Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

Strategické dokumenty Zlínského kraje
CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_058/0007343

Zlínský kraj

KONCEPCE ROZVOJE CYKLISTIKY NA ÚZEMÍ ZLÍNSKÉHO KRAJE

Obsah

1. Definice cílů Koncepce a úvod do řešené problematiky 5
1.1 Specifikace potřebnosti a účelu dokumentu 5
1.2 Kontext řešené problematiky z pohledu právní úpravy oblasti, vazby na nadřazené dokumenty 6
1.3 Metodika zpracování 7
1.4 Vymezení základních pojmů 9
1.5 Obecná charakteristika cyklistiky 10
1.5.1. Charakteristika cyklistické dopravy 10
1.5.2. Charakteristika cykloturistiky 12
1.6 Zhodnocení naplňování „Koncepce rozvoje cyklodopravy na území Zlínského kraje“ 13
2. Analytická část 16
2.1 Aktualizace existující sítě cyklotras a cyklostezek v prostředí GIS 16
2.2. Analýza cyklodopravy a cykloturistiky ve ZK 17
2.2.1. Kategorizace sítě mezinárodních a dálkových tras 17
2.2.2. Hodnocení současného stavu sítě mezinárodních, dálkových a významných regionálních cyklotras 19
2.2.3. Shrnutí kapitoly 27
2.3. Analýza značení cyklistických tras ve ZK kraji (číselné i tematické) 27
2.3.1. Základní informace o značení a správě cyklotras 27
2.3.2. Značení a správa tematických cyklotras (dopravní značení s logem) 29
2.3.3. Shrnutí kapitoly 30
2.4. Analýza doprovodné infrastruktury a služeb pro zlepšení komfortu cyklistů 31
2.4.1. Úvodem 31
2.4.2. Ubytovací a stravovací služby 32
2.4.3. Doplňkové služby a cykloservisy 33
2.4.4. Elektromobilita a inovativní trendy v cyklistice 34
2.4.5. Shrnutí kapitoly 35
2.5. Sběr a vyhodnocení záměrů rozvoje cyklistiky v kraji, sběr šetřením v jednotlivých obcích 35
2.5.1. Posouzení záměrů v koridorech navržených cyklotras z roku 2004 35
2.5.2. Náměty ze strany obcí a měst na nová páteřní propojení 39
2.5.3. Náměty ze strany obcí a měst k možnosti začlenění cyklistických opatření na krajských komunikacích 40
2.5.4. Další náměty a připomínky ze strany obcí a měst k bariérám v podpoře cyklistické dopravy 42
2.5.5. Shrnutí kapitoly 42
2.6. Specifikace, propojení a synergie cyklistiky s ostatními druhy dopravy ve ZK 43
2.6.1. Shrnutí kapitoly 44
2.7. Analýza stávajícího stavu řízení a koordinace rozvoje cyklistiky v kraji 45
2.7.1. Řízení rozvoje cyklistiky prostřednictvím krajského cyklokoordinátora 45
2.7.2. Principy koordinace 46
2.7.3. Pracovní skupina 46
2.7.4. Shrnutí kapitoly 47
2.8. Analýza stávajícího systému financování rozvoje cyklistiky v kraji 47
2.8.1. Ekonomické přínosy cykloturistiky a cyklodopravy 47
2.8.2. Evropské zdroje 48

2.8.3. Národní zdroje 50
2.8.4. Krajské zdroje 54
2.8.5. Nové možnosti pro výstavbu cyklistické infrastruktury 54
2.8.6. Shrnutí kapitoly 54
3. SWOT analýza 56
3.1 Definování problémových oblastí cyklistické dopravy ve ZK, analýza pro oblast cykloturistiky a cyklodopravy 56
3.2 SWOT analýza (silné a slabé stánky, příležitosti, hrozby), založená na rozboru dostupných a shromážděných aktuálních dat, údajů, názorů apod. 58
4. Návrhová část 62
4.1 Vize a přehled cílů a opatření 62
4.2 Teze rozvíjející vizi Koncepce 63
4.3 Strategický cíl 1 – Bezpečná síť dálkových a regionálně významných cyklotras 65
4.3.1 Specifický cíl 1.1 - Projektová příprava sítě dálkových a regionálně významných cyklotras 68
Opatření 1.1.1 Zpracování průzkumů, studií a analýz cyklistiky v kraji 68
Opatření 1.1.2 Zpracování projektových dokumentací pro realizaci sítě dálkových a regionálně významných cyklostezek 68
4.3.2 Specifický cíl 1.2 - Realizace sítě dálkových a regionálně významných cyklostezek a cyklotras 69
Opatření 1.2.1 Zajištění přímé dostupnosti nejdůležitějších cílů v regionu systémem bezpečných propojení 69
Opatření 1.2.2 Optimalizace sítě cyklotras 69
4.4 Strategický cíl 2 – Cyklistika jako součást dopravního systému 71
4.4.1 Specifický cíl 2.1 Bezpečný pohyb cyklisty v intravilánu a extravilánu sídel 71
Opatření 2.1.1 Začlenění bezpečné cyklistiky do plánů rozvoje a rekonstrukcí pozemních komunikací 71
Opatření 2.1.2 Bezpečná dojížďka do zaměstnání a do škol 72
4.4.2 Specifický cíl 2.2 Využití synergií mezi cyklistikou a ostatními druhy dopravy 72
Opatření 2.2.1 Rozvoj systému BIKE & RIDE 72
Opatření 2.2.2 Rozvoj služeb podporujících využití kola jako dopravního prostředku 73
4.5 Strategický cíl 3 – Cykloznačení a doprovodná infrastruktura cyklotras 74
4.5.1 Specifický cíl 3.1 Značení a údržba značení cyklotras 74
Opatření 3.1.1 Pasport a průběžný monitoring cykloznačení 74
Opatření 3.1.2 Cykloznačení a jeho obnova, údržba cykloznačení, včetně přeznačení 75
4.5.2 Specifický cíl 3.2 Realizace doprovodné cyklistické infrastruktury 76
Opatření 3.2.1 Realizace informačního a naučného systému 77
Opatření 3.2.2 Realizace doplňkových služeb pro cyklisty 77
4.6 Strategický cíl 4 – Řízení rozvoje cyklistiky 78
4.6.1 Specifický cíl 4.1 Koordinace a řízení rozvoje cyklistiky 78
Opatření 4.1.1 Spolupráce v území 78
Opatření 4.1.2 Prověřování absorpční kapacity území 79
Opatření 4.1.3 Aktualizace sítě cyklostezek a cyklotras v GIS 79
4.6.2 Specifický cíl 4.2 Financování rozvoje cyklistiky 80
Opatření 4.2.1 Monitorování zdrojů financování cyklistiky 80
Opatření 4.2.2 Metodika systému podpory z krajských dotačních zdrojů 81
5. Implementační část 82
5.1 Úvodem 82
5.2 Řídící struktura implementace Koncepce 82
5.3 Plán řízení rizik 82
5.4 Naplňování a monitoring cílů Koncepce 85

5.4.1 Vyhodnocování (evaluace) Koncepce a aktualizace/zpracování Akčního plánu 86
5.5 Nastavení rámcového rozpočtu a financování implementace 87
5.6 Návrh metodiky získávání a evidence připravovaných záměrů (resp. dat) a jejich implementace do krajského GIS 87
5.6.1 Přehled cyklotras z návrhové části 87
5.7 Popis vedení a popis problémových úseků na páteřních cyklotrasách 90
5.8 Akční plán 100
6. Přílohy 101
Příloha č.1 Aktualizace existující sítě cyklotras a cyklostezek v prostředí GIS – mapový podklad 101
Příloha č.2 Obecné parametry sítě mezinárodních a dálkových tras 101
Příloha č.3 Popis dálkových tras 101
Příloha č.4 Návrh priorit financování v České republice z evropských fondů pro programové období 2021-2027 101
Příloha č.5 Optimalizovaná síť dálkových a regionálně významných cyklotras – podrobný mapový podklad 101
Příloha č.6 Akční plán 101

1. Definice cílů Koncepce a úvod do řešené problematiky

1.1 Specifikace potřebnosti a účelu dokumentu

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**. Základním smyslem a zaměřením Koncepce je **analyzovat stav a potřeby cyklodopravy a cykloturistiky na území kraje** včetně zjištění aktuálního stavu sítě cyklistických tras a cyklistických komunikací (cyklistických stezek a jiných vhodných typů dopravního režimu) a **navrhnout** optimalizaci a kategorizaci sítě dálkových a regionálních cyklotras a dále 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 ve Zlínském kraji (dále též „ZK“) 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 následující dokumenty:

- Koncepci rozvoje cyklistiky na území Zlínského kraje, která byla vyhotovena v roce 2004
- Generel dopravy Zlínského kraje

Cílem koncepce je na základě analýzy současného stavu cyklodopravy, cykloturistiky, sítě cyklistických tras a cyklostezek ve ZK a na základě současných národních i evropských trendů a zkušeností v této oblasti navrhnout systém krátkodobých a dlouhodobých opatření vedoucích k udržení a dalšímu efektivnímu rozvoji a optimalizaci cyklistiky na území ZK do roku 2030.

Přínosem Koncepce je:

- Řízení oblasti cyklistiky a začlenění koncepce cyklistiky do integrovaného dopravního plánování (územního plánování, sdílení/ separování dopravního prostoru, parkovací infrastruktura B+R, spolupráce s ostatními módy dopravy aj.),
- Aktualizace zmapování cyklistických tras ve ZK, identifikace a optimalizace sítě dálkových a regionálních tras ZK, eventuálně významných místních cyklistických tras v koordinaci se sousedními regiony,
- Návrh realizace a údržby páteřní sítě cyklotras,
- Optimalizace, údržba a realizace značení.

Struktura Koncepce je postavena na těchto kapitolách**: 1. Definice cílů, 2. Analytická část, 3. SWOT analýza, 4. Návrhová část, 5. Implementační část a manažerském shrnutí.**

Koncepce je zpracována v návaznosti na platné legislativní prostředí. Při zpracování Koncepce zpracovatel vychází ze současných platných strategických dokumentů ZK a současně respektuje směry rozvoje vytyčené dokumenty zpracovanými na úrovni ČR a EU.

1.2 Kontext řešené problematiky z pohledu právní úpravy oblasti, vazby na nadřazené dokumenty

Koncepce má vazby, případně vychází z níže uvedených nadřazených dokumentů.

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.
- Nařízení k Evropskému fondu pro regionální rozvoj a Fondu soudržnosti - SWD(2019) 1002 (zpráva pro Českou republiku, návaznost na tvorbu strukturálních fondů 2021+).
- 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 schválená 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

- Generel dopravy Zlínského kraje byl schválen Zastupitelstvem Zlínského kraje dne 23. 6. 2004 a jeho aktualizace dne 14. 12. 2011. Je výchozím a závazným dokumentem při pořizování územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů na území Zlínského kraje. Stanovuje hlavní priority rozvoje všech druhů dopravy – tj. silniční, železniční, letecké, vodní a cyklistické. **Koncepce rozvoje cyklodopravy na území Zlínského kraje** je dokument, navazující na Generel dopravy Zlínského kraje. Doplňuje a podrobně rozvádí problematiku cyklistické dopravy na území kraje. Skládá se ze dvou základních částí - analytické a návrhové. Je doplněna o pasport cyklistických tras na území kraje a o mapové přílohy.

- Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje na období 2012 -2020, která byla schválena Radou Zlínského kraje dne 3.12.2012, Usnesením č. 0977/R26/12. Strategie vychází z Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na léta 2011 -2020, schválené vládou ČR usnesením č. 599 ze dne 10. Srpna 2011.
- Strategie rozvoje Zlínského kraje 2009 – 2020 a *Strategie rozvoje Zlínského kraje 2030 – verze dokumentu pro analytickou část z března 2019* .
- Zásady územního rozvoje Zlínského kraje.
- Směrnice pro strategické plánování rozvoje Zlínského kraje SM/65/02/17.
- Studie obnovy dětských dopravních hřišť ve Zlínském kraji.

1.3 Metodika zpracování

Při aktualizaci koncepce se vychází ze stávajícího dokumentu *Koncepce rozvoje cyklodopravy na území Zlínského kraje*. Jsou definovány cíle Koncepce a úvod do řešené problematiky, je zpracována analytická část, SWOT analýza na které navazuje návrhová a implementační část (včetně monitorování a evaluace).

Každý strategický dokument má ovšem svá specifika. Metodika zpracování nové Koncepce vychází z faktu, že kromě tohoto materiálu se zpracovává i další koncepční dokument, kterým je **Koncepce rozvoje cestovního ruchu Zlínského kraje.** Dále se má stát tato Koncepce podkladem pro **aktualizovaný Generel dopravy Zlínského kraje.**

Z tohoto důvodu se předkládaná Koncepce jen okrajově zabývá otázkou marketingu, což se dotkne výrazně i návrhové a implementační části, a důraz je naopak dán na optimalizaci sítě cyklistických tras na území Zlínského kraje, na kterou je třeba pohlížet jak z pohledu charakteristiky jednotlivých druhů cyklistické dopravy, neboli z pohledu dopravy za prací, do zaměstnání a do škol, tak i z pohledu rekreační a turistické dopravy. Společným jmenovatelem této sítě je vybudování bezpečné cyklistické infrastruktury.

Druhou významnou charakteristikou nové Koncepce je vyzdvižení potenciálu cyklistické dopravy v kontextu dojížďky do zaměstnání či do škol. Navrhované cyklotrasy se tak budou zaměřovat zejména na tento rozměr. Díky tomu je cyklistická doprava představena jako alternativní druh dopravy k individuální automobilové dopravě, a to v kontextu nových trendů městské mobility.

Základem je tak práce se sítí cyklistických tras, která vychází především z účelu a způsobu využívání kola jako běžného dopravního prostředku. Optimalizovaná síť cyklistických tras na území Zlínského kraje je navržena tak, aby vzájemně propojovala významné oblasti, správní i turistická centra. Je změněna struktura cyklistické sítě dle potřeb cyklistické dopravy, a to návrhem nových cyklotras a cyklostezek, podpořených jak finančně z národních a evropských zdrojů, tak i formou souvisejících služeb, a to posílením intermodality, nových technologií (např. elektrokola), atd.

Výše uvedené informace mají vliv na postup prací v jednotlivých kapitolách. Např. při vymezení základních pojmů jsou cyklotrasy rozděleny ve smyslu územně plánovacím, s vazbou na územní plánování, a ve smyslu značení, s vazbou na cykloturistické produkty. Koncepce pak většinou vnímá cyklotrasy z pohledu územního plánování. Stejně je tak důležité vymezení pojmů ve vztahu k cyklistickým opatřením. Nesmí se zapomínat na to, že Koncepce je považována za strategický dokument neboli je potřeba od začátku pracovat s myšlenkou, kdo daná cyklistická opatření bude realizovat. Dle zákona jsou to obce a města, ale právě tato Koncepce může otevřít i další možnosti, které může poskytnou kraj. V tomto duchu je dán velký důraz na zhodnocení naplňování „Koncepce rozvoje cyklodopravy na území Zlínského kraje“, která byla vytvořena v roce 2004. Už tehdy byly stanoveny cíle, jednotlivým odborům byly přiděleny konkrétní úkoly, takže je třeba zhodnotit, v jakém rozsahu byla naplněna jednotlivá opatření a zda je možné je přenést do návrhové částí. Stejným způsobem je pak důležité vyhodnotit, kdo stál za realizací sítě cyklotras, a co z dané skutečnosti lze přenést do návrhové a implementační části.

I když analytická část má jasně danou strukturu plynoucí ze zadání, tak pro následnou návrhovou a implementační část je klíčové sledovat tři hlavní rozvojové směry, které prochází celou Koncepcí:

1) Zajištění pravidelné aktualizace existující sítě cyklotras a cyklostezek v prostředí GIS, kde kraj sehrává významnou roli v celkové koordinaci cyklotras, aby obce a města mohla plánovat v širším kontextu a jednotlivé úseky na sebe navazovaly.
   Analýza je provedena v kapitole 2.1., na kterou budou navazovat příslušná opatření v návrhové a implementační části.
2) Rozvoj základní sítě cyklotras ve Zlínském kraji z pohledu mezinárodních tras EUROVELO a dálkových cyklotras.
   Analýza je provedena v kapitole 2.2., na kterou budou navazovat příslušná opatření v návrhové a implementační části.
3) Vytvoření podmínek pro podporu cyklistické dopravy z pohledu obcí a měst.
   Analýza je provedena v kapitole 2.5., a to jednak vyhodnocením stávajících regionálních a místních cyklotras navržených v roce 2004, a také sběrem záměrů rozvoje cyklistiky v jednotlivých obcích a jejich následným vyhodnocením. Na analýzu budou navazovat příslušná opatření v návrhové a implementační části.

Na tyto tři hlavní směry navazuje rozvoj doplňkových služeb a opatření. Nejprve jsou analyzovány v příslušných kapitolách a následně budou navržena příslušná opatření v návrhové a implementační částí. Jedná se o tyto oblasti:

- Značení cyklistických tras ve ZK kraji (číselné i tematické).
- Doprovodná infrastruktura a služby pro zlepšení komfortu cyklistů.
- Intermodalita, propojení a synergie cyklistiky s ostatními druhy dopravy ve ZK.

Zcela klíčové pro budoucí úspěch Koncepce jsou však dvě oblasti, ať již z pohledu analýzy, či návrhové a implementační části:

- řízení a koordinace rozvoje cyklistiky v kraji,
- systém financování rozvoje cyklistiky v kraji.

Vyvrcholením celé Koncepce je zpracování Akčního plánu rozvoje cyklistiky ve ZK na období 2020 – 2024. Zde budou definována nejen opatření, ale i zodpovědnost a financování, bez kterých nelze zajistit naplňování Koncepce.

Metodika zpracování dále vychází ze stávajících poznatků o podpoře cyklistické dopravy a cykloturistiky v ČR, které se dají shrnout následovně.

1) Koncepce není zpracována na tzv. zelené louce. Kromě toho, že se dá inspirovat mnoha jinými krajskými koncepcemi rozvoje cyklistiky (např. po vzoru Olomouckého kraje), tak směrodatné pro tuto koncepci jsou závěry Dopravní komise Asociace krajů konané 21. 9. 2018 v Uherském Hradišti, kde byla jasně definována doporučení pro návrhovou část. O to lépe se pak zpracovává analytická část, která poskytne cenné informace o území, jež se následně uplatní v již zmiňované návrhové části.
2) Současně s přípravou této Koncepce Ministerstvo dopravy připravuje novou vládní koncepci městské a aktivní mobility. Tento fakt má jednu podstatnou výhodu. Už v analytické části a SWOT analýze jsou zjišťovány možnosti financování jednotlivých opatření, které v řadě případů budou mít vazbu na národní a evropské fondy, či na legislativní úpravy.
3) V rámci zpracování Koncepce proběhlo v průběhu března a dubna 2019 celkem 12 jednání s obcemi a dalšími subjekty v jednotlivých ORP Zlínského kraje. Cílem nebylo jen získat podklady, ale motivovat obce při participaci na tvorbě této Koncepce, zvláště v její závěrečné fázi. Prostřednictvím těchto jednání byly získány relevantní informace o potřebách měst a obcí na budování bezpečné cyklistických infrastruktury, případně byla specifikována aktuální problémová místa. Díky získaným podkladům bylo možno navrhnout optimalizací sítě cyklotras a získat cenné poznatky pro návrhovou a implementační část.

4) V rámci zpracování Koncepce byla využívána převážně administrativní data, která nejsou dostupná v členění dle pohlaví.

1.4 Vymezení základních pojmů

V kontextu metodiky zpracování Koncepce jsou podrobně vymezeny dva základní pojmy – cyklistická trasa (cyklotrasa) a cyklistická infrastruktura, která má zajistit bezpečnost právě na těchto cyklotrasách. Oba pojmy jsou převzaty ze závazných technických podmínek „TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty“. Pro komplexnost jsou ještě doplněny pojmy jako doprovodná cyklistická infrastruktura či monitoring cyklistické dopravy a turistiky.

A. Cyklistická trasa (cyklotrasa) – je liniové vedení cyklistického provozu územím ve vybrané vhodné stopě, sloužící cyklistické dopravě, rekreaci, turistice nebo více funkcím najednou**:**

- **ve smyslu územně-plánovacím (kategorizace cyklotras) –** se jedná o koridor se stanovenými kritérii a standardy kvality z hlediska cyklistického provozu, které je v daném území a vazbě žádoucí zajistit. Problematika je více řešena v kapitole 2.2.

  Základní systém cyklistických tras Zlínského kraje je dle významu rozdělen do čtyř kategorií:
  - mezinárodní cyklistické trasy EuroVelo, které jsou tzv. transevropskými trasami procházející napříč Evropou,
  - dálkové cyklistické trasy jsou především hlavní trasy republikového významu zajišťující vazby sítě na okolní území republiky, s propojením velkých měst a na hraniční přechody (mezinárodní význam); mohou být napojeny na mezinárodní síť cyklistických tras EuroVelo s vazbou na evropská velkoměsta,
  - významné regionální trasy jsou hlavní trasy regionálního významu, které propojují významné cíle ze vzdálenějších oblastí, případně zajišťují propojení vzdálených regionálních cílů,
  - významné místní trasy plnící funkci příček a propojení dálkových a významných regionálních tras; umožňují kvalitní propojení významných regionálních cílů.

- **ve smyslu značení v terénu –** jde o značení dopravním nebo pásovým značením usnadňující cyklistům orientaci, ale neurčující dopravní režim (trasa může být vedena jakýmkoliv územím, tj. po všech pozemních komunikacích i mimo ně, kde je provoz cyklistů dovolen, resp. kde není zakázán). Do této kategorie jsou zařazené i tematické cyklotrasy, které jsou zaměřené na konkrétní téma a vedou po jedné i více cyklotrasách a mají svůj vlastní název a logo. Problematika je řešena v kapitole 2.3.

B. Cyklistická infrastruktura – jedná se o soubor stavebních a dopravně-organizačních prvků a opatření, které napomáhají bezpečnějšímu a komfortnějšímu používání jízdních kol po cyklistických trasách, v zastavěném i nezastavěném území. Problematika je více řešena v kapitole 2.5.

Do této kategorie můžeme zařadit:

- **<u>Jízdní pruh pro cyklisty:</u>**
  - **jízdní pruh pro cyklisty; ochranný -** část pozemní komunikace vymezená vodorovným dopravním značením, která může být souvisle pojížděna též ostatními vozidly, pokud pro ně vedle není dostatek místa; neoznačuje se svislým dopravním značením; v textu dále jen jako „ochranný pruh pro cyklisty“
  - **vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty -** část pozemní komunikace vymezená vodorovným dopravním značením, která nemá být souvisle pojížděna ostatními vozidly; vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty je vždy označen svislým dopravním značením; v textu dále jen jako „vyhrazený pruh pro cyklisty“
- **Stezky -** stezka je pozemní komunikace nebo její část určená pro provoz vybraných bezmotorových uživatelů vyobrazených na příslušném dopravním značení. Stezky jsou místní komunikace IV třídy s vyloučením provozu motorových vozidel (případně veřejně přístupná

účelová komunikace znovu bez motorových vozidel). Stezky se budují jako samostatné, případně v přidruženém dopravním prostoru

- **Stezka pro cyklisty (C 8a) -** Určena pouze pro cyklistický provoz, nikoliv pro chůzi, může být využívána bruslaři;
- **Stezka pro chodce a cyklisty dělená (C 10a) -** Určena pro oddělený pěší a cyklistický provoz vedle sebe v rámci jednoho prostoru
- **Stezka pro chodce a cyklisty společná (C 9a) -** Určena pro společný pěší a cyklistický provoz v jednom prostoru, může být užívána bruslaři;
- **Stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol (C 7a + E 13) -** Stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol je obdobou pěší zóny s povoleným cyklistickým provozem pro liniové úseky.

- **Cyklistická zóna (IZ 9a) -** Cyklistická zóna je označení pozemní komunikace, na které je preferován cyklistický provoz před ostatními vozidly.
- **Veřejně přístupné účelové komunikace -** Účelové komunikace, zřizované především z důvodu zajištění dopravní obsluhy objektů a pozemků, je přednostně vhodné navrhovat jako veřejně přístupné, nebrání-li tomu zvláštní provozní důvody. Zpravidla je ekonomicky i prostorově výhodné, pokud bezmotorový provoz může sdílet stejný komunikační prostor s provozem motorových vozidel minimální nebo nízké intenzity oproti souběžnému vedení dvou účelových komunikací (resp. účelové komunikace a stezky). Vybrané veřejně přístupné účelové komunikace lze na vjezdu označit zákazem vjezdu všech motorových vozidel (s případnými výjimkami specifikovanými na dodatkové tabulce).
- **Značky -** Související dopravní značení viz vyhláška č. 294/2015 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Ostatní pojmy:

- **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.
- **Monitoring cyklistické dopravy a turistiky** – sběr a vyhodnocování dat v oblasti cyklodopravy 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.
- **Lesní cyklotrasa -** účelová lesní komunikace s využitím pro cykloturistiku se všemi bezpečnostními riziky vyplývajícími z lesního provozu (skládky dřeva, provoz lesní techniky, spadané větvě, apod.)

1.5 Obecná charakteristika cyklistiky

Cyklistická doprava obecně zažívá v posledních letech určitou renesanci. Cyklistika je nejenom velmi populárním sportem, ale používání kola je především velmi levný, dostupný, ekologický a relativně i rychlý dopravní prostředek pro všechny věkové generace. Jízda na kole umožňuje pohyb na čerstvém vzduchu a současně většinou bezprostřední styk s přírodou. Další výhodou jízdy na kole je jeho dostupnost pro všechny vrstvy obyvatel. K jízdě na kole není nutné žádné oprávnění, na kole je možné dojet tam, kam autem nikoliv, cestující na kole nemá prostorové problémy s parkováním a dopravní zácpy lze rychle vyřešit převedením kola na jinou komunikaci.

1.5.1. Charakteristika cyklistické dopravy

Používání kola k přepravě, či dopravě je tradičně spojováno především s vesnicemi a malými městy, kde mnohdy jen velmi omezeně funguje veřejná doprava a používání kola je velmi výhodné a rychlé. Podpora a rozvoj cyklistické dopravy jako nedílné součásti dopravního systému však směřuje

v městských i příměstských aglomeracích nejen k budování nových cyklistických komunikací a cyklotras, ale také k přípravě využití kombinovaného způsobu dopravy, který v souvislosti s tzv. integrovanými dopravními systémy zahrnuje bezpečné, účelné a ekonomické propojení různých dopravních systémů. Cílem proto nemůže být zřizování stále většího počtu komunikací pro cyklisty a zvyšování rychlosti cyklistů v hlavních přepravních směrech, ale ekonomickým vedením trasy zabraňovat zbytečným ztrátám času. Ty jsou způsobeny kromě délky trasy a vedení trasy, také chybějící návazností na veřejnou dopravu, nedostatečnou nabídkou dopravců, včetně vybavení dopravních prostředků i přípojných míst.

