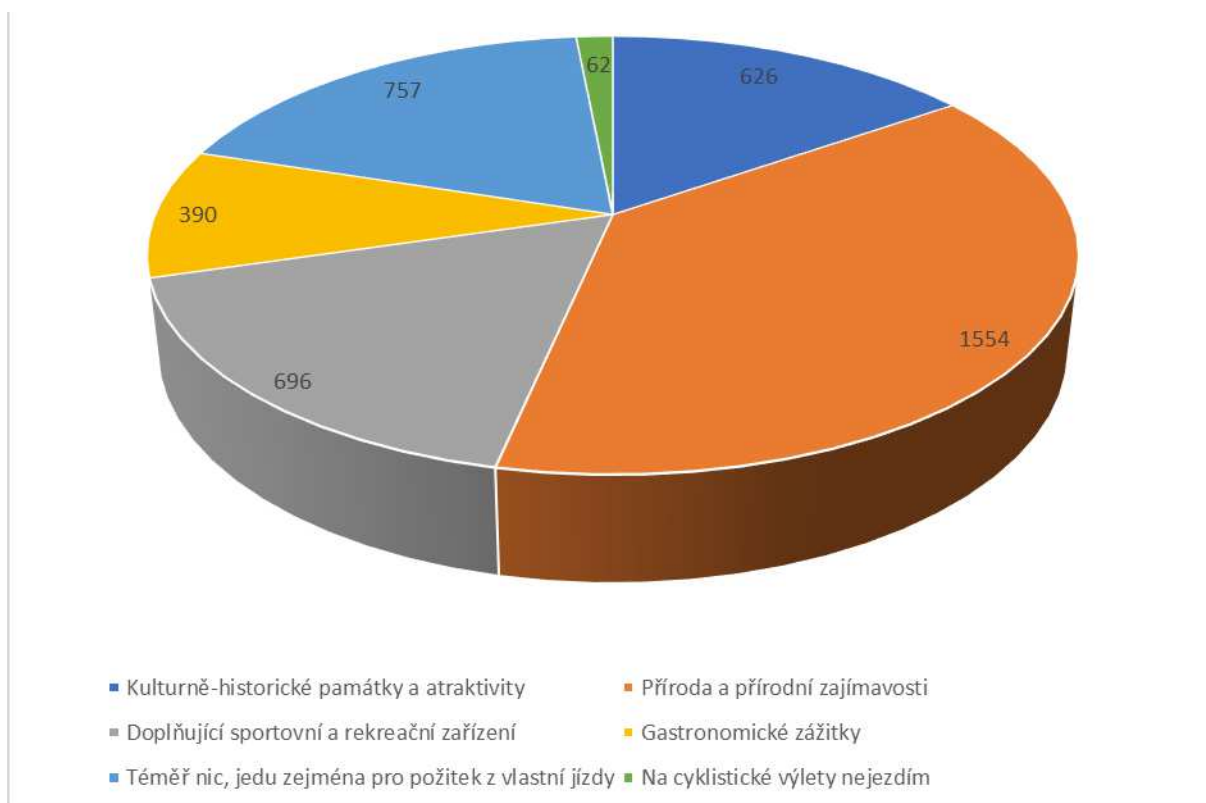
Otázka č. 08: V případě realizace cyklistického výletu je nejčastějším cílem vaší vyjížd'ky? (může být i více odpovědí)

Tato otázka byla většinou zodpovězena v kombinaci. Nejčastějším cílem výletů je příroda a přírodní zajímavosti, s odstupem a méně než poloviční četností následují (s téměř shodnými výsledky kulturně-historické památky a sportovně rekreační zařízení a bezcílné cestování, jen pro potěchu z jízdy samotné. Gastronomické zážitky nebyly v odpovědích významně zastoupeny. V zásadě (až na výjimku sedmi respondentů) byly zodpovězeny v kombinaci s jiným cílem cesty.

Tab. č. 42: Otázka č. 08 V případě realizace cyklistického výletu je nejčastějším cílem vaší vyjížd'ky?

	Cíl vyjížďky	n_i	P_i (%)
01	Kulturně-historické památky a atraktivita (hrady, zámky, technické památky, muzea apod.)	626	15,32
02	Příroda a přírodní zajímavosti (krásná příroda, jeskyně, vyhlídky, rozhledny, skalní útvary apod.)	1554	38,04
03	Doplňující sportovní a rekreační zařízení (koupaliště, hřiště, lanové centrum, dětské hřiště, skatepark...)	696	17,04
04	Gastronomické zážitky	390	9,55
05	Téměř nic, jedu zejména pro požitky z vlastní jízdy	757	18,53
06	Na cyklistické výlety nejezdím	62	1,52
	Celkem	4085	100,00

Graf č. 13: *V případě realizace cyklistického výletu je nejčastějším cílem vaší vyjížďky?*



Otázka č. 09: Pokud se přepravujete do vzdálenějších destinací od vašeho bydliště/působení, jaký dopravní prostředek většinou používáte? (může být i více odpovědí)

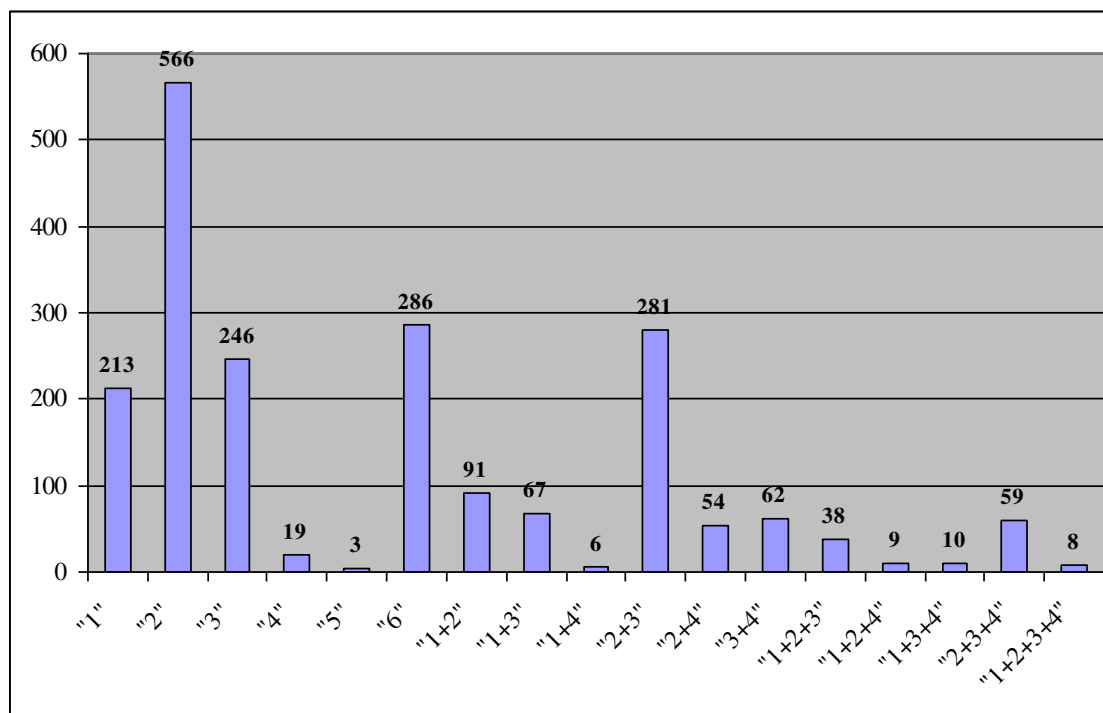
U deváté otázky mohli dotazovaní uvést více možností, celkem bylo zaznamenáno 2 837 odpovědí. V případě, že se cyklista přepravuje do vzdálenějších destinací od svého bydliště/působení, nejčastěji pro přepravu využívá auto (tuto možnost zahrlo 1 106 respondentů, tj. 38,98 %). Hromadné veřejné prostředky (vlak, cyklobus) využívá celkem 1 000 respondentů (35,25 %), pouze na kole jich jezdí 442 (15,58 %). Na cyklovýlety do vzdálenějších regionů nejezdí 286 dotázaných (tj. 10,08 %). Ve třech případech byla zaznamenána jiná varianta – dotyční uváděli autobus (jednou samostatně a 2x v kombinaci s vlakem). 12 respondentů na tuto otázku neodpovědělo.

Tab. č. 43: Otázka č. 09 Pokud se přepravujete do vzdálenějších destinací od vašeho bydliště/působení, jaký dopravní prostředek většinou používáte?

Dopravní prostředek		n_i	P_i (%)
01.	Jezdím pouze na kole	442	15,58
02.	Autem	1 106	38,98
03.	Vlakem	773	27,25
04.	Cyklobusem	227	8,00
05.	Jinak	3	0,11
06.	Na cyklovýlety do vzdálenějších regionů nejezdím	286	10,08
Celkem		2 837	100,00

Z grafu níže je zřejmé, že respondenti jsou k přepravě do vzdálenějších regionů (pokud do nich vyrážejí) zvyklí používat pouze jeden dopravní prostředek. Nejméně využívanou je autobusová doprava (linková či formou cyklobusu). Nejčastější zmiňovanou kombinací byla kombinace „autem, vlakem“, kterou uvedlo celkem 281 dotázaných (tj. 9,90 %).

Graf č. 14: Pokud se přepravujete do vzdálenějších destinací od vašeho bydliště/působíště, jaký dopravní prostředek většinou používáte?



Otázka č. 10: K orientaci při jízdě na kole používám (může být i více odpovědí):

Také u této otázky mohli respondenti uvést více možnosti, nakonec se jich sešlo celkem 3 020. Při jízdě na kole cyklisté k orientaci nejčastěji používají značení v terénu (tuto možnost uvedlo 1 211 dotázaných, tj. 40,10 %). Druhou nejčastější používanou pomůckou je GPS navigace a třetí tištěné cykloturistické mapy. Žádné pomůcky k orientaci nepoužívá 349 respondentů (11,56 %).

