



# KONCEPCE ROZVOJE CYKLISTIKY NA ÚZEMÍ ZLÍNSKÉHO KRAJE

Manažerské shrnutí



## Úvodem

Koncepce rozvoje cyklistiky na území Zlínského kraje (dále jen „Koncepce“) je jedním ze sektorových koncepčních rozvojových dokumentů kraje pro období 2020–2030, jehož účelem je v souladu se zásadami udržitelného rozvoje efektivně **podporovat rozvoj cyklistické dopravy a cykloturistiky na území Zlínského kraje**. Struktura Koncepce je postavena na šesti kapitolách: **1. Definice cílů, 2. Analytická část, 3. SWOT analýza, 4. Návrhová část, 5. Implementační část vč. akčního plánu a 6. Manažerské shrnutí**. Koncepce je zpracována v návaznosti na platné legislativní prostředí. Při zpracování Koncepce vychází ze současných platných strategických dokumentů ZK a současně respektuje směry rozvoje vytyčené dokumenty zpracovanými na úrovni ČR a EU.

Koncepce na základě analýzy současného stavu navrhuje **optimalizaci a kategorizaci sítě dálkových a regionálních cyklotras** a dále navrhuje **systém krátkodobých a dlouhodobých opatření** vedoucích k udržení a dalšímu efektivnímu rozvoji a optimalizaci cyklistiky na území ZK do roku 2030. Jsou 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.).

Koncepce je koordinační dokument využívající širokého partnerství v území, je koncepčním východiskem pro koordinovaný rozvoj cyklo dopravy a cyklistiky v území Zlínského kraje. Vytváří podmínky pro investorskou činnost jednotlivých aktérů v území (města, obce, svazky obcí apod.) a napomáhá jim k efektivnímu čerpání jednotlivých dotačních programů, mj. formou přímé podpory přípravy projektových dokumentací.

Přínosem Koncepce je:

- Návrh stanovení řízení v oblasti cyklistiky a začlenění koncepce cyklistiky do integrovaného dopravního plánování, a to vytvořením řídicí struktury implementace Koncepce.
- Návrh optimalizace sítě dálkových a regionálně významných cyklotras ZK.
- Návrh strategických a specifických cílů a krátkodobých a dlouhodobých opatření a návrh jejich implementace vedoucích k udržení a dalšímu efektivnímu rozvoji a optimalizaci cyklistiky.

## Klíčová analytická zjištění

Koncepce vychází z podrobné **analýzy stávajícího stavu a potřeb cyklo dopravy a cykloturistiky na území kraje** včetně zjištění aktuálního stavu sítě cyklistických tras a cyklistických komunikací (cyklistických stezek a jiných vhodných typů dopravního režimu).

Mezi nejdůležitější analytická zjištění patří tato:

- Koncepce z roku 2004 vycházela z návrhu systému cyklotras v ČR z roku 1997, kdežto stávající značené trasy už vychází z nového systému cyklotras z roku 2010. Rozdílný přístup v plánování způsobil, že v roce 2019 se na dálkové trasy pohlíží jinak, než v roce 2004. Nejvíce se tato změna dotkla trasy 46, která vykazuje tolik nedostatků, že musí být zcela přetrasována, neboť neodpovídá svými parametry žádným stávajícím standardům pro dálkové trasy. To stejné platí i pro cyklotrasu 49. Zjednodušeně, v roce 2004 nebyly až tak důležité parametry, ale trasování, a to ještě z pohledu cykloturistiky. Hledisko cyklistické dopravy nebylo příliš zohledňováno. To samozřejmě neplatí o Moravské stezce (cyklotrasa 4) a cyklostezce Bečva (cyklotrasa 50), které splňují nové standardy a parametry pro dálkové trasy v maximální míře.
- Stávající systém údržby a obnovy cyklistického značení je koordinován zástupci Klubu českých turistů (KČT), nicméně mají peníze pouze na obnovu stávajících tras, nikoli na značení nových cyklotras. Například město Otrokovice spolu s Tlumačovem společně naplánovali, projednali, stanovili a zaplatili cyklotrasu na Kurovice – lom, ale KČT pouze přidělil číslo. Není jisté, zda KČT převezme značení do své správy. Dalším problémem je přeznačení cyklotras. Příkladem je cyklotrasa Otrokovice – Zlín, kterou obce samy musely přeznačit. Doposud také chybí pasport



značení cyklistických tras. Problém je se správcovstvím tematických tras. Trasa EuroVelo není vyznačena logem. Moravsko-vinařské stezky od roku 2003 nikdo systematicky neudrhuje.