Účelový charakter jízdy na kole vyžaduje nejkratší trasy s pokud možno kvalitním povrchem. Tento pohyb je v současnosti veden většinou v plném silničním provozu, a to i na komunikacích s vysokou intenzitou dopravy, kde je bezpečnost cyklistů výrazně ohrožena. Výsledkem takto realizovaných jízd je opakující se projížděná trasa v pracovní dny, v krátkém časovém úseku. Příkladem mohou být cesty realizované na území velkých měst (Kroměříž, Zlín, Staré Město – Uherské Hradiště) nebo trasy vedené z příměstských oblastí (například Prostřední Bečva – Rožnov pod Radhoštěm, Nivnice – Uherský Brod, Otrokovice – Zlín apod.).

Základní potřebou cyklistické dopravy je existence bezpečné komunikace, sjízdné i za horších klimatických podmínek (déšť, snížená viditelnost) a také co největší přímost spojení (minimalizace zajížděk na trase k požadovanému cíli). Pro další rozvoj cyklistické 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 dojížďky** – nejen u zaměstnavatele/ ve škole, ale také na železničních a autobusových stanicích (v případě, že dojížďková vzdálenost je příliš velká).

Cyklistická doprava by se už neměla řešit izolovaně uvnitř měst a obcí, ale jako **součást plánu udržitelné městské/regionální mobility** celého mikroregionu. 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. Proto je dobré, že řada měst Zlínského kraje s takovým plánem počítají. Příkladem jsou Kroměříž, Otrokovice, Zlín, Uherské Hradiště, Valašské Meziříčí, či Vsetín. Důležitým faktorem k naplnění plánu je fakt, že města mají svého městského cyklokoordinátora.

Nová Koncepce je tak nejen zaměřena na podporu cyklistické dopravy, ale vede města a mikroregiony k tomu, aby cyklistickou dopravu neřešila izolovaně, ale naopak integrovaně společně s dalšími druhy dopravy a především jednotně v rámci integrovaného strategického dokumentu příslušného regionu. Doprava opravdu není záležitostí jednoho místa. Trendem posledních několika let je přesun obyvatel do okolí měst a na venkov, který nabízí čerstvý vzduch, přírodu a prostor. Ale tito obyvatelé poté řeší, jak se dostat do práce, na nákupy, i za volnočasovými aktivitami. Pro dospělé to není příliš velký problém, ale ten nastane v momentě, kdy založí rodinu. Musí začít řešit i jejich mobilitu, potřebuji dopravit děti na jejich kroužky. Pokud není dostupná veřejná doprava či je nedostatečná, neexistují vhodné cyklistické stezky a ani neexistují úschovny kol na nádražích, 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 či obec ovlivňuje to druhé.

Zlínský kraj představuje oblast s **velkým potenciálem pro rozvoj cyklistické dopravy** pro účely každodenního pohybu obyvatel do zaměstnání, škol či za službami, a to včetně území, které je kopcovité, neboť je potřeba počítat s rozvojem elektrokol, který tento handicap do značné míry eliminuje. Díky systematické podpoře výstavby cyklostezek z evropských a státních fondů je na území kraje vybudováno **cca 260 km komunikací pro cyklisty.**

Nicméně přes postupnou realizaci systému cyklistických tras a výstavbu úseků komunikací pro cyklisty v této oblasti stále **přetrvává výrazný infrastrukturní deficit** daný i opomíjením rozvoje komunikací pro cyklisty za minulého režimu, byť je to již 30 let. 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 Zlínský kraj významnou výzvou nejbližší budoucnosti.

V neposlední řadě je třeba upozornit na skutečnost, že i ve Zlínském kraji je **velký počet konfliktních bodů 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 nehod.

1.5.2. Charakteristika cykloturistiky

V souvislosti s obecnou charakteristikou cyklistické dopravy však je potřeba vnímat území daleko šířeji, než jen s rozdělením na rovinatá a kopcovitá území. **Obrovský potenciál pro rozvoj cykloturistiky je v každé oblasti, kde existuje vodní tok a jeho břehy jsou přístupné k pojíždění**. 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 obslužných komunikacích kolem dálnic a rychlostních silnic, 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 (dobíjecí stanice, síť servisů či půjčoven atd.). To stejné platí i o obslužných komunikacích kolem dálnic neboli podél všech liniových staveb je možné vést i cyklistickou infrastrukturu.

Cykloturistika se stává velice populární formou trávení aktivní dovolené a lze říci, že **Zlínský 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 Východní Moravy až po adrenalinové trasy v kopcích.

Cykloturistika využívá cyklistických tras vyznačených na silnicích s nižší intenzitou provozu, na místních, lesních a polních komunikacích. Trasy nemusejí být vedeny vždy v nejkratším možném směru. Jsou vedeny z měst do okolních obcí, podél hradů, zámků a jeskyň, příp. přibližují zajímavé přírodní úkazy (např. trasy Staré Město – Velehrad – Buchlovice, Vsetín – Bystřička – Valašská Bystřice apod.).

Délka všech značených cyklotras v kraji činí 2 227 km a délka linií bikeparků činí 21 km.

Jak již bylo uvedeno výše, základní **potřeby rekreačních cyklistů** se liší od potřeb cyklistů v rámci cyklodopravy. 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).

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.

1.6 Zhodnocení naplňování „Koncepce rozvoje cyklodopravy na území Zlínského kraje“

Vyhodnocení Koncepce rozvoje cyklodopravy na území Zlínského kraje z roku 2004 je posuzováno ze dvou hledisek, a to z pohledu naplňování Strategických cílů v rozvoji cyklistické dopravy (viz. kapitola 2 Návrhové části Koncepce 2004) a z pohledu realizace Koncepce základního systému cyklistických tras (viz. kapitola 3 Návrhové části Koncepce 2004).

Zhodnocení naplňování strategických cílů v rozvoji cyklistické dopravy

Je nutné konstatovat, že v teoretické rovině byla koncepce napsána relativně velmi dobře a v obecné rovině zahrnuje všechny důležité hlavní zásady rozvoje cyklistické dopravy, jako je zvýšení bezpečného pohybu cyklistů, řešení cyklistické dopravy jako rovnocenného druhu dopravy, či systematická a trvalá podpora cyklistické dopravy. Byla navržena řada opatření, kde jednotlivým odborům krajského úřadu byly doporučeny kroky pro jejich plnění. Naplňování strategického plánu bylo ovšem podmíněno vytvořením krajského dotačního titulu, což se ovšem nestalo. Na druhé straně se v kraji dařilo čerpat finanční prostředky jak z Evropské unie, tak i ze Státního fondu dopravní infrastruktury na budování cyklistických stezek. Významná podpora cyklistické dopravy byla v období 2007 – 2013 poskytnuta z Regionálního operačního programu Střední Morava.

Navržená opatření byla naplňována v rámci běžné agendy jednotlivých odborů a v rámci rozpočtových možností kraje.

Vyhodnocení Priority 1. Rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území

Seznam opatření:

1. Vytvoření podmínek pro výstavbu cyklistické infrastruktury
   1.1. Aktualizovat a doplňovat založenou databázi sítě cyklotras a cyklostezek (GIS).
   1.2. Schválit dotační politiku na cyklistickou parkovací infrastrukturu
2. Zvyšování bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu
   2.1. Podpora projektové přípravy a realizace stavebních opatření
   2.2. Finanční podpora řešení problematiky cyklistických stezek.
   2.3. Podpora programu BESIP zaměřeného na zvyšování bezpečnosti cyklistů
3. Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému
   3.1. Podpora projektů integrujících kolo do jednotlivých druhů veřejné dopravy
4. Posílení výchovy, vzdělávání a osvěty k podpoře cyklistiky

V rámci naplňování Priority 1. je třeba konstatovat, že za období 2004 – 2019 bylo vybudováno velké množství nových cyklistických stezek, a to díky řadě dostupných fondů. I z tohoto důvodu se Zlínský

kraj přiklonil k variantě, že není třeba vytvořit další dotační titul a spíše se zaměřil na podporu konkrétních strategických projektů, ať již cyklostezky podél Baťova kanálu, či cyklostezky v rámci projektu Bečva – Vlára – Váh. V obou případech se jednalo o specifickou, individuální podporu. V prvním případě bylo investorem sdružení obcí, proto akci podpořil Zlínský kraj. V druhém případě byl projekt podpořen ze Státního fondu dopravní infrastruktury, vzhledem k velké finanční zátěži rozpočtů dotčených obcí akci opětovně podpořil Zlínský kraj.

Dále je potřeba vyzvednout roli kraje v podpoře programu BESIP, kdy Zlínský kraj jako jediný v zemi má zpracovánu svou krajskou strategii bezpečnosti, jejíž součástí je i řada vzdělávacích a osvětových programů pro cyklisty. V tomto kontextu má kraj dotační Program, který podporuje BESIP ve 3 opatřeních, včetně vzdělávání a osvěty. Dále se dařilo aktualizovat a doplňovat založenou databázi sítě cyklotras a cyklostezek (GIS).

Na druhé straně v případě některých infrastrukturálních projektů panoval nesoulad mezi městy, obcemi a krajem v otázce řešení míry segregace cyklistických opatření. Za tím účelem proběhlo koordinační jednání dne 10. 10. 2017, na kterém byl doporučen další koordinovaný postup. Při řešení kritických míst se mají vždy zohledňovat veškeré dopravně inženýrské informace a podklady, zejména směrování a intenzity cyklistů, intenzity automobilové dopravy, nehodovost, šířkové a směrové parametry komunikací. Při realizaci obchvatů, přeložek a výstavbě nových komunikací je třeba posuzovat rovněž možnosti využití opouštěných koridorů silničních tahů pro potřeby cyklistické dopravy, přičemž doporučujeme zapracovávat řešení cyklodopravy do připravovaných investičních akcí.

Vyhodnocení priority 2. Rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu

Seznam opatření:

1. Vytváření podmínek k podpoře cykloturistiky
   - 1.1 Podpora prezentace, propagace a informačních technologií v oblasti cykloturistiky.
   - 1.2 Spolupráce na programu Greenways.
   - 1.3 Zajištění kvalitního projektování a údržby informativního značení cyklotras.
2. Využití cykloturistiky pro obnovu venkova
   - 2.1 Podpora realizace produktů a služeb (turistický balíček služeb).
   - 2.2 Podpora realizace doprovodné cyklistické infrastruktury a zařízení.
   - 2.3 Podpora propagačních akcí a kampaní.
3. Příprava čerpání finančních prostředků z Evropské unie
   - 3.1 Čerpání finančních prostředků z Evropské unie na budování cyklistických stezek.
   - 3.2 Integrace probíhajících aktivit různých organizací na místní, regionální a státní úrovni.

Marketingové aktivity popsané v prioritě 2 byly převážně realizovány Centrálou cestovního ruchu Východní Moravy, o.p.s. Tato společnost byla Zlínským krajem založena v roce 2007 a jejím posláním je zvyšovat návštěvnost kraje v jeho turistických oblastech, vytvářet sítě partnerství v sektoru cestovního ruchu, a tím napomoci ekonomickému rozvoji kraje a růstu zaměstnanosti. Centrála cestovního ruchu Východní Moravy koordinuje rozvoj, propagaci a prezentaci cestovního ruchu v turistickém regionu Východní Morava, který geograficky pokrývá území Zlínského kraje, a zaměřuje se na maximální využití turistického potenciálu území. Jednotlivá opatření jsou koordinována s Odborem strategického rozvoje kraje.

Některá opatření pak realizuje sám Odbor strategického rozvoje kraje, a to především Integraci probíhajících aktivit různých organizací na místní, regionální a státní úrovni, zajištění kvalitního projektování a podpory údržby informativního značení cyklotras.

Aktivita 3.1 v opatření 3. Příprava čerpání finančních prostředků z Evropské unie byla uskutečněna prostřednictvím ROP Střední Morava, kde Zlínský kraj společně s Olomouckým krajem vytvořili podmínky pro čerpání finančních prostředků z Evropské unie mimo jiné i na budování cyklistických stezek (ROP Střední Morava, priorita 1: Doprava, opatření 1.3: Bezmotorová doprava).

Vyhodnocení priority 3. a 4.

Koncepce z roku 2004 pak ještě měla další dvě priority, a to prioritu 3. Rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany životního prostředí a zdraví a prioritu 4. Zajištění koordinace s dalšími subjekty a resorty. Nicméně obě priority byly navrženy pouze pro období 2004 – 2010 v souladu s Národní strategii pro rozvoj cyklistické dopravy, která pro další období již začala používat jinou strukturu.

V rámci běžné agendy jednotlivých odborů kraje jsou ale průběžně realizována tato opatření v rámci Priority 3:

1. Vytváření podmínek k podpoře cykloturistiky
   1.1 Usměrnění vedení cyklistických tras v území se zvláštní ochranou.
   1.2 Podporovat vhodnou volbu materiálu pro výstavbu cyklistických komunikací
2. Rozvoj cyklistiky v území
   2.1 Využití všech stupňů územního plánování
   2.2 Podpora využitelnosti drážních těles po rušených železničních tratích

A v rámci priority 4 jsou průběžně realizována tato opatření: 1.1. Monitorování dopravních nehod cyklistů a 1.2. Poskytování komplexních informací široké veřejnosti.

Shrnutí kapitoly

Koncepce rozvoje cyklodopravy na území Zlínského kraje z roku 2004 byla napsána relativně velmi dobře a v obecné rovině zahrnuje všechny důležité hlavní zásady rozvoje cyklistické dopravy, ovšem s přihlédnutím ke stavu dopravy v roce 2004. Naplňování koncepce však nastalo jen částečně u vybraných cílů, priorit a opatření. I přes nesporné naplnění zadání některých priorit resp. opatření (např. podpora programu BESIP, databáze sítě cyklotras a cyklostezek (GIS), čerpání finančních prostředků z Evropské unie) potenciál Koncepce jako celku nebyl plně využit. Odpovědnost či realizace opatření byla přidělena ad hoc jednotlivým odborům kraje či externím subjektům, bez zastřešující koordinace za koncepci jako celek. Chyběl prvek evaluace a vyhodnocení plnění Koncepce.

2. Analytická část

2.1 Aktualizace existující sítě cyklotras a cyklostezek v prostředí GIS

Partner SHOCart provedl aktualizaci existující sítě cyklotras a cyklostezek v prostředí GIS na základě podkladových materiálů, které zpracovateli poskytl Zlínský kraj.

Z porovnání podkladových materiálů GIS ZK a dat firmy SHOCart vyplývá, že podklady se v naprosté většině shodují. Data SHOCart navíc obsahují i cyklotrasy nejnižší kategorie, zatímco data ZK obsahují cyklotrasy do úrovně značení čtyřciferným kódem. Naopak v datech ZK jsou již zaznačeny i návrhy budoucích cyklostezek, které naopak SHOCart neeviduje, neboť ve svých datových a mapových výstupech uvádí jen skutečně realizované cyklotrasy a cyklostezky.

U značených cyklotras jsou největší rozdíly v následujících místech:

- v okolí Kroměříže data firmy SHOCart obsahují značené cyklotrasy. SHOCart informace získal na začátku roku 2017,
- data kraje obsahují značenou cyklotrasu Fryšták-Racková-Lechotice-Míškovice-Kurovice-Záhlinice (v terénu však tato cyklotrasa není značená).

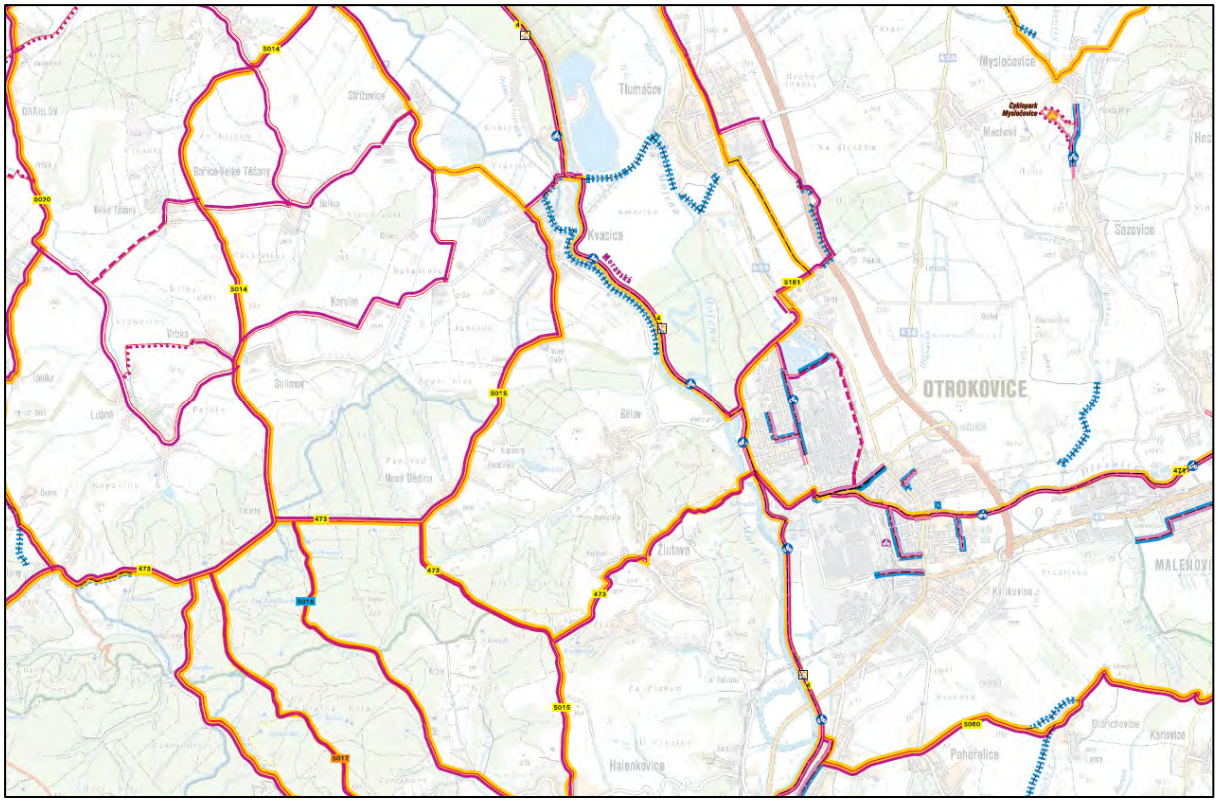
Délka všech značených cyklotras v kraji činí 2 227 km a délka linií bikeparků činí 21 km.

Cyklostezky

Pokud jsou cyklostezky vedeny v rámci měst, popř. mezi obcemi, obsahují data SHOCart více informací (kilometrů). Data SHOCart obsahují také značení bike parků, což data GIS ZK neobsahují.

Na základě údajů GIS společnosti SHOCart je v kraji 260 km cyklostezek.

Podrobnější informace týkající se průniku dat GIS ZK a GIS SHOCart je možné vysledovat z přiložené mapy celého Zlínského kraje s průnikem dat je pak uvedena v příloze č. 1. Níže pro ilustraci uvádíme výřez části mapy s uvedeným průnikem dat.



Obr.1 Výřez průniku dat GIS ZK a SHOCart (zdroj: SHOCart)

2.2. Analýza cyklodopravy a cykloturistiky ve ZK

2.2.1. Kategorizace sítě mezinárodních a dálkových tras

Kategorie mezinárodních tras EuroVelo

První kategorii tvoří evropská síť cyklotras **EuroVelo**, která je projektem Evropské cyklistické federace (ECF). V České republice tuto síť koordinuje **Nadace Partnerství.** Projekt rozvíjí 14 transevropských cyklotras s celkovou délkou více než 70 000 kilometrů. ECF zodpovídá za propagaci projektu v Evropě a ve světě, Nadace Partnerství pak v České republice. Trasy EuroVelo jsou vedeny po existujících či plánovaných dálkových národních či regionálních cyklotrasách, které splňují předem stanovené podmínky. Podstatnou část této sítě tvoří již stávající národní, regionální či místní cyklotrasy. Územím

ČR prochází 4 trasy EuroVelo 4,7,9 a 13 (česko-polského propojení se týkají trasy 4 – Trasa Střední Evropou a 9 – Balt - Jadran. Více o síti evropských tras EuroVelo www.eurovelo.com a EuroVelo v ČR na www.eurovelo.cz.

Obr.2 Evropská dálková síť EuroVelo na území ČR (zdroj: Centrum dopravního výzkumu)

Zlínským krajem vede trasa EuroVelo 4 a to po trase Moravské stezky z Uherského Ostrohu přes Uherské Hradiště, Otrokovice, Kroměříž a Chropyni, kde trasa dále vede do Olomouckého kraje. Problémová místa jsou specifikována v rámci Moravské stezky.

Trasy EuroVelo slouží hlavně pro rozvoj **cykloturistiky**. Jedná se o produkt, který je **zaměřen především na zahraniční klientelu**.

Kategorie dálkové trasy České republiky

Síť dálkových cyklotras ČR byla navržena v roce 2010. Do sítě dálkových cyklotras jsou zařazené trasy zpravidla **delší než 100 km**. Tyto trasy jsou **číslovány jedno, až dvou číselnými kombinacemi** a **značeny logem**. Slouží primárně cykloturistice, v aglomeracích i dojížďce za prací, do škol či volnočasovými aktivitami.

Územím Zlínského kraje vedou tyto dálkové trasy:

- Cyklotrasa 4: Chropyně - Kroměříž — Uherské Hradiště – Uherský Ostroh (Moravská stezka)
- Cyklotrasa 46: Beskydsko – Karpatská magistrála
- Cyklotrasa 49: Pitín – Popov – Brumov-Bylnice – Nedašova Lhota
- Cyklotrasa 50: Valašské Meziříčí - Vsetín – Velké Karlovice (Cyklostezka Bečva)

Obr.3 Síť dálkových tras ČR z roku 2010 (zdroj: Centrum dopravního výzkumu)

2.2.2. Hodnocení současného stavu sítě mezinárodních, dálkových a významných regionálních cyklotras

Hodnocení současného stavu sítě mezinárodních, dálkových a významných regionálních cyklotras Zlínského kraje je postaveno na porovnání stavu sítí v letech 2004 a 2019.

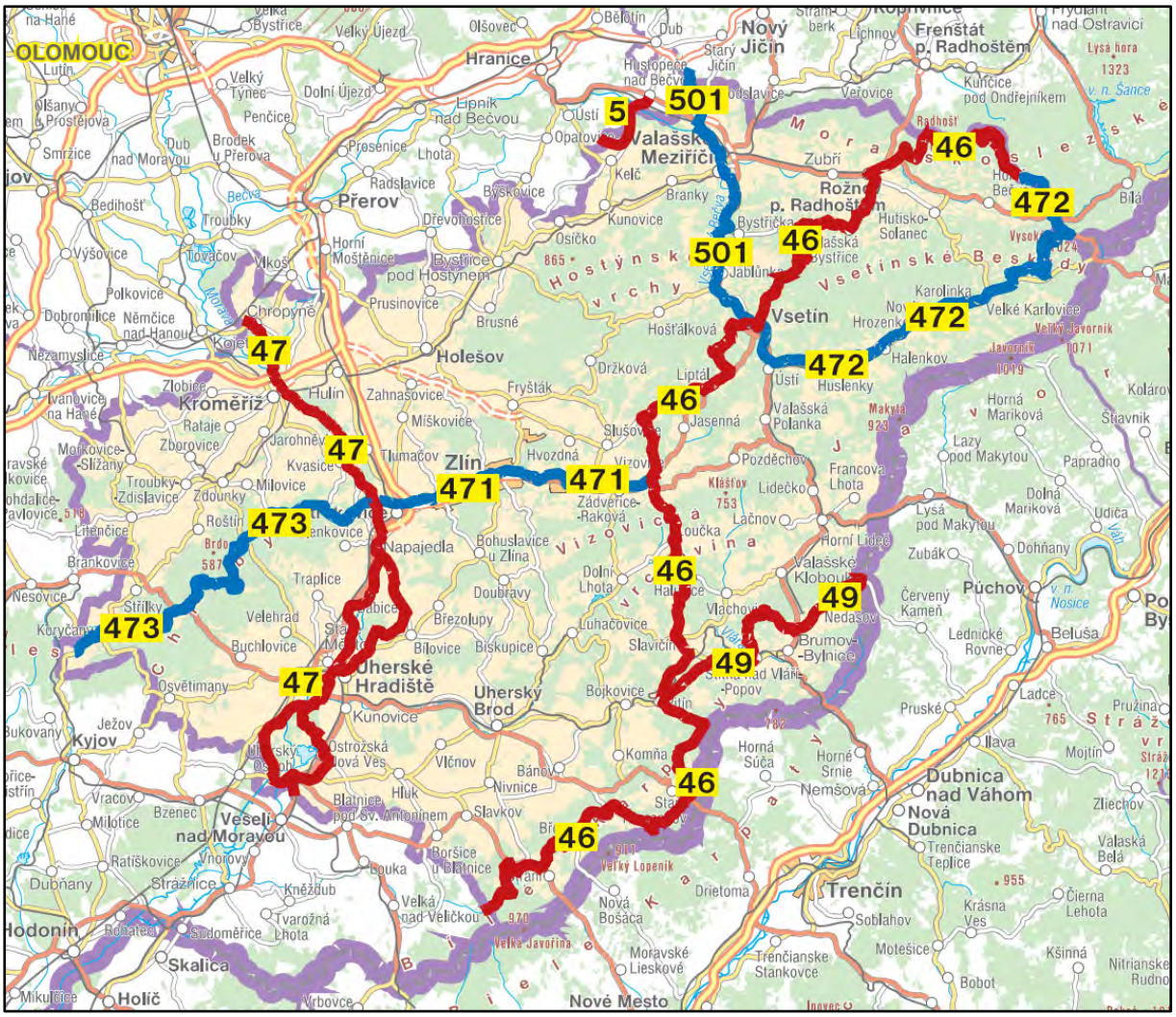
Vzhledem k tomu, že mezi léty 2004 a 2019 uběhlo 15 let, je nutné nejprve definovat, jak byla navržena síť v roce 2004. Za tímto účelem byl vytvořen seznam navrhovaných dálkových a významných regionálních cyklotras z roku 2004, který je následně porovnáván se stavem roku 2019.

Pro hodnocení je klíčové vycházet z kapitoly 1.4. „vymezení pojmů“, kdy všechny cyklotrasy z roku 2004 byly navrženy ve smyslu územně-plánovacího podkladu (kategorizace cyklotras), neboli v roce 2004 byly stanoveny vize, jak by měly vypadat bezpečné koridory. Samotné hodnocení je pak postaveno na faktu, nakolik dané vize byly realizovány. Pro zjednodušení byla každé cyklotrase z roku 2004 přiřazena čísla značených cyklotras, aby bylo patrné, po jakých bezpečných cyklotrasách skutečně může cyklista jet. Z tohoto důvodu byla jednotlivým úsekům přiřazena čísla cyklotras z roku 2019.