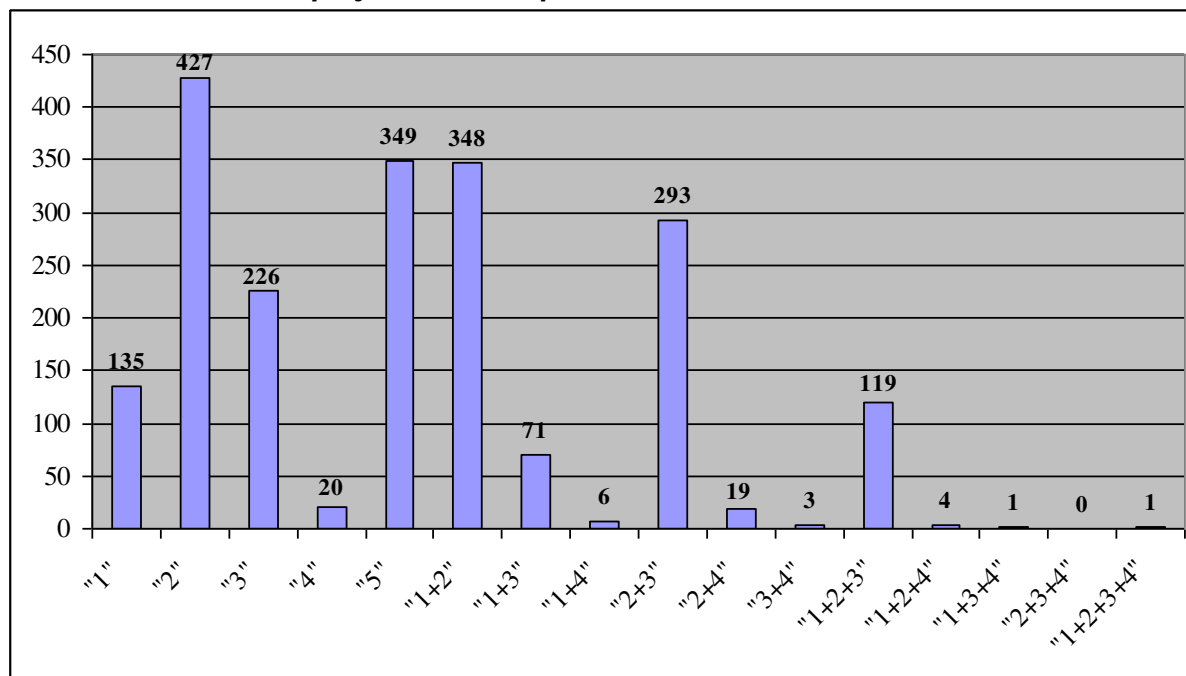
Mezi dalšími (jinými) uváděnými pomůckami se nejčastěji vyskytoval internet a mobil (kde lidé nejčastěji uváděli online či offline mapy nebo již konkrétní www stránky – mapy.cz), a to ve 47 případech, manžela/přítele uvedlo 5 žen, ve dvou případech se objevila automapa. Celkem 8 respondentů na tuto otázku neodpovědělo.

Tab. č. 44: Otázka č. 10 K orientaci při jízdě na kole používám:

Pomůcka	n_i	P_i (%)
Podrobnou tištěnou cykloturistickou mapu	692	22,91
Značení v terénu: informační mapové tabule, cykloznačení	1 211	40,10
GPS navigaci	714	23,64
Jiné pomůcky	54	1,79
Žádné pomůcky k orientaci nepoužívám	349	11,56
Celkem	3 020	100,00

Také z následujícího grafu je patrné, že respondenti nejčastěji ve svých odpovědích zmiňovali značení v terénu: informační mapové tabule, cykloznačení, a to buď samostatně (tuto možnost uvedlo celkem 427 dotázaných, tj. 14,14 %), a nebo v kombinaci s podrobnými tištěnými cykloturistickými mapami (348 dotázaných, 11,52 %) či GPS navigací (293 dotázaných, 9,70 %).

Graf č. 15: K orientaci při jízdě na kole používám:



Poznámka: „Jiné pomůcky“ jsou v tomto grafu uváděny nejenom samostatně, ale i v kombinaci s dalšími pomůckami (podrobné tištěné cykloturistické mapy, značení v terénu, GPS navigace).

Tab. č. 45: Struktura respondentů podle pohlaví

Pohlaví	n_i	P_i (%)
Muž	1 052	51,82
Žena	978	48,18
Celkem	2 030	100,00

Tab. č. 46: Struktura respondentů podle věku

Věk	n _i	P _i (%)
15–24 let	180	8,87
25–34 let	488	24,04
35–44 let	553	27,24
45–54 let	436	21,48
55–64 let	261	12,86
65 a více let	112	5,52
Celkem	2 030	100,00

Tab. č. 47: Struktura respondentů podle velikosti sídla, ve kterém bydlí/žije

Velikost sídla	n _i	P _i (%)
do 500 obyvatel	206	10,15
500–999	216	10,64
1.000–1.999	188	9,26
2.000–4.999	230	11,33
5.000–9.999	108	5,32
10.000–50.000	620	30,54
nad 50.000 obyvatel	462	22,76
Celkem	2 030	100,00

Závěrem předkládáme seznam investičních záměrů, které respondenti uváděli v rámci komentářů k jednotlivým otázkám. Dotyční by na území Olomouckého kraje nejraději vybudovali:

- cyklostezku Prostějov – Olomouc,
- cyklostezku Štěpánov – Olomouc (objevilo se dokonce 2x),
- cyklostezku Moravský Beroun – Dvorce,
- cyklostezku podél železniční tratě (skrže tzv. Jesenický kopec) mezi obcí Lipová-lázně a Jeseníkem,
- cyklostezku kolem řeky Moravy z Nových Sadů do Charvát,
- cyklostezku Bečvu propojenou přes Černotín do Teplic a Hranic mimo silnici, nebo podél silnice,
- cyklostezku od Těšetic směrem na západ (do Drahanovic a dále),
- cyklostezku v Terezkém údolí,
- cyklověž nebo úschovnu v centru Olomouce.

PŘÍLOHA 4: FINANCOVÁNÍ AKTIVIT V OBLASTI CYKLISTICKÉ DOPRAVY Z DOTAČNÍCH TITULŮ

Financování aktivit v oblasti cyklistické dopravy z rozpočtu Olomouckého kraje v letech 2009–2016

Žadatel	Název akce	Skutečně čerpáno z rozpočtu OK (Kč)
ORP Jeseník		
Město Jeseník	Cyklistická stezka Jeseník – Bobrovník	1 000 000
Město Jeseník	Cyklistická stezka Jeseník – Bobrovník – závěrečná etapa	700 000
Město Jeseník	Cyklistická stezka Jeseník – Bobrovník, km 0,2642 - 0,3148	211 514
Obec Bělá pod Pradědem	Cyklostezka Kollmann – Pocklan	460 000
Obec Mikulovice	Bezpečná obec Mikulovice – obnova komunikace pro cyklisty – III. etapa	2 239 000
Obec Mikulovice	Příhraniční cyklostezka	1 202 000
ORP Šumperk		
Obec Rapotín	Společný pás pro provoz cyklistů a chodců U Losinky v Rapotíně	514 319
ORP Mohelnice		
Město Mohelnice	Cyklostezka Mohelnice, ul. Sportovní – ul. Sadová	950 000*
Obec Moravičany	Smíšená stezka Moravičany – Mohelnice	1 000 000
Obec Moravičany	Smíšená stezka Moravičany – Mohelnice	1 000 000
Obec Palonín	Oprava cyklotrasy	110 000
ORP Zábřeh		
Město Zábřeh	Zábřeh, cyklostezka na opuštěném tělese dráhy	1 637 205
Město Zábřeh	Zábřeh, cyklostezka na opuštěném tělese dráhy	1 637 205
Obec Kamenná	Oprava cyklostezky Kamenná – Rohle	87 000
ORP Olomouc		
Městys Náměšť na Hané	Náměšť na Hané – cyklostezka	1 662 500
Obec Bohuňovice	Cyklostezka Olomouc - Šternberk - OSA 1a	500 000
Obec Samotičky	Cyklistická stezka Samotičky	1 233 000
Obec Ústín	Ústín – cyklistická stezka C1, C2, C4	700 000
Statutární město Olomouc	Moravská cyklotrasa na území ORP Olomouc, k.ú. Nemilany	323 974
Statutární město Olomouc	Jílová, smíšená stezka	800 000
Statutární město Olomouc	Cyklostezky na území města Olomouce	2 500 000*
ORP Šternberk		
Obec Mladějovice	Stezka pro chodce a cyklisty Šternberk – Uničov	603 091
ORP Uničov		
Město Uničov	Bezbariérový Uničov VII. etapa, smíšená stezka pro cyklisty a chodce v ul. Pionýrů	1 000 000

Žadatel	Název akce	Skutečně čerpáno z rozpočtu OK (Kč)
Město Uničov	Cyklostezka Uničov – Želechovice, k.ú. Uničov	850 000
Město Uničov	Smíšená stezka mezi ul. Dukelská a Hrdinů	700 000
Město Uničov	Cyklostezka Uničov, m.č. Brníčko - Újezd, část k.ú. Brníčko, Želechovice	1 000 000*
Obec Dlouhá Loučka	Cyklostezka C2 - SO 3 Most	600 000
Obec Dlouhá Loučka	Cyklostezka C1 a C2 k.ú. Horní Dlouhá Loučka	1 630 000*
Obec Medlov	Cyklostezka Medlov – Uničov	2 300 000
Obec Paseka	Cyklistická stezka Paseka – OLÚ Paseka	770 724
Obec Šumvald	Cyklostezka Šumvald – křižovatka Lazce	1 350 000
Obec Šumvald	Cyklostezka Šumvald, křižovatka II/446 x Lazce / Horní Sukolom	800 000*
Obec Újezd	Stezka pro chodce a cyklisty Šternberk – Uničov, část k.ú. Újezd u Uničova, osa 1	788 600*
Obec Želechovice	Cyklostezka Želechovice – Uničov	900 000
ORP Přerov		
Obec Tučín	Výstavba cyklostezky Tučín – Želatovice	200 000
Obec Tučín	Cyklostezka Tučín – Želatovice	700 000**
Obec Želatovice	Cyklostezka Želatovice – Přerov, hranice k.ú. Želatovice	1 300 000**
Statutární město Přerov	Cyklostezka a chodník v ulici Hranická 1-9 Přerov II - Předmostí	150 000
Statutární město Přerov	Úpravy propojení cyklostezek v okolí okružní křižovatky ulic Želatovská	320 000*
Statutární město Přerov	Cyklostezka Přerov - Laguna	300 000**
ORP Hranice		
Město Hranice	Hranice – Oprava cyklostezky Bečva – II. etapa	295 000
Mikroregion Hranicko	Cyklostezka Bečva	2 000 000
Mikroregion Hranicko	Dobudování Cyklostezky Bečva po hranice se Zlínským krajem	400 000**
ORP Lipník nad Bečvou		
Obec Osek nad Bečvou	Cyklostezka Osecký most – Osecký jez	726 524
Obec Osek nad Bečvou	Cyklostezka "Bečva" Osecký most – Osecký jez	500 000**
ORP Prostějov		
Město Kostelec na Hané	Cyklistická stezka Kostelec na Hané – Prostějov, křížení cyklistické stezky se silnicí III/36638	179 000
Město Němčice nad Hanou	Vybudování povrchu cyklostezky na pozemku parc. č. 6802 v k.ú. Němčice nad Hanou	99 361
Městys Nezamyslice	Cyklostezka na opuštěném drážním tělese Nezamyslice – Morkovice	806 772**
Městys Tištin	Cyklostezka na opuštěném drážním tělese Nezamyslice – Morkovice	668 514**

Žadatel	Název akce	Skutečně čerpáno z rozpočtu OK (Kč)
Obec Dřevnovice	Cyklostezka na opuštěném drážním tělese Nezamyslice – Morkovice, část Dřevnovice	237 402**
Obec Kovalovice-Osíčany	Cyklostezka na opuštěném drážním tělese Nezamyslice – Morkovice	287 312**
Statutární město Prostějov	Cyklistická stezka Bří Čapků v Prostějově	279 580
Statutární město Prostějov	Cyklistická stezka v ul. Jungmannova v Prostějově	130 811
Statutární město Prostějov	Cyklistická stezka Dolní – Kralická II. část	800 000
Statutární město Prostějov	Cyklistická stezka Šmeralova – Anenská v Prostějově	1 965 000
Statutární město Prostějov	Vybudování cyklistické stezky Letecká v Prostějově	780 000*
ORP Konice		
Romže, o.p.s.	Cyklostezka Romže - I. etapa Konice – Stražisko	399 996**
Romže, o.p.s.	Cyklostezka Romže - I. etapa Konice – Stražisko	600 000**