- Ačkoliv v předchozích letech byla vybudována řada nových cyklistických komunikací a stav cyklistické dopravní infrastruktury se tak výrazně zlepšil, lze konstatovat, že stále přetrvává výrazný infrastrukturní deficit spočívající v nedostatečném množství bezpečných cyklistických komunikací sloužících ke každodenní dojíždě obyvatel do zaměstnaní, do škol, na úřady či za službami, s nemalým počtem konfliktních míst v uzlech, kde se setkávají jednotlivé dopravní módy. Dokladem toho je velká poptávka ze strany měst a obcí po výstavbě dalších cyklistických komunikací.
- Současná síť regionálně významných cyklotras je nedostatečná, a to jak z hlediska celkového pokrytí území, tak z hlediska kvality (povrch, směrové i výškové vedení tras), Stálým problémem je bezpečnost cyklistů pohybujících se v místech, ve kterých je velký potenciál zdrojové a cílové dopravy. Jedná se především o okolí měst Zlín, Uherské Hradiště, Kroměříž, Vsetín, Otrokovice, Valašské Meziříčí, Rožnov pod Radhoštěm a Uherský Brod. V těchto oblastech stále chybí především bezpečné trasy účelového charakteru. Příkladem mohou být trasy vedené k městu Vsetínu od Valašské Polanky (po silnici I/57), či vazba mezi Zdounkami a Kroměříží (silnice II/432), atd. Z pohledu vedení cyklistické dopravy chybí kvalitní a bezpečné propojení spádových měst Uherský Brod a Luhačovice, Luhačovice a Slavičín, Uherský Brod a Uherské Hradiště, Bystřice pod Hostýnem a Valašské Meziříčí, Rožnov pod Radhoštěm a Frenštát pod Radhoštěm. Chybí propojení s krajským městem Zlín ve směru na Holešov, Vizovice a Luhačovice.
- Aby bylo zavádění cyklistické dopravy účinné, musí být součástí integrované dopravní strategie zahrnující všechny druhy dopravy a musí být posíleno souvisejícími plány a postupy. Praxe ale ukazuje, že v mnoha případech po rekonstrukci silnic II. a III. třídy cyklisté raději jedou po chodníku, neboť by jinak museli jezdit po silnici bez krajnice. Na základě těchto zkušeností, kdy se krajské komunikace při rekonstrukcích zužují bez možnosti zachovat část komunikace např. pro cyklopruh, se doporučuje pro návrhovou část zapracovat požadavek, aby projektant při tvorbě projektové dokumentace dotčené komunikace musel navrhnout i řešení pro cyklistickou dopravu.
- Zlínský kraj má obrovský potenciál využít tento systém, neboť na jedné straně má rozsáhlou síť železničních tratí, na druhé straně síť stávajících i plánovaných páteřních cyklotras vedených právě v koridoru těchto tratí. Jak ale ukázal namátkový průzkum, vybavení železničních stanic a zastávek ve Zlínském kraji, v duchu systému Bike & Ride, je dosud velmi slabé. Je to způsobeno především malou osvětou. Na většině velkých vlakových nádraží dosud chybí i základní cyklostojany (nebo jsou velmi špatné kvality).
- Období 2004 – 2018 je tak charakteristické absencí 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. Situace se změnila až v roce 2018 s funkcí nového cyklokoordinátora a se zřízením pracovní skupiny v roce 2019, čímž byly vytvořeny předpoklady pro efektivní a úspěšné řízení realizace budoucí Koncepce. Krajský cyklokoordinátor se v první etapě své činnosti zaměřil na získávání podkladů od všech subjektů realizujících jednotlivé projekty odpovídající náplni Koncepce a na podporu zapojení významných lokálních partnerů do přípravy a následné realizace Koncepce. Pracovní skupina je složená z politických a odborných zástupců, kteří se zajímají o danou problematiku a kteří chtějí spolu vzájemně komunikovat a spolupracovat. Její první aktivitou je příprava této Koncepce, v budoucnu bude dohlížet na aktualizaci Akčního plánu, průběh plnění jednotlivých projektových záměrů a bude dávat doporučení ke způsobu dalšího naplňování Koncepce.