Tab.1 Seznam navrhovaných mezinárodních, dálkových a významných regionálních cyklotras v roce 2004

číslo	Název
Dálkové trasy s mezinárodním přesahem	
5	Zámrsky – Nemětice – Kelč – Hustopeče nad. Bečvou
Dálkové trasy	
46	Pustevny – Rožnov pod Radhoštěm – Valašská Bystřice - Vsetín – Háje - Liptál – Dešná - Vizovice – Loučka – Lipová – Slavičín – Pitín – Žitková – Vyškovec – Lopeník – Březová – Strání
47	Chropyně – Kroměříž – Kvasice – Napajedla – Staré Město – Uherské Hradiště – Uherský Ostroh
49	Pitín – Popov – Brumov-Bylnice – Nedašova Lhota.
Významné regionální cyklotrasy	
471	Otrokovice – Zlín - Vizovice
472	Martiňák – Třeštík – Velké Karlovice – Vsetín
473	Jestřabice – Koryčany – Staré Hutě – Salaš – Bunč – Kostelany – Nová Dědina – Žlutava – Otrokovice
501	Vsetín – Valašské Meziříčí - Palačov

Následující schematická mapa ukazuje síť dálkových a regionálně významných cyklotras v roce 2004. Dálkové trasy jsou znázorněny červenou barvou, regionálně významné trasy modrou barvou.



Obr.4 Dálkové a významné regionální cyklotrasy – stav z roku 2004 (zdroj: SHOCart, 2019)

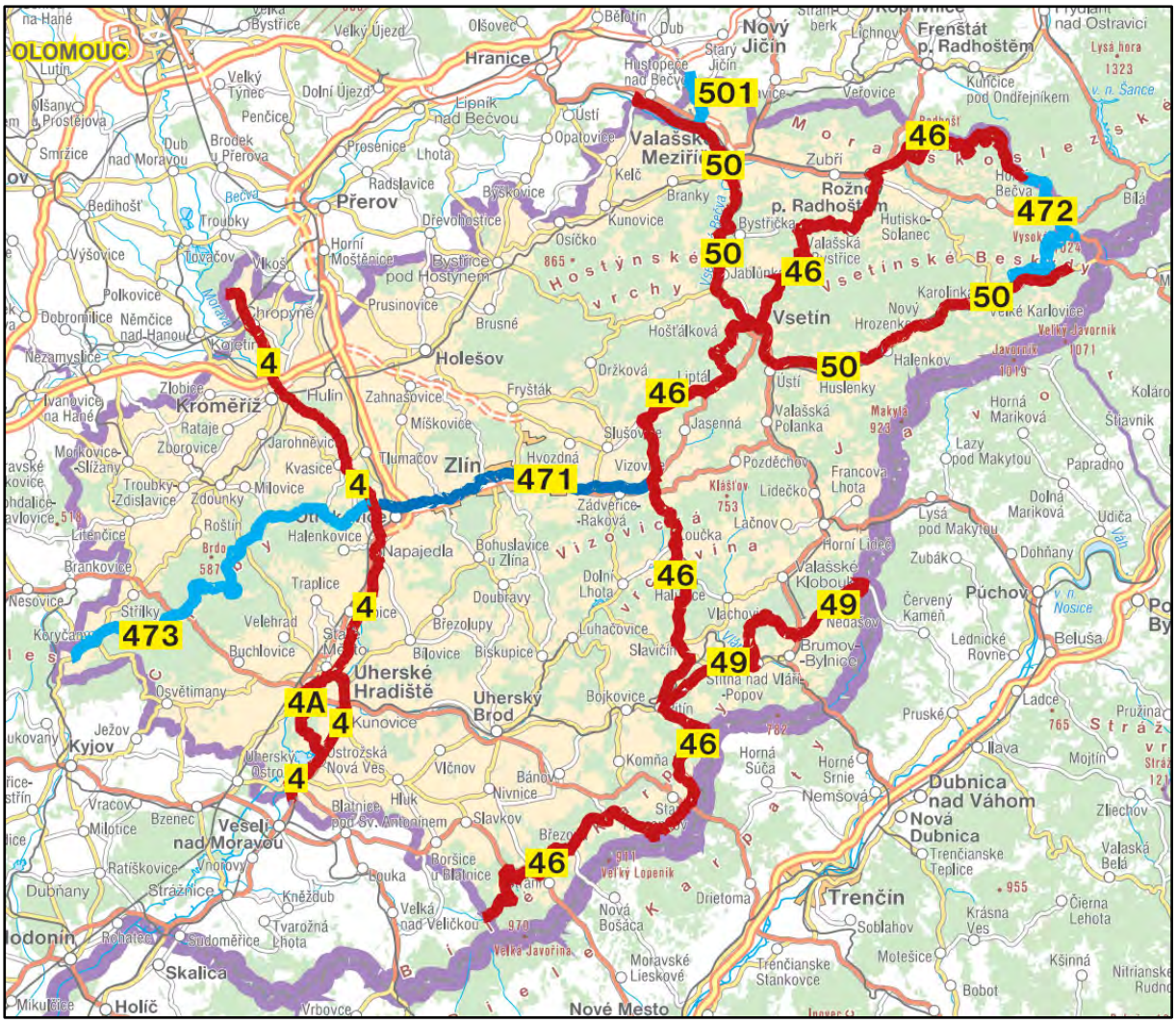
Tab.2 Seznam stávajících mezinárodních, dálkových a významných regionálních cyklotras v roce 2019

číslo	Název
Mezinárodní trasy EuroVelo	
4	Vede v souběhu s Moravskou stezku po cyklotrase 4
Národní dálkové trasy	
4	Chropyně – Kroměříž – Kvasice – Napajedla – Staré Město – Uherské Hradiště – Uherský Ostroh
46	Pustevny – Rožnov pod Radhoštěm – Valašská Bystřice - Vsetín – Háje - Liptál – Dešná - Vizovice – Loučka – Lipová – Slavičín – Pitín – Žitková – Vyškovec – Lopeník – Březová – Strání
49	Pitín – Popov – Brumov-Bylnice – Nedašova Lhota.
50	Velké Karlovice – Vsetín - Valašské Meziříčí – Hustopeče
Významné regionální cyklotrasy	
471	Otrokovice – Zlín - Vizovice

Další regionální trasy, které ale nemají dopravní význam	
472	Martiňák – Třeštík – Velké Karlovice
473	Jestřabice – Koryčany – Staré Hutě – Salaš – Bunč – Kostelany – Nová Dědina – Žlutava – Otrokovice
501	Valašské Meziříčí – Palačov

Pozn. některé další trasy, které jsou dosud vedeny jako trasy místního významu již dnes tvoří významná spojení pro cyklodopravu a jsou v návrhové části navrženy na povýšení do významných regionální tras. To se týká např. trasy 6260 v úseku Valašské Meziříčí – Rožnov – Horní Bečva (tzv. cyklostezka Bečva). Naopak národní dálkové trasy č.46 jsou z bezpečnostního i o dopravního pohledu dnes již zcela nevhodně vedené a v návrhové části je navrženo jejich přetrasování.

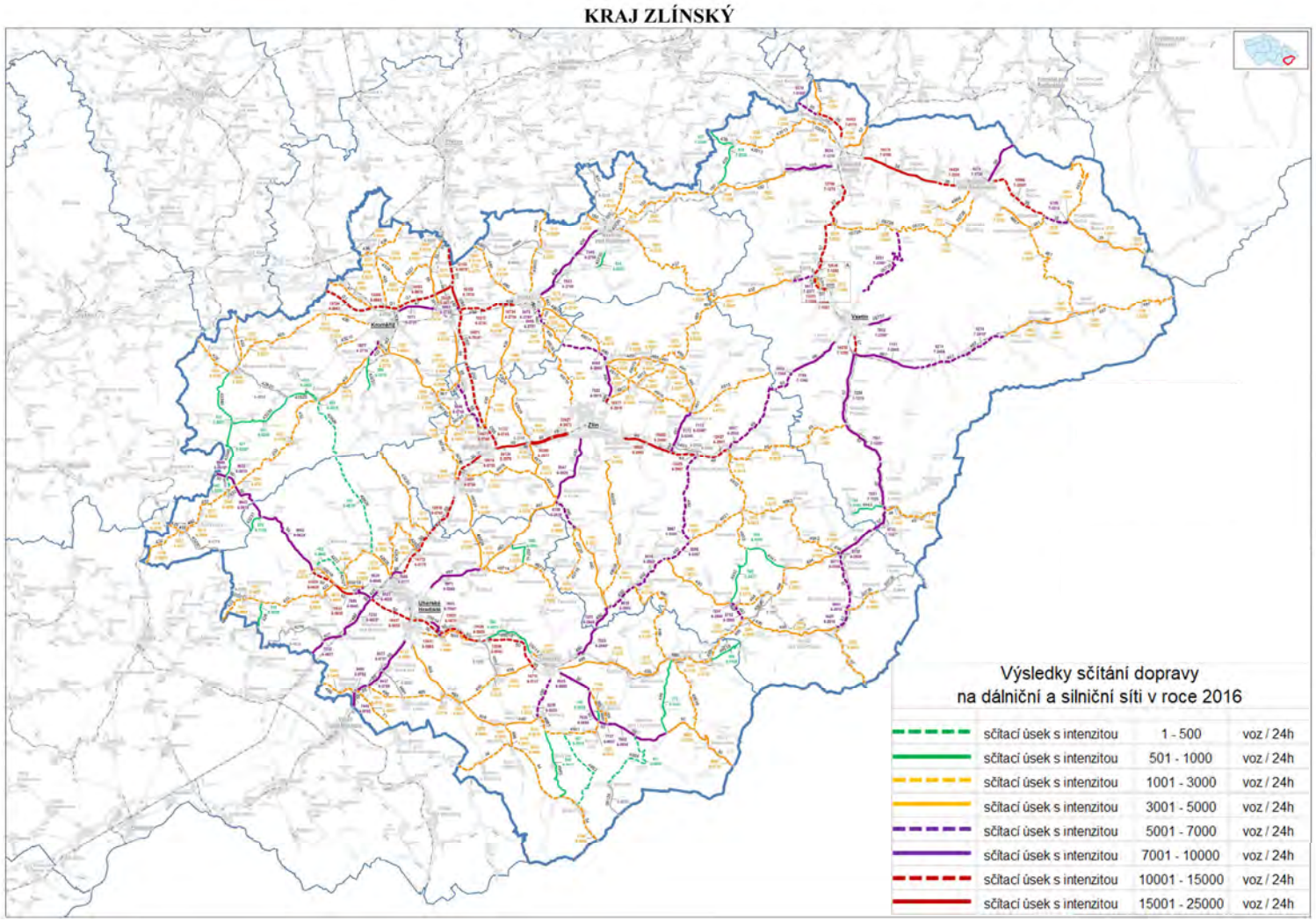
Následující schematická mapa opět ukazuje aktuální síť dálkových a regionálně významných cyklotras v roce 2019. Dálkové trasy jsou znázorněny červenou barvou, regionálně významné trasy modrou barvou, z toho regionálně významné trasy, které nemají dopravní význam, jsou zbarveny světle modře.



Obr.5 Dálkové a významné regionální cyklotrasy – stav v roce 2019 (zdroj: SHOCart, 2019)

Cyklotrasy s potenciálem pro rozvoj cyklistické dopravy byly hodnocené jednak na základě jednání s městy a obcemi, dále na základě místních šetření, ale v neposlední řadě také na základě výsledů Celostátního sčítání dopravy na dálniční a silniční síti v ČR (CSD 2016), které poskytuje informace o průměrných intenzitách automobilové dopravy na dálniční a silniční síti ČR v roce 2016. Metodicky navazuje na výsledky z předchozích CSD (především CSD2010 a starší)[1]. Hodnocení se týká jak kapitoly 2.2, tak i kapitoly 2.5. Z pohledu bezpečnosti lze za nebezpečný úsek trasy považovat komunikace s intenzitou dopravy převyšující 1500 vozidel za den.

[1] http://scitani2016.rsd.cz/pages/informations/default.aspx



Obr.6 Mapa a legenda výsledků sčítání dopravy ve Zlínském kraji v roce 2016 (zdroj ŘSD ČR)

Z pohledu bezpečnosti patří Zlínský kraj v republikovém srovnání mezi kraje s nejvyšším podílem usmrcených a těžce zraněných cyklistů na celkovém počtu usmrcených a těžce zraněných osob při dopravních nehodách, viz. následující tabulka.

Tab.3 Srovnání krajů s nejvyšším podílem usmrcených a těžce zraněných cyklistů při dopravních nehodách

Následky cyklisté CELKEM - kraje, 2017	Cyklisté		Všichni		Podíl cyklistů	
	Usmrceno	Těžce zraněno	Usmrceno	Těžce zraněno	Usmrceno	Těžce zraněno
Hl. m. Praha	1	9	17	156	6%	6%
Středočeský	4	45	63	337	6%	13%
Jihočeský	6	31	52	258	12%	12%
Plzeňský	4	7	53	83	8%	8%
Ústecký	2	25	47	198	4%	13%
Královehradecký	2	33	24	139	8%	24%
Jihomoravský	5	34	59	240	8%	14%
Moravskoslezský	5	46	44	218	11%	21%
Olomoucký	5	19	24	109	21%	17%
Zlínský	**3**	**39**	**24**	**167**	**13%**	**23%**
Vysočina	0	14	29	145	0%	10%
Pardubický	5	28	30	140	17%	20%
Liberecký	1	18	24	92	4%	20%
Karlovarský	1	5	12	57	8%	9%
Česká republika	44	353	502	2339	9%	15%

Zdroj: BESIP, dokument „Cyklisté“, Základní statistické ukazatele, 2018

Vyhodnocení stavu cyklotras:

Cyklotrasa 5:

- Trasa Zámrsky – Nemětice – Kelč – Hustopeče nad Bečvou
- Zhodnocení: Trasa 5 v současné době již nevede Zlínským krajem. Vždy vedla ve směru Olomouc – Přerov – Lipník – Hranice – Hustopeče. Navíc dle stávajících informací z Olomouckého a Moravskoslezského kraje povede nyní z Hranic přes Bělotín přímo do Moravskoslezského kraje.

Cyklotrasa 4 (dříve 47):

- Trasa Chropyně – Kroměříž – Kvasice – Napajedla – Staré Město – Uherské Hradiště – Uherský Ostroh
- Nebezpečný úsek na cyklotrase v úseku Chropyně – Kroměříž: intenzita 2 756 voz. 24/h, případně variantní řešení Bezměrov – Kroměříž : intenzita 2 583 voz. 24/h,
- Zhodnocení: Města a obce vytvořily jednu z nejbezpečnějších a nejatraktivnějších cyklistických stezek v ČR. Zbývá dokončit krátký úsek u Napajedel a poté návaznost Kroměříže směrem do Olomouckého kraje.

Hodnocení trasy podle kritérií:

- Kontinuita: vynikající - trasa téměř v celé délce vede podél řeky Moravy, či Baťova kanálu
- bezpečnost cyklotrasy: vynikající - v celé úseku je trasa vedena mimo silniční provoz
- povrch a šířka: vynikající - až na malý úsek u Napajedel je všude asfaltový povrch, šířka odpovídající parametrům cyklistické stezky, tedy 3,0 m

- sklon terénu: vynikající - rovina
- atraktivita: vynikající – po trase je řada turistických i přírodních památek

Cyklotrasa 46:

- Trasa Pustevny – Rožnov pod Radhoštěm – Valašská Bystřice - Vsetín – Háje - Liptál – Dešná - Vizovice – Loučka – Lipová – Slavičín – Pitín – Žitková – Vyškovec – Lopeník – Březová – Strání
- Nebezpečný úsek na cyklotrase v úseku Vsetín - Rožnov pod Radhoštěm: intenzita 5 331 voz. 24/h, dále Vizovice – Loučka: intenzita 1 778 voz. 24/h (i když se jedná o nižší intenzitu vzhledem k úzké silnici i tento úsek je vyhodnocen jako nebezpečný), dále Slavičín – Pitín: intenzita 2 581 voz. 24/h
- Zhodnocení: trasa je velmi nebezpečná, neatraktivní. V návrhové části v rámci optimalizace je navrženo její přetrasování.

Hodnocení trasy podle kritérií:

- Kontinuita: dobrá - trasa je vyznačená po celé trase
- bezpečnost cyklotrasy: velmi špatná – trase často vede v silničním provozu a po špatných cestách
- povrch a šířka: průměrný – trasa má převážně asfaltový povrch, nicméně šířkově neodpovídá standardům a to vlivem vedení cyklotrasy po úzkých silnicích
- sklon terénu: velmi špatný – jedná se o fyzicky velmi náročnou trasu
- atraktivita: průměrná – po trase je sice řada památek, ale právě kvůli svému profilu se předpokládá, že trasa je zaměřena zvláště na milovníky přírody.

Cyklotrasa 49:

- Trasa Pitín – Popov – Brumov-Bylnice – Nedašova Lhota.
- Nebezpečný úsek na cyklotrase v úseku Rokytnice - Jestřabí: intenzita 3 200 voz. 24/h
- Zhodnocení: trasa je velmi nebezpečná, neatraktivní. V návrhové části, v rámci optimalizace je navrženo její přetrasování. Tento názor sdílí i daný region.

Hodnocení trasy podle kritérií je shodné s trasou 46.

Cyklotrasa 50 (dříve část po trase 501):

- Trasa Velké Karlovice – Vsetín – Valašské Meziříčí
- Zhodnocení: trasa je nevhodně řešena, míchá různé kategorie cyklistických produktů. Úsek Vsetín – Velké Karlovice patří pod cyklostezku Bečva (cyklotrasa č.50), kdežto trasa Martiňák – Třeštík – Velké Karlovice patří do horské cykloturistiky (viz. zbytek cyklotrasy, který zůstal vyznačen jako úsek č. 472. Poznámka – původně trasa 472 vedla z Velkých Karlovic až do Vsetína).

Hodnocení trasy podle kritérií je shodné s trasou 46.

Hodnocení trasy podle kritérií:

- Kontinuita: vynikající - trasa téměř v celé délce vede podél řeky Bečvy
- bezpečnost cyklotrasy: vynikající – z větší částí je trasa vedena mimo silniční provoz. V místech, kde tomu není se plánuje cyklostrezka
- povrch a šířka: vynikající - všude asfaltový povrch, šířka odpovídající parametrům cyklistické stezky, tedy 3,0 m
- sklon terénu: vynikající - rovina
- atraktivita: vynikající – po trase je řada turistických i přírodních památek

Cyklotrasa 471:

- V roce 2004 byla navržena trasa Jihlava – Český Těšín v úseku Jestřabice – Koryčany – Staré Hutě – Salaš – Bunč – Kostelany – Nová Dědina – Žlutava – Otrokovice – Zlín – Vizovice – Vsetín – Bystřička – Valašské Meziříčí – Lešná – Lhotka.
- Zhodnocení: trasa svým charakterem míchá prvky typické cykloturistiky a cyklodopravy. Pro optimalizaci je navrženo, aby prioritně byl podporován úsek Otrokovice – Zlín – Vizovice (cyklotrasa 471) a samozřejmě úsek Vsetín – Bystřička – Valašské Meziříčí, po kterém dnes vede cyklostezka Bečva (cyklotrasa 50), který je popsán výše Ostatní úseky mají význam jen pro cykloturistické produkty. Trasa jako celek již není konzistentní. Trasa 473 v úseku Jestřabice – Koryčany – Staré Hutě – Salaš – Bunč – Kostelany – Nová Dědina – Žlutava – Otrokovice zůstane pro rekreační účely.

Podrobné hodnocení dle standardu je v samostatné v příloze č.2 a příloze č.3.

2.2.3. Shrnutí kapitoly

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.

V Koncepci 2004 se rovněž počítalo s cyklotrasou 472, která ale svým profilem a charakterem neodpovídá dnešním standardům dálkových tras, neboť z Rožnova pod Radhoštěm do Velkých Karlovic je trasa vedena po lesních cestách se značným převýšením. Rovněž mezi významné dálkové a regionální trasy je považována trasa Jihlava – Český Těšín vedená územím kraje v úseku Jestřabice – Koryčany – Staré Hutě – Salaš – Bunč – Kostelany – Nová Dědina – Žlutava – Otrokovice – Zlín – Vizovice – Vsetín – Bystřička – Valašské Meziříčí – Lešná – Lhotka. Ta je vyznačena v jednotlivých úsecích jako trasa č. 471 a 473, přičemž není zřejmé, že se jedná o jednu dálkovou trasu. V Koncepci 2019 je tak nutně rozlišovat mezi trasami, které mají jak dopravní, tak i rekreační potenciál a trasami, které mají jen rekreační charakter.

Síť národních a regionálně významných cyklotras ve Zlínském kraji neodpovídá současným požadavkům a nárokům cyklistiky ve Zlínském kraji a v návrhové části je navržena její výrazná optimalizace.

2.3. Analýza značení cyklistických tras ve ZK kraji (číselné i tematické)

2.3.1. Základní informace o značení a správě cyklotras

Značení cykloturistických tras vychází ze stávající legislativy (TP 179) a respektuje používanou metodiku Klubu českých turistů (dále jen „KČT“), který je garantem značení. Při tvorbě cykloturistického značení platí v ČR následující zásady:

- Doplňují platný systém dopravního značení cyklotras v ČR.
- Umožňují proznačení cyklotrasy číslem i logem, včetně značení mezinárodních tras EuroVelo.
- Upozorňují na blízké turistické cíle pomocí mezinárodně srozumitelných piktogramů (např. nádraží, přívoz, památky, nebezpečná místa atd.).
- Jsou mezinárodně srozumitelné a kompatibilní se značením cyklotras v evropských zemích.

Cyklistické značení KČT je dvojího provedení a rozlišuje se na **silniční** a **terénní** značení.

Silniční značení je součástí veřejného dopravního značení a jeho vzhled a použití je stanoveno zákonem a technickými pokyny. Všechny prvky silničního značení mají žlutou podkladovou barvu a jsou označeny logem kola. Cykloznačky jsou zařazeny v rámci dopravního značení do skupiny informativních směrových značek.

Cyklotrasy se rozlišují číslem podle jejich důležitosti. Hlavní, mezinárodní trasy (1.třídy) jsou označovány jedním číslem a Zlínským krajem prochází jen cyklotrasa č.4. neboli Moravská stezka. Národní trasy (2.třídy) jsou označeny dvojmístným číslem a přes Zlínský kraj vedou tři takové cyklotrasy:

- cyklotrasa 46 neboli Beskydsko – Karpatská magistrála,
- cyklotrasa 49, která je považována za variantu trasy 46,
- cyklotrasa 50, tzv. Cyklostezka Bečva.

Nadregionální trasy (3. třídy) jsou cyklotrasy spojující významné regiony a jsou označeny třímístným číslem. Ve Zlínském kraji je to například cyklotrasa č. 471 Otrokovice – Zlín – Vizovice, ale také cyklotrasa č. 472, která vede po trase Martiňák – Velké Karlovice. Princip značení vychází z roku 1997 a zcela nereflektuje rozdíl mezi cyklotrasami s dopravním a rekreačním významem. Právě tento příklad ukazuje, že KČT se dívá na značení cyklotras pouze z cykloturistického hlediska.

Nakonec jsou to cyklotrasy místního významu (4. třídy) označované čtyřmístným číslem. I zde se míchá dopravní a rekreační význam trasy. Z pohledu územně-plánovacího se tak Koncepce zaměřuje především na cyklistickou dopravu a budování relevantní cyklistické infrastruktury, z pohledu značení se Koncepce zaměřuje na otázku rekreační cykloturistiky.

Značky jsou trojího provedení:

- IS21 – směrové tabulky (zjednodušené značení), které vyznačují jen směr jízdy, případně konec cyklotrasy.
- IS19 – směrové tabule, které nás informují o koncovém cíli cyklotrasy (horní řádek) a o nejbližším místě nebo rozcestí (dolní řádek) a udávají se u nich vzdálenosti zaokrouhlené na celé kilometry. Jen v některých případech, u krátkých vzdáleností se vyznačují vzdálenosti v metrech.
- IS20 - návěst před křižovatkou, používaná většinou před složitějšími rozcestími. Popisuje se číslem a koncovým místem cyklotrasy. Tato značka se používá také pro informování cyklistů na různá nebezpečí.

KČT však 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 umísťování dopravních značek a dopravních zařízení (podléhá stejnému procesu jako umísťování jakéhokoliv jiného dopravního značení) včetně samotného značení**. V současné době jsou značky ve vlastnictví obcí či jejich spolků, případně různých občanských sdružení. Příkladem je správcovství cyklotras č. 4 a č. 50 (tedy Moravské stezky a Cyklostezky Bečva), které převzala stejnojmenná sdružení. Stejně tak zde najdeme **značení, které má neznámého vlastníka, respektive se k jeho vlastnictví nikdo nehlásí**, neboť cyklotrasy byly vyznačeny z prostředků bývalých okresních úřadů.

Zlínským krajem zatím nebyl zrealizován „**Pasport značení cyklotras na území Zlínského kraje**“ (včetně pásového značení), který by umožnil lepší přehled správy cyklistického značení v terénu a snížil by celkové náklady na jeho údržbu a obnovu.

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 Zlínského kraje na údržbu tras KČT (cyklistických i pěších) přispívá také Zlínský kraj částkou 400.000 Kč. Na obnovu cykloznačení podél silnic II. a III. třídy ze svého rozpočtu v některých krajích přispívá také Krajská správa a údržba silnic, ale v případě Zlínského kraje to neplatí.

2.3.2. Značení a správa tematických cyklotras (dopravní značení s logem)

Jak už bylo napsáno výše, značení může obsahovat logo, obrázek či jiný symbol (na území ČR možno používat od r. 2012); můžeme je vidět např. na evropských trasách EuroVelo, hojně se používají pro vyznačení tematických tras. V tomto případě zde hierarchie neexistuje.

Na území Zlínského kraje se vyskytuje několik tematických cyklotras, které se značí dopravním značením s logem. V tomto případě je ale nutné znát vlastníka a správce takového značení. V případě Zlínského kraje se jedná zvláště o tři typy:

EuroVelo

Koordinace sítě tras EuroVelo zajišťuje Nadace Partnerství a to v návaznosti na aktivity Evropské cyklistické federace, která celý projekt koordinuje na národní úrovni.

Stávající stav: Dle metodiky Evropské cyklistické federace existuje jednotná forma ***značení logem EuroVelo***. Přes Zlínský kraj vede trasa EuroVelo 4 - Trasa Střední Evropou kopíruje ve Zlínském kraji národní cyklotrasu CT 4 - Moravskou stezku v délce 60 km[2]. Na území Zlínského kraje není EuroVelo 4 proznačena jako evropská dálková cyklotrasa, myšleno speciálním tematickým logem charakteristickým pro EuroVelo. Je vyznačena zatím jen v Jihomoravském, Středočeském a Karlovarském kraji. V Olomouckém kraji se plánuje vyznačit v roce 2020.

Moravská stezka a Cyklostezka Bečva

V obou případech převzalo garanci nad značením a následnou údržbou sdružení Moravská stezka, z.s. a Cyklostezka Bečva, z.s.:

- Moravskou stezku přeznačilo sdružení dle národní metodiky na cyklotrasu 4 a doplnilo logem Moravské stezky.
- Cyklostezku Bečva přeznačilo sdružení dle národní metodiky na cyklotrasu 50 a doplnilo logem Cyklostezky Bečva.