Poznámka:

* Schválená výše dotace (v Kč), tzn. že skutečné čerpání z rozpočtu Olomouckého kraje může doznat změn

** Projektové záměry financovány z jiných příspěvků Olomouckého kraje než z dotačního programu Podpora výstavby a oprav cyklostezek

Financování aktivit v oblasti cyklistické dopravy ze Státního fondu dopravní infrastruktury v letech 2009–2016

Žadatel	Název akce	Limitní příspěvek z uznatelných nákladů	
		tis. Kč	%
ORP Jeseník			
Město Jeseník	Cyklistická stezka Jeseník – Bobrovník	6 487	65
Město Jeseník	Cyklistická stezka Jeseník - Bobrovník – závěrečná etapa	1 886	65
Město Jeseník	Cyklistická stezka Jeseník – Česká Ves	4 199	85
Obec Mikulovice	Bezpečná obec Mikulovice – obnova komunikace pro cyklisty – III. etapa	2 359	65
Obec Mikulovice	Bezpečná obec – příhraniční cyklostezka	1 724	65
Obec Mikulovice	Bezpečná obec Mikulovice – Cyklistická stezka p.č. 3353	1 949	65
ORP Šumperk			
Obec Oskava	Cyklostezka Mostkov – Václavov	7 679	65
Obec Rapotín	Směšená stezka Rapotín - ul. Šumperská, 1. etapa	6 667	65
ORP Zábřeh			
Město Zábřeh	Zábřeh, cyklostezka na opuštěném tělese dráhy	15 275	75
ORP Olomouc			
Město Velká Bystřice	Cyklostezka III. etapa napojená na sil. III/4432	9 589	85
Městys Náměšť na Hané	Bezpečná cesta do školy v Náměšti na Hané	1 919	65

Žadatel	Název akce	Limitní příspěvek z uznatelných nákladů	
Městys Velký Újezd	II. etapa - SO 102 – stezka pro chodce a cyklisty	3 224	85
Obec Bohuňovice	Napojení na cyklostezku Olomouc – Šternberk	3 733	85
Obec Loučany	Loučany – bezpečná a bezbariérová obec, IV. etapa	676	60
Obec Samotíšky	Cyklistická stezka Samotíšky	1 544	65
Obec Ústín	Ústín – Cyklistická stezka C1, C2, C4	2 073	85
Statutární město Olomouc	Holická – Babičkova, cyklostezka	2 330	85
ORP Litovel			
Město Litovel	Výstavba stezky pro chodce a cyklisty Litovel – Nasobůrky	2 305	65
ORP Šternberk			
Město Šternberk	Smíšená stezka Šternberk – Babice	7 780	85
ORP Uničov			
Město Uničov	Cyklostezka Uničov – Medlov, II. etapa	4 960	65
Obec Šumvald	Cyklostezka Šumvald – křižovatka Lazce	6 175	85
ORP Přerov			
Obec Tučín	Výstavba cyklostezky Tučín – Želatovice	4 126	85
Obec Želatovice	Cyklostezka Želatovice – Přerov, hranice k.ú. Želatovice	4 125	65
Statutární město Přerov	Cyklostezka Osmek	583	65
Statutární město Přerov	Sdružená cyklistická stezka a chodník Přerov – Laguna	1 482	85
Statutární město Přerov	Cyklostezka Přerov, nábřeží Protifašistických bojovníků	2 156	85
ORP Hranice			
Město Hranice	Hranice – cyklostezka Drahotuše – Slavíč, 1. etapa	3 065	80
ORP Lipník nad Bečvou			
Obec Osek nad Bečvou	Cyklostezka Bečva, k.ú. Osek nad Bečvou	5 437	85
ORP Prostějov			
Obec Němčice nad Hanou	Cyklostezka Němčice nad Hanou – Mořice – Vrchoslavice	9 450	75
Statutární město Prostějov	Cyklistická stezka Sídliště Svobody, Prostějov – 1. etapa	1 550	65
Statutární město Prostějov	Cyklistická stezka Prostějov – Žešov, 1. etapa	771	65
Statutární město Prostějov	Cyklistická stezka Prostějov – Žešov, II. a III. etapa	2 986	85

Financování aktivit v oblasti cyklistické dopravy z Operačních programů Evropské unie v letech 2009–2016

Regionální operační program regionu soudržnosti Střední Morava

Název příjemce	Název projektu	Výše dotace v Kč
ORP Jeseník		
Město Jeseník	Optimalizace vedení Moravské stezky v intravilánu města Jeseník - II. etapa	4 455 537
Obec Lipová-lázně	Lipovské stezky – Toč	1 948 286
Obec Mikulovice	Cyklostezka mikroregionu Zlatohorsko, bezpečná obec Mikulovice, optimalizace vedení Moravské stezky	2 610 089
AQUA - TERRA	Lipovské stezky – Helios	2 392 091
ORP Šumperk		
Město Šumperk	Cyklostezka Šumperk – Dolní Studénky, k.ú. Šumperk	7 530 411
Obec Dolní Studénky	Cyklostezka Šumperk – Dolní Studénky	6 804 588
Obec Nový Malín	Cyklistická stezka Šumperk – Nový Malín, stavba Nový Malín, II. etapa	7 397 167
Obec Ruda nad Moravou	Cyklostezka Ruda nad Moravou	3 023 757
Obec Sudkov	Cyklostezka Sudkov – Dolní Studénky	4 471 894
ORP Mohelnice		
Město Mohelnice	Cyklostezka Mohelnice – Loštice, místní část Žádlovice	6 070 992
Obec Moravičany	Směšovaná stezka Moravičany – Mohelnice	5 332 989
ORP Olomouc		
Město Velká Bystřice	Cyklo Bystřice – úseky v k.ú. Velká Bystřice a Bystrovany	4 097 513
Město Velká Bystřice	Cyklostezka Velká Bystřice –Hlubočky, zpřístupnění údolí Bystřice pro cyklistickou dopravu	12 849 986
Městys Dub nad Moravou	Moravská stezka na území ORP Olomouc, k.ú. Dub nad Moravou	3 602 171
Obec Bohuňovice	Cyklostezka Hlušovice – Bohuňovice – Bělkovice-Laštany s napojením na Olomouc	13 032 262
Obec Bohuňovice	Cyklostezka Olomouc – Šternberk poslední etapa Bohuňovice – Štarnov	15 635 548
Obec Doloplazy	Cyklo Bystřice – úsek Doloplazy – Tršice	7 902 348
Obec Charvátý	Moravská stezka na území ORP Olomouc, k.ú. Charvátý	4 499 672
Obec Horka nad Moravou	Moravská stezka na území ORP Olomouc, k.ú. Horka nad Moravou a k.ú. Křelov	4 855 600
Obec Křelov-Břuchotín	Moravská stezka na území ORP Olomouc, k.ú. Křelov-Břuchotín	6 454 077
Obec Přáslavice	Cyklostezka Přáslavice – Daskabát –Velký Újezd	33 128 828
Obec Skrbeň	Moravská cyklostezka na území ORP Olomouc, k.ú. Skrbeň	2 548 152
Statutární město Olomouc	Cyklostezka Hlušovice	5 200 826
Statutární město Olomouc	Jantarová stezka 2. část	3 679 830
Statutární město Olomouc	Moravská cyklotrasa na území ORP Olomouc	3 979 447
Statutární město Olomouc	Moravská cyklotrasa na území ORP Olomouc, k.ú. Povel	5 062 133
Statutární město Olomouc	Inline stezky Olomouc – Hejčínské louky	8 590 010

Název příjemce	Název projektu	Výše dotace v Kč
Olomouc		
ORP Litovel		
Město Litovel	Bezpečná Litovel – vybudování nových cyklostezek	4 748 103
ORP Šternberk		
Město Šternberk	Cyklostezka Šternberk – Lužice	6 726 530
ORP Uničov		
Město Uničov	Rozšíření a optimalizace stávající sítě cyklostezek města Uničova s napojením na regionální cyklotrasu č. 511	8 744 164
Obec Želechovice	Cyklostezka Želechovice – Uničov propojení cyklostezek Uničovska s cyklotrasou č. 511, Želechovice	3 917 075
Odborný léčebný ústav Paseka, příspěvková organizace	Výstavba cyklostezky v Odborném léčebném areálu v Pasece	2 035 408
ORP Přerov		
Obec Prosenice	Cyklostezka Bečva, úsek Prosenice – Grymov	2 806 512
Obec Radslavice	Vybudování cyklostezky Radslavice – Grymov v trase Jantarové stezky	4 423 825
Obec Radslavice	Vybudování cyklostezky "Radslavice –Sušice" v trase Jantarové stezky	2 347 843
ORP Hranice		
Město Hranice	Hranice – cyklostezka Bečva II.etapa	12 751 537
Město Hranice	Hranice – cyklostezka Bečva III. etapa	6 839 473
Mikroregion Hranicko	Dobudování Cyklostezky Bečva – Hustopeče nad Bečvou – Špičky	6 774 091
ORP Lipník nad Bečvou		
Město Lipník nad Bečvou	Výstavba cyklostezky "Bečva" v úseku Lipník nad Bečvou – Osek nad Bečvou	7 790 628
Obec Týn nad Bečvou	Cyklostezka Týn nad Bečvou	4 143 518
Obec Týn nad Bečvou	Výstavba části cyklostezky Bečva v úseku Týn n.B. – I. etapa	4 540 701
ORP Prostějov		
Město Kostelec na Hané	Cyklistická stezka Kostelec na Hané – Prostějov	10 569 557
Městys Kralice na Hané	Cyklostezka Kralice na Hané – Prostějov, hranice katastru	6 372 628
Městys Protivanov	Stezka pro chodce a cyklisty podél silnice II/150 v Protivanově	4 357 181
Statutární město Prostějov	Cyklistická stezka Krasice – Čechovice	8 186 449
Statutární město Prostějov	Cyklistická stezka Prostějov – Kostelec na Hané	7 859 007
Statutární město Prostějov	Cyklistická stezka v ulici Bohumíra Šmerala – Prostějov	5 446 222
Statutární město Prostějov	Na kole biokoridorem Hloučela v Prostějově	6 498 613
Obec Smržice	Cyklostezka Smržice – Držovice s napojením na Prostějov	8 985 479

**Operační program Přeshraniční spolupráce Česká republika – Polská republika
pro období 2007–2013**

Název žadatele	Název projektu	Příspěvek ERDF (v Kč)
ORP Jeseník		
Sdružení měst a obcí Jesenicka	Na stezkách bez hranic	3 900 546
Rychlebské stezky o.s. Černá Voda	Rozvoj česko-polské terénní cyklistiky	456 404*
Hnutí Brontosaurus Jeseník	Horskou stezkou V. Priessnitze jesenicko-nyským pohraničím	587 860*
Občanské sdružení Šerák Jeseník	Cyklistika bez hranic v Euroregionu Praděd	123 942*
ORP Šumperk		
Město Šumperk	Čarodějnickou cyklotrasou po česko-polském příhraničí	8 836 620
ORP Hranice		
Hranická rozvojová agentura, z.s.	Rozvoj cyklotras a cyklostezek v regionu Hranicko	509 935*
Hranická rozvojová agentura, z.s.	Na kole do minulosti Moravskou bránou a Dolinou Malej Panwi	649 589*

Poznámka:

Schválená výše grantu byla na stránkách poskytovatele dotace uvedena v EUR, pro přepočítání na CZK byl použit kurz 1:26. V tabulce uvedeny projekty, jejichž žadatelé/vedoucí partneři byly subjekty z Olomouckého kraje.