## Vize a cíle v oblasti rozvoje cyklo dopravy a cyklistiky v horizontu 2030

VIZE Zlínského kraje je definována následovně: „Zlínský kraj je významnou cyklistickou destinací, pro kterou je cyklistika rovnocenným pilířem krajské dopravní politiky. Zlínský kraj má vybudovanou síť dálkových a regionálně významných cyklistických tras.“

Vize bude naplňována prostřednictvím čtyř strategických cílů:

- Strategický cíl I: Bezpečná síť dálkových a regionálně významných cyklotras
- Strategický cíl II: Cyklistika jako součást dopravního systému
- Strategický cíl III: Cykloznačení a doprovodná infrastruktura cyklotras
- Strategický cíl IV: Řízení rozvoje cyklistiky

### Strategický cíl 1: Bezpečná síť dálkových a regionálně významných cyklotras

Strategický cíl definuje základní systém cyklistických tras v dlouhodobém výhledu. Kostru tvoří síť dálkového charakteru (dálkové a významné regionální trasy), kterou doplňují místní trasy zajišťující lepší dostupnost navazujícího území. Tato síť pokrývá celý Zlínský kraj, přičemž je zohledňována rovnoměrnost pokrytí s ohledem na charakter území. Základem sítě cyklistických tras je roštový systém tvořený čtyřmi dálkovými a dvanácti významnými regionálními trasami, pracovně označenými jako trasy D1 až D4 a R1 až R12 (D = dálková trasa, R = významná regionální trasa)<sup>1</sup>.

Cílem je aktualizovat a koordinovat síť dálkových a regionálně významných cyklotras. Cílem je realizovat výstavbu alespoň těch nejproblematictějších 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.

Je třeba zdůraznit, že v některých případech nově vybudovanou cyklostezku nebude možné vést např. podél řeky, ať již z pohledu reliéfu krajiny, nebo z důvodu ochrany přírody a krajiny. Je tedy možné, že samotný koridor cyklotras podél řeky se odkloní např. až o 3 km od břehu řeky. Návrhová část tak určuje koridor, který zajistí průjezdnost krajiny.

Za prioritní z hlediska výstavby cyklistické infrastruktury lze označit zejména ty cyklotrasy, které lze v určitém slova smyslu považovat za koridory, kde detailní vedení bude upřesněno na základě plánovacích podkladů. Jedná se o tyto cyklotrasy:

#### Návrh optimalizace dálkových cyklotras:

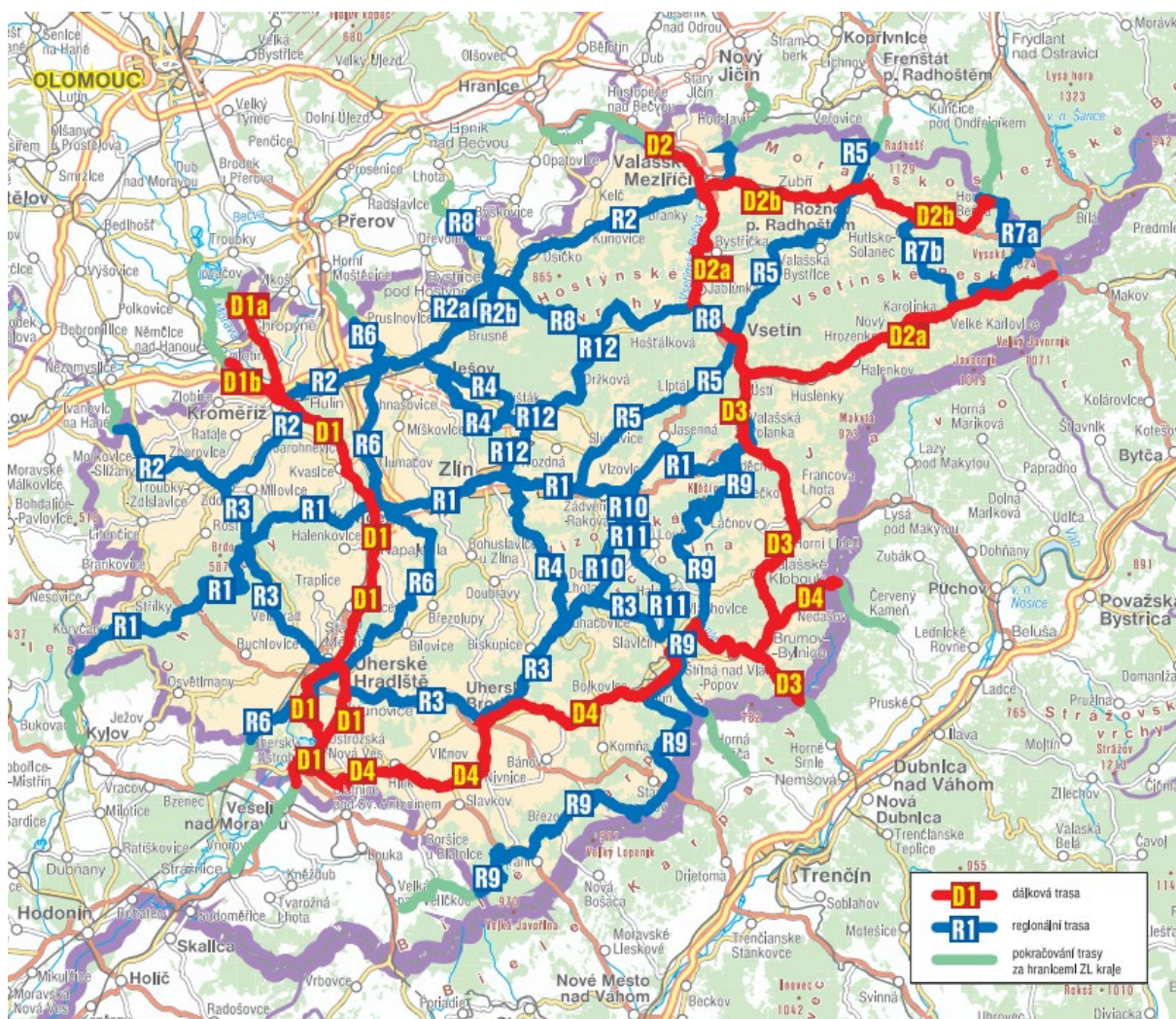
- D1: Moravská stezka:
  - D1.A: Chropyně - Kroměříž / D1.B: Bezměrov – Kroměříž
  - Kroměříž – Kvasice – Napajedla – Staré Město – Uherské Hradiště, odtud variantně směr Uherský Ostroh (přes Kostelany nad Moravou nebo přes Kunovice)
- D2: Cyklostezka Bečva:
  - D2A: Valašské Meziříčí - Vsetín – Velké Karlovice
  - D2B: Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm - Prostřední Bečva – Horní Bečva - Martiňák.

Ve Valašském Meziříčí se trasa spojuje do jedné trasy pod označením D2 a vede dále přes Lhotku nad Bečvou až na hranice kraje.

<sup>1</sup> Uvedené číslování tras bylo zvoleno pouze pro popis jednotlivých tras v textu a pro přehlednost jejich identifikace v tomto dokumentu. Při postupné realizaci a budování tras v terénu musí být použit celostátně platný princip číslování cykloturistických tras, přičemž doporučujeme na již vyznačených úsecích provést přečíslování a přeznačení s ohledem na celkovou filosofii navrženého systému cyklistických tras v území.