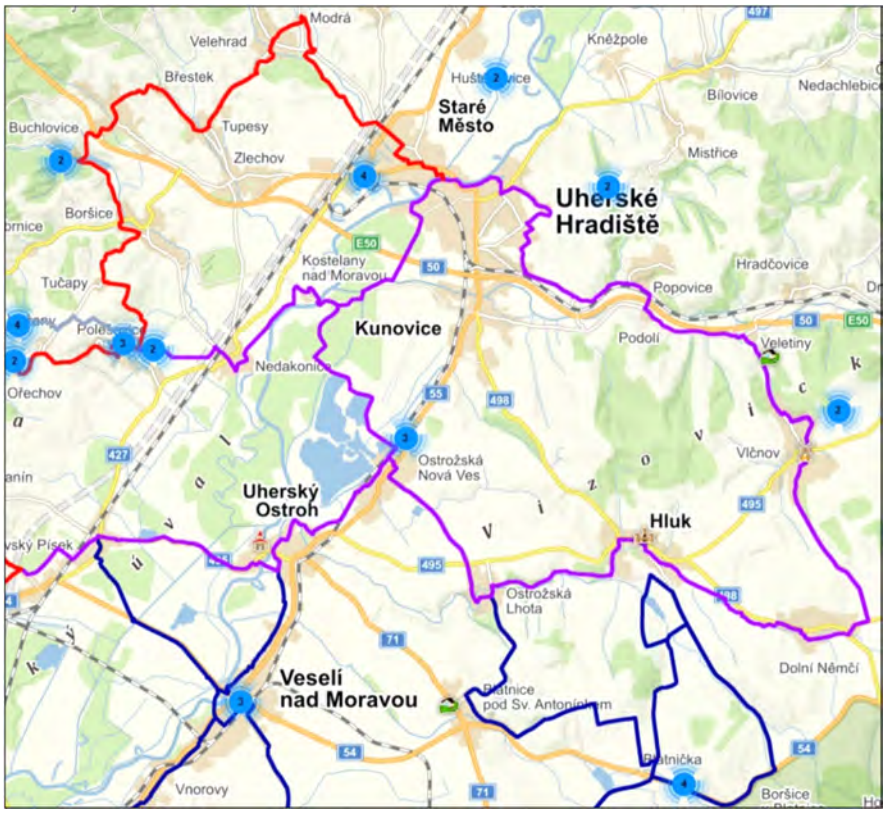
Moravské vinařské stezky

Moravské vinařské stezky (MVS), to je **1 200 km dlouhá síť cykloturistických tras spojených do deseti okruhů**, pojmenovaných podle původních vinařských oblastí, které propojuje 245 km dlouhá páteřní Moravská vinná stezka mezi Znojmem a Uherským Hradištěm.

[2] https://www.greenways.cz/EuroVelo/EuroVelo-v-CR/EuroVelo-4?lat=49.52685238548979&lon=15.246749399999999&z=7

Stávající stav:

- 4 z 11 značení tras prochází Zlínským krajem, Moravská vinná (32 km), Bzenecká vinařská stezka (8 km), Strážnická vinařská stezka (17 km), Uherskohradišťská vinařská stezka (68 km)
- Celková délka MVS v ZLK 125 km
- Partnerské obce projektu - Uherské Hradiště a Polešovice
- Níže je uvedena mapka stezek, které prochází Zlínským krajem. Více: https://www.stezky.cz/



Obr.7 Moravské vinařské stezky ve Zlínském kraji (zdroj: www.stezky.cz)

Na rozdíl od Jihomoravského kraje je značení vinařských stezek v nevyhovujícím stavu a Zlínský kraj doposud nepřispívá na jejich údržbu. Dále není dořešena otázka správcovství a údržby těchto tras. Značení není optimalizované a trasování je zastaralé, tj. mohou být využity nové bezpečné stezky místo silnic. Proznačení tras proběhlo v letech 2001 - 2003, od té doby jsou značky až na výjimky bez údržby, KČT se o značení nestará.

2.3.3. Shrnutí kapitoly

Stávající systém údržby a obnovy cyklistického značení je koordinován KČT, kteří pravidelně dostávají od Zlínského kraje na údržbu částku cca 400.000 Kč ročně. Nicméně údržba a správcovství vykazuje určité problémy, které se dají shrnout následovně:

- KČT využívá finanční prostředky 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.

- Přeznačení tras je většinou také problém. Příkladem je cyklotrasa Otrokovice – Zlín, kdy obce samy musely přeznačit trasu.
- Na druhé straně, když došlo k přeznačení cyklotrasy 47 na 4, tak nikdo o této změně obce neinformoval.
- Nedostatky jsou také u tematických tras. Trasa EuroVelo není označena logem Eurovelo, Moravské vinařské stezky od roku 2003 nikdo systematicky neudržuje. Na druhé straně o dálkové trasy Moravskou stezku a Cyklostezku Bečva se starají jejich správci.

V případě plánovaného přeznačení či nového vyznačení tras je potřeba, aby byly informovány příslušné silniční správní úřady, které by měly toto přeznačení, nové značení, nebo odstranění starého značení schválit.

Dále značení KČT především stále neřeší jednotné používání loga na cykloznačkách, které je stále více vyžadováno při vyznačování cyklotras. Značení není vhodné pro jeho použití při vyznačování okruhů. Značení nerozlišuje trasy podle cílové skupiny – jako příklad můžeme uvést cílovou skupinu rodiče s dětmi, tito ze stávajícího značení nevysledují, zda je značená trasa pro děti vhodná či nikoliv.

Systém údržby a správcovství značení je tedy třeba upravit, aby lépe odpovídal současné situaci a budoucím požadavkům spojeným s bezpečností a komfortem cyklistů. Je také třeba nastavit jasně daná pravidla pro údržbu, schválený provozní řád, který respektuje veškeré požadavky vlastníka pozemku, přes které je trasa pro cyklisty vedena.

Doposud chybí pasport značení cyklistických tras, který je nezbytným východiskem pro další rozvoj a údržbu cykloznačení.

2.4. Analýza doprovodné infrastruktury a služeb pro zlepšení komfortu cyklistů

2.4.1. Úvodem

Specifikace potřebnosti doprovodné infrastruktury a služeb pro zlepšení komfortu cyklistů se odvozuje od jednotlivých cílových skupin. Jiné požadavky má běžný uživatel, cyklista, který jede do práce, do školy, či za nákupy, jiné cykloturista. Společným jmenovatelem je bezpečná parkovací infrastruktura pro cyklisty, která je ale realizována na místní úrovni, v případě propojení s veřejnou dopravu je pak řešena v jiné kapitole tohoto dokumentu.

Z toho plyne, že tato kapitola se zaměřuje především na potřeby cykloturistů na páteřních mezinárodních a dálkových trasách. Pokud totiž cyklotrasy vedou atraktivní krajinou, ale jsou bez navazujících služeb, ztrácí svou hodnotu.

Přirozeným očekáváním cykloturisty je existence možností odpočinku a občerstvení (odpočívadla v intravilánu, resp. pohostinská zařízení v turistických destinacích na trase, s možností úschovy či zaparkování kol – cyklostojany).

Proto každá cyklotrasa nebo její podstatná část má splňovat základní požadavky cílových skupin cykloturistů nejen z hlediska cyklistické infrastruktury, značení, napojení na veřejnou dopravu, ale také vybavení službami, marketingu a propagace.

Zároveň je potřeba brát v úvahu, že služby je také třeba rozlišovat podle kritérií dle zdatnosti, zkušeností s jízdou na kole a dle typu jízdního kola jednotlivých uživatelů cyklotras Zlínského kraje, která jsou následující:

- Cykloturisté na hlavní dovolené s kolem.
- Rekreační cyklisté na dovolené bez převládající cykloturistiky.
- Jednodenní výletníci na kolech s účelem rekreace.
- Každodenní cyklisté.
- Sportovní a fitness cyklisté.

Dále je třeba zdůraznit, že služby jsou generovány na základě bezpečné cyklistické infrastruktury. Důkazem toho je jak Moravská stezka, tak i cyklostezka Bečva, díky kterým vznikla celá řada nových služeb pro cyklisty. Na ekonomický přínos nových cyklostezek upozorňuje kapitola 2.8.1. Ekonomické přínosy cykloturistiky. V případě rodin s dětmi je nutný **kvalitní povrch**, **neexistence nebezpečných míst** (nepřehledná křížení s motorovými komunikacemi, železniční přejezdy s nízkou úrovní zabezpečení, srázy nad řekou, apod.) a pochopitelně o **příznivý profil trasy** (přiměřené převýšení a malé sklony → existence minima úseků s nutností vést kolo).

Páteřní cyklotrasy Zlínského kraje budou porovnávány se základními kritérii, doporučenými Evropskou cyklistickou federací, pro doprovodnou infrastrukturu a služby:

- **Ubytování:** každý denní úsek musí disponovat ubytovací kapacitou na základní, nebo průměrné úrovni (turistický hotel, pensionát, kemp atp.), přinejmenším alespoň část ubytovacích míst je vhodná pro cyklisty.
- **Gastronomické** provozovny a rekreační střediska, odpočívadla: jídlo (např. obchod, kavárna, restaurace, automat) dostupné každých 15 km. Pitná voda dostupná rovněž každých 15 km.
- **Cyklistické služby:** cykloservis, cyklo obchod, automat pro náhradní díly, nebo samoobslužná stanice na každém denním úseku, cykloservisy a dobíjecí stanice pro elektrická kola na každém denním úseků.

Dále informace o cyklotrase:

- **Informace na internetu –** je třeba zveřejňovat podrobné informace na téma regionálních úseků ve Zlínském kraji, ve spojení s obecnými informacemi o celé trase. Obsah regionálních webových stránek by měl zahrnovat alespoň informace na téma trasy (v tom podrobnou mapu), značení, ubytování a veřejné dopravy. Regionální stránky by měly obsahovat interaktivní mapy, zajímavé turistické body, databázi ubytovacích míst, integrovaný jízdní řád veřejné dopravy a GPS souřadnice.¨
- **Informace v tisku -** Celá trasa by měla být zahrnutá nejméně v jednom tištěném průvodci, nebo mapě (jedna nebo více publikací). Mapa by měla být dostatečně podrobná, tak aby umožňovala s přehledem se orientovat v terénu.
- **Informace na trase** – po trase, cca po 40 km, by měla být nejméně 1 informativní tabule.

2.4.2. Ubytovací a stravovací služby

Jednotliví uživatelé přitom potřebují jinou „frekvenci“ požadovaných služeb. Analýza se tak zaměřuje především na dálkové trasy a trasy EuroVelo, neboť např. dálkový cyklista potřebuje mít výběr možností na **ubytování či přenocování** s patřičným zázemím.

Podle nejrůznějších odborných studií z poslední doby je i v případě ubytovacích a stravovacích služeb důraz na kvalitu jedním z nejdůležitějších trendů v cestovním ruchu. V případě Zlínského kraje lze konstatovat, že v případě všech dálkových tras jsou splněny jak základní, tak hlavní kritéria, včetně Moravské stezky a cyklostezky Bečva.

- Základní kritéria: každá denní etapa nabízí min. 1 ubytování (pension, privat, camping) a min. 1 stravování.
- Hlavní kritéria: každá denní etapa nabízí i další typy ubytování (luxusnější hotel, nejjednodušší ubytování) a min. každých 15km jednoduché stravovací zařízení.
- Informace jsou dostupné:
    - k ubytování na https://www.vychodni-morava.cz/ubytovani.

- ke stravování na https://www.vychodni-morava.cz/sluzba?lokalita=11517&region=11517&obec_name=&tag=96&term=

Lidé v ubytovacím zařízení nad rámec standardu ocení např. uzamykatelnou místnost pro bezplatné uchování kol, možnost vyprání a usušení oblečení a výstroje, zprostředkování výpůjčky kola, dostupnost tištěných informačních materiálů, dostupnost masáží či wellness, kvalitní stravování nebo možnost umytí kola.

Kvalitu ubytovacích a stravovacích zařízení pro cyklisty lze hodnotit podle **národní certifikace služeb pro cykloturisty „Cyklisté vítáni“**, kterou v ČR od roku 2006 provozuje Nadace Partnerství (www.cyklistevitani.cz). Jedná se o certifikaci kvality služeb ubytovacích a stravovacích zařízení, kempů a turistických cílů, poskytujících zázemí pro cykloturisty i jejich kola.

2.4.3. Doplňkové služby a cykloservisy

Obecně lze konstatovat, že ve Zlínském kraji jsou dostatečně dostupné doplňkové služby pro cyklisty:

- Obchody s koly a jejich opravy - cyklistický obchod nebo dílna s náhradními díly a kvalifikovaným personálem k opravě kol na místě.
- Samoobslužná stanice - stojan na kolo, věšák s nářadím (klíče, imbusové klíče, šroubováky).
- Úschovna a půjčovna kol.

Z pohledu dálkové cykloturistiky je třeba mít k dispozici na každou etapu minimálně 1 cykloservis/obchod, což v případě všech dálkových tras je kritérium splněno, včetně Moravské stezky a cyklostezky Bečva.

Novým fenoménem jsou elektrokola. Proto je třeba řešit i dobíjecí stanice pro elektrokola v rámci příslušných tras. Tento požadavek je zatím řešen přes dobíjecí síť ubytovacích a stravovacích zařízení. Dobíjecí stanice elektrokol jsou k dispozici jen v několika málo případech v řádu jednotek, a to prakticky výhradně v turistických centrech. Stanice se nachází např. v Holešově, Velkých Karlovicích, na Pustevnách.

Ve Zlínském kraji zatím neexistuje speciální projekt na podporu elektrokol, tak jak je například řešen v sousedních krajích (Olomouckém a Moravskoslezském).

Na území kraje se nachází celá řada cykloservisů, neexistuje však ucelená databáze. Informace k cykloservisům jsou dostupné např. na https://www.vychodni-morava.cz nebo na https://www.ekatalog.cz/o/sport/cykloservisy-opravy-jizdnich-kol/zlinsky-kraj/

Samozřejmou součástí doprovodných služeb jsou i odpočívky a informační tabule, které jsou ve Zlínském kraji v dostatečném množství.

Základní informace cykloturistům jsou sdělovány prostřednictvím webové stránky https://www.vychodni-morava.cz. Na této stránce chybí link na národní produkt www.ceskojede.cz a link na www.eurovelo.com.

Obr.8 Ukázka odpočívky a informační tabule, (zdroj: vlastní šetření)

Příkladem plánování doprovodné infrastruktury je např. obec Chvalčov, která plánuje vybudovat záchytné parkoviště se zázemím pro cyklisty a Rescue team.

2.4.4. Elektromobilita a inovativní trendy v cyklistice

Elektromobilita

Aktuálně dochází k výraznému nárůstu nabídky elektrokol, elektrokoloběžek a dalších podobných prostředků. V tuzemsku se název „elektrokolo“ vžil a přirozeně se používá pro různé jednostopé dopravní prostředky s elektrickou asistencí bez ohledu na jejich legislativní zařazení. Většinou jde skutečně o prostředky, které z hlediska současných zákonů lze považovat za jízdní kola, včetně požadavků na vybavení a jejich provoz.

Elektrokola nejsou zdrojem emisí, hluku a velmi efektivně pracují s energií. Tento dopravní prostředek má prakticky nulové externí náklady a s minimálními prostorovými nároky je také dobrou prevencí dopravních zácp a problémů s parkováním. Proto jsou elektrokola možnou alternativou automobilové dopravy především pro městské oblasti. Proto i tento dokument počítá s tím, že v budoucnosti budou již značně rozšířena, což značně ovlivní mobilitu ve městech.

Kromě ekonomických, environmentálních a zdravotních přínosů jsou elektrokola ideálním dopravním prostředkem pro delší vzdálenosti. Studie prokázaly, že elektrokola jsou rychlejší než auta na trasách kratších než 10 km (což je dvakrát delší trasa než výhodná vzdálenost v případě klasických jízdních kol). Je mnohem snazší na nich překonat přírodní překážky (kopce nebo protivítr), takže jsou vhodná pro dojíždějící osoby, které chtějí nebo musí dojet do práce přímo v běžném civilním oblečení, ale také pro méně trénované cyklisty, starší osoby a další skupiny, které na kole dosud příliš nejezdily. Na elektrokolech lze přepravovat těžší náklady, jsou tedy skvělým řešením pro jednotlivé zákazníky i pro firmy, které spoléhají na rychlou logistiku i v městském prostředí.

V případě Zlínského kraje lze konstatovat, že rozvoj elektrokol je zatím spojen s cykloturistikou, nikoliv s cyklodopravou jako takovou, a tak jako v celé České republice, i zde je nedostatečná infrastruktura pro elektrokola (dobíjecí stanice, síť servisů, atd.).

Inovativní trendy v cyklistice

Bikesharing (BSS – BikeSharing System) funguje v Česku už v několika velkých městech – mimo jiné v Praze, Brně, Plzni, Českých Budějovicích, Olomouci, Teplicích, v Liberci, v Ostravě a nově dokonce i v Mladá Boleslavi za podpory místní automobilky ŠKODA. Technologický pokrok v posledních letech vyvolal doslova revoluci, v současné době funguje už 5. generace systémů. Elektronika už nemusí být umístěna na stojanu, ale je součástí každého kola, které je samostatným počítačem a zároveň díky

GPS připojení může být vždy lokalizované. Současný bikesharing plně využívá výhody internetu věcí (Internet of Things, IoT), tedy automatizovaných systémů, které propojují různé přístroje, zařízení a čidla a vyhodnocují získaná data. Ve Zlínském kraji tento systém zatím není zaveden.

Logistika a nákladní kola - další formou inovativního přístupu v cyklistické dopravě je propojení citylogistiky a nákladních kol. Tento systém v Česku není zatím příliš rozšířen, ale v budoucnosti se předpokládá jeho expanze. V analytické části se proto jen definuje, co je nákladní kolo (anglicky cargo bike, německy Lastenrad). Jedná se o druh kola, jehož konstrukce je speciálně přizpůsobena pro transport nákladu. Nákladem může být v podstatě cokoli, věcmi počínaje, zvířaty a lidmi konče. Analýza předpokládá, že v nákladních kolech se skrývá velký potenciál v dopravní obsluze města.

Nastupující nové trendy jako je Bikesharing a nákladní kola jsou v ČR zastoupeny jen lokálně, ve Zlínském kraji tyto formy cyklodopravy prozatím zavedeny nejsou.

2.4.5. Shrnutí kapitoly

Každá cyklotrasa má splňovat základní požadavky cílových skupin cykloturistů nejen z hlediska cyklistické infrastruktury, značení, napojení na veřejnou dopravu, **ale také vybavení službami, marketingu a propagace pro možnost odpočinku** a občerstvení. V případě Zlínského kraje a zejména dvou významných páteřních cyklotras (Moravské stezky a cyklostezky Bečva) lze konstatovat, že zcela jednoznačně splňuje kritéria stanovená Evropskou cyklistickou federací a to ve všech bodech. Podrobná analýza ubytovacích a stravovacích služeb pak patří spíše do oblasti cestovního ruchu. Specifickou oblastí je očekávaný prudký rozvoj využití elektrokol.

2.5. Sběr a vyhodnocení záměrů rozvoje cyklistiky v kraji, sběr šetřením v jednotlivých obcích

2.5.1. Posouzení záměrů v koridorech navržených cyklotras z roku 2004

V kapitole 2.2. bylo provedeno hodnocení současného stavu sítě mezinárodních a dálkových cyklotras Zlínského kraje. Tato kapitola se zaměřuje na posouzení dalších navržených cyklotras v Koncepci 2004, dále záměrů obcí a měst, a to z pohledu rozvoje potenciálu pro rozvoj cyklistické dopravy, či vytvoření podmínek pro realizaci bezpečné cyklistické infrastruktury. Vyhodnocení se stane podkladem pro optimalizaci nové sítě

Nicméně jak už bylo uvedeno, síť cyklotras z roku 2004 obsahovala cyklotrasy, které plnily funkci jak dopravní, tak i rekreační. Proto je nejprve uveden seznam všech dalších cyklotras navržených v roce 2004, které budou rozdělené do dvou kategorií:

- Cyklotrasy s převážně rekreační funkcí, které dále nebudou posuzovány.
- Cyklotrasy s potenciálem pro rozvoj cyklistické dopravy, které jsou dále hodnocené.

Tab.4 Seznam dalších cyklotras navržených v roce 2004, které měly doplnit základní páteřní síť cyklotras

Regionální a místní cyklotrasy	
471	Otrokovice – Zlín – Vizovice
472	Horní Bečva – Martiňák – Třeštík – Velké Karlovice
473	Jestřebice – Koryčany – Staré Hutě – Salaš – Bunč – Kostelany – Nová Dědina – Žlutava – Otrokovice
6012	Valašské Meziříčí – Rožnov p. Radhoštěm
5033	Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice pod Hostýnem – (Všechovice) – Kelč – Choryně – Lhotka nad Bečvou

Regionální a místní cyklotrasy	
5159, 5153, 5150	Staré Hutě – Buchlov – Buchlovice – Velehrad – Uherské Hradiště
5150, 5052 a 5049	Velehrad – Uherské Hradiště – Uherský Brod
5049	Uherský Brod – Bojkovice – Pitín
5054	Zlín – Provodov – Luhačovice
Bez značení	Luhačovice – Biskupice – Polichno – Uherský Brod
5266	Uherský Brod – Nivnice – Nezdenice
5053	Nezdenice – Březová
Bez značení	Ústí u Vsetína – Valašská Polanka – Horní Lideč
Pásové značení	Horní Lideč – Střelná (Hornolidečská magistrála)
Bez značení	Horní Lideč – Valašské Klobouky – Brumov-Bylnice
6260 a 6015	Rožnov p. R. – Horní Bečva – Martiňák
Bez značení	Vizovice – Lutonina – Pozděchov – Valašská Polanka
5035	Ratiboř – Hošťálková – Troják – Tesák – Bystřice pod Hostýnem – Blazice – hranice kraj
5012	Kroměříž – Kotojedy – Zdounky – Bunč nebo Koryčany
5034 a 5067	Troják – Držková – Kostelec – Zlín

A) Cyklotrasy s převážně rekreační funkcí, které dále nebudou posuzovány:

- Horní Bečva – Martiňák – Třeštík – Velké Karlovice (cyklotrasa 472)
- Jestřebice – Koryčany – Staré Hutě – Salaš – Bunč – Kostelany – Nová Dědina – Žlutava – Otrokovice (cyklotrasa 473)
- Všechovice – Kelč – Choryně – Lhotka nad Bečvou (cyklotrasy 5033 a 6214)
- Staré Hutě – Buchlov – Buchlovice – Velehrad (cyklotrasa 5150)
- Zlín – Provodov – Luhačovice (cyklotrasa 5054)
- Horní Lideč – Střelná – státní hranice (bez označení resp. pásové značení)
- Vizovice – Lutonina – Pozděchov – Valašská Polanka, resp. Lešná (bez značení)
- Ratiboř – Hošťálková – Troják – Tesák – Bystřice pod Hostýnem – Blazice – hranice kraje (cyklotrasa 5035)
- Zdounky – Bunč nebo Koryčany (cyklotrasa 5012)
- Troják – Držková – Kostelec – Zlín (cyklotrasy 5034 a 5067)
- Původní vedení cyklotrasy 46 přes Bílé Karpaty, které svým charakterem neodpovídá dálkové trase a měla by být přeřazena do kategorie rekreační cyklistiky

B) Cyklotrasy s potenciálem pro rozvoj cyklistické dopravy, které jsou dále hodnocené.

Cyklotrasa 471:

- Trasa: Otrokovice – Zlín – Vizovice
- Nebezpečný úsek na cyklotrase v úseku Zlín – Lípa: Intenzita vozidel 19850 voz./24 h.
- Vyhodnocení: Trasa je vedena po nové cyklistické stezce podél Dřevnice z Otrokovic přes Tečovice a Prštné do Zlína. Ze Zlína pokračuje trasa dál údolím Dřevnice přes Lužkovice a Zádveřice do Vizovic a vykazuje řadu nedostatků V tomto úseku je trasa vedena po zpevněných komunikacích (živice š. 3 – 5 m). Mezi Lužkovicemi a Želechovicemi je nutno dvakrát překročit frekventovanou silnici I/49 Zlín – Vizovice. V současnosti se připravuje projekt, který má tento problém odstranit.

Cyklotrasa 6012:

- Trasa: hranice kraje – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm (cyklostezka Bečva)
- Nebezpečný úsek na cyklotrase v úseku Valašské Meziříčí – Lhotka nad Bečvou: Intenzita vozidel 1551 voz./24 h.
- Vyhodnocení: Dnes kvalitní cyklostezka Bečva, trasu v rámci optimalizace sítě doporučujeme přeřadit do páteřní sítě dálkových cyklotras Zlínského kraje. Je třeba prioritně řešit návaznost na Olomoucký kraj.

Cyklotrasa 5033:

- Trasa: Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice pod Hostýnem – (Všechovice) – Kelč – Choryně – Lhotka nad Bečvou
- Nebezpečný úsek na cyklotrase v úseku Holešov – Bystřice pod Hostýnem: Intenzita vozidel 7823 voz./24 h, dále Bystřice pod Hostýnem – Mrlínek: Intenzita vozidel 2933 voz./24 h. Potenciálem je přetrasování cyklotrasy ve směru na Valašské Meziříčí, nicméně v úseku Branky - Valašské Meziříčí je vysoká intenzita 9022 voz./24 h. Proto je nutné nový úsek spojit jen s novou cyklostezkou.
- Vyhodnocení: Od roku 2004 vznikly nové cyklistické komunikace jen kolem města Holešova. Na druhé straně stále chybí bezpečné propojení mezi Hulínem a Holešovem. I z tohoto důvodu se doporučuje vybudovat nová cyklostezka podél Rusavy. Dále je třeba optimalizovat vedení cyklotrasy podle návrhu mikroregionu Bystřice pod Hostýnem. Rovněž je třeba počítat s iniciativou obcí, aby došlo k bezpečnému propojení Valašského Meziříčí s Bystřicí pod Hostýnem. Počítá se s koridorem, kdy by trasa vedla podél železnice a vodního toku v ose Kunovice – Loučka – Police – Branky – Poličná – Valašské Meziříčí. Zatím se jedná o cyklotrasu 6216. Tato trasa má velký potenciál.

Cyklotrasa 5150:

- Trasa: Velehrad – Staré Město - Uherské Hradiště
- Nebezpečný úsek na cyklotrase v úseku Velehrad – Staré Město: Intenzita vozidel 3715 voz./24h,
- Vyhodnocení: I když je celá trasa vedena po samostatných cyklistických stezkách, tak zástupci obcí upozornili na skutečnost, že místní obyvatelé tuto trasu nevyužívají, neboť se jedná o cyklotrasu s náročným stoupáním a klesáním, většina návštěvníků i místních obyvatel využívá silnici II. třídy, byť se jedná o nebezpečnější řešení.
- Tento příklad dobře ukazuje, že i dopravní cyklisté preferují rychlost, na úkor bezpečnosti.

Cyklotrasa: neznačená trasa, cyklotrasa 5052 a dále cyklotrasa 5049

- Trasa: Uherské Hradiště – Veletiny - Uherský Brod – Bojkovice – Pitín
- Cyklotrasa vede téměř v celém úseku mimo frekventovanou síť. Výjimku tvoří úsek Uherské Hradiště – Sady (intenzita 7605 voz./24 h.)
- Vyhodnocení: Trasa zatím není vyznačena v úseku Uherské Hradiště – Veletiny. Mělo by se tak stát po vybudování bezpečného propojení v Uherském Hradišti v délce 3,5 km v úseku Kunovice – Sady (předpokládané náklady 35 mil. Kč. Chybí rovněž bezpečné propojení mezi Drslavicemi a Uherským Brodem. I když v úseku Uherský Brod - Bojkovice – Pitín je vybudována řada nových cyklistických komunikací, tak město dlouhodobě usiluje o bezpečné spojení s městem Luhačovice – viz. níže.

Naznačená trasa, s velkým budoucím potenciálem

- Trasa: Luhačovice – Biskupice – Polichno – Uherský Brod
- Nebezpečný úsek na cyklotrase v úseku Újezdec – Biskupice: Intenzita vozidel 7223 voz./24 h, Vyhodnocení: Praxe ukázala, že obce usilují zvláště o spojení Uherské Hradiště - Uherský Brod – Luhačovice - Loučka - Horní Lideč / Valašské Klobouky.. Stále se ale nedaří vybudovat klíčové

stezky v úseku Biskupice – Polichno. Trasa z Uherského Hradiště do Luhačovic by se po vybudování problémových úseků měla komplexně přeznačit a mít jedno číslo. Trasa má velký potenciál být zařazena mezi významné regionální trasy kraje. Mohlo by dojít k optimalizaci trasy na Slavičín – Šanov – Horná Súča a propojení se Slovenskem. Ve výhledu se tak může jednat o trasu, která by vedla z Uherského Hradiště přes Uherský Brod a Luhačovice až na Slovensko.

Naznačená trasa s velkým budoucím potenciálem

- Trasa: Ústí u Vsetína – Valašská Polanka – Horní Lideč – Valašské Klobouky – Brumov-Bylnice
- Nebezpečný úsek na cyklotrase v úseku Ústí – Horní Lideč: Intenzita vozidel 7551 voz./24 h, dále Horní Lideč – Valašské Klobouky: Intenzita vozidel 8732 voz./24 h, dále Valašské Klobouky – Brumov-Bylnice: Intenzita vozidel 5492 voz./24 h, Intenzity naznačují, že bez cyklistických stezek se nedá vyznačit žádná cyklotrasa.
- Vyhodnocení: Vznikl zde projekt cyklostezky Bečva – Vlára – Váh, kdy jednotlivé úseky jsou postupně realizovány. Proto je navrženo v rámci optimalizace povýšit tento koridor do dálkové sítě cyklotras Zlínského kraje. Tento koridor má obrovský potenciál propojit Rožnovsko, Valašské Meziříčí, Hornolidečsko, Valašské Klobouky, Brumov-Bylnici se Slovenskem přes Vlárský průsmyk.
- Stávající stav návrhů:
    - Bečva - Vlára - Váh 1.etapa na území obcí Hornolidečska: Ústí – Lužná (7,9 km)
    - Bečva - Vlára - Váh 2.etapa na území obcí Hornolidečska: Lužná – Valašské Příkazy (10,2 km), DUR, za obě etapy 150 mil. Kč
    - Valašské Příkazy – (0,81 km), DUR
    - Valašské Klobouky – Poteč (1,25 km)
    - Brumov-Bylnice –Štítná nad Vláří (0,6 km), DUR
    - Štítná nad Vláří a Popov (2 km), SP
    - Bylnice – Svatý Štěpán: (3,1 km)

Cyklotrasa 6260:

- Trasa: Rožnov p. R. – Horní Bečva
- Nebezpečný úsek na cyklotrase v úseku Horní Bečva: : Intenzita vozidel 3711 voz./24 h,
- Vyhodnocení: úsek Rožnov p. R. – Horní Bečva díky kvalitní nově vybudované cyklistické infrastruktuře je možné přeřadit do páteřní sítě dálkových tras, doporučuje se i sjednotit značení v celém úseku Valašské Meziříčí - Rožnov p. R. – Horní Bečva (neboli s trasou č. 6012).

Naznačená trasa, s velkým budoucím potenciálem

- Trasa: Vizovice – Lutonina – Pozděchov – Valašská Polanka, resp. Lešná
- Nebezpečný úsek na cyklotrase v celém úseku Vizovice – Valašská Polanka: Intenzita vozidel 2267 voz./24 h,
- Vyhodnocení: úsek je dlouhodobě vybrán jako vhodný úsek pro vybudování cyklistické stezky na opuštěném drážním tělese. Zatím však existuje jen studie území Vizovice – Pozděchov.

Cyklotrasa 5012:

- Trasa: Kroměříž – Kotojedy – Zdounky
- Všechny „výpadovky z Kroměříže jsou nebezpečné. Ve směru na Rataje je intenzita vozidel 6387 voz./24 h, ve směru na Šelešovice je intenzita vozidel 4370 voz./24 h,
- Vyhodnocení: trasa má velký potenciál vybudovat bezpečnou cyklistickou stezku, ať již podél železnice, či podél vodního toku Kotojedky. Zatím neexistuje žádná studie. V souvislosti s daným koridorem jsou zajímavé aktivity mikroregionu Morkovsko, který navrhuje - trasování nové cyklostezky spojující Morkovice a Kroměříž. Cyklostezka je vedená přes obce Morkovice, Počenice, Tetětice, Věžky do Zlobic, a odtud po stávajících a nových cyklotrasách do Kroměříže. Celková délka nových cyklostezek je 9,85 km a doplňujících cyklotras 7,0 km. Vzhledem k tomu, že v Morkovicích začíná cyklistická stezka ve směru na Nezamyslice vzniká

tak zajímavá cyklotrasa, která může nahradit zatím mrtvý koridor Kroměříž – Kotojedy – Zdounky.

2.5.2. Náměty ze strany obcí a měst na nová páteřní propojení

Největší potenciál pro návrhovou část mají následující podněty a záměry ze strany sdružení, měst a obcí.

1) Páteřní propojení Zlín - Holešov

Z pohledu vedení cyklistické dopravy chybí kvalitní a bezpečné propojení spádových měst Holešov a krajského města Zlín. Je proto ideální využít obslužné komunikace nově budované dálnice D49 s napojením na ostatní stávající i výhledové cyklotrasy v řešeném území..

Na studii navazuje druhá, která má navrhnout propojení pro cyklisty mezi částí Dolní Ves ve Fryštáku, stávající komunikací II/490 (v úseku dlouhém cca 1,5 km) vedoucí od Fryštáku ke Zlínu a Zlínem-lokalitou Kostelecké mosty. Komunikační propojení, které nyní v tomto úseku chybí, by mělo být navázána stávající i připravovanou síť cyklistických tras v regionu. Nová komunikace má přispět ke zvýšení bezpečnosti provozu cyklistů, aby se nemuseli v tomto úseku mezi Fryštákem a vodní nádrží pohybovat po silně zatížené silnici II/490. Koordinátorem studie je město Fryšták. Je třeba jen dodat, že vodní dílo Fryšták je vodárenskou nádrží s platnými ochrannými pásmy a ze strany Povodí Moravy, s.p., bude i v případě cyklostezky požadováno jejich dodržení.

Současná intenzita v daném koridoru je až 6060 voz./24 h.

2) Páteřní propojení Valašská Polanka - Slavičín - Slovensko

Jedná se o návrh propojení mezi Valašskou Polankou, Slavičínem směrem na Slovensko k městu Trenčín v opačném směru s možným napojením na cyklostezku Bečva.

3) Páteřní propojení Vsetín – Lhota u Vsetína – Liptál - Slušovice a Zlín

Jednotlivé úseky cyklostezky Rokytenka: Vsetín - Lhota u Vsetína:

- I. část – usek po areál Kotrla (délka 205 m, náklady 6,0 mil. Kč, stavební povolení), usek po hranici k.ú. Vsetín, (830 m), studie, 60,0 mil. Kč
- II. část – úsek od radaru po visutou cyklo lávku (2,5 km), studie, 25,0 mil. Kč
- visutá cyklo lávka (250 m), studie, 60,0 mil. Kč
- Cyklostezka Jasenice, II. Etapa (205 m), příprava PD, 2,0 mil. Kč

Jednotlivé úseky cyklostezky Rokytenka: Lhota u Vsetína – Liptál

- úsek: Cyklostezka začne u podjezdu silnice I/69 a bude ukončena na hranici s obcí Lhota u Vsetína (2,4 km), záměr
- 2. úsek: Cyklotrasa povede po silnici III/4887 od Lhoty u Vsetína až po Základní školu Liptál, kde začne cyklotrasa. Pokud by na silnici III, třídy bylo dostatek místa, mohl by zde vzniknout cyklopruh (1,9 km), studie
- 3. úsek: Cyklostezka začne u Základní školy Liptál a bude ukončena na hranici s obcí Jasenná na kopci Syrákov. Cyklostezka přivede cyklisty do centra obce a bude je vést přes zastavěnou část obce (2,9 km), DUR
- 4. úsek: Cyklostezka začne u podjezdu silnice I/69 a bude ukončena na hranici s obcí Všemina (2,5 km), záměr

Současná intenzita v daném koridoru je až 7759 voz./24 h. Proto páteřní propojení nelze realizovat bez výše uvedených opatření,

2.5.3. Náměty ze strany obcí a měst k možnosti začlenění cyklistických opatření na krajských komunikacích

Obecně platí, že obce a další klíčové organizace mohou požádat správce silnic II. a III. třídy (správce ŘSZK) o řešení bezpečného vedení cyklistů na silnicích II. a III. třídy s preferováním integrace do hlavního dopravního prostoru. Systém spolufinancování vlastní realizace i následné údržby jednotlivých úseků bude vždy stanoven v rámci místních podmínek. Požadavek na řešení cyklodopravy na silniční síti musí předně vzejít ze strany obce, na jejímž území je rekonstrukce plánována a musí mít konkrétní podobu a koncepční návaznost. Díky tomuto postupu se může předcházet těmto problémům:

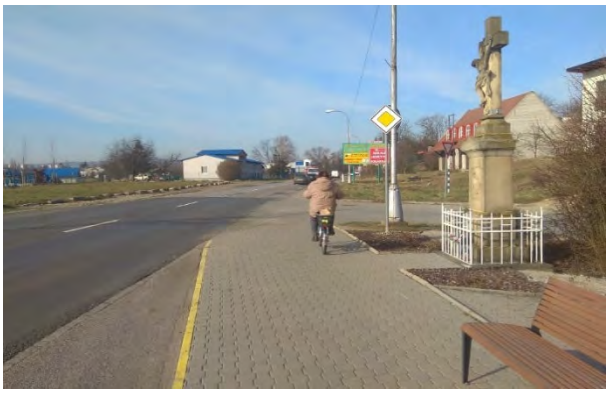
- Časté opomíjení jiné, než motorové dopravy se negativně projevuje v nezastavěném i zastavěném území, často má i negativní vliv na celkové fungování území.
- Cyklodoprava se řeší jen ve výjimečných případech od počátečních prověřovacích studií záměru (územní plánování), což způsobuje, že později již bývá pozdě na odpovídající plnohodnotné řešení.
- Vícenáklady spojené s dodatečným často komplikovaným řešením infrastruktury pro cyklistickou dopravu zejména ve stísněných prostorových podmínkách v intravilánu obcí.

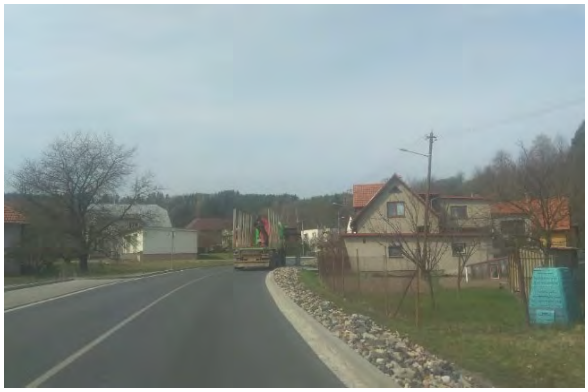
Dále obce mohou vstupovat do jednání ve věci projektové přípravy novostaveb a rekonstrukcí silnic I. třídy, kde je správcem ŘSD, případně při přípravě velkých železničních staveb (kde je správcem SŽDC), atd., u kterých by jejich realizací mohlo docházet k bariérám rozvoje cyklistické a pěší dopravy. Systém spolufinancování jednotlivých úseků bude vždy stanoven v rámci místních podmínek. Doporučuje se:

- Řešení prostupnosti území v návaznosti na výstavbu velkých dopravních staveb, zajištění průchodnosti pro nemotorovou dopravu.
- Ideální řešit ve fázi studie proveditelnosti nebo DÚR.
- V rámci auditů staveb zvažovat i vliv projektu na prostupnost krajiny a jeho zásah na místní vazby.

Problematika přehodnocení vedení cyklistické dopravy v obcích v koridorech silnic musí být posuzována vždy individuálně. Zásadními parametry, ke kterým je třeba v posouzení vždy přistoupit, je bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a možnosti uspořádání hlavního dopravního prostoru a přidruženého dopravního prostoru.

V realitě princip této spolupráce příliš nefunguje, jak ukázal průzkum mezi obcemi. Naopak se stává, že po rekonstrukci silnic II. a III. třídy raději jezdí cyklisté po chodníku (viz. foto vlevo z Újezdce na další stránce), nebo i přes žádosti starosty z Ratiboře se udělá taková krajnice, po které cyklisté ani nemohou jezdit (viz. foto vpravo na další stránce). Podobnou zkušenost měla i obec Kněžpole, či město Bystřice pod Hostýnem. Na základě těchto zkušeností, kdy se krajské komunikace při rekonstrukcích často 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.





Příkladem i je město Uherský Brod v ulici Pod Valy (komunikace III/05019), které chce navrhnout vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty v kombinaci s piktogramovým koridorem pro cyklisty.

Obr.9 Příklady nevhodných stavebních úprav komunikací, (zdroj: vlastní šetření)

Rovněž město Otrokovice řeší problém se silnicí č. I / 55, kdy ŘSD nesouhlasí se zřízením vyhrazeného jízdního pruhu na průtahu městem v úseku od Kvítkovické křižovatky po poslední světelnou křižovatkou směr Tlumačov (v délce 1,6 km).

Obr.10 Příklady nevhodných stavebních úprav komunikací, (zdroj: vlastní šetření)

2.5.4. Další náměty a připomínky ze strany obcí a měst k bariérám v podpoře cyklistické dopravy

- 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.
- Cyklisté jsou nejzranitelnější 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).
- Nejednotný výklad legislativy ČR a nejednotný přístup veřejnoprávních orgánů při plánování a realizaci cyklopruhů na silnicích uvnitř obcí.
- Opomenutí řešení cyklistické dopravy při zpracování územně plánovací dokumentace.
- Vysoké náklady na vynětí pozemku ze zemědělského půdního fondu v běžném režimu, extrémně vysoké v územích s chráněným režimem přírody.
- Komplikované řízení na straně orgánů ochrany životního prostředí související s výstavbou cyklistických komunikací v přírodně chráněných oblastech.
- 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.

2.5.5. Shrnutí kapitoly

V rámci předchozího období se podařilo vybudovat řadu významných cyklistických stezek, např. v úseku Otrokovice – Zlín - Lešná, Količín – Holešov – Jankovice, dále jsou cyklostezky např. kolem Uherského Hradiště, Uherského Brodu, či Hluku. Také se podařilo vybudovat cyklostezku na zrušené železniční trati v úseku Morkovice - Slížany – Uhřice – Němčice (na úsek Vizovice – Lutonina – Pozděchov – Valašská Polanka v trase Baťovy dráhy se ale stále čeká). Díky všem novým cyklostezkám a cyklotrasám se tak zvýšila atraktivita území, zlepšila se i dostupnost pro cyklistickou dopravu a byl podpořen rozvoj turistického ruchu a služeb.

Na druhé straně současná síť 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 oblastech, 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). 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 také propojení s krajským městem Zlín ve směru na Holešov, Vizovice a Luhačovice.

Značení cyklistických tras se na území kraje zásadně liší a není z něj vždy zřejmé, zda jde o cyklistické trasy vedené převážně po silnicích a zpevněných komunikacích nebo o trasy turistické, určené především pro horská kola. Rovněž charakter a význam tras z hlediska jeho začlenění do systému cyklotras v ČR a v kraji není ze současného systému patrný (například trasa Jihlava – Český Těšín vedená územím kraje v úseku Jestřabice – Koryčany – Staré Hutě – Salaš – Bunč – Kostelany – Nová Dědina – Žlutava – Otrokovice – Zlín – Vizovice – Vsetín – Bystřička – Valašské Meziříčí – Lešná – Lhotka je vyznačena v jednotlivých úsecích jako trasa č. 473, 471, 46 a 501, přičemž není zřejmé, že se jedná o jednu dálkovou trasu).

Při plánovaném přetrasování současných cyklotras je třeba na území ve správě Lesů ČR vytvořit návrhy variantních řešení s ohledem na zpracovávání kalamity a s tím spojenou zvýšenou frekvenci pojezdu těžké techniky, odvozních souprav a lesnických mechanizmů, kdy již nyní dochází ke střetu zájmů lesnického provozu a návštěvníků lesů.

2.6. Specifikace, propojení a synergie cyklistiky s ostatními druhy dopravy ve ZK

Propojení veřejné a cyklistické dopravy se označuje jako tzv. Bike&Ride. Smyslem systému Bike&Ride je vybudovat infrastrukturu umožňující bezpečné odstavení jízdního kola v prostorách zastávky a stanice hromadné dopravy, jenž umožní cestujícímu pokračovat k cíli své cesty vlakem, autobusem apod. Jízdní kolo v systému funguje jako dopravní prostředek pro krátké vzdálenosti z místa bydliště (či zaměstnaní) ke stanici. S ohledem na výrazně širší okruh v okolí dostupný od stanice jízdním kolem než pěší dopravou, je tak podpora systému Bike&Ride v zájmu železniční dopravy, neboť tím výrazně stoupá počet potencionálních uživatelů.

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 vede v koridoru těchto tratí:

- trať 280 v úseku Hranice na Moravě – Vsetín – Horní Lideč, s vazbou na cyklotrasu 50, na cyklostezku Bečva a také s vazbou na plánovanou cyklotrasu Bečva – Vlára - Váh
- trať 281 Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm, s vazbou na cyklotrasu 6012
- trať 282 Vsetín – Velké Karlovice, s vazbou na cyklotrasu 50, na cyklostezku Bečva
- trať 283 Horní Lideč - Bylnice, s vazbou na plánovanou cyklotrasu Bečva – Vlára - Váh
- trať 303 Kojetín – Valašské Meziříčí, s vazbou na cyklotrasu 5033
- trať 305 v úseku Kroměříž – Zborovice, , s vazbou na cyklotrasu 5012
- trať 330 v úseku Přerov - Staré Město u Uherského Hradiště, s vazbou na cyklotrasu 4, na Moravskou stezku
- trať 331 Otrokovice – Vizovice, s vazbou na cyklotrasu 471
- trať 340 Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou, s vazbou na cyklotrasu 4, na Moravskou stezku
- trať 341 Staré Město u Uherského Hradiště – Bylnice, s vazbou na cyklotrasy 5052 a 5049 (a na neznačené, ale plánované úseky)
- trať 346 Újezdec u Luhačovic – Luhačovice, s vazbou na plánovanou cyklotrasu

Je však zřejmé, že před cca 20 lety tento systém byl daleko více rozšířen než v současné době. Nemělo by to ale vést k opuštění daného systému, ale naopak je třeba vycházet z předpokladu, že lidé se opět budou vracet z aut na kola a k veřejné dopravě. Stále více lidí v moderním světě využívá kombinaci dopravních prostředků během pracovního dne či o víkendech a dovolených. Železnice a autobusy rozšiřují akční rádius cyklistů a jsou proto ideálním partnerem jak pro přepravu osob, tak i samotných kol (mnohdy jediná alternativa tam, kde chybí kvalitní a bezpečné cyklostojany). Celý systém by tak měl být založen na budoucí expanzi. Pokud se vytvoří dobré parkovací podmínky, podpoří se růst využívání systému Bike & Ride.

Je třeba se více zasazovat o zřizování parkovacích míst pro kola především na vlakových nádražích a dojednat zlepšení současné situace s provozovateli železniční dopravní cesty. S každou rekonstrukcí nádraží ze státních či evropských peněz je nutné zohlednit i potřeby cyklistů. Zároveň je nutné, aby se zlepšily podmínky přepravy kol.

Součinností dopravních prostředků kolo/vlak(bus) lze zejména v příměstských oblastech velmi dobře konkurovat automobilové dopravě. Neodmyslitelnou součástí kvalitně fungující veřejné dopravy by tak mělo být i vybavení stanic cyklostojany (krátkodobé parkování) a cyklodomy (dlouhodobé parkování) v duchu systému Bike & Ride. Důležité je v dopravním řetězci sledovat plynulou mobilitu obyvatel v režimu „od dveří ke dveřím“. Tu může zajistit právě kombinace jízdního kola s veřejnou dopravou. Zvláště je potřeba věnovat pozornost i seniorům, pro které kolo bývá mnohdy jediným řešením, jak se vůbec dostat k zastávce, mnohdy i „obyčejné“ městské hromadné dopravy.

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 v této oblasti. Na většině velkých vlakových nádraží dosud chybí i základní cyklostojany (nebo jsou velmi špatné

kvality), automatizované cyklodomy známé z německých měst jsou jen v Uherském Hradišti, které byly zřízené v rámci evropského projektu. Průzkum ale ukázal, že města a obce mají zájem o řešení parkování a úschovny kol.

Problémem jsou často vlastnické vztahy k pozemkům, na kterých stojany stojí. České dráhy se postupně rozdělily do nástupnických organizací a zároveň se rozdělil i majetek. ČD dnes fungují jako jeden z dopravců a správu infrastruktury převzala SŽDC. Ve stanicích mnohdy prostory pro úschovnu kol chybí a ČD, a.s. nemá ani zaměstnance k jejich provozu. Na druhé straně právě SŽDC může ze zákona parkování pro kola financovat. Pokud se tedy rekonstruuje železniční stanice, tak by mělo být automatické, že součástí rekonstrukce je řešení systému Bike & Ride. Z místních šetření zcela jednoznačně nevyplynulo, že to tak skutečně je.

Mezi nejčastějšími nedostatky se objevují:

1) Nevhodné používání zábradlí

Kontraproduktivní je často používání zábradlí na vlakových nástupištích k zaparkování kol. Zábradlí mají sloužit pro bezpečnost cestující veřejnosti, místo toho slouží jako nouzové stojany. Je tak ohrožována bezpečnost cestujících, často vzniká poškození bezbariérových vstupů na nástupiště. Z tohoto důvodu by železniční stanice měly zamezit takovému odkládání kol (nikoliv zákazem, ale nabídkou kvalitní parkovací infrastruktury).

2) Zastaralé a nevhodné stojany

Jedním z důvodů, proč cyklisté raději zamknou svá jízdní kola o plot, či zábradlí může být i to, že jim zajišťuje lepší stabilitu kola a také větší bezpečnost proti krádeži (je možno zamknout i rám, nikoliv jen přední, či zadní kolo). Proto je třeba uvážlivě volit typ stojanu, aby byl pro cyklisty vhodný a poskytl odpovídající úroveň zabezpečení.

Obr.11 Příklady nevhodně koncipovaných stojanů na kola u žel. stanice, (zdroj: vlastní šetření)

2.6.1. Shrnutí kapitoly

Zlínský kraj má obrovský potenciál využít výše uvedený systém, neboť na jedné straně má rozsáhlou síť železničních tratí, na druhé straně síť stávajících i plánovaných páteřních cyklotras vedoucích 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), automatizované cyklodomy známé z německých měst jsou jen v Uherském Hradišti, které byly zřízené v rámci evropského projektu. Průzkum ale ukázal, že města a obce mají zájem o řešení parkování a úschovny kol.

2.7. Analýza stávajícího stavu řízení a koordinace rozvoje cyklistiky v kraji

2.7.1. Řízení rozvoje cyklistiky prostřednictvím krajského cyklokoordinátora

V rámci návrhové části Koncepce 2004 byla u jednotlivých opatření vymezena věcná odpovědnost odborů Krajského úřadu Zlínského kraje za jejich naplňování, ale podařilo se naplňovat jen některá (viz. kapitola 1.6.). Nikdo také nebyl pověřen sledováním jejich naplňování. Tuto funkci převzal Odbor strategického rozvoje kraje prostřednictvím krajského cyklokoordinátora.

Také se nepodařilo zabezpečit nezbytné procesní a organizační kroky, které měly vést k úzké spolupráci všech zapojených / zúčastněných subjektů (jednotlivých odborů Krajského úřadu Zlínského kraje, jeho příspěvkových organizací, ale i dalších veřejnoprávních, podnikatelských či neziskových subjektů).

Období 2004 – 2018 je tak charakteristické absencí výkonných a řídících 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

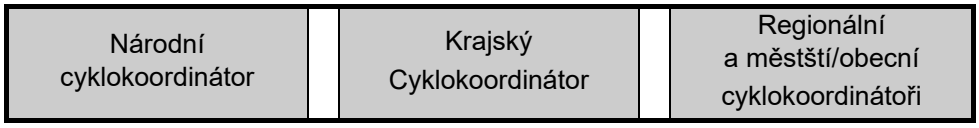
V první etapě své činnosti se cyklokoordinátor zaměřil na získávání podkladů od všech subjektů realizujících jednotlivé projekty odpovídající náplni Koncepce a na podporu zapojení významných lokálních partnerů do přípravy a následné realizace Koncepce. Postupně bude zodpovědný za:

- koordinaci realizace projektů Koncepce (ve spolupráci s věcně příslušnými odbory či odděleními Krajského úřadu Zlínského kraje), pomoc při vyhledávání mimorozpočtových zdrojů na jejich financování,
- tvorbu, aktualizaci a vyhodnocení Akčního plánu. Při tvorbě a aktualizaci Akčního plánu úzce spolupracuje s Pracovní skupinou pro rozvoj cyklistiky na území Zlínského kraje,
- zpracování a předložení Zprávy o naplňování Koncepce,
- předkládání doporučení na případnou úpravu Koncepce,
- přípravu podkladů na jednání orgánů pověřených řídící a kontrolní funkcí; mj. předkládá zprávu o probíhající implementaci.

Při upřesnění jeho agendy je možné se nechat inspirovat z jiných krajů. Asi nejlépe je systém propracovaný v Olomouckém a Jihomoravském kraji, kde cykloordinátor s konkrétními úkoly a agendou je oficiálně zařazen na odbor regionálního rozvoje. Obdobou funkci a pozici mají v Karlovarském kraji, Královéhradeckém, Středočeském kraji a v kraji Vysočina. V Libereckém kraji pracuje cyklokoordinátor 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 pověřena osoba, aby koordinovala investiční přípravu 4 dálkových cyklotras, jež vedou tímto krajem. V ostatních krajích mají zpracovanou cyklokoncepci, ale funkce cyklokoordinátora funguje na principu ad-hoc, nebo v rámci běžné agendy úřadu.

2.7.2. 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 Koncepci.



Obr.12 Schéma koordinace cyklistické dopravy a cykloturistiky, (zdroj: vlastní šetření)

Národní úroveň zastupuje Ministerstvo dopravy ČR ve spolupráci se spolkem Partnerství pro městskou mobilitu (www.cyklomesta.cz), která je celostátní, dobrovolnou, nepolitickou a nevládní organizací, založenou jako zájmové sdružení právnických osob. Členy Partnerství 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. Dalším jeho úkolem je koordinace činností kolem mezinárodních a krajských cyklokoridorů. Daný pracovník pracuje na Odboru strategického rozvoje kraje, v těsné spolupráci s Odborem dopravy a Odborem územního plánování a stavebního řádu.

Poslední úrovní jsou regionální a městští koordinátoři. Tuto funkci zastupují členové jednotlivých ORP, kteří byli nominování do pracovní skupiny.

Všechny tři úrovně společně vytvořily **krajskou pracovní skupinu** doplněnou o řadu dalších odborníků z řad veřejnoprávních institucí či zájmových organizací (Policie ČR, Ředitelství silnic a dálnic ČR, Povodí Moravy, ŘSZK, Lesy ČR, SŽDC, Klub českých turistů, Centrála cestovního ruchu Východní Moravy, o.p.s., koordinátoři dálkových cyklotras, projektanti atd.).

2.7.3. Pracovní skupina

Tato 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 garantem aktualizace Akčního plánu, průběhu plnění jednotlivých projektových záměrů a bude dávat doporučení ke způsobu dalšího naplňování Koncepce (např. k výběru projektů určených k realizaci) a případně k její úpravě. 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 podpory cyklodopravy a cyklistiky obecně.

Města a obce, mikroregiony, sdružení a svazky obcí,

- **Města a obce.** Primárně zodpovědné za rozvoj cyklistiky na svém území (příprava projektové dokumentace, spolufinancování či financování výstavby cyklostezek a integrovaných projektů do cyklodopravy, zajištění propagace cyklistiky, řešení majetkoprávních vztahů v souvislosti s rozvojem cyklistické dopravy, údržba cyklistických komunikací, atd.).
- **Místní akční skupiny, sdružení a svazky obcí.** Místní akční skupiny (iniciace projektů, provádění místního značení, doplnění mobiliáře, apod.).

Odborné organizace: MDČR (www.mdcr.cz), **Klub českých turistů** (www.kct.cz), **Partnerství pro městskou mobilitu (www.cyklomesta.cz)** , **Nadace Partnerství** (www.nadacepartnerstvi.cz), **ČEMBA – Česká mountain biková asociace** (http://www.cemba.eu), **Centrála cestovního ruchu Východní Moravy, o.p.s., Moravská stezka, z.s.** a **Cyklostezka Bečva, z.s. a Destinační managementy oblastí cestovního ruchu ve Zlínském kraji.**

Dále se jedná o organizace, které nepřímo ovlivňují výstavbu cyklistické infrastruktury. V pracovní skupině jsou zatím tyto tři organizace:

- Povodí Moravy, s.p. (vazba na souhlasy s vedením cyklotras podél řek, případně s výstavbou cyklostezek na hrázích).
- Ředitelství silnic Zlínského kraje příspěvková organizace (správce silnic II. a III. třídy ve Zlínském kraji).
- Lesy ČR, s.p. a další správci lesů (vazba na souhlasy s vedením cyklotras přes jejich území, nebo dokonce s výstavbou terénních stezek).

2.7.4. Shrnutí kapitoly

Období 2004 – 2018 je tak charakteristické absencí výkonných a řídících 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.

2.8. Analýza stávajícího systému financování rozvoje cyklistiky v kraji

2.8.1. Ekonomické přínosy cykloturistiky a cyklodopravy

K vyčíslení celkových přínosů slouží analýza nákladů a přínosů (Cost–Benefit analýza). Její princip spočívá v tom, že definuje, kvantifikuje a vyčísluje všechny náklady na určitý záměr (např. výstavbu cyklistické infrastruktury) a přínosy tohoto záměru.

Přestože postupy pro ocenění přínosů a nákladů se velmi různí, všechny zahraniční CBA ukazují, že podpora bezmotorové dopravy ve všech rovinách (od politiky až po infrastrukturu) vykazuje velmi vysoký poměr přínosů vůči nákladům. Dle uvedených studií jsou investice do cyklistické dopravy velmi efektivní, a to hlavně s ohledem na zdravotní přínosy dané jízdou na kole. Studie severské rady ministrů prostřednictvím analýzy nákladů a přínosů ukazuje, že investice vložené do cyklodopravy jsou nejefektivněji investované prostředky v rámci dopravy vůbec.

Tento nástroj použila také Evropská cyklistická federace, aby zhodnotila celkové ekonomické přínosy používání jízdního kola[3]. Podle těchto údajů je celková úspora 0,97 euro (tj. 25 Kč) za každý kilometr ujetý na jízdním kole v porovnání s používáním osobních automobilů. Podpora cyklistiky současně s sebou přináší ekonomické přínosy také v dalších oblastech.

Největším benefitem cyklistiky je zlepšení zdravotního stavu, tedy nižší výdaje za zdravotnickou péči a také nižší sociální výdaje způsobené nemocností. Zdravotní přínosy cyklistiky představují asi 80 % celkové částky. Do vyčíslení byly zahrnuty následující faktory:

- Zdravotní přínosy cyklistiky;
- Zmírnění problémů s dopravními kongescemi;
- Úspora pohonných hmot;
- Snížené emise CO2;
- Menší znečištění ovzduší;
- Snížení hlukové zátěže;
- Přínosy pro cykloprůmysl;
- Přínosy pro turismus a cestovní ruch.

.

Studie Evropského parlamentu rekapituluje závěry více než 20 regionálních nebo národních studií[4]. Přehled dostupných údajů o výdajích cyklistů znázorňuje **rozdíly mezi cykloturisty** (kolo jako součást dovolené s přenocováním nebo přímo dálková cykloturistika) **a výletníky na kole** (jednodenní výlety bez přespání v destinaci). Výsledky ukazují, že **cykloturisté** utratí denně v průměru **57,08 EUR** včetně ubytování. Na druhou stranu **jednodenní cyklisté** utrácí mnohem méně s odhadovaným průměrem **15,39 EUR na den**.

V České republice přínos cykloturistiky rozváděla podrobně studie „Ekonomický přínos cykloturistiky na Jižní Moravě a ve Weinviertelu“. Průměrné přínosy z cykloturistiky se na sledovaných lokalitách pohybovaly kolem 15 Kč na 1 ujetý kilometr.

K uvedeným číslům je potřeba uvést, že se vztahují pouze k cílové skupině cykloturistů v osmi lokalitách Jihomoravského kraje. Při započtení cyklodopravy, resp. širšího území by byl ekonomický přínos vyšší.

Je však zřejmé, že ekonomický přínos je do velké míry závislý také na atraktivitě území pro cykloturisty a informacích o daném území, z něhož se rekrutuje počet cykloturistů v dané destinaci. Neméně významným faktorem pak jsou poskytované služby, které nejen přispívají ke spokojenosti návštěvníků a k jejich potenciálnímu návratu, ale zejména ke zvyšování konkurenceschopnosti území ve srovnání s jinými destinacemi.

2.8.2. Evropské zdroje

1. Stávající stav přípravy nového Programovací období 2021-2027

K prezentaci aktuální stavu přípravy nového Programovací období 2021-2027 je v příloze č.4 uveden informační leták Ministerstva pro místní rozvoj shrnující priority financování z pohledu České republiky. Samozřejmě konečná verze programů a jejich alokace se může ještě jakkoliv změnit, přesto tento materiál dává celkem ucelený obraz o možné skladbě budoucí dotační politiky z evropských zdrojů v ČR. Programovací období 2021-2027 navazuje na Strategii regionálního rozvoje ČR 21+ (SRR21+).

Oblast cyklodopravy a cyklistiky bude součástí Integrovaného regionálního operačního programu, konkrétně nejspíše v oblasti Rozvoj městské a příměstské dopravy.

[3] ECF: CYCLING IN THE EU: WHITE PAPER, MEP Briefing. Brusel, říjen 2011
[4] Studie Evropského parlamentu. The European Cycle Route Network Eurovelo, str. 51. Brusel, 2012.

Základním problémem je, že dle údajů z přípravy nového plánovacího období není uvedena mezi prioritami bezmotorová doprava a v dokumentu SRR21+ je zatím bezmotorová doprava uvedena nedostatečně. Svaz měst o obcí ČR již napsal připomínku k odstranění nedostatku, zatím bez odezvy.

Z prvních informací o přípravě programovacího období tak lze vyvodit, že alokace na výstavbu cyklistické infrastruktury může být nedostatečná.

2. Integrovaný regionální operační program 2014-2020

V právě probíhajícím programovém období 2014-2020 byla prakticky veškerá alokace určena na podporu cyklistiky a cyklodopravy v rámci národních výzev již rozdělena vybraným projektům už v průběhu roku 2018.

Výjimku tvoří územně omezený program Integrovaný plán rozvoje území (dále jen „IPRÚ“), který však řeší „jen“ rozvoj aglomerace krajského města Zlín a několika sousedních měst a obcí.

Podpora v rámci IROP byla zaměřena na rekonstrukci, modernizaci a výstavbu komunikací pro cyklisty – zejména cyklostezek a stezek pro cyklisty a chodce se společným nebo odděleným provozem. Bylo také možné realizovat liniová opatření pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru pozemních komunikací, tedy takzvané cyklopruhy.

Ve dvou celonárodních výzvách byla podpořena zhruba 1/3 podaných projektů, na ostatní již finanční prostředky nezbyly.

SPECIFICKÝ CÍL 1.2: Rozvoj integrovaných dopravních systémů a udržitelných forem dopravy

Cílem je stabilizovat, případně posílit přepravní výkony veřejné dopravy (IDS), snížit zátěže center IAD na navrženou úroveň a zvýšit bezpečnost zranitelných účastníků městského provozu. Předmětem podpory bylo:

- zvyšování bezpečnosti na střetech železniční, silniční a cyklodopravy včetně pěší dopravy (křížení, souběh a dále realizace cyklistických pruhů na místních komunikacích a projektů ke zvýšení bezpečnosti);
- výstavba a rekonstrukce cyklostezek v rámci sítě Eurovelo i mimo ni, řešení kolizních míst, společných stezek pro chodce a cyklisty a budování infrastruktury pro cyklodopravu;
- Dojížďka za prací, školy a službami (obec-město)

Z evropských fondů bylo pro období 2014 – 2020 vyčleněna daleko menší alokace, než pro období 2007 – 2013. V důsledku toho byla alokace z IROP vyčerpána již v roce 2018.

3. INTERREG V - A Slovenská republika – Česká republika 2014-2020

Tento program má také plně vyčerpanou alokaci na podporu cyklistiky. Program byl zaměřen zejména na regionální a místní projekty s přeshraničním významem. Byl kladen velký důraz na skutečné přeshraniční dopady projektů a vybírány budou pouze takové projekty, které mohou prokázat významný pozitivní dopad na české a slovenské příhraničí.

Prioritní osa 2: Kvalitní životní prostředí

Ekologická doprava, budování cyklistických stezek za účelem propojení významných objektů kulturního dědictví a přírodního bohatství

4. Program rozvoje venkova na období 2014–2020

V rámci programu obnovy venkova bylo cyklistiku možné realizovat v rámci Opatření M04 Investice do hmotného majetku, Podopatření 4.3.1 Pozemkové úpravy**.** I tento program resp. opatření již má finanční alokaci plně vyčerpanou. V opatření bylo možné 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.

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 prostupnosti území vhodně zvolenou sítí polních cest, které jsou vhodné i pro cyklisty.

2.8.3. Národní zdroje

1. 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:

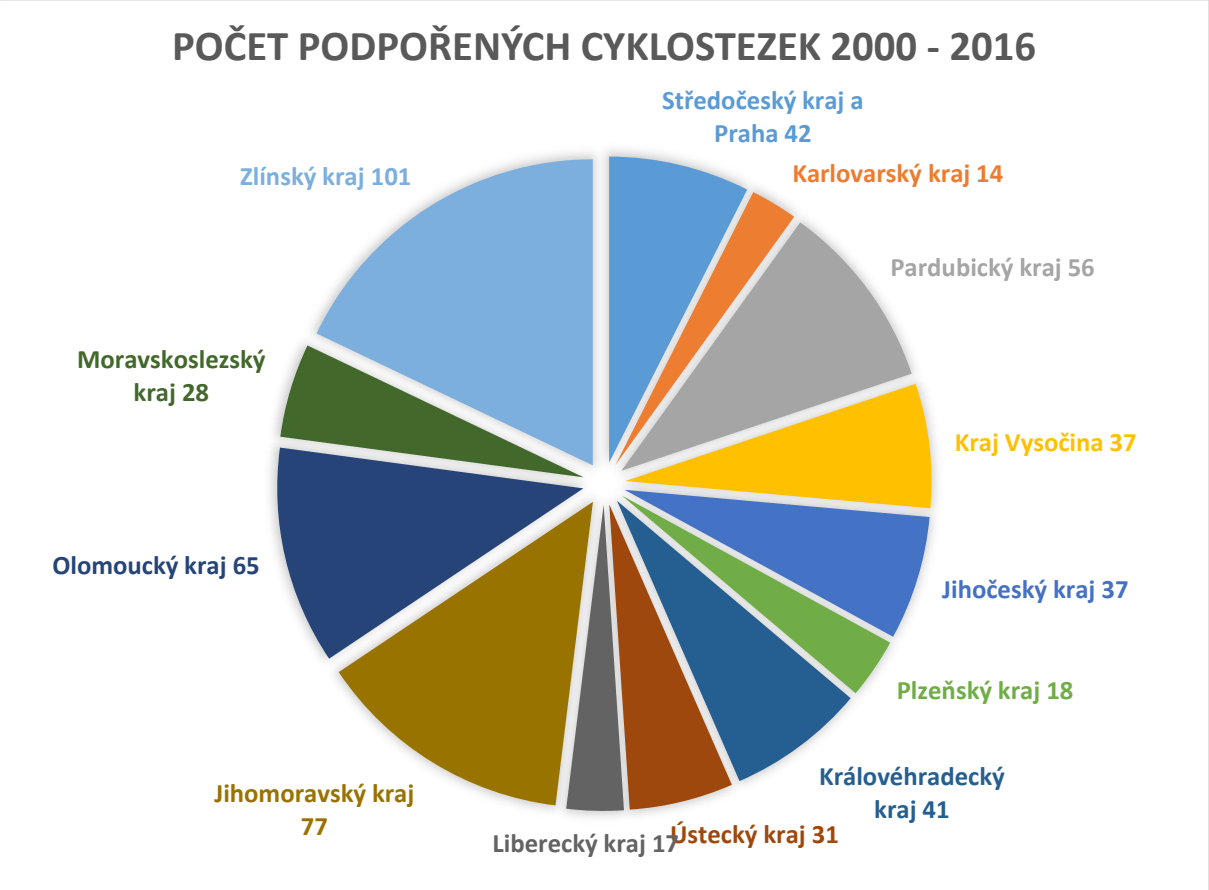
- obec jako vlastník cyklistické stezky ve smyslu § 9 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, nebo jako vlastník místní komunikace, na které se zřizuje cyklistický pruh,
- organizační složka obce (např. městský obvod, městská či místní část) nebo příspěvková 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 %. 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.

Žadatelé ze Zlínského kraje patří co do počtu podpořených projektů ze SFDI k nejúspěšnějším, kdy za období 2000 – 2016 bylo nejvíce podpořených projektů obcí a měst právě ze Zlínského kraje. To ilustruje i graf pokrytí podpořených projektů níže.

Graf 1 Přehled cyklostezek podpořených ze Státního fondu dopravní infrastruktury v letech 2000 - 2016



Zdroj: SFDI, 2019

Nicméně nejde jen o dotační titul, ale především jde o absorpční schopností ČR měst a obcí České republiky k budování cyklostezek. Určitým varováním je rok 2019, kdy byl schválen příspěvek pro 29 akcí s limitní výší příspěvku 351,2 mil. Kč. I přes výrazné navýšení původně rozpočtované částky ve výši 200 mil. Kč nemohly být podpořeny všechny žádosti, které splnily formální náležitosti, což jen potvrzuje obrovský zájem žadatelů o tento druh příspěvku a zároveň kvalitní přípravu předložených projektů.

Ve Zlínském kraji se připravuje řada investičně náročných staveb (viz. kapitola 2.5.). Absorpční potenciál měst a obcí České republiky při budování cyklostezek tak značně převyšují nabídku SFDI.

2. 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 rozprostření 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 zvýšeni 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 odpočivadel 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, odpočivadla, 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 samosprávními 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 atraktivity 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 samosprávními celky (s výjimkou krajských muzeí),
- provozovatelé TIC,
- geoparky,
- NNO provozující atraktivity 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.

3. 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 závětří se střechou 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.

4. Další zdroje financování

Lesy ČR (dále též „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.

Financování cyklotras se u LČR dá předpokládat v případech možnosti čerpání finančních prostředků z externích zdrojů.

2.8.4. Krajské zdroje

Zlínský kraj v současnosti nedisponuje dotačním titulem na podporu cyklistické infrastruktury. Poskytl pouze individuální dotaci na spolufinancování projektů Bečva – Vlára – Váh a Cyklostezka Baťův kanál. Za zmínku stojí, že všechny sousední kraje, tedy Olomoucký, Jihomoravský, i Moravskoslezský kraj, mají samostatné dotační tituly na podporu rozvoje cyklistické infastruktury.

Kraj poskytuje finanční příspěvek na údržbu cyklo značení pro KČT.

2.8.5. Nové možnosti pro výstavbu cyklistické infrastruktury

- Podpora výstavby a zejména rekonstrukce účelových komunikací - je nutné jednat s Ministerstvem zemědělství o hledání způsobu, jak budou tyto komunikace financovány,
- Spolupráce měst a ŘSD, resp. ŘSZK při podpoře cyklistické dopravy (možnost zapracovat cyklistická opatření do svých investičních akcí),
- Spolupráce měst a SŽDC při podpoře výstavby stojanů a úschoven na kola u vlakových nádraží a železničních zastávek.

Samostatnou kapitolou je spolupráce s Povodím Moravy, s.p. v souvislosti s rozvojem cyklistických tras podél vodních toků. V tomto případě si Povodí Moravy, s.p. klade následující podmínky:

- Cyklostezka musí respektovat podmínky správce toku (Povodí Moravy, s.p.), při čemž nesmí být nikterak omezena činnost správce toku (současná legislativa to převrací - musíme získat výjimku pojezdu, na kterou ovšem není právní nárok).
- Povodí Moravy, s.p., nemůže zodpovídat za škody na cyklostezce, které vzniknou výkonem činností správce toku.
- Cyklostezka musí mít vlastníka/správce zodpovídajícího za bezpečnost uživatelů, samozřejmě schválený provozní řád, v ideálním případě smluvně ošetřeno sečení min. 1 m od okraje cyklostezky vlastníkem/správcem (tuto údržbu nemůže zajišťovat správce toku).
- Umístění cyklostezky/cyklotrasy na protipovodňových ochranných hrázích musí splňovat požadavky Povodí Moravy, s.p., zejména z pohledu technickobezpečnostního dohledu tohoto vodního díla.
- Umístění cyklostezky na pozemcích Povodí Moravy, s.p., musí být vždy řádně majetkoprávně vypořádáno v souladu s principy řádného hospodáře s majetkem státu a je vždy úplatné podle platných vnitropodnikových norem.
- Cyklostezka je na rozdíl od cyklotrasy jasně definovanou stavbou, což má vliv na externí financování (např. nesoulad s požadavky dotační politiky) a obecně komplikace s uživateli.

2.8.6. Shrnutí kapitoly

I nadále se sice počítá s podporou výstavby cyklistické infrastruktury jak z evropských, tak i národních zdrojů, nicméně slabou stránkou jsou na první pohled nedostatečné plánované alokace. Jedná se o vážnou hrozbu, která může významným způsobem ovlivnit naplňování tohoto dokumentu.

Obecně je také podceňována role kraje při podpoře bezpečnostních opatření pro cyklisty. Kraj nemá dotační titul na vybudování a opravu cyklistických komunikací. Je potřeba brát v úvahu že silnice I., II., III. třídy jsou při dnešních intenzitách automobilové dopravy velkou bariérou pro další rozvoj cyklistické dopravy a bez dotační podpory kraje bude výrazně omezena další výstavba cyklostezek. 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.

Absorpční kapacita žadatelů ze Zlínského kraje převyšuje možnosti aktuálních i již vyčerpaných dotačních programů. V případě stagnace nebo dokonce snižování objemu finančních prostředků do dotačních programů se zároveň sníží potenciál budoucí výstavby. Žadatelé v případě nedostupnosti

dotačních zdrojů ztrácí zájem projekčně připravovat své záměry. Podpůrným nástrojem může proto být i dotační podpora samotné projektové přípravy.

3. SWOT analýza

3.1 Definování problémových oblastí cyklistické dopravy ve ZK, analýza pro oblast cykloturistiky a cyklodopravy

Kritické body jsou návrhem problémových oblasti, které je žádoucí řešit prioritně, a současně takových problémových oblastí, jejichž řešení je v moci místních subjektů/aktérů. Jsou vyjádřením skutečně existujících problémů a nedostatků, jež jsou pro Zlínský kraj z pohledu rozvoje cyklistické dopravy a cykloturistiky nejdůležitější.

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 Zlínského kraje, výsledků řízených jednání s představiteli municipalit a obcí Zlínského kraje, stejně jako se zástupci dalších subjektů zaměřujících se na rozvoj cyklistiky v území) byly identifikovány problémové oblasti dle jednotlivých kapitol analýzy

Monitoring cyklotras v GIS prostředí

- Pro území Zlínského kraje existuje pasport cyklistických stezek a cyklotras v GIS prostředí, se kterým se aktivně pracuje. Dokonce má kraj již zaznačeny i návrhy budoucích cyklostezek, což naznačuje dobrou koordinace při sdílení dat a informací (vazba na kapitolu 2.1.).

Mezinárodní a dálková síť cyklotras ve Zlínském kraji

- 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.
- V Koncepci 2004 se rovněž počítalo s cyklotrasou 472, která ale svým profilem a charakterem neodpovídá dnešním standardům dálkových tras, neboť z Rožnova pod Radhoštěm do Velkých Karlovic je trasa vedena po lesních cestách se značným převýšením. Rovněž mezi významné dálkové a regionální trasy je považována trasa Jihlava – Český Těšín vedená územím kraje v úseku Jestřabice – Koryčany – Staré Hutě – Salaš – Bunč – Kostelany – Nová Dědina – Žlutava – Otrokovice – Zlín – Vizovice – Vsetín – Bystřička – Valašské Meziříčí – Lešná – Lhotka. Ta je vyznačena v jednotlivých úsecích jako trasa č. 471 a 473, přičemž není zřejmé, že se jedná o jednu dálkovou trasu. V Koncepci 2019 je tak nutně rozlišovat mezi trasami, které mají jak dopravní, tak i rekreační potenciál a trasami, které mají jen rekreační charakter (vazba na kapitolu 2.2.).

Značení cyklotras ve Zlínském kraji

- 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 neudržuje. Na druhé straně pozitivním příkladem je, že o značení Moravské stezky a Cyklostezky Bečva se starají její

správci. Problémem také je, že sdružení oproti KČT nedostávají příspěvek na značení od Zlínského kraje (vazba na kapitolu 2.3.).

Doprovodná infrastruktura a služby

- Každá cyklotrasa má splňovat základní požadavky cílových skupin cykloturistů nejen z hlediska cyklistické infrastruktury, značení, napojení na veřejnou dopravu, ale také vybavení službami, marketingu a propagace pro možnost odpočinku a občerstvení. V případě Zlínského kraje u dvou významných páteřních cyklotras (Moravské stezky a cyklostezky Bečva) lze konstatovat, že zcela jednoznačně splňují kritéria stanovená Evropskou cyklistickou federací, a to ve všech bodech.
- Koncepce počítá také s rozvojem elektromobility (vazba na kapitolu 2.4.).

Potenciál rozvoje cyklistické dopravy ve Zlínském kraji

- 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 dojížďce 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.
- V rámci předchozího období se podařilo vybudovat řadu významných cyklistických stezek, např. v úseku Otrokovice – Zlín - Lešná, Količín – Holešov – Jankovice, dále jsou hotové cyklostezky např. kolem Uherského Hradiště, Uherského Brodu, či Hluku, Také se podařilo vybudovat cyklostezku na zrušené železniční tratí v úseku Morkovice-Slížany – Uhřice – Němčice (na úsek Vizovice – Lutonina – Pozděchov – Valašská Polanka v trase Baťovy dráhy se ale stále čeká). Díky všem novým cyklostezkám a cyklotrasám se tak zvýšila atraktivita území, zlepšila se dostupnost pro cyklistickou dopravu a byl podpořen rozvoj turistického ruchu a služeb.
- Na druhé straně 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 (vazba na kapitolu 2.5).

Rozvoj systému Bike & Ride

- 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). Automatizované cyklodomy známé z německých měst jsou jen v Uherském Hradišti, které byly zřízené v rámci projektu financovaného z evropských fondů. Průzkum ukázal, že města a obce mají zájem o řešení parkování a úschovny kol.

Řízení, koordinace a organizace rozvoje cyklistiky

- Období 2004 – 2018 je tak charakteristické absencí výkonných a řídících 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 (vazba na kapitolu 2.7.)

Financování

I nadále se sice počítá s podporou výstavby cyklistické infrastruktury jak z evropských, tak i národních zdrojů, nicméně slabou stránkou jsou nedostatečné plánované alokace. Jedná se o vážnou hrozbu, která může významným způsobem ovlivnit naplňování tohoto dokumentu. Není ani jistá otázka samostatného krajského dotačního titulu (vazba na kapitolu 2.8.).

3.2 SWOT analýza (silné a slabé stánky, příležitosti, hrozby), založená na rozboru dostupných a shromážděných aktuálních dat, údajů, názorů apod.

SWOT analýza, jejímž cílem je určit jednoduchou a co možná nejobjektivnější charakteristiku stavu a rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky na území Zlínského 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 STRÁNKY

A1) Zlínský 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).

A2) Zlínským krajem prochází Moravská stezka a cyklostezka Bečva, které se obě vyznačují kvalitní cyklistickou i doprovodnou infrastrukturou.

A3) Kvalitní pasport cyklistických stezek a cyklotras v GIS.

A4) Zlínský kraj má v porovnání s jinými kraji poměrně hustou síť cyklistických stezek:

- (celkem je na území kraje 260 km cyklistických stezek, nejatraktivnější jsou v koridoru cyklostezky Bečvy či Moravské stezky, stejně jako cyklostezka Otrokovice – Zlín, dále síť cyklistických stezek na Uherskohradišťsku, Holešovsku, Uherskobrodsku atd.

A5) Systémová podpora rozvoje cyklistické dopravy na úrovni některých měst:

- příkladem jsou Otrokovice, Zlín, Uherské Hradiště, Vsetín, Valašské Meziříčí, Kroměříž, atd.) Města mají svého městského cyklokoordinátora, zpracovaný generel/koncepci rozvoje cyklodopravy, atd.

A6) Hustá síť značených cykloturistických tras na území Zlínského kraje.

A7) Zlínským krajem vede EuroVelo 4.

A8) Existence certifikovaných stravovacích, ubytovacích a jiných zařízení „Cyklisté vítáni“ splňující kritéria stanovená Evropskou cyklistickou federací.

A9) Zlínský kraj má celkově dobrou dopravní dostupnost kraje veřejnou dopravou v návaznosti na cyklotrasy.

SLABÉ STRÁNKY

B1) Z hlediska bezpečnosti jsou nevhodně trasované dálkové cyklotrasy 46 a 49.

B2) Nedobudována síť regionálně významných páteřních krajských cyklotras a chybí kvalitní a bezpečné propojení měst:

- 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.

B3) Absence vyznačené evropské cyklotrasy EuroVelo speciálním logem na území Zlínského kraje.

B4) Nedostatečná infrastruktura pro elektrokola (dobíjecí stanice, síť servisů, atd.).

B5) Nadprůměrný počet usmrcených a těžce zraněných cyklistů při dopravních nehodách na území Zlínského kraje v porovnání s celorepublikovým průměrem.

B6) Chybějící systém BIKE & RIDE u celé řady zastávek a přestupních terminálů.

B7) Neexistence krajského dotačního titulu zaměřeného na podporu rozvoje cyklistiky.

B8) Neexistence dotačních titulů pro financování cyklistických komunikací typu účelových komunikací B11 v katastrálních územích bez zpracovaných komplexních pozemkových úprav, kde není možné zcela vyloučit motorovou dopravu (míněno např. zemědělskou techniku), ale lze ji výrazně omezit.

B9) Nedostatečný systém údržby, financování stávajících a značení nových cyklotras

- Chybí pasport značení cyklotras v kraji a systémový přístup k financování značení a jeho obnovy, KČT nedostává finanční prostředky na značení nových cyklotras.
- Není dořešena údržba a správcovství tematických tras.

B10) Při rekonstrukcích silnic II. a III. třídy se většinou nepočítá s opatřeními podporujícími cyklistickou dopravu.

B11) Nedostatečná vybavenost významných tras službami.

B12) Chybí integrovaná dopravní strategie definující povinnost řešení cyklistiky jako integrální součásti dopravy.

PŘÍLEŽITOSTI

C1) Rostoucí zájem o zdravý životní styl a aktivní trávení volného času (jak pro cykloturistiku, tak každodenní dojížďku).

C2) 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.

C3) Budování samostatných stezek pro cyklisty ve městech a obcích stejně jako cyklistických pruhů v hlavním či přidruženém dopravním prostoru.

C4) Možnost využití polních cest v rámci komplexních pozemkových úprav, podobně jako opuštěných drážních těles pro budování nových cyklotras.

C5) Zlínský kraj má obrovský potenciál využít systém Bike&Ride:

- Na jedné straně má rozsáhlou síť železničních tratí, na druhé straně síť stávajících i plánovaných páteřních cyklotras vedou právě v koridoru těchto tratí. Další rozvoj integrovaných systémů v dopravě, posilování vazeb mezi cyklistickou dopravou a ostatními dopravními módy, např. vazba na síť železničních tratí (uzly, koridory) a páteřní síť cyklotras.

C6) Zvýšení prostupnosti hranice, realizace příhraničních i nadregionálních projektů ve spolupráci se slovenskými partnery včetně budování cyklistické infrastruktury.

C7) Rozvoj doplňkové infrastruktury a služeb pro cyklisty:

- mobiliář, cyklopůjčovny, cykloservisy, úschovny a další. Zavádění certifikovaných služeb produktu „Cyklisté vítáni“ (ubytovacích, stravovacích a dalších zařízení).

C8) Vyšší využívání elektrokol, které umožní jízdu na kole širšímu spektru osob (vč. starších lidí, osob s omezenou schopností pohybu, fyzicky méně zdatným jedincům, apod.) a větší míru využívání jízdního kola jako dopravního módu v pahorkovitém území.

C9) Vybudování koordinované a efektivní struktury partnerství pro rozvoj cyklistiky v kraji:

- Další rozvoj partnerství, vzájemná koordinace aktivit a prohlubující se spolupráce mezi klíčovými subjekty (soukromého a veřejného sektoru) zaměřenými na rozvoj cyklistiky v rámci Zlínského kraje a také ve vazbě na sousední kraje. Možnost vstupu kraje do spolku Partnerství pro městskou mobilitu.

C10) Financování rozvoje cyklistické dopravy z vnějších zdrojů, možnost využití státních a evropských dotačních titulů:

- V případě, že Zlínský kraj se bude finančně spolupodílet na výstavbě páteřní sítě dálkových cyklotras, pak má možnost získat dotaci ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

C11) Možnost využití protipovodňových opatření a dalších opatření v koridoru vodních toků pro rozvoj cyklistiky.

HROZBY

D1) 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.

D2) Nárůst preference individuální osobní dopravy s negativními dopady na kvalitu životního prostředí na úkor udržitelných forem dopravy (vč. dopravy cyklistické).

D3) Sílící pozice a rozvoj konkurenčních regionů (jak v rámci ČR, tak i na Slovensku) ve vztahu k cykloturistice.

D4) 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.

D5) Cyklisté jsou nejzranitelnější 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).

D6) Nejednotný výklad legislativy ČR a nejednotný přístup veřejnoprávních orgánů při plánování a realizaci cyklopruhů na silnicích uvnitř obcí.

D7) Opomenutí řešení cyklistické dopravy při zpracování územně plánovací dokumentace.

D8) Vysoké náklady na vynětí pozemku ze ZPF v běžném režimu, extrémně vysoké v územích s chráněným režimem přírody.

D9) Negativní vývoj legislativy související přímo či nepřímo s rozvojem cyklistické dopravy.

D10) Komplikované řízení na straně orgánů ochrany životního prostředí související s výstavbou cyklistických komunikací v přírodně chráněných oblastech.

D11) Svévolné označování cyklotras bez svolení dotčených správců majetku.

D12) Pasivní až negativní přístup místní samosprávy při realizaci dálkových popř. regionálně významných koridorů, která nemusí mít zájem o jejich budování.

D13) Neochota soukromého sektoru, resp. obecně aktérů v území při rozvoji služeb a doplňkové infrastruktury pro cyklistiku ve městech a obcích.

D14) 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.

D15) Nedostatek finančních prostředků (obecních, krajských, národních, evropských i soukromých) pro rozvoj cyklistické infrastruktury stejně jako prostředků na údržbu cyklistické sítě.

4. Návrhová část

4.1 Vize a přehled cílů a opatření

<table>
<tr><td colspan="3">VIZE
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</td></tr>
<tr><td>Strategický cíl I:
Bezpečná síť dálkových a regionálně významných cyklotras</td><td>Strategický cíl II:
Cyklistika jako součást dopravního systému</td><td>Strategický cíl III:
Cykloznačení a doprovodná infrastruktura cyklotras</td></tr>
<tr><td>Specifický cíl 1.1 Projektová příprava sítě dálkových a regionálně významných cyklotras

Opatření 1.1.1 Zpracování průzkumů, studií a analýz cyklistiky v kraji

Opatření 1.1.2 Zpracování projektových dokumentací pro realizaci sítě dálkových a regionálně významných cyklostezek</td><td>Specifický cíl 2.1 Bezpečný pohyb cyklisty v intravilánu a extravilánu sídel

Opatření 2.1.1 Začlenění bezpečné cyklistiky do plánů rozvoje a rekonstrukcí pozemních komunikací

Opatření 2.1.2 Bezpečná dojížďka do zaměstnání a do škol</td><td>Specifický cíl 3.1 Značení a údržba značení cyklotras

Opatření 3.1.1 Pasport a průběžný monitoring cykloznačení

Opatření 3.1.2 Cykloznačení a jeho obnova, údržba cykloznačení, včetně přeznačení</td></tr>
<tr><td>Specifický cíl 1.2 Realizace sítě dálkových a regionálně významných cyklostezek a cyklotras

Opatření 1.2.1 Zajištění přímé dostupnosti nejdůležitějších cílů v regionu systémem bezpečných propojení

Opatření 1.2.2 Optimalizace sítě cyklotras</td><td>Specifický cíl 2.2 Využití synergií mezi cyklistikou a ostatními druhy dopravy

Opatření 2.2.1 Rozvoj systému BIKE & RIDE

Opatření 2.2.2 Rozvoj služeb podporujících využití kola jako dopravního prostředku</td><td>Specifický cíl 3.2 Realizace doprovodné cyklistické infrastruktury

Opatření 3.2.1 Realizace informačního a naučného systému

Opatření 3.2.2 Realizace doplňkových služeb pro cyklisty</td></tr>
<tr><td colspan="3">Strategický cíl IV: Řízení rozvoje cyklistiky
Specifický cíl 4.1 Koordinace a řízení rozvoje cyklistiky
Opatření 4.1.1 Spolupráce v území
Opatření 4.1.2 Prověřování absorpční kapacity území
Opatření 4.1.3 Aktualizace sítě cyklostezek a cyklotras v GIS
Specifický cíl 4.2 Financování rozvoje cyklistiky
Opatření 4.2.1 Monitorování zdrojů financování cyklistiky
Opatření 4.2.2 Metodika systému podpory z krajských dotačních zdrojů</td></tr>
</table>

4.2 Teze rozvíjející vizi Koncepce

Hlavním výstupem návrhu koncepce rozvoje cyklodopravy na území Zlínského kraje je vytvoření komplexně pojatého základního systému cyklistických tras, jako nedílné a plnohodnotné součásti celého komunikačního systému. Cílový stav pokrývá výhledově nároky obyvatel na rekreační i účelovou cyklistickou dopravu, přičemž vychází z dostupných údajů o přepravních nárocích obyvatel. Zohledněny jsou také možnosti kraje při rozvoji dopravní infrastruktury v oblasti silniční, železniční a vodní dopravy a při zavádění integrovaných dopravních systémů.

Základní systém cyklistických tras ve své definitivní podobě řeší nejen nároky na bezpečnost a kvalitu cyklistické dopravy, ale je také přijatelnou alternativou stále se zvyšující automobilové dopravě, přičemž současně umožňuje snižovat negativní účinky z dopravy a zároveň zlepšovat zdraví a fyzickou kondici obyvatel. Nabídka kvalitních cyklistických tras zvyšuje atraktivitu území pro její návštěvníky, což sebou přináší rozvoj doprovodných služeb pro cyklisty a cykloturisty a zároveň zvýšení zaměstnanosti v regionu.

Při zařazování jednotlivých rozvojových záměrů do návrhu se vycházelo z následujících základních tezí:

Teze č. 1:

Realizací kvalitních dálkových a významných regionálních cyklistických tras zvýšit atraktivitu území, zlepšit jeho dostupnost a podpořit rozvoj turistického ruchu a služeb.

Teze je naplňována prostřednictvím Strategického cíle 1

Věcné naplnění teze:

- Realizace nových úseků dálkových cyklotras č. 4 (Moravská stezka), č. 50 (cyklostezka Bečva) a č. 46 (BEVLAVA) s cílem vymístit cyklistickou dopravu do atraktivnějších lokalit a mimo komunikace s automobilovým provozem.
- Realizace nových úseků na regionálně významných cyklotrasách.

Teze č. 2:

Řešením dopravně nebezpečných míst ve vztahu k cyklistické dopravě obecně přispět k plynulosti a bezpečnosti dopravy.

- Teze je naplňována prostřednictvím Strategického cíle 2.

Věcné naplnění teze:

- Sledování intenzit dopravy, výskytu nehod cyklistů a realizace opatření k odstranění nebezpečných a dopravně nepřehledných míst na všech cyklistických trasách.
- Při řešení cyklistických tras respektování funkce cyklistické dopravy, dané převládajícím účelem cest při sledování ekonomického přístupu k vedení trasy, které jsou klíčové pro pravidelnou dojížďku do zaměstnání, do škol a na úřady.
- Při řešení kritických míst provádění analýzy a zohlednění veškerých dopravně inženýrských informací a podkladů, zejména směrování a intenzity cyklistů, intenzity automobilové dopravy, nehodovost, šířkové a směrové parametry komunikací. Při realizaci obchvatů, přeložek a výstavbě nových komunikací posuzování rovněž možnosti využití opouštěných koridorů silničních tahů pro potřeby cyklistické dopravy, přičemž budou zohledněna řešení cyklodopravy do připravovaných investičních akcí.

Teze č. 3:

Vytvářením doprovodné infrastruktury a realizací jednotného systému značení vč. jeho následné údržby zajistit bezproblémovou orientaci cyklistů a adekvátní doprovodné služby.

- Teze je naplňována prostřednictvím Strategického cíle 3.

Věcné naplnění teze:

- Zajištění jednotného systému značení (jednotné číslo trasy v celé délce, dopravní značení) pro lepší orientaci a větší bezpečnost.
- Realizace doprovodné cyklistické infrastruktury ke zkvalitnění služeb pro cyklisty.

Teze č. 4:

Nastavení řízení implementace Koncepce

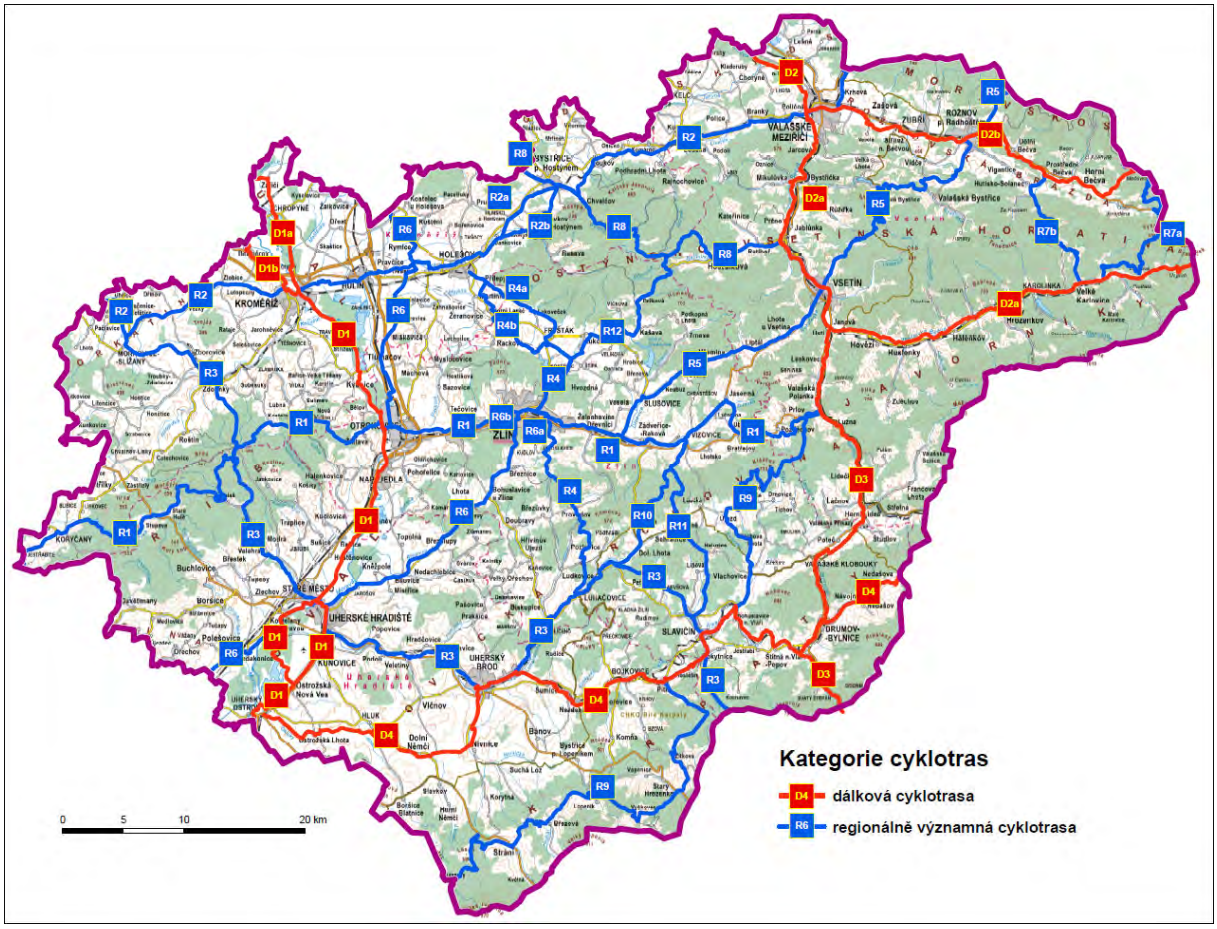
- Teze je naplňována prostřednictvím Strategického cíle 4.

Věcné naplnění teze:

- Aktivní spolupráce mezi pracovní skupinou Koncepce a cyklokoordinátorem.
- Naplnění rámcového rozpočtu a financování implementace.

4.3 Strategický cíl 1 – Bezpečná síť dálkových a regionálně významných cyklotras

Cílem je vytvořit bezpečnou síť dálkových a regionálně významných cyklotras na území Zlínského kraje (viz. mapa č.1), kterou doplňují významné místní trasy zajišťující lepší dostupnost navazujícího území. Cílem této sítě je pokrýt celý Zlínský kraj, přičemž je zohledňována rovnoměrnost pokrytí s ohledem na charakter území.



Mapa č. 1 - síť dálkových a regionálně významných cyklotras

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)[5].

[5] 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.

Cílem optimalizované sítě je zvýšení prostupnosti kraje souvislým propojením významných center, napojení na sousední kraje a Slovensko.

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.
- 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.

Návrh optimalizace regionálně významných cyklotras:

- R1 - hranice kraje – Koryčany – Staré Hutě – Salaš – Bunč – Kostelany – Nová Dědina – Žlutava – Otrokovice – Zlín – Vizovice – Lutonina – Pozděchov – Valašská Polanka
- R2 - Uhřice – Morkovice-Slížany – Počenice-Tetětice – Věžky – Zlobice - Lutopecny – Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice pod Hostýnem –Loukov – Osíčko – Loučka - Poličná– 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 – Zlín – Březnice – Bohuslavice u Zlína – Šarovy – Březolupy - – Bílovice – Jarošov - 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 – Bystřice pod Hostýnem (místní část Rychlov) – 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

Některé obce Zlínského kraje ležící na výše uvedených dálkových a významných páteřních cyklotrasách mají velký katastr, ale 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 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 a regionálně vybraných cyklotrasách objevují „prázdná místa", kde se nenachází žádná cyklistická infrastruktura a cyklisté jsou vedeni po nebezpečných komunikacích vyšších tříd**.

Budování smysluplné a nepřerušené sítě bezpečných cyklotras mimo silnice I., II. a někde i III. třídy bude vyžadovat další finanční prostředky z dostupných dotačních programů.

Spojky v síti

Jedná se o významné místní trasy mající převážně charakter napojení a propojení sítě dálkových a významných regionálních tras s převažujícím turistickým významem. Trasy mají především obslužnou funkci, doplňují v síti chybějící propojení významných center turistiky a služeb a současně zlepšují dostupnost území mimo hlavní dálkové a významné regionální trasy.

Do sítě jsou zařazeny tyto místní cyklotrasy:

- M01 - Zdounky – Troubky – Honětice – Litenčice – Nitkovice – Chvalkovice – hranice kraje
- M02 - Bunč (Zdounky) – Koryčany (nahrazuje vedení ze Zdounek přímo do Koryčan po cyklotrase 5012, trasa je vedena přes lesy po cyklotrasách 5013 a 5158).
- M03 - Staré Hutě – Buchlov – Buchlovice – Velehrad (vedené po cyklotrasách 5159, 5151, 5150)
- M04 - Koryčany – Osvětimany – Medlovice – Stříbrnice – Močidla – Smraďavka – Boršice – Nedakonice
- M05 - Buchlovice – Smraďavka – Boršice – Tučapy – Polešovice – Vážany – Ořechov – Těmice
- M06 - Tlumačov – Kvasice – Nová Dědina
- M07 - Nové Paseky – Losky – Zlámanec – Svárov – Březolupy – Topolná
- M08 - Zlín – Dolní Paseky – Salaš – Lhota – Březolupy – Částkov – Pašovice – Prakšice – Drslavice
- M09 - Veletiny – Vlčnov – Dolní Němčí – Horní Kopec
- M10 - Troják – Podhradní Lhota – Kunovice – Kelč
- M11 - Kunovice – Loučka – Podolí – Lázy – Mikulůvka – Bystřička – přehrada Bystřička – Malá Bystřice
- M12 - Dešná – Slušovice – Štípa – Lešná, ZOO
- M13 - Martiňák – Pustevny – Rožnov pod Radhoštěm – Dolní Bečva – Vigantice – Hutisko-Solanec – Čarták – Kyčera – Karolinka – Nový Hrozenkov – Vranča – Kohútka – státní hranice
- M14 - Velké Karlovice – Podťaté – Kasárna, státní hranice
- M15 - Huslenky – Zděchov – Pulčínské skály – Střelná
- M16 - Morkovice-Slížany – Kroměříž – Kurovice - Fryšták
- M17 - Nivnice – Březová – státní hranice.
- M18 – Valašské Klobouky – Vlachovice
- M19 – Horní Lideč – Střelná – státní hranice
- M20 - Bojkovice – Lopeník – Březová – Strání
- M21 - hřebenovka: Bumbálka – Čarták – Vsacký Cáb - Vsetín
- M22 - hřebenovka: Kasárna – Kohútka

Strategický cíl bude naplňován prostřednictvím následujících specifických cílů a opatření:

- Specifický cíl 1.1 Projektová příprava sítě dálkových a regionálně významných cyklotras
  - Opatření 1.1.1 Zpracování průzkumů, studií a analýz cyklistiky v kraji
  - Opatření 1.1.2 Zpracování projektových dokumentací pro realizaci sítě dálkových a regionálně významných cyklostezek
- Specifický cíl 1.2 Realizace sítě dálkových a regionálně významných cyklostezek a cyklotras
  - Opatření 1.2.1 Zajištění přímé dostupnosti nejdůležitějších cílů v regionu systémem bezpečných propojení
  - Opatření 1.2.2 Optimalizace sítě cyklotras

4.3.1 Specifický cíl 1.1 - Projektová příprava sítě dálkových a regionálně významných cyklotras

Klíčová je příprava a realizace projektů výstavby úseků na dálkových a regionálně významných cyklistických trasách, která zahrnuje zejména projektovou přípravu, majetkoprávní vypořádání, zajištění vlastních nebo vnějších finančních prostředků. Hlavní prioritou těchto opatření by mělo být scelení dálkových a regionálně významných cyklotras s požadavkem na financování těchto staveb z evropských a státních fondů.

Opatření 1.1.1 Zpracování průzkumů, studií a analýz cyklistiky v kraji

Opatření řeší předprojektovou přípravu dálkových a regionálně významných cyklotras tzn. vyhledávací 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, správci souběžných vodních toků, příp. orgány ochrany přírody a krajiny.

Podrobná studie bude vždy zahrnovat ucelený úsek cyklistické komunikace, která bude vhodně a bezpečně napojena do stávající dopravní sítě.

Typový nositel opatření: obce ve spolupráci s cyklokoordinátorem (STR).

Monitorovací indikátor výstupu sledovaný pro potřebu evaluace:

- Počet zpracovaných studií (jednotka – počet: ks)

Opatření 1.1.2 Zpracování projektových dokumentací pro realizaci sítě dálkových a regionálně významných cyklostezek

Opatření řeší zpracování dokumentací pro územní rozhodnutí (DUR) a stavební povolení (DSP) cyklostezek na dálkových a regionálně významných cyklotrasách. Pro některé stavby je možné přistoupit přímo ke zpracování sloučených dokumentací pro územní řízení a stavební povolení. Na jiné akce musí být vyhotoveny projektové dokumentace vyšších stupňů až po dokumentaci pro provádění stavby (možno jednostupňově společně s dokumentací pro stavební povolení).

Na základě aktivity obcí je žádoucí, aby kraj zvážil zřízení dotačního titulu pro zpracování dokumentací pro územní rozhodnutí (DUR) a stavební povolení (DSP) dálkových a regionálně významných cyklostezek.

Typový nositel opatření: obce ve spolupráci s cyklokoordinátorem (STR).
Na základě finanční alokace v dotačním titulu bude přidělena dotace obcím, či svazkům obcí na zpracování projektových dokumentací.

Monitorovací indikátor výstupu sledovaný pro potřebu evaluace:

- Počet zpracovaných projektových dokumentací (jednotka – počet: ks)

4.3.2 Specifický cíl 1.2 - Realizace sítě dálkových a regionálně významných cyklostezek a cyklotras

Specifický cíl řeší výstavbu a rekonstrukci úseků cyklostezek na území kraje, které jsou zařazené do sítě dálkových a regionálně významných cyklotras. Prioritně se jedná o výstavbu úseků, které budou podrobně specifikovány na základě projektových dokumentací zpracovávaných v rámci specifického cíle 1.1.

Na základě aktivity obcí je žádoucí, aby kraj zvážil zřízení dotačního titulu na výstavbu úseků, které jsou zařazené do sítě dálkových a regionálně významných cyklotras.

Opatření 1.2.1 Zajištění přímé dostupnosti nejdůležitějších cílů v regionu systémem bezpečných propojení

Opatření je zaměřeno na výstavbu a rekonstrukci úseků na dálkových a regionálně významných cyklotrasách. Opatření monitoruje vlastní realizaci úseků. Přehled navrhovaných úseků je uveden v Implementační části.

Na základě aktivity obcí je žádoucí, aby kraj zvážil zřízení dotačního titulu na výstavbu, případně rekonstrukce úseků na dálkových a regionálně významných cyklotrasách. Budou preferovány projekty, které byly podpořeny ze státních a evropských zdrojů a kraj podpoří projekt finanční spoluúčastí.

Typový nositel opatření: obce ve spolupráci s cyklokoordinátorem (STR). Na základě finanční alokace v dotačním titulu bude přidělena dotace obcím, či svazkům obcí na výstavbu, případně rekonstrukci dílčích úseků.

Monitorovací indikátory výstupu sledované pro potřebu evaluace:

- Délka nově vybudovaných cyklostezek*
- Délka rekonstruovaných cyklostezek*

Poznámka:
* v rámci tohoto MI lze monitorovat veškeré cyklistické komunikace včetně jízdních pruhů vyhrazených pro cyklistickou dopravu.

Opatření 1.2.2 Optimalizace sítě cyklotras

Opatření reaguje na potřebu optimalizace sítě cyklotras směřující k vytvoření bezpečné sítě dálkových a regionálně významných cyklotras. V souběhu s realizací každé stavby je nutné učinit potřebné kroky k úpravě trasování do nového koridoru. Na základě nově vybudovaných úseků (viz. opatření 1.2.1.) obce zajistí přetrasování dle optimalizované sítě dálkových a regionálně významných cyklotras.

Současně opatření zahrnuje optimalizaci stávající sítě cyklotras, a to bez výstavby nových úseků (např. vyznačení nové cyklotrasy v úseku Uherský Ostroh – Hluk).

Opatření je realizováno v souladu s dohodou o číslování dálkových tras v ČR provedenou na národní úrovni. Číslo cyklotrasy po výstavbě nové cyklistické stezky stanovuje Klub českých turistů. Samotné značení probíhá v rámci opatření 3.1.2. této Koncepce.

Níže jsou uvedeny pouze možnosti / náměty na přidělení čísel na regionálně významných cyklotrasách. Znovu ale platí, že k přečíslování a přetrasování může dojít, až budou vybudovány nové úseky cyklostezek.:

- R1 - cyklotrasa 473 a 471 (návrh nového čísla cyklotrasy – 47) : hranice kraje – Koryčany – Staré Hutě – Salaš – Bunč – Kostelany – Nová Dědina – Žlutava – Otrokovice – Zlín – Vizovice – Lutonina – Pozděchov – Valašská Polanka
- R2 - návrh nového čísla cyklotrasy – 474: R2 - Uhřice – Morkovice -Slížany – Počenice-Tetětice – Věžky – Zlobice - Lutopecny - Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice pod Hostýnem –Loukov – Osíčko – Loučka - Poličná– Valašské Meziříčí – Krhová – dále směr na Nový Jičín (Moravskoslezský kraj)
- R3 - návrh nového čísla cyklotrasy – 475: Zdounky – Bunč – Velehrad – Staré Město – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Luhačovice – Slavičín - Šanov
- R4 - návrh nového čísla cyklotrasy – 476: Holešov – Fryšták – Zlín – Luhačovice
- R5 - návrh nového čísla cyklotrasy – 477: Lípa – Slušovice – Vsetín - Rožnov pod Radhoštěm – Horní Paseky – Pindula – dále směr na Frenštát pod Radhoštěm (Moravskoslezský kraj)
- R6 - návrh nového čísla cyklotrasy – 478: R6 - Stará Ves – Tlumačov – Otrokovice –Zlín – Březnice – Bohuslavice u Zlína – Šarovy – Březolupy - – Bílovice – Jarošov - Uherské Hradiště – Nedakonice – Moravský Písek (Jihomoravský kraj)
- R10 - návrh nového čísla cyklotrasy – 479: Valašské Klobouky - Vlachovice - Slavičín – (Šanov – státní hranice) - Pitín – Žitková – Vyškovec – Lopeník (bývalá cyklotrasa 46)

Typový nositel opatření: správci cyklotras, obce, ve spolupráci s cyklokoordinátorem (STR)
Správci cyklotras ve spolupráci s cyklokoordinátorem zajistí změnu trasování cykotras (oznámení správcům mapových serverů).

Monitorovací indikátor výstupu sledovaný pro potřebu evaluace:

- Délka nových cyklotras*

Poznámka:
* u cyklotras se bude jednat o jejich přeznačení např. v důsledku optimalizace sítě či výstavby nových cyklostezek

4.4 Strategický cíl 2 – Cyklistika jako součást dopravního systému

Cílem je metodicky podporovat 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 podporuje integrované dopravní strategie, které zahrnují všechny druhy dopravy.

Strategický cíl bude naplňován prostřednictvím následujících specifických cílů a opatření:

- Specifický cíl 2.1 Bezpečný pohyb cyklisty v intravilánu a extravilánu sídel
  - Opatření 2.1.1 Začlenění bezpečné cyklistiky do plánů rozvoje a rekonstrukcí pozemních komunikací
  - Opatření 2.1.2 Bezpečná dojížďka do zaměstnání a do škol
- Specifický cíl 2.2 Využití synergií mezi cyklistikou a ostatními druhy dopravy
  - Opatření 2.2.1 Rozvoj systému BIKE & RIDE
  - Opatření 2.2.2 Rozvoj služeb podporujících využití kola jako dopravního prostředku

4.4.1 Specifický cíl 2.1 Bezpečný pohyb cyklisty v intravilánu a extravilánu sídel

Tento cíl zajišťuje realizaci všech opatření, která budou zvyšovat bezpečnost cyklistů na pozemních komunikacích. Jedná se zejména 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 odklánějí cyklisty ze silnic I. a II. třídy, v opodstatněných případech ze silnic III. třídy a plní jak funkci dopravní, tak i funkci rekreační, pokud na nich přesáhne intenzitu 1000 voz/den.

Z pohledu perspektivy Zlínského kraje je pak podstatné zajištění bezpečnosti cyklistické dopravy v extravilánu především jejím oddělením od frekventované automobilové dopravy. Cílem je tak ochrana provozu cyklistů na pozemních komunikacích a provedení vhodných opatření, zejména samostatných cyklistických stezek.

Opatření 2.1.1 Začlenění bezpečné cyklistiky do plánů rozvoje a rekonstrukcí pozemních komunikací

Opatření na zvýšení bezpečnosti cyklistů je realizováno prostřednictvím dvou nástrojů:

- **Zamezení vzniku bariér cyklistické dopravy při modernizaci a rekonstrukcí na státních a krajských komunikacích a při realizaci velkých železničních staveb atd.** V rámci zpracování projektových dokumentací na výše uvedených stavbách bude prověřena možnost začlenění opatření na podporu zvyšování bezpečnosti cyklistů. Systém spolufinancování jednotlivých úseků bude vždy stanoven v rámci místních podmínek.

- **Spolupráce na využití polních a lesních cest pro potřeby cyklistů.** V mnoha případech pro rozvoj cyklistické dopravy postačí využít nově budovaných, nebo rekonstruovaných účelových komunikací vedených podél vodních toků, dále se počítá s využitím pozemkových úprav, či stávající sítě polních a lesních cest.

Typový nositel opatření: obce ve spolupráci s cyklokoordinátorem (STR), odborem dopravy ZK (DOP) a správci pozemních staveb bude vést jednání se zainteresovanými organizacemi o možnosti realizace daných opatření, které směřují k vytvoření podmínek pro koncepční řešení rozvoje cyklistické dopravy.

Monitorovací indikátory výstupu sledované pro potřebu evaluace:

- Délka rekonstruovaných polních a lesních cest na cyklistických trasách
- Počet rekonstrukcí a novostaveb vedoucích ke zvýšení bezpečnosti cyklistické dopravy na státních a krajských komunikacích

Opatření 2.1.2 Bezpečná dojížďka do zaměstnání a do škol

Opatření je zaměřeno na výstavbu cyklistických komunikací ke zvýšení bezpečné dojížďky do zaměstnání a do škol mimo dálkové a významné regionální cyklotrasy. Předkládané projekty musí odkazovat na dopravně koncepční dokumenty měst a obcí.

Typový nositel opatření: obce ve spolupráci s odborem dopravy ZK (DOP) a cyklokoordinátorem (STR). Cyklokoordinátor v součinnosti s odborem dopravy ZK (DOP) poskytuje metodická doporučení odpovídající moderním evropským trendům, která mohou pomoci městům a obcím při přípravě žádosti na evropské a státní fondy.

Monitorovací indikátor výstupu sledovaný pro potřebu evaluace:

- Délka nově vybudovaných a rekonstruovaných cyklostezek*

Poznámka:

* v rámci tohoto MI lze monitorovat veškeré cyklistické komunikace včetně jízdních pruhů vyhrazených pro cyklistickou dopravu.

4.4.2 Specifický cíl 2.2 Využití synergií mezi cyklistikou a ostatními druhy dopravy

Zlínský kraj může přispět k řešení městské a sídelní mobility tím, že bude vytvářet takové podmínky, aby lidé nemuseli používat na svých cestách automobily, ale naopak aby využívali kombinace mezi veřejnou a cyklistickou dopravou. Specifický cíl se zaměřuje na dvě oblasti: rozvoj systému BIKE & RIDE a rozvoj služeb podporujících využití kola jako dopravního prostředku (tzv. bike sharingu).

Opatření 2.2.1 Rozvoj systému BIKE & RIDE

Cílem opatření je propojení cyklistiky s veřejnou hromadnou dopravou v oblasti denního dojíždění do práce a do škol. Je proto nutné zajistit ze strany měst a obcí přístupnost nástupišť a zejména možnost odstavování jízdních kol v rámci systém BIKE & RIDE na zastávkách a stanicích železniční, autobusové a městské hromadné dopravy. Na druhé straně je třeba zdůraznit, že tento cíl bude naplněn jen za předpokladu, že bude posílen význam veřejné dopravy, zvláště té železniční.

Rozvoj systému Bike and Ride se doporučuje realizovat především v rámci připravovaného integrovaného dopravního systému Zlínského kraje ve vazbě na města a koridory, zejména v ose:

- Hulín - Otrokovice – Staré Město - Nedakonice
- Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice pod Hostýnem,

- Otrokovice – Zlín – Vizovice,
- Valašské Meziříčí – Vsetín,
- Staré Město – Uherské Hradiště – Kunovice – Uherský Brod,

Typový nositel opatření: obce ve spolupráci s odborem dopravy ZK (DOP) a cyklokoordinátorem (STR). Cyklokoordinátor (STR) v součinnosti s odborem dopravy ZK (DOP) poskytuje metodickou podporu při realizaci konkrétní infrastruktury BIKE & RIDE, včetně uplatňování řešení parkování jízdních kol v rámci budování dopravních terminálů (spolupráce od zadání projektové dokumentace). Parkování jízdních kol by mělo být řešeno primárně jako zastřešená stání, pokud možno uzamykatelná nebo ve formě cykloboxů.

Monitorovací indikátor výstupu sledovaný pro potřebu evaluace:

- Počet vytvořených parkovacích míst pro jízdní kola

Opatření 2.2.2 Rozvoj služeb podporujících využití kola jako dopravního prostředku

Opatření je zaměřeno na mapování potřeb podpory systému sdílení kol (bikesharing). Opatření není zaměřeno na nákup jízdních kol, ale jen na infrastrukturu, což odpovídá rozměru tohoto opatření.

Typový nositel opatření: obce ve spolupráci s odborem dopravy ZK (DOP) a cyklokoordinátorem (STR). Cyklokoordinátor (STR) v součinnosti s odborem dopravy ZK (DOP) poskytuje metodickou podporu při zavádění a rozvoji systému sdílení kol (bikesharing). Systém sdílení kol by měl být řešen primárně v místech s vysokou koncentrací služeb (města).

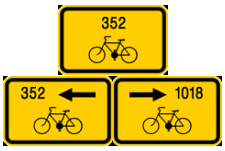
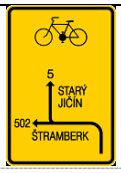
Monitorovací indikátor výstupu sledovaný pro potřebu evaluace:

- Počet vytvořených parkovacích stanic pro jízdní kola v rámci bikesharingu

4.5 Strategický cíl 3 – Cykloznačení a doprovodná infrastruktura cyklotras

Cílem je zajistit 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.

		
IS 19b Směrová tabule (se dvěma cíli)	*IS 21a, 21b, 21c* Směrové tabulky	*IS 20* Návěst před křižovatkou

Obr.13 - Příklady dopravního značení pro cyklisty

Součástí strategického cíle je realizace doprovodné cyklistické infrastruktury.

Strategický cíl bude naplňován prostřednictvím následujících specifických cílů a opatření:

- Specifický cíl 3.1 Značení a údržba značení cyklotras
  - Opatření 3.1.1 Pasport a průběžný monitoring cykloznačení
  - Opatření 3.1.2 Cykloznačení a jeho obnova, údržba cykloznačení, včetně přeznačení
- Specifický cíl 3.2 Realizace doprovodné cyklistické infrastruktury
  - Opatření 3.2.1 Realizace informačního a naučného systému
  - Opatření 3.2.2 Realizace doplňkových služeb pro cyklisty (Elektronabíječky, oprava a servis)

4.5.1 Specifický cíl 3.1 Značení a údržba značení cyklotras

Specifický cíl je zaměřen na určení **správce základního systému značení cyklistických tras, což je nutnou podmínkou** pro realizaci nejen samotného značení, ale zejména další údržby značení.

Cílem je následně zajištění finančních prostředků na tuto údržbu. S tím souvisí **pořízení evidence stávajícího cyklistického dopravního značení a její průběžná aktualizace**, aby odpovídající správce věděl o rozsahu spravovaného majetku a mohl vyčíslit odpovídající náklady. Velmi důležitým faktorem je předávání dokumentací o aktuálně realizovaném dopravním značení.

Opatření 3.1.1 Pasport a průběžný monitoring cykloznačení

Opatření se zaměřuje na zpracování pasportu značení a jeho následnou každoroční aktualizaci, která nastaví pravidla pro její údržbu. Většina cyklotras byla vyznačena kolem roku 2000, a to z prostředků okresních úřadů. Nedošlo ale k převedení značení na nové majitele, takže se v současné chvíli udržuje značení, které v mnoha případech nemá svého majitele a správce. Proto je nutné vytvořit pasport stávajícího značení, kde každá značka bude zaevidovaná a bude ji přidělen správce. Vše bude provedeno v digitální podobě. Tento pasport umožní zjistit aktuální stav značení a navrhnout přesnou částku, kterou je třeba věnovat na údržbu.
Doporučuje se, aby každý, kdo bude chtít získat z kraje individuální dotaci na údržbu značení, měl k dispozici tento pasport. KČT a dalším správcům může být poskytnuta individuální podpora na zpracování pasportu značení cyklotras a sladění systému značení podle čísel a podle log (tematických tras) a provedení revize značení dle tohoto pasportu spojenou s údržbou značení.

V následujících letech bude daný pasport postupně aktualizován a budou doplňovány nové trasy a nové značení. Všechny návrhy by měly být zanesené do aktualizovaného pasportu.

Pasport umožní nastavení jasně daných pravidel pro údržbu značení cyklotras, čímž zprůhlední systém financování údržby značení. Cílem je rovněž sladit systém značení podle čísel a podle log (tematických tras).

Typový nositel opatření: za vyhotovení pasportu jsou odpovědni správci cyklotras a cyklokoordinátor (STR) kontroluje stav daného pasportu.

Monitorovací indikátor výstupu sledovaný pro potřebu evaluace:

- Provedení pasportu cykloznačení (jednotka – 1 pasport)

Opatření 3.1.2 Cykloznačení a jeho obnova, údržba cykloznačení, včetně přeznačení

Cílem opatření je zajistit dlouhodobou bezproblémovou orientaci cyklistů v celé síti cyklotras s důrazem na aktuální síť dálkových a regionálně významných tras, a to včetně nezbytného přeznačení tras

Opatření zahrnuje vlastní provedení značení v terénu u všech tras. Prioritně je zaměřeno na značení a přeznačení aktuálně navržené sítě dálkových a regionálně významných tras.

Stávající systém údržby a obnovy cyklistického značení je koordinován zástupci Klubu českých turistů (KČT) a správci jednotlivých tematických tras, kteří disponují financemi pouze na obnovu stávajících tras, nikoli na značení nových cyklotras. Do systému značení, přeznačování a údržby zatím nebyly zapojeny další subjekty.

Na základě monitoringu tras a zjištění potřebnosti na údržbu mohou být KČT přiděleny finanční prostředky na nové značení, přeznačování a údržbu cyklistických tras.

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.

Dále bude respektována pravidla pro osazování „cyklistických“ svislých dopravních značek (dále SDZ) u silnic II. a III. třídy, které jsou v majetku Zlínského kraje a ve správě ŘSZK.

1. „Cyklistické“ SDZ jsou podle vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádí pravidla provozu na pozemních komunikacích, tyto: IS 19a, b, c, d, IS 21a, b, c.
2. Tyto SDZ slouží výhradně cyklistům a využívají se pro vyznačení cyklotras v terénu.
3. Dle Vyhl. č. 294/2015 se na tyto značky vztahují veškeré předpisy stejně jako na ostatní SDZ u silniční sítě, tzn. musí být osazeny v souladu s TP 65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích.
4. Častým problémem je jejich umístění nepovoleným způsobem, zejména společně se značkami upravující přednost v jízdě.
5. Proto je nutné takto umístěné SDZ přesunout na jiné značky, kde je jejich umístění na společném nosiči povoleno, nebo zřídit nosič (sloupek) samostatný.
6. Tyto změny, stejně jako osazování nových „cyklistických“ SDZ je nutno předem konzultovat se zástupcem ŘSZK, aby nedocházelo ke kolizním situacím při provádění údržby silnic, jejich součástí a příslušenství.
7. Řádně povolené a osazené cyklistické SDZ by mělo být protokolárně předáno správci pozemní komunikace, tím se stane součástí této komunikace (§12 zákona č. 13/1997 Sb o pozemních komunikacích) a další údržbu a obnovu zajišťuje správce pozemní komunikace.

Opatření zahrnuje:

- Vyhotovení projektů značení nových cyklotras, případně jejich přeznačení, přeložení nebo dokonce rušení nevhodných cyklotras, 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.
- Údržba značení cyklotras.

Typový nositel opatření: správce značení ve spolupráci s cyklokoordinátorem (STR)

Monitorovací indikátory výstupu sledované pro potřebu evaluace:

- Délka nově navržených a přeznačených cyklotras*
- Délka udržovaných cyklotras

Poznámka:
* u cyklotras se bude jednat nejen o vyznačení nových tras, ale i o jejich přeznačení např. v důsledku výstavby nových cyklostezek

4.5.2 Specifický cíl 3.2 Realizace doprovodné cyklistické infrastruktury

Každá cyklotrasa má splňovat základní požadavky cílových skupin cykloturistů nejen z hlediska cyklistické infrastruktury, značení, napojení na veřejnou dopravu, ale také vybavení službami, pro možnost odpočinku a občerstvení. Strategický cíl se zaměřuje na metodickou podporu dvou oblastí: 1) rozvoj informačního a naučného systému, 2) rozvoj **doplňkových** služeb pro cyklisty (mobiliář apod.).

1) Informační a naučný systém

Nejčastějším problémem turisty, pokud zavítá na zcela nové místo, bývá nepřehlednost a složitost informací, které ke své návštěvě potřebuje zjistit. To, co je pro místní známé a běžné, je pro návštěvníky často nepochopitelné a nesrozumitelné. Základní orientaci v oblasti umožňuje pouze kvalitní informační systém tvořený především přehledným a jasně čitelným dopravním značením v terénu doplněným čtyřmi možnými typy informačních tabulí:

- informační mapová tabule
- informační tabule atraktivity regionu
- informační tabule jednotlivých obcí po trase
- značení doprovodných služeb – směrová tabulka

2) Doplňkové služby pro cyklisty (odpočívky, mobiliář apod.)

Rozvoj cyklistického provozu je mimo zřizování cyklistických tras závislý také na prostorech sloužících k bezpečnému parkování a odstavování jízdních kol. Tato zařízení mohou být limitujícím faktorem rozvoje cyklistické dopravy v území a je proto nutno počítat s přiměřeně velkými plochami pro odstavování a parkování jízdních kol mimo i uvnitř připravovaných staveb, jakož i s úpravami při, nebo ve stávajících prostorách. Významným prvkem je např. budování úschoven kol na koncových, přestupních a významných nácestných železničních stanicích (realizace systému Bike and Ride).

Při doplňování cyklotras mobiliářem je třeba brát v úvahu význam trasy, její kategorii a účel, pro který je především využívána a také její situování. Velmi potřebné jsou odpočívky, tj. místa vybavená pro zastavení nejen cykloturisty, ale i ostatních turistů, situované zejména na křižovatkách turistických a cykloturistických tras, ale i na dlouhých úsecích vedených mimo zastavěná a obydlená území (např. v úsecích Strání – hranice kraje, Koryčany – Bunč, nebo Martiňák – Hlavatá – Třeštík – Velké Karlovice, ale i Martiňák – Pustevny – Rožnov p. R., a dalších). Tato místa je velmi vhodné vybavit stojany s orientačními mapami a tabulemi, lavicemi, přístřešky, odpadkovými koši, příp. ohništěm, a podle možnosti také zdrojem pitné vody.

Pokud je trasa vedena kolem železničních stanic, nebo kolem železničních a autobusových zastávek, je vhodné koordinovat umístění přístřešků a informačních tabulí s dopravci, resp. s příslušnými obecními úřady. Obdobně by tomu mělo být v případě cyklistických tras vedených kolem významných parkovišť, kde je předpoklad zahájení, zastavení nebo ukončení cest cykloturistů. Rovněž při přípravě všech předpokládaných integrovaných dopravních systémů (Valašsko, Uherskohradišťsko) je nutno vytipovat

vhodné lokality pro přístřešky pro kola, aby tak byla zajištěna návaznost na prostředky veřejné hromadné dopravy především pro účelové cesty do zaměstnání, do škol a na úřady.

Doporučujeme náklady na zřizování informačních tabulí, zajištění aktuálnosti informací, instalaci mobiliáře a realizaci ploch pro parkování a odstavování jízdních kol částečně pokrýt z výnosů na vhodně umístěnou reklamu.

Je potřeba zvyšovat kvalitu poskytovaných služeb v oblasti pohostinských živností (stravovací a ubytovací služby) a to nejen se zaměřením na cyklistiku a cyklistickou dopravu, ale také se zaměřením na dostatečnou šíři poskytovaných služeb, hygienické nároky a vybavení daného zařízení.

V oblasti cyklistické dopravy směřují doporučení ke zřizování úschoven a půjčoven jízdních kol a doplňování infrastruktury pro statickou dopravu kol na hotelích, penzionech, turistických ubytovnách, v restauracích apod. Dále by měla být realizována výstavba cyklokempů podél dálkových a významných regionálních cyklotras. Údaje o těchto zařízeních musí být udržovány a průběžně aktualizovány, přičemž splnění požadovaných kritérií může být podmínkou pro inzerci ve formě internetové prezentace Zlínského kraje, v průvodcích a informačních letácích.

Opatření 3.2.1 Realizace informačního a naučného systému

Opatření se zaměřuje na instalaci informačních a naučných tabulí s detailními popisy atraktivit v území a instalaci odpočívek u cyklotras. Jako odpočívadla bude také využita stávající síť přístřešků v majetku Lesů ČR, s. p.

Typový nositel opatření: obce ve spolupráci s cyklokoordinátorem (STR), který průběžně shromažďuje dobré příklady z kraje a poskytuje informace o různých dotačních možnostech ze státních a evropských fondů.

Monitorovací indikátor výstupu sledovaný pro potřebu evaluace:

- Počet schůzek/doporučení týkajících se doprovodné infrastruktury pro cyklisty

Opatření 3.2.2 Realizace doplňkových služeb pro cyklisty

Opatření řeší zajištění doplňkových služeb pro cyklisty (půjčovny a úschovny kol, stojany, cykloboxy, servisní služby atd.). Umístění „servisních míst“ bude směřováno především ke stávajícím ubytovacím a stravovacím zařízením. Bude dbáno na výhodné umístění doprovodné infrastruktury s ohledem na terén, zastávky železniční dopravy apod., včetně pravidelné aktualizace dat v turistických balíčcích.

Opatření zahrnuje také **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.

Opatření rovněž zahrnuje vznik a rozvoj sítě dobíjecích stanic pro elektrokola.

Typový nositel opatření: obce ve spolupráci s cyklokoordinátorem (STR), který průběžně shromažďuje dobré příklady z kraje a poskytuje informace o různých dotačních možnostech ze státních a evropských fondů.

Monitorovací indikátor výstupu sledovaný pro potřebu evaluace:

- Počet schůzek/doporučení týkajících se doplňkových služeb pro cyklisty

4.6 Strategický cíl 4 – Řízení rozvoje cyklistiky

Cílem je nastavení řízení implementace Koncepce. Klíčem je aktivní spolupráce mezi pracovní skupinou Koncepce a cyklokoordinátorem, který zodpovídá za činnosti spojené s koordinací naplňování cílů Koncepce.

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, krajský koordinátor BESIP 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.

Vzhledem ke geografické poloze Zlínského kraje má kraj rovněž nezastupitelnou úlohu jak při řešení přeshraniční spolupráce, tak při řešení návazností na sousední regiony ČR (Moravskoslezský kraj, Olomoucký kraj a Jihomoravský kraj).

Strategický cíl bude naplňován prostřednictvím následujících specifických cílů a opatření:

- Specifický cíl 4.1 Koordinace a řízení rozvoje cyklistiky
  - Opatření 4.1.1 Spolupráce v území
  - Opatření 4.1.2 Prověřování absorpční kapacity území
  - Opatření 4.1.3 Aktualizace sítě cyklostezek a cyklotras v GIS
- Specifický cíl 4.2 Financování rozvoje cyklistiky
  - Opatření 4.2.1 Monitorování zdrojů financování cyklistiky
  - Opatření 4.2.2 Metodika systému podpory z krajských dotačních zdrojů

4.6.1 Specifický cíl 4.1 Koordinace a řízení rozvoje cyklistiky

Cílem je vytvořit podmínky pro řízení a koordinaci cyklistiky. Základním nástrojem bylo vytvoření pracovní skupiny, která je složená z politických a odborných zástupců, majících 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 podpory cyklodopravy a cyklistiky obecně. V pracovní skupině jsou zástupci měst, obcí, zástupci odborných organizací MDČR, Klubu českých turistů, Partnerství pro městskou mobilitu, Nadace Partnerství, Moravská stezka, z.s. a Cyklostezka Bečva, z.s. a destinačních managementů oblastí cestovního ruchu ve Zlínském kraji. Dále se jedná o organizace, které nepřímo ovlivňují výstavbu cyklistické infrastruktury. V pracovní skupině jsou zatím tyto organizace: Povodí Moravy, s.p., Ředitelství silnic Zlínského kraje příspěvková organizace, Lesy ČR, s.p. a další správci lesů. Činnost pracovní skupiny koordinuje krajský cyklokoordinátor.

Opatření 4.1.1 Spolupráce v území

Pilířem opatření je posílení pozice krajského cyklokoordinátora, který bude koordinovat naplňování jednotlivých opatření a spolupracovat na jejich realizaci s relevantními partnery v území. Dalším jeho úkolem je koordinace přípravy a realizace sítě dálkových a regionálně významných cyklotras. Opatření je také zaměřeno na spolupráci s pracovní cykloskupinou.

Krajský cyklokoordinátor bude mít periodicky jednání s pracovní skupinou.

Typový nositel opatření: cyklokoordinátor (STR) ve spolupráci s pracovní skupinou

Monitorovací indikátor výstupu sledovaný pro potřebu evaluace:

- Každoroční zpráva o naplňování