* financováno v rámci Fondu mikroprojektů Euroregionu Praděd.

PŘÍLOHA 5: PŘÍKLADY PRACOVNÍ NÁPLNĚ KRAJSKÉHO A MĚSTSKÉHO CYKLOKOORDINÁTORA

Krajský cyklokoordinátor

Umožnění koordinační činnosti / spolupráce (přístup a výměna informací s příslušnými odbory kraje a příspěvkovými organizacemi kraje), nastavení komunikačních kanálů při koordinaci připravovaných a probíhajících projektů, včasný přehled o správě a údržbě sítě cyklistických tras, spolupráce s jednotlivými odbory úřadu (vnitřní koordinace) - rozvoj a investice (příprava zadávacích podmínek, integrace cyklo do jiných projektů), doprava (příprava, stanoviska, integrace do jiných projektů) a cestovní ruch. Vyhodnocování nedostatků, kontrola jakosti vč. zpětné vazby.

Obecně:

- Přenos know-how do kraje (z ČR, resp. jiných měst – alespoň základní přehled o dění v oboru cyklistické dopravy), účast na strategických jednáních / seminářích / konferencích)
- Spolupráce s dalšími (především sousedícími) kraji, resp. zajištění „vertikální“ provázanosti (předávání zkušeností)

Finanční zdroje:

- Spolupráce na přípravě rozpočtu Koncepce,
- přehled o dalších možnostech finančního krytí (fondy, granty...)

Oblast plánování a přípravy:

- Každoroční doporučení (revize) priorit přípravy a realizace infrastruktury pro cyklisty pro následující rok:
 - CHRÁNĚNÉ CESTY BEZMOTOROVÉ KORIDORY apod.
 - nové vč. doprovodné infrastruktury
 - revize stávajících - opravy, údržba
 - PLOŠNÁ OBSLUHA ÚZEMÍ PRO DOPRAVU NA JÍZDNÍM KOLE (dopravní opatření, která mohou sloužit k podpoře cyklistické dopravy).
 - nová vč. doprovodné infrastruktury
 - integrace
 - revize stávajících - opravy, údržba
 - CYKLOZNAČENÍ (svislé i vodorovné značení)
 - vyznačení nových tras
 - pravidelná plošná revize
 - průběžná revize
- Koordinace řešení problematiky majetkoprávních vztahů (mezi příslušným odborem správy majetku a vlastníky pozemků), nejenom ve smyslu stanovení vlastníků, ale i řešení jednání s majiteli o výkupu a pronájmu pozemků
- Posuzování projektových dokumentací ve vztahu k cyklistické dopravě, které se týkají silnic II. a III. třídy, včetně spolupráce s odborem dopravy, resp. naopak (OD přizve k vyjádření cyklokoordinátora).

Oblast vnější koordinace:

- ŘSD, SŽDC a další správci dopravní infrastruktury
- Organizátoři veřejné dopravy, dopravci veřejné dopravy
- Města / Obce
- Projektanti jednotlivých staveb

- Připravované projekty, které nejsou jinak koordinovány a integrace cyklistické infrastruktury nebo i jednoduchých úprav může být jediným pojítkem

Oblast propagace a komunikace s médii a s veřejností, občanskými sdruženími

- Podklady pro PR (osvěta, nové realizace = medializace),
- Cyklomail – připomínky veřejnosti, podněty
- Pilotní řešení „nových cykloopatření“ (letáky, články...),
- Aktualizace krajského cyklowebu,
- Koordinace propagace (mapy, letáky, výlety tipy...)

Podpora cyklistické dopravy a cykloturistiky potřebuje solidní základnu, aby mohla dosáhnout cílů, které sleduje. Koordinovaný postup zainteresovaných partnerů v jejich jednotlivých oblastech kompetence je správným východiskem pro uskutečňování politiky podpory cyklistiky. "

Má-li být snaha o propagaci a posílení cyklistiky úspěšná, bude se vždy potřebovat podpora a pomoc řady rozdílných hráčů. Ať již se bude pracovat s veřejnou správou, se sdružením cyklistů nebo jiným typem organizace, vždy bude klíčová spolupráce, partnerství a další způsoby vzájemné podpory.

Městský cyklokoordinátor

Cyklokoordinátor je oficiální zástupce města, který v rámci svých kompetencí a reálných možností zprostředkovává a pomáhá zajišťovat koordinaci činností, které vedou k rozvoji cyklistické dopravy a rekreace ve městě.

Koordinační činnosti a spolupráce v přístupu a výměně informací mezi jednotlivými odbory magistrátu či městského úřadu, obchodními organizacemi zřizovanými městem a příspěvkovými organizacemi města, umožnění:

- Nastavení komunikačních kanálů při koordinaci připravovaných a probíhajících projektů,
- Koordinace a řízení interní pracovní skupiny Cyklistická doprava
- Koordinace subjektů zajišťujících interně ale i externě zpracovávání a naplňování jednotlivých dílčí kapitol a opatření cyklostrategie města
- Příprava podkladů pro jednání rady a zastupitelstva města, v oblasti cyklistických opatření a plnění úkolů, stanovených na základě rozhodnutí rady a zastupitelstva města v této oblasti,
- Včasný přehled o správě a údržbě sítě komunikací (opravy, zimní údržba)
- Spolupráce s jednotlivými odbory úřadu
- Příklady činností v oblasti vnitřní koordinace:
 - Odboru investic (příprava zadávacích podmínek, integrace cyklo do jiných projektů),
 - Odboru dopravy (stanoviska k dopravní infrastruktuře, integrace do projektů údržby komunikací, dopravní značení),
 - Odboru stavebního, oddělení, které hájí zájmy města v územním řízení,
 - Odboru životního prostředí (pasportizace zeleně a dřevin),
 - Odboru majetkoprávního (majetkoprávní vztahy),
 - Odboru informatiky (pasporty cyklostezek a související, GIS, statistiky),
 - Odboru vnějších vztahů, odd. cestovního ruchu,
 - Odboru kancelář primátora (osvěta, PR, politická podpora),
 - Odboru evropských projektů (dotace do cyklodopravy),

- Odboru sociálních věcí (bezbariérové úpravy),
- Odboru památkové péče (cyklistická infrastruktura v památkové zóně)
- Příklady činností v oblasti vnější koordinace:
 - ŘSD, SŽDC, SSOK, KČT, Policie ČR, Speciální stavební úřad dopravní a další správci dopravní infrastruktury,
 - Organizátoři veřejné dopravy, dopravci veřejné dopravy
 - Přenos know-how do města (z ČR - spolupráce s pracovním týmem národního cyklokoordinátora, krajského cyklokoordinátora Olomouckého kraje, resp. cyklokoordinátorů jiných měst, alespoň základní přehled o dění v oboru cyklistické dopravy), účast na strategických jednáních / seminářích / konferencích, asociace měst pro cyklisty)
 - Spolupráce s dalšími (především sousedícími) městy / městskými částmi, i s dalšími městskými cyklokoordinátory na území ČR, zajištění „vertikální“ provázanosti (předávání zkušeností),
 - Spolupráce s projektanty jednotlivých staveb, při zpracovávání úprav generelu cyklo dopravy, IZ, DÚR a DSP jednotlivých projektů cykloinfrastruktury,
 - Vyhledávání připravovaných projektů na území města, které nejsou jinak koordinovány a integrace cyklistické infrastruktury nebo i jednoduchých úprav v oblasti cyklo dopravy do PD.
- Oblast propagace a komunikace s médií a s veřejností, občanskými sdruženími
 - Podklady pro PR (osvěta, nové realizace = medializace),
 - Aktivní spolupráce na vytváření Plánu městské udržitelné mobility a při jeho udržitelnosti – prosazování do každodenního života
 - Koordinace při vytvoření webového portálu cyklo doprava a jeho naplňování
 - Cyklo mail – připomínky veřejnosti, podněty,
 - Pilotní řešení „nových cykloopatření“ a koordinace propagace (mapy, letáky, články, výlety tipy...)
 - Web „Město cyklistické“ (samostatně nebo součást oficiálních stránek města),
 - Kampaně (např. Na kole do práce apod.)
- Finanční zdroje
 - Přehled o možném zatížení rozpočtu města, který bude nutný pro deklarovaný rozvoj cyklistické dopravy (dle programového prohlášení Rady města),
 - Vytvoření a následná každoroční aktualizace Střednědobého akčního plánu realizace projektů do cyklistické infrastruktury
 - spolupráce na přípravě rozpočtu (doporučení)
 - přehled o dalších možnostech finančního krytí (fondy, granty, Olomoucký kraj ap.)
- Oblast plánování a přípravy
 - Generel cyklo dopravy
 - Plán městské udržitelné mobility – oblast cyklo doprava
 - Každoroční doporučení (revize) priorit přípravy a realizace infrastruktury pro cyklisty pro následující rok: chráněné cesty (cyklostezky), bezmotorové koridory apod. včetně doprovodné infrastruktury (stojany na kola, mapy, odpočívadla, revize stávajících cyklostezek včetně značení - opravy, údržba
 - Plošná obsluha území pro dopravu na jízdním kole (dopravní opatření, která mohou sloužit k podpoře cyklistické dopravy), včetně doprovodné infrastruktury, revize stávajících - opravy, údržba,
 - Cykloznačení (svislé i vodorovné značení), vyznačení nových tras, pravidelná plošná revize, průběžná revize
 - Koordinace řešení problematiky majetkoprávních vztahů (mezi odborem majetkoprávním, odborem investic a vlastníky pozemků), nejenom ve smyslu

- stanovení vlastníků, ale i řešení jednání s majiteli o výkupu a pronájmu pozemků,
- Posuzování projektových dokumentací ve vztahu k cyklistické dopravě (vazby na územní plán města a generel cyklistické dopravy), včetně spolupráce s odděleními odboru koncepce a rozvoje a odborem dopravy, resp. ostatními zainteresovanými odbory.

PŘÍLOHA 6: NÁVRH NA ÚPRAVU DÁLKOVÝCH CYKLOTRAS

Výstavba dálkových páteřních cyklotras nemusí jen otázkou finanční, ale také otázkou manažerskou spojená s přípravou projektů. Dále analýza ukázala, že v některých plánovaných úsecích se bude jednat o skutečně velké investiční náklady. Je třeba vyvolat jednání s MD a SFDI o prioritách výstavby páteřních tras na území nejen Olomouckého kraje, ale celé České republiky. SFDI musí upravit PRAVIDLA pro podávání projektů se speciálním ohledem na tyto dálkové trasy. Nesmí se také zapomínat na roli Ministerstva zemědělství, které také může přispět k rozvoji výstavby páteřních tras.

Cyklotrasa 4 – Moravská stezka

Návrh prioritních úseků k přetrasování a výstavbě

	Lokalita - název stavby	Popis	Délka (km)
1	Glucholazy	Stezka na českém území je ukončena na hranicích od roku 2011. Její pokračování na Polském území není přes neustálé sliby dokončeno. Jedná se o důležité odvedení ze silnice I. třídy, navíc bez nadbytečného převýšení	mimo území ČR
2	Hradec - Nová Ves	Po zbudování společných zařízení - sítě polních cest VC11+HC1 (vhodněji HC2 s mírnějším stoupáním) navržených v rámci KPÚ přeznačit Moravskou stezku	1,1
3	Písečná	Z hlediska bezpečnosti není ideální vedení cyklotrasy po silnici II/455 od nádraží po nově zbudované centrum obce a zejména návazné odsazené vykřížení se silnicí I/44, kde se cyklisté pohybují s motorovými vozidly bez žádného podpůrného opatření	0,9
4	Česká Ves	Zajistit bezpečné převedení Moravské stezky přes silnici I/44 v obci Česká Ves u mostu.	0,2
5	Lipová-lázně	Převést Moravskou stezku z II/369 do areálu lázní a vyřešit vedení v prostoru křižovatek u zastávky „Lipová-lázně, rozc. k žel. st.“	0,7
6	Horní Lipová - Ramzová - Ostružná	Zpracovat vyhledávající studii tohoto úseku - variantní návrh je předložen v mapové příloze, vhodnější se jeví přímé trasování v souběhu se silnicí II/369, které by bylo z hlediska profilu příznivější o cca 100 výškových metrů. Navíc z hlediska dopravního režimu by šlo o stezku pro (chodce a) cyklisty. Po realizaci připravovaného záměru chodníku mezi Ramzovou a Ostružnou, povolit vjezd cyklistů na něj.	6,0
7	Ostružná - Branná	Stávající trasování je velmi příznivé, problémem je kvalita povrchu účelových komunikací.	4,4
8	Branná - Hanušovice	Zpracovat podrobnou studii převedení cyklotrasy do údolí řeky Branná v souběhu s železniční tratí Bludov - Jeseník a silnicí II/369 přes Jindřichov a vybudování regulérní cyklistické komunikace. Odstraní se tak vedení přes Víkantice po silnicích III. třídy a navíc se značným výškovým převýšením. Úsek je možné rozčlenit na dva dílčí Branná - Jindřichov a Jindřichov - Hanušovice	12,1
9	Hanušovice	Optimalizace vedení v intravilánu Hanušovic buď po protipovodňové hrázi nebo zajistit integrační opatření na průtahu silnice městem.	2,2
	Hanušovice - Bohdíkov	Převedení cyklotrasy do údolí řeky Moravy v souběhu	5,1

0		s železniční tratí Bludov - Jeseník a silnicí II/369, vybudování regulérní cyklistické komunikace. Odstraní se tak vedení po silnici II/369. Zpracovat podrobnou studii tohoto úseku.	
1	Ruda nad Moravou - Bludov	Zrušení trasy přes Bohutín. Cyklotrasa se navrhuje okolo areálu Olšanských papíren, po okraji zastavěného územím Klášterce (nutné zbudovat stezku) s využitím protipovodňové hráze (zkvalitnit povrch - mlat), po které je v současné době vedena CT č. 6231. Vhodné na část trasy využít KPÚ. Na hrázi je nutné respektovat vodohospodářský účel - přelivové hrany. Krátký souběh s I/11 k železničnímu přejezdu u zastávky „Bludov, lázně“ řešit jako cyklostezku. Dále směrem k Sudkovu využít zpevněnou účelovou komunikaci vybudovanou v rámci komplexních pozemkových úprav. Zpracovat podrobnou studii tohoto úseku, případně přímo DUR	3,8
2	Sudkov - Třeština	Při přetrasování na Sudkovské hrázi je nutné vybudovat lávku přes Desnou. Dále využít plánované cyklostezky mezi Sudkovem a Postřelmovem a dále směrem na jih prověřit možnost využití a opravy povrchu na stávajících protipovodňových hrázích. Tento záměr nutné zkoordinovat s plány Povodí Moravy. Na základě jednání s Povodím Moravy je možné konstatovat, že idea je reálná. U Nového Dvoru je vhodné využít tzv. Račí hráz. Dále na jih je levobřežní hráz k Leštině považována jako nepotřebná. Její koridor by bylo vhodné využít jako cyklistickou komunikaci. Hráz okolo Leštiny je nejvyššího vodohospodářského stupně, umístění cyklistické komunikace v její koruně prověří Povodí Moravy. Hráz Bohuslavice - Vítošov bude mít po rekonstrukci, kterou zajišťuje Povodí Moravy, povrch z mechanicky zpevněného kameniva. Díličí úseky zejména na protipovodňových hrázích, které mají vyřešeny majetkoprávní vztahy, je možné zadat přímo ve stupni DUR.	16
3	Stavenice - Mohelnice	Od zaústění silnice III/4447 do silnice II/444 je účelné s ohledem na intenzity provozu směrem k Mohelnici zbudovat cyklostezku. Jedná se však o složité území s křížením několika vodotečí a koridorové trati se stávajícím úzkým profilem silničního podjezdu. Vedení Moravské stezky vést kolem vlakového nádraží.	2,8
4	Moravičany - Nové Mlýny - Mladeč	Na průtahu obce Moravičany se zohledňuje při rekonstrukci silnice zřízení jízdních pruhů pro cyklisty. Dále obec připravuje samostatnou stezku Moravičany - Doubravice. Do další místní části Mitrovic existuje vhodná alternativa mimo silnici III/4441. K novým Mlýnům je pak potřeba vybudovat z Mitrovic cyklostezku, která by dále pokračovala po pravém břehu Nivky a Moravy ke staré silnici, která má nyní nevhodný povrch a slouží pouze k obsluze okolních pozemků.	8,0
5	Mladeč - Litovel	Přeznačit cyklotrasu na zbudované cyklostezky Sobáčov – Víška a Víška – Litovel tedy z Nových Zámek na Mladeč je převzat z původní cyklostrategie. Tento záměr je vhodné zrealizovat pouze v případě vyjasnění vedení z Nových Mlýnů na Nové Zámky. Jedná se sice o vedení po silnici	7,4

		III. třídy s oficiálně nízkým dopravním zatížením, ale ve víkendových dnech je tato silnice značně využívána motoristy, kteří nedisponují dálniční známou. Jedná se o území CHKO, tedy budování nových cyklistických stezek je velmi obtížné.	
6	Hynkov	Z důvodu neznalosti budoucí perspektivy protipovodňové hráze je vhodnější převést cyklotrasu na souběžné polní cesty a zajistit jejich zpevnění.	3
7	Nemilany - Kožušany	Přeznačit trasu po vybudování nové cyklostezky v místě polní pěšiny a cesty v úseku Olomouc Nemilany – Kožušany Tážaly.	1,1
8	Kožušany - Charváty	Provést úpravu povrchu stávajících účelových komunikací v úseku Kožušany – Blatec - Charváty	2,5
9	Tovačov	Provést úpravu povrchu trasy a přeznačení v okolí tovačovských rybníků.	1,2
0	Tovačov - Lobodice	Převést cyklotrasu ze stávajícího vedení po silniční síti do nově zbudované stezky podél Mlýnského náhonu do Annína a s využitím účelových komunikací v těžebním prostoru přes Cvrčov do Lobodic.	3,6
1	Olomouc - Tovačov	Víze: Jako paralelní větev je vhodné ve střednědobém až dlouhodobém horizontu usilovat o vedení Moravské stezky, co nejbliže vlastnímu vodnímu toku	24,7

Cyklotrasa 50 – Cyklostezka Bečva

Návrh prioritních úseků k přetrasování a výstavbě

	Lokalita - název stavby	Popis	Délka (km)
1	Skalička	Obec připravuje projektovou dokumentaci na zpevnění bývalé polní cesty do parametrů asfaltobetonové cyklostezky s návazností na již vybudovaný úsek in-line okruhu na k.ú. Ústí. Společně se záměry 02, 03 zajistí odvedení stezky z frekventované silnice II/439 a mimo nadbytečné převýšení přes Zbrašovský kopec.	1,5
2	Ústí - Černotín	Investičně nákladný úsek řešící převedení cyklostezky na pravý břeh řeky mimo zatížené silnice II/439 a II/438 zbudováním lávky s rozpětím cca 135 m. Záměr je možné realizovat až po vybudování protipovodňových opatření.	2,4
3	Hranice - Teplice nad Bečvou	Jedná se o úsek stezky navržené ve stávajícím parčíku v areálu lázní na pravém břehu od hranice katastru s Černotínem po most u Sokolovny. Záměr je možné realizovat až po vybudování protipovodňových opatření.	2,8
4	Lávka přes Bečvu Jezernice - Týn nad Bečvou	Záměr zpřístupnění cyklostezky Bečva ze severu z katastru obce Jezernice. V souladu s vizí zbudování pravobřežní cyklistické komunikace v úseku Hranice - Lipník nad Bečvou.	0,1
5	Lávka přes Bečvu Prosenice - Grymov	U obce Grymov se nachází křížení čtyř směrů cyklostezek. Na silničním mostě prochází silnice III/43415, která je poměrně dopravně zatížená. Hlavní směry jdou řešeny mimoúrovňově vůči silnici. Pouze vazba od Prosenic si vynucuje sjetí cyklistů do vozovky.	0,1
6	Henčlov - Troubky	Stávající vedení cyklostezky Bečva po zpevněných polních cestách je vyhovující pro cykloturisty, pro pravidelné uživatele by měla přínos stezka v koridoru silnice II/434 a řešení integračních opatření na průtahu silnice obcí Troubky. Počítáno je s obchvatem silnice II/434, po jeho realizaci bude s ohledem na nízké intenzity po stávající silnici umožněn bezpečný pohyb cyklistů.	4,5
7	Troubky - Tovačov	Zpracovaný projekt cyklostezky, z důvodu vysokých odvodů za vynětí ze ZPF práce na projektu pozastaveny. Nyní tato bariéra pominula, možné opětovně aktualizovat projekt a připravit k realizaci. Vhodné do projektu dodatečně uvažovat bezpečnější formu vedení cyklistů přes křižované vodní toky.	3,5

Cyklotrasa 5 – úsek Lipník nad Bečvou - Olomouc – Prostějov - Niva
 Návrh prioritních úseků k přetrasování a výstavbě

	Lokalita - název stavby	Popis	Délka (km)
1	Lipník nad Bečvou - Olomouc	S ohledem na náročnost stávající trasy vedené přes Tršicko a vzhledem k tomu, že zde není potenciál vybudovat regulérní cyklistické komunikace, a s ohledem na potřebu propojení krajské metropole s cyklostezkou Bečva se navrhuje přeznačení cyklotrasy č. 5 z Lipníku nad Bečvou přímo na Olomouc přes Dolní Újezd, Velký Újezd a Velkou Bystřici, kde je již napojení na stávající vedení. Výhodou je již vybudovaný ucelený úsek stezky z Olomouce až do Velkého Újezdu (kromě propojení Velká Bystřice - Příkladovice, které se již nyní připravuje majetkoprávně). Další výhodou je aktivita obcí, které se společně snaží daný záměr v úseku Velký Újezd – Lipník nad Bečvou zrealizovat ve střednědobém horizontu - zpracovává se podrobná vyhledávací studie.	9,0
2	Olomouc - úsek podél Bystřice mezi ul. Lermontovova - U Ambulatoria	Tento úsek vyřeší problémové křížení významného tahu cyklistů přes silnici I/46 s intenzitou vozidel přes 15 tisíc a tramvajovým provozem.	0,7
3	Nemilany - Nedvězí	V uplynulém období došlo k přeznačení na účelovou komunikaci a tím odvedení cyklistů ze silnice II/570, avšak bez úpravy nevyhovujícího stavu povrchu komunikace. Nutné zajistit zkvalitnění povrchu.	1,2
4	Nedvězí - Bystročice - Olšany u Prostějova	Návrh na vybudování samostatné stezky mimo silnici III/5704 v úseku mezi Nedvězím a Bystročicemi v trase původní polní cesty (tato etapa se projekčně již zpracovává) a v úseku Bystročice - Olšany u Prostějova podél vodního toku Blata s mimoúrovňovým vykřížením D46. Vazba na záměry PPO Bystročice (které jsou nyní na mrtvém bodě z důvodu složitosti majetkoprávních vztahů) a PPO Olšan. Dohoda o průchodu pod mostním objektem ve správě ŘSD.	3,3
5	Olšany u Prostějova - Studeneč	Vedení cyklistické komunikace mimo silnici III/44928 v trasách původních polních cest.	3,9
6	Čelechovice na Hané - Smržice	Úprava povrchu a přeznačení trasy v Čelechovicích na Hané a do Smržic.	1,1
7	Prostějov - Mostkovice	Optimalizace vedení přes místní komunikace v Prostějově - nyní vcelku chaotické vedení bez využívání povolené jízdy cyklistů v protisměru jednosměrných komunikací a zbudování cyklostezky do Mostkovic k hřišti.	0,7
8	Mostkovice - Plumlov	Přeznačit vedení trasy podél Plumlovské přehrady (zrušit jednosměrné vedení lesem nad přehradou), prověřit možnost vedení pod Podhradským rybníkem a zbudování stezky Soběsuky - Žárovice.	1,6

Krajské cyklotrasy (spojují jednotlivá větší města – ORP a poříční stezky údolím Bystřice a Údolím Desné)

Seznam úseků k výstavbě, resp. opravám nevyhovujícího stavu

Jedná se koridory cyklistického propojení těchto významnějších sídel. Přeložené trasování není striktním umístěním stavby cyklistických komunikací. Dle skutečných podmínek při zpracování projektových dokumentací se může průchodnost územím změnit. Součástí této úrovně jsou i cyklistické komunikace bezprostředně navazující na danou pátevní trasu (odbočné větve) k významným cílům, resp. zdrojům cyklistické dopravy. Průchodnost městy je zakreslena jen orientačně (šedě) - řešeno v rámci cyklogenerelů.

Lokalita - název stavby	Popis	Délka (km)
Hranice - Lipník nad Bečvou		
<i>Jedná se trasu souběžnou s I/47</i>		
Hranice - hr. k.ú. Slavíš	Chybějící řešení vedení cyklistů přes Drahotuše a dostavba stezky v extravilánu	4,5
Slavíč - Lipník nad Bečvou	Dostavba stezky a účelových komunikací podél dráhy převážně na k.ú. Jezernice po místní komunikaci Venedik v Lipníku nad Bečvou	3,5
Olomouc-Lipník nad Bečvou		
<i>Jedná se o trasu souběžnou se přetrasovaným návrhem CT5, hotový úsek Olomouc - Velký Újezd</i>		
Lipník nad Bečvou - Velký Újezd	Zpracovává se podrobná vyhledávací studie	7,5
Přáslavice - Velká Bystřice	Zpracovaná studie pro řešení majetkoprávních vztahů	1,0
Velká Bystřice - průtah silnice III/44317	Zpracovaná dopravní studie vedení cyklistů v hlavním dopravním prostoru.	0,5
Přerov-Lipník nad Bečvou		
<i>Jedná se trasu souběžnou s I/47, v úseku Lipník nad Bečvou - Osek nad Bečvou využita cyklostezka Bečva</i>		
Osek Nad Bečvou - Přerov	Trasa přes Prosenice a Lýsky využívající účelové komunikace, které je nutné zpevnit, a novostavby cyklostezek až po napojení na stezku u Emosu	8,5
Přerov-Olomouc		
<i>Trasa se navrhuje v souběhu s dráhou, od Grygova je možné sledovat dvě větve: přes Vsisko nebo přes Nový Dvůr</i>		
Přerov - Dluhonice	Dle studie cyklistických komunikací propojujících město a místní části v souběhu s řekou Bečvou, resp. z Předmostí podél silnice III/1857	1,0
Rokytnice - Luková	Stezka podél II/150	2,5
Brodek u Přerova	Řešení na průtahu silnic městysem.	1,0
Grygov směr Nový Dvůr	Stezka souběžná se silnicí III/4353 po místní komunikaci směr Nový Dvůr	1,5
Grygov - Vsisko - obchodní centrum	Účelová komunikace do zastavěné části Vsiska a řešení jízdními pruhy pro cyklisty po III/4359h po okružní křižovatce u Olympie	3,5
Prostějov-Přerov		
<i>Nejkratší spojnice těchto měst je vedena přes Brodek u Přerova (společně s trasou Přerov - Olomouc) a Věrovany, od Prostějova je hotové řešení po Kralice na Hané</i>		

	Citov - Kralice na Hané	Jedná se o kombinaci cyklostezek a účelových komunikací	11,5
Prostějov-Olomouc			
	<i>S ohledem na velikost města Olomouce je možné sledovat dvě trasy propojení: podél železnice Olomouc-Prostějov nebo přes Olšany u Prostějova.</i>		
	Prostějov - Kožušany-Tážaly	Z místní části Vrahovice do Kožušan-Tážal (případně až do Olomouce po ul. Holická) by bylo vhodné vznést požadavek na souběžnou zpevněnou účelovou komunikaci využitelnou i pro cyklisty zbudovanou při zdvoukolejnění železniční trati.	10,5
	Kožušany-Tážaly - Olomouc	Zde je možné využít připravovanou stezku do Nemilan (trasa Moravské stezky) nebo navrhnout od odbočky III/4352 stezku podél II/435 po Nové Sady	až 2,0
	Prostějov - Hněvotín	Druhá trasa vedoucí z Držovic přes Olšany u Prostějova do Hněvotína (odbočná větev lze uvažovat do průmyslové zóny Lutín).	9,5
	Hněvotín - Olomouc	Výhledově by bylo vhodné uvažovat s novou lávkou pro pěší a cyklisty přes dálniční obchvat Olomouce v trase původní historické spojnice. Směr by přímo navazoval na ul. Hněvotínská v Olomouci bez zbytečných závků.	2,5
Prostějov-Konice			
	<i>Jedná se o trasu původně nazývanou Cyklostezka Romže, zbudovaný úsek je z Prostějova do Kostelce na Hané</i>		
	Kostelec na Hané - Bílovice-Lutotín	Nutné je vyřešit průjezd intravilánem Kostelce na Hané a zajistit vazbu na Bílovice. Pro úsek Bílovice - Lutotín se již zpracovává dokumentace.	3,0
	Hlučov - Konice	Od hranice katastru Hluchova po Konici se jedná o kombinaci lesních cest (zpevněných za účasti vlastníka lesa), účelových komunikací navržených v rámci komplexních pozemkových úprav a nově navrhovaných cyklostezek (např. již připravovaný průjezd intravilánem Stražiska).	13
Prostějov-Litovel			
	<i>Trasa odpovídá přibližně vedení železnice v území, vybudované je napojení Prostějov - Smržice.</i>		
	Smržice - Litovel	Převážně se jedná o nově navrhované cyklostezky, příp. zpevnění stávajících účelových komunikací	21
Litovel-Konice			
	<i>S ohledem na nízký provoz vozidel, lze považovat spojení Ladín - Ponikev - Vojtěchov - Javoříčko - Veselíčko za vyhovující, ač se nejedná o cyklostezku.</i>		
	Konice - Jesenec	Stezka v souběhu se silnicí II/366	
	Veselíčko - Litovel	Na úseku přes Slavětín - Savín - Novou Ves - Haňovice - Nasobůrky je nutné zbudovat úseky stezek a zpevněných účelových komunikací. Průjezdy intravilány sídel je možné považovat za vyhovující po stávající síti komunikací.	9,5
Olomouc-Litovel			
	<i>Trasa v koridoru silničních komunikací - zejména II/635 mimo CHKO Litovelské Pomoraví, vybudované jsou úseky Litovel - Unčovice a Olomouc - Horka nad Moravou resp. Křelov. S využitím místních komunikací a sítí silnic III. třídy je plánováno resp. navrhuje se doplnění o tyto úseky:</i>		
	Mezice - Náklo	Záměr připravovaný obcí Náklo - jedná se o cestu do školy z místní části	0,5
	Příkazy - Skrbeň	Trasa směřovaná do Řepčína přes Horku nad Moravou	1,5
	Horka nad Moravou	Připravuje se stavba v extravilánu od Sluňákova po hr. katastru s obcí Skrbeň, a je nutné řešit preferenci cyklistů	2,0

		na průtazích silnic obcí Horka.	
	Příkazy - motorest Křepelka	Úsek navrhované stezky sice musí dvakrát mimoúrovňově překřížit těleso dálnice D35 po stávajících objektech, ale jedná se o nejpřímější spojení.	2,0
	Křelov - Olomouc	Přímá spojnice obce Křelov s ul. Křelovská v Olomouci-Řepčíně	1,5
Litovel-Šternberk			
<i>V koridoru silnice II/447, vybudovaný pouze úsek ze Šternberka do Lužic</i>			
	Litovel - Lužice	Intenzivně připravovaný úsek Litovel - Tři Dvory a průtah Hnojicemi, zbývající část je jen ve stádiu úvah.	15
Olomouc-Šternberk			
<i>V zásadě vybudovaný úsek cyklostezky „Hvězdná“.</i>			
	Štarnov	Podjezd pro cyklisty pod mostem ev. č. 4468-1 pro zvýšení komfortu a bezpečí cyklistů na křížení se silnicí, jejíž dopravní vytížení roste, protože se stává objízdnou trasou mimo I/46.	0,5
Cyklostezka Bystřice			
<i>Ve Velké Bystřici navazuje na trasu Lipník nad Bečvou - Olomouc, resp. cyklotrasu č. 5.</i>			
	Bystrovany - Velká Bystřice	Odvedení cyklistů z místních komunikací na pravý břeh řeky.	1,0
	Hlubočky - Moravský Beroun	Z Mariánského Údolí postupně naplňovat záměr na odvedení cyklistů ze silničních komunikací s vyšším zatížením dopravou.	21,0
Uničov-Šternberk			
<i>Úsek podél silnice II/444 aktuálně intenzivně připravovaný, zbudované úseky z Uničova do Újezdu a ze Šternberka do Babic</i>			
	Újezd - Babice	Stezka v souběhu se silnicí má zpracovanou vyhledávací studii, řeší se majetkoprávní vztahy, vyřešena je převážná část intravilánu Mladějovic.	6,0
Uničov-Litovel			
<i>Úsek podél silnice II/449 aktuálně intenzivně připravovaný, zbudované úseky z Uničova do Střelice</i>			
	Litovel - Střelice	Stezka v souběhu se silnicí přes Červenku má zpracované projektové dokumentace, min. vyhledávací studii, řeší se majetkoprávní vztahy.	4,0
Uničov-Mohelnice			
<i>Úsek podél silnice II/444, velké převýšení u zámku je odkloněno přes Hlívce, zbudovaný úsek z Uničova do Medlova</i>			
	Medlov	Odvedení cyklistů mimo silnici v návaznosti na stezku do Hlivic	2,0
	Hlívce - Mohelnice	Úsek přes Úsov a Stavenice. Velmi důležitý ve vazbě na průmyslovou zónu Mohelnice, zároveň velmi nákladný z důvodu křížení mnoha vodních toků.	7,0
Litovel-Mohelnice			
<i>V souběhu s dálnicí D35, zbudovaný úsek z Litovle do Mladče a v blízkosti Loštic a Moravičan je zbudovaná účelová komunikace v rámci komplexních pozemkových úprav.</i>			
	Mladeč - Mohelnice	Zřejmě řešit jako účelové komunikace v rámci komplexních pozemkových úprav.	8,0
Zábřeh-Mohelnice			
<i>Zbudovaný úsek Mohelnice - Libivá</i>			

	Libivá - Zábřeh	Kombinace účelových komunikací, vedení cyklodopravy po hrázích protipovodňových opatřeních a zbudování stezky Leština - Zábřeh podél II/315.	11,0
Zábřeh-Šumperk			
	<i>Dvě možné vedení přes Bludov nebo přes Dolní Studénky. V zásadě vyřešené napojení do Sudkova (až na průchodnost Bludovem)</i>		
	Zábřeh - Postřelmov	Nejkratší vedení je podél silnice III/0443 a dráhy.	4,5
Uničov-Šumperk			
	<i>Podél II/446, zbudované úseky Uničov - Šumvald a Šumperk - Nový Malín</i>		
	Šumvald - Nový Malín	Průchodnost Libinou je možné navrhnout po síti místních komunikací.	15,0
Cyklostezka Desná			
	<i>Stezka údolím řeky Desná do Loučné nad Desnou, zbudovaný úsek Šumperk - Rapotín (obecní úřad), v zastavěných částech obcí je možné využít síť místních komunikací</i>		
	Rapotín - Velké Losiny	Intravilán Rapotína je projekčně intenzivně připravovaná, vazba na Velké Losiny může být uskutečněna podél dráhy nebo alt. přes zámek.	2,5
	Velké Losiny - Loučná nad Desnou	Stezka odvádějící cyklisty mimo silnici I/44.	3,0
	Rejhotice - Kouty nad Desnou	Stezka odvádějící cyklisty mimo silnici I/44.	2,0
Šumperk-Jeseník			
	<i>V úseku Raškov - Jeseník totožné vedení s Moravskou stezkou, opatření jsou popsána pro trasu č. 4</i>		
	Šumperk - Bratrušov	Připravovaný záměr stezky.	5,0
	Bratrušov - Raškov	Přes Lužnou, možné využít stávající účelové komunikace, které je potřeba zpevnit.	4,0

příloha č. 7 - "Převzatý text Povodí Moravy, s.p."

Metodický pokyn

k postupu při vyjadřování k výstavbě cyklostezek zejména na ochranných hrázích v majetku ČR, se kterým má právo hospodařit Povodí Moravy, s.p.

Při posuzování výstavby cyklostezek je třeba postupovat vždy individuálně, zejména ve vazbě na charakter dotčeného toku (upravený, neupravený), její umístění (ochranná hráz, inundační území, sjezdy pod mosty) a charakter pobřežních pozemků (intravilán, extravilán).

Metodický pokyn v části I) stanovuje všeobecné zásady pro vyjadřovací činnost. V části II) jsou pak uvedeny zásady, které mohou být (dle charakteru konkrétní akce) uplatňovány v rámci řízení o povolování cyklostezek, zejména při jejich umístování na ochranných hrázích.

Přílohou tohoto metodického pokynu jsou *vzorové smlouvy* o budoucí nájemní smlouvě a o budoucí smlouvě o zřízení věcného břemene :

- a) pro cyklostezku, která není vedena po ochranné hrázi vodního toku v majetku ČR, se kterým má právo hospodařit Povodí Moravy, s.p.
- b) pro cyklostezku, která je vedena po ochranné hrázi vodního toku v majetku ČR, se kterým má právo hospodařit Povodí Moravy, s.p.

ČÁST I:

Územní řízení (dokumentace pro územní řízení)

- a) Příslušný provoz závodu upozorní ve svém stanovisku garanta (útvar 203), dochází – li ke střetům zájmů (dotčení toku – vedení trasy na bermách a na pozemcích při vodním toku, dotčení majetku nebo pozemků – vedení trasy v blízkosti vodních děl, na korunách hrází, na pozemcích ve správě Povodí Moravy, s.p. apod.).
- b) V případě potřeby požádá příslušný provoz o informaci útvar správy majetku příslušného závodu, který mu sdělí, jak budou dotčeny pozemky a stavby ve vlastnictví ČR, s kterými má právo hospodařit Povodí Moravy, s.p.
- c) Cyklostezka může být umístěna pouze tam, kde se nepředpokládá provádění úprav toků, výstavby hrází apod. Proto je nutné předkládat každou žádost k prvotnímu vyjádření PM k připomínkám útvaru 210 – hydroinformatika.
- d) Všechny posuzující útvary budou pro zpracování projektové dokumentace k stavebnímu řízení (v případě, že cyklostezku je nutno využívat k plnění povinností správce toku v souladu s vodním zákonem, nebo je umístěna na pozemcích, se kterými má Povodí Moravy, s.p. právo hospodařit, případně budou jinak dotčeny zájmy správy toku) vyžadovat :
 - Návrh konstrukce frekventovaných přejezdů na nosnost 25 t.
 - Návrh konstrukce cyklostezek umístovaných na majetku Povodí Moravy, s.p. na nosnost min. 3,5 t (větší únosnost bude Povodí Moravy, s.p. požadovat pouze v případě nutnosti zabezpečení přístupu těžších mechanismů správce toku nezbytných k zajištění údržby koryt vodních toků, jakož i provozu, oprav a údržby vodních děl spravovaných podnikem Povodí Moravy, s.p.). Případné požadavky na vyšší únosnost cyklostezky uplatní ve svých dílčích stanoviscích provozu dle konkrétních podmínek v dané lokalitě a používané mechanizace.

příloha č. 7 - "Převzatý text Povodí Moravy, s.p."

- Minimální šíře cyklostezky 3 m (v případě vedení po koruně hráze individuálně dle její stávající šíře) se zapuštěnými krajnicemi, bez osazení zábradlím, bez živého plotu či doprovodné výsadby na pozemcích toku nebo ochranných hrází. S odnímatelným zábradlím je možno souhlasit vyjimečně, jen bez omezení běžné údržby na majetku a tocích ve správě Povodí Moravy, s.p. Výsadbou dřevin nesmí dojít k omezení přístupu mechanizace potřebné ke správě toku.
- Technické zabezpečení cyklistické stezky (znemožnění pojezdu vozidel s výjimkou správce toku a provozovatele cyklostezky).
- Jestliže bude investor cyklostezky trvat na jejím umístění v trase budoucí hráze (úpravy toku apod.), budeme požadovat povolení cyklostezky jako dočasné stavby.
- Výstavbou nesmí dojít ke snížení kapacity vodního toku (Q max.). V případě potřeby toto posoudí investor cyklostezky na základě požadavku Povodí Moravy, s.p.
- V případě, že hráze jsou na obou březích (zejména je-li shodná kóta jejich korun na pravém a levém břehu), musí být niveleta jejich korun zachována (respektive povrch cyklostezky bude přesně v úrovni původní projektované a zkolaudované nivelety koruny hráze). Jinak by mohlo dojít k přelití hráze na druhém břehu dřívě, než přes hráz s cyklostezkou.
- Celou konstrukci cyklostezky lze umístit nad konstrukci stávající nivelety koruny hráze, pokud se nejedná o případ dle předchozího bodu (tj. pokud je přípustné dřívější přelití hráze na druhém břehu). Navržená cyklostezka však musí mít dostatečnou šířku v koruně pro pojezd mechanismů správce toku (3 m), aniž by docházelo k nepřípustnému zvyšování sklonu svahů hráze (z hlediska stability jejího zemního tělesa i údržby). V případě rozšiřování hráze z tohoto důvodu musí být dořešeny majetkoprávní vztahy (rozhrazení majetku upravené hráze a cyklostezky).

Pozn. V případě potřeby vyžádání průběžné konzultace s projektantem.

- e) Ve fázi územního řízení si garant (útvár 203) vyžádá interním postupem sdělení útvaru 409, ve kterém bude jednoznačně uvedeno, že technický stav hráze umožňuje (případně neumožňuje) vybudování cyklostezky.
- f) Ve vyjádření k územnímu řízení Povodí Moravy, s.p. z hlediska majetkoprávních vztahů garant (útvár 203) upozorní, že se předložený záměr dotkne
 - A) pozemku státu, se kterým má právo hospodařit Povodí Moravy, s.p.
 - B) vodního díla – stavby ochranné hráze vodního toku, ve vlastnictví státu, se kterým má právo hospodařit Povodí Moravy, s.p.,a že pro vydání potřebného správního rozhodnutí je nutné získat vlastnická nebo jiná práva k dotčeným pozemkům a stavbám.
V tomto vyjádření pro územní rozhodnutí dále Povodí Moravy, s.p. upozorní, že bude v rámci řešení majetkoprávních vztahů požadovat splnění podmínek uvedených ve vzorové smlouvě o budoucí nájemní smlouvě a o budoucí smlouvě o zřízení věcného břemene, kterou k tomuto vyjádření přiloží.

Stavební řízení (dokumentace pro stavební řízení)

- a) Všechny posuzující útvary, resp. příslušný garant (útvár 203) při zaujímání stanoviska k projektové dokumentaci (v případě, že cyklostezku je nutno využívat k plnění povinností správce toku v souladu s vodním zákonem, nebo je umístěna na pozemcích, se kterými má Povodí Moravy, s.p. právo hospodařit, případně budou jinak dotčeny zájmy správy toku)

příloha č. 7 - "Převzatý text Povodí Moravy, s.p."

provede kontrolu zásad stanovených v předchozím bodě, případně bude opětovně vyžadovat jejich zapracování do projektové dokumentace. Provede kontrolu dodržení podmínek územního rozhodnutí a vyřešení majetkových vztahů (uzavřená smlouva o budoucí nájemní smlouvě a o budoucí smlouvě o zřízení věcného břemene).

- b) Při ústním jednání v rámci stavebního řízení pověřený zástupce útvaru 203 Povodí Moravy, s.p. (garant) znovu provede kontrolu splnění podmínek uložených v komplexním dokumentu (stanovisku) včetně řešení majetkových vztahů a požádá o přizvání ke kolaudaci.

Kolaudační řízení

- a) Při kolaudaci pověřený zástupce Povodí Moravy, s.p. musí zkontrolovat splnění všech podmínek uplatňovaných podnikem Povodí Moravy, s.p. v předchozích řízeních, zejména kontrolu splnění podmínek stavebního povolení. Dále provede kontrolu doložení podkladů dle smlouvy řešící majetkové vztahy mezi investorem a podnikem Povodí Moravy, s.p. (uzavřená smlouva o budoucí nájemní smlouvě a o budoucí smlouvě o zřízení věcného břemene).

ČÁST II:

Zásady, které je nutno dodržet v rámci vyjadřovací činnosti v řízení o povolování cyklostezek, zejména při jejich umístění na ochranných hrázích:

Územní řízení :

- 1) Výstavbou nesmí dojít ke snížení kapacity vodního toku (Q_{max}). Toto posouzení zajistí investor cyklostezky ještě před vydáním územního rozhodnutí.
- 2) Na hrázích, ani na cyklostezkách na těchto hrázích umístěných nesmí být vysazovány žádné dřeviny, tedy ani keře, živé ploty (§ 58 zák. č. 254/2001 Sb., v platném znění) včetně návodní a vzdušné paty ochranných hrází.
- 3) Vlastník cyklostezky odpovídá po celou dobu jejího trvání za provádění průběžné kontroly a za zachování kót povrchu cyklostezky vedené po ochranné hrázi vodního toku v celé její délce v souladu se schválenou projektovou dokumentací a stavebním povolením této cyklostezky. To bude vlastníkem cyklostezky ověřeno minimálně 1 x za 10 let kontrolním geodetickým zaměřením. Stavbou, provozem, ani aktuálním technickým stavem cyklostezky nesmí dojít ke snížení bezpečnosti hráze, respektive ke snížení ochrany prostoru za hrázi proti povodním.
- 4) Součástí projektové dokumentace cyklostezky bude i srovnání podélného profilu stávající hráze a nového podélného profilu hráze s cyklostezkou, včetně uvedení způsobu doplnění případných průlehů (materiál, hutnění).
- 5) Součástí projektové dokumentace bude zakreslení přístupových cest mechanizace potřebné k údržbě toků a hrází, v projektu bude u jednotlivých úseků hrází a přejezdů vyznačeno návrhové zatížení pojezdem mechanizačních prostředků. Parametry pro pojezd mechanizace správce vodního toku jsou: šířka 3 m a únosnost min. 3,5 t.

příloha č. 7 - "Převzatý text Povodí Moravy, s.p."

- 6) Součástí projektové dokumentace bude i vyřešení zamezení přístupu jiných dopravních prostředků, než jsou jízdní kola a mechanizace používané v souvislosti se správou toku, údržbou cyklostezky.
- 7) Před vydáním stavebního povolení investor předloží kompletní projektovou dokumentaci cyklostezky k vyjádření na Povodí Moravy, s.p. Současně (pokud bude cyklostezka vedena po hrázích či bermách) předloží k vyjádření návrh povodňového plánu výstavby cyklostezky zpracovaný v souladu s odvětvovou technickou normou TNV 75 2931 – Povodňové plány.
- 8) V projektové dokumentaci pro stavební povolení bude zakreslena hranice mezi majetkem investora a majetkem ČR, s kterým má právo hospodařit Povodí Moravy, s.p., tj hranice mezi konstrukcí nově budované cyklostezky a ochrannou hrází vodního toku ve vlastnictví ČR, správě Povodí Moravy, s.p. Tato hranice bude v příčném řezu hráze zpravidla vodorovná.
- 9) Konstrukce cyklostezky bude současně s ochrannou hrází při povodních zadržovat vodu. Proto autorizovaný inženýr pro vodohospodářské stavby před vydáním stavebního povolení provede její posouzení a potvrdí, že její konstrukce splní veškeré požadavky kladené na konstrukce ochranných hrází vodního toku (projektová dokumentace bude opatřena razítkem a podpisem autorizovaného inženýra pro vodohospodářské stavby).
- 10) Před vydáním stavebního povolení cyklostezky k ní bude vydán souhlas vodoprávního úřadu (§ 17, odst. 1, písm. a/ a d/ vodního zákona č. 254/2001 Sb., v platném znění).
- 11) Povodí Moravy, s.p. nebude přebírat cyklostezku ani související objekty do své správy nebo majetku (tj. nebude přebírána do majetku ČR, se kterým má právo hospodařit Povodí Moravy, s.p.).
- 12) Majetkoprávní vztahy k pozemkům a stavbám ve vlastnictví ČR, se kterými má právo hospodařit Povodí Moravy, s.p., musí být řešeny uzavřením majetkoprávní smlouvy ještě před vydáním územního rozhodnutí cyklostezky (případně územního souhlasu).

Stavební řízení :

- 1) V případě kácení stromů při výstavbě cyklostezky s následným odstraněním pařezů bude Povodí Moravy, s.p. přizváno k pracím na uvedení hráze do řádného stavu (kontrola odstranění pařezů a provádění hutnění zeminy).
- 2) Před zahájením stavby cyklostezky musí být povodňovým orgánem obce potvrzen soulad povodňového plánu výstavby cyklostezky s povodňovým plánem obce dle § 71, odst. 7/ vodního zákona č. 254/2001 Sb., v platném znění. (Pozn. : podmínka bude uplatňována při dotčení protipovodňové ochrany stavbou – zejména při umístění cyklostezky na ochranných hrázích).
- 3) Provoz cyklostezky se bude řídit schváleným provozním řádem. Tento návrh projednaný min. 1 měsíc před kolaudací s podnikem Povodí Moravy, s.p. a následně projednaný i s místně silničním správním úřadem (obecním úřadem) bude doložen ke kolaudaci cyklostezky. Provozní řád bude obsahovat režim a způsob užívání cyklistické stezky správcem dotčeného vodního toku a vodního díla (tj. protipovodňové hráze) při provádění běžné údržby (zejména dle § 5 vyhl. 470/2001 Sb., v platném znění).
- 4) Vlastník cyklostezky odpovídá po celou dobu jejího trvání za provádění průběžné kontroly a za zachování kót povrchu cyklostezky v celé její délce v souladu se schválenou projektovou dokumentací a stavebním povolením cyklostezky. To bude vlastníkem cyklostezky ověřeno minimálně 1 x za 10 let kontrolním geodetickým zaměřením Stavbou, provozem, ani aktuálním technickým stavem cyklostezky nesmí

příloha č. 7 - "Převzatý text Povodí Moravy, s.p."

- dojít ke snížení bezpečnosti hráze, respektive ke snížení ochrany prostoru za hrázi proti povodním.
- 5) Vlastník cyklostezky zajistí v rámci běžné údržby cyklostezky odstraňování překážek na ní (větve, naplavený materiál), odpovídá za její stav z hlediska bezpečnosti pojezdu cyklistů .
 - 6) V případě oprav, rekonstrukcí hrázi a úprav vodních toků, nebo při jiných činnostech souvisejících se správou toků může být provoz na cyklostezce podnikem Povodí Moravy, s.p. na potřebnou dobu bez náhrady omezen nebo přerušen. Konkrétní osoby oprávněné k přerušení provozu cyklostezky budou uvedeny v provozním řádu cyklostezky.
 - 7) Cyklostezka nebude využívána pro pojezd motorových vozidel s výjimkou vozidel správce toku a vozidel nezbytných pro údržbu a opravy cyklostezky. Pojezdu jiných vozidel zamezí vlastník cyklostezky.
 - 8) Povodí Moravy, s.p., bude přizván ke kolaudaci cyklostezky.
 - 9) Ke kolaudaci cyklostezky předloží její investor doklady prokazující zabezpečení daných úseků cyklostezky na zatížení těžkou mechanizací (budou doloženy atesty např. doklady o provedených zkouškách hutnění, atesty použitých materiálů).
 - 10) Pozemky se kterými má právo hospodařit Povodí Moravy, s.p. budou po ukončení stavebních prací uvedeny do původního stavu.
 - 11) Povodí Moravy, s.p. nebude přebírat cyklostezku a související objekty do své správy ani majetku (tj. nebude přebírána do majetku ČR, se kterým má právo hospodařit Povodí Moravy, s.p.).
 - 12) Před vydáním stavebního povolení cyklostezky k ní bude vydán souhlas vodoprávního úřadu (§ 17, odst. 1, písm. a/ a d/ vodního zákona č. 254/2001 Sb., v platném znění).
 - 13) Po celou dobu existence cyklostezky bude její konstrukce plnit veškeré požadavky kladené na konstrukce ochranných hrázi vodního toku. To musí být zohledněno při všech opravách a rekonstrukcích cyklostezky. Případné změny konstrukce ochranné hráze vodního toku (podnikem Povodí Moravy, s.p.) a jen na základě projektové dokumentace opatřené razítkem a podpisem autorizovaného inženýra pro vodohospodářské stavby, který tímto splnění požadavků kladených na ochranné hráze vodního toku potvrdí.

Kolaudační řízení :

Viz část I. této metodiky.

Poznámky :

- a) Při technickém posuzování se doporučuje mimo jiné věnovat pozornost osazení obrubníků (do úrovně terénu), odvodnění cyklostezky (řešení výustních objektů), odsazení cyklostezky co nejdále od břehové hrany (pokud je dostatek místa, lze navrhnout pojezdny pás pro mechanizaci správce toku v prostoru mezi cyklostezkou a břehovou hranou).
- b) Do smluv (o zřízení věcného břemene, nájemní smlouva a pod. – umístění cyklostezky na pozemcích nebo ochranné hrázi ve správě Povodí Moravy, s.p.) musí být zařazeny

příloha č. 7 - "Převzatý text Povodí Moravy, s.p."

body uvedené ve vyjádření Povodí Moravy, s.p. z hlediska majetkoprávních vztahů (viz *vzorová smlouva*). Majetkoprávní vztahy budou smluvně upraveny včetně rozhraničení majetku (hráz PM, cyklostezka).

- c) Možnou alternativou pro cyklistickou stezku na hrázi je konstrukce z materiálu zaručujícího dostatečnou vodotěsnost (z prosívky se zakalením). To je však možné pouze za podmínky, že v případě porušení cyklostezky nutným pojezdem mechanismů správce toku při povodních nebo při plnění jiných zákonných povinností následně uvede vlastník svoji cyklostezku do řádného stavu na vlastní náklady. Součástí projektové dokumentace pro stavební povolení musí být posouzení tohoto materiálu cyklostezky autorizovaným inženýrem pro vodohospodářské stavby z hlediska vhodnosti použití do tělesa hráze (dostatečná vodotěsnost).
- d) Cyklostezky vedené po ochranných hrázích nesmí být budovány z materiálu, který propouští vodu.