- D3: Cyklostezka BEVLAVA:
  - st. hranice (Slovensko) - Svatý Štěpán - Brumov-Bylnice - Valašské Klobouky - Horní Lideč – Ústí (vede po nové cyklotrase Bečva – Vlára – Váh) s přesahem na slovenskou dálkovou cyklotrasu č. 002 Vážská cyklomagistrála.
- D4: Karpatská magistrála
  - Uherský Ostroh – Hluk – Dolní Němčí – Nivnice – Uherský Brod - Bojkovice – Pitín (v tomto koridoru trasa vede převážně po samostatných a bezpečných cyklistických komunikacích)
  - Pitín – Slavičín - Brumov-Bylnice (je nutné vybudovat nové úseky cyklistických komunikací)
  - Brumov-Bylnice – Nedašova Lhota – st. hranice (Slovensko). Zde se jedná o propojení na slovenskou dálkovou cyklotrasu č. 002 Vážská cyklomagistrála.



Mapa č. 1 - síť dálkových a regionálně významných cyklotras



### Návrh optimalizace regionálně významných cyklotras:

- R1 - hranice kraje – Koryčany – Staré Hutě – Salaš – Bunč – Kostelany – Nová Dědina – Žlutava – Otrokovice – Zlín – Vizovice – Lutonina – Pozdřechov – Valašská Polanka
- R2 - Uhřice – Morkovice-Slížany – Zborovice - Zdounky – Kotojedy – Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice pod Hostýnem – (Všechovice) – Kelč – Choryně – Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí – Krhová – dále směr na Nový Jičín (Moravskoslezský kraj)
- R3 - Zdounky – Bunč – Velehrad – Staré Město – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Luhačovice – Slavičín – Šanov – státní hranice
- R4 - Holešov – Fryšták – Zlín – Luhačovice
- R5 - Lípa – Slušovice – Vsetín - Rožnov pod Radhoštěm – Horní Paseky – Pindula – dále směr na Frenštát pod Radhoštěm (Moravskoslezský kraj)
- R6 - Stará Ves – Tlumačov – Otrokovice – Topolná – Uherské Hradiště – Nedakonice – Moravský Písek (Jihomoravský kraj)

Další trasy R7 – R12 jsou především rekreačního charakteru, u kterých se počítá také s využitím elektrokol.

- R7A - hranice kraje – Martiňák – Hlavatá – Třeštík – Velké Karlovice
- R7B - Velké Karlovice – Soláň – Hutisko-Solanec - Prostřední Bečva
- R8 - hranice kraje – Blazice – Bystřice pod Hostýnem – Tesák – Troják – Hošťálková – Ratiboř
- R9 - Valašská Polanka - Vlachovice - Slavičín – Pitín – Žitková – Vyškovec – Lopeník (bývalá cyklotrasa 46)
- R10 - Luhačovice – Vizovice
- R11 - Vizovice – Slavičín
- R12 - Troják – Držková – Kašava – Lukov - Zlín

### **Strategický cíl 2 – Cyklistika jako součást dopravního systému**

Strategický cíl metodicky podporuje rozvoj cyklistické dopravy v území a to formou kvalitně zpracovaných rozvojových dokumentů menších územních a správních celků – měst, obcí a mikroregionů. Strategický cíl je postaven na postupném naplňování schválených územních plánů, generelů cyklistické dopravy a plánů udržitelné městské mobility měst a obcí Zlínského kraje, které již obsahují komplexní řešení dopravní nabídky pro cyklisty.

Strategický cíl podporuje postupnou výstavbu dalších cyklistických tras a cyklistických stezek v území s ohledem na řešení problémových míst. Cílem je vytvoření uceleného systému, neoddělitelného od ostatních druhů dopravy ani od celkového demografického a urbanistického pojetí rozvoje řešeného území. Navržená síť tras pak musí respektovat zejména funkci cyklistické dopravy danou převládajícím účelem cest, přičemž výsledkem musí být efektivní propojení hlavních cílů a zdrojů cyklistické dopravy a funkční napojení na síť cyklistických tras sledovanou na krajské úrovni.

Takto zpracovaný podklad doplněný o návrhy na postupné zřizování prostor sloužících k bezpečnému parkování a odstavování jízdních kol, případně sloužících k odpočinku a relaxaci je důležitým prvkem vedoucím k podpoře cyklistiky v regionu ze strany Zlínského kraje.

### **Strategický cíl 3 – Cykloznačení a doprovodná infrastruktura cyklotras**

Strategický cíl zajišťuje kvalitní značení cyklistických tras a doplňování doprovodné infrastruktury. Z hlediska řešení celkové koncepce cyklistické dopravy Zlínského kraje by základní systém cyklistických tras v území, s ohledem zajištění potřebné kvality, měl mít jednotné dopravní značení a jasně definované správcovství jednotlivých dopravních značek. Zásady pro užití těchto značek upravují TP 108 - Zásady pro orientační značení na cyklistických trasách. Součástí strategického cíle je realizace doprovodné cyklistické infrastruktury.



## Strategický cíl 4 – Řízení rozvoje cyklistiky

Strategický cíl nastavuje řízení implementace Koncepce. Klíčem je aktivní spolupráce mezi pracovní skupinou Koncepce a cyklokoordinátorem, který zodpovídá za činnosti spojené s koordinací naplňování cílů Koncepce. Základním nástrojem bylo vytvoření pracovní skupiny, která je složená z politických a odborných zástupců, kteří mají cyklistiku ve své gesci. Pracovní skupina spolupracuje na aktualizaci Akčního plánu a na průběžném plnění jednotlivých opatření a dává doporučení ke způsobu dalšího naplňování Koncepce. Jejím úkolem je rovněž 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.). Koordinovaný postup zainteresovaných partnerů v jejich jednotlivých oblastech kompetence je správným východiskem pro uskutečňování politiky rozvoje cyklo dopravy a cyklistiky obecně.

Naplňování cílů Koncepce je v dlouhodobém horizontu finančně náročné.

Cílem je získávat a sdružovat finanční prostředky na realizaci projektu postupně a aktivně využít každé příležitosti k získání různých finančních zdrojů. Nabízí se několik konkrétních možností, jak v podobě programů strukturální pomoci, tak finanční podpory státu poskytované prostřednictvím jednotlivých ministerstev (Státní fond dopravní infrastruktury, Program obnovy venkova, dotace na pozemkové úpravy).

Finanční požadavky budou Zlínským krajem realizovány formou stávajících rozpočtových zdrojů (údržba a obnova značení), dále prostřednictvím nově zřízeného dotačního titulu na zpracování DUR, DSP a na výstavbu úseků dálkových a regionálně významných tras.

Je však nutné zdůraznit, že téměř všechny dotace a příspěvky budou předpokládat součinnost a podílnictví žadatele. Jde o tzv. vsťícné financování, které je nezbytnou podmínkou obdržení dotace a zároveň je dalším z evropských dotačních principů.

## Implementace dokumentu

Na strategické cíle navazují specifické cíle, krátkodobá a dlouhodobá opatření, jejich realizace je stanovena prostřednictvím Implementační části. Implementací se rozumí komplexní proces realizace opatření a aktivit vymezených v Koncepti za účelem dosažení stanovených 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 Zlínského kraje, Ředitelství silnic Zlínského kraje, příspěvková organizace, ale i dalších veřejnoprávních, podnikatelských či neziskových subjektů).

Součástí Implementační části je také Akční plán (AP), který rozpracovává Koncepti do konkrétních projektů, jejímž prostřednictvím mají být naplňovány jednotlivé priority, cíle a opatření. AP, který vychází z návrhové části (stanovených a specifických cílů a opatření) Koncepce, 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 ve střednědobém časovém intervalu, v kontextu zadání pak do konce roku 2024. Akční plán obsahuje návrhy aktivit a projektů, které jsou konkrétně vymezeny věcně, místně, časově, finančně. 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.

## Závěrem

Rozvoj cyklistické dopravy na území Zlínského kraje je dlouhodobý proces, který vyžaduje odpovědný přístup jak na krajské úrovni, tak na úrovni měst, obcí, mikroregionů, ale i silničních správních úřadů, správců komunikací, apod. **Hlavní úkoly Zlínského kraje při prosazování stanovených dlouhodobých záměrů a cílů vycházejí z návaznosti na další strategické dokumenty a jsou současně ovlivňovány aktivitami kraje směřujícími také ke spolupráci s ministerstvy a se zástupci sousedících regionů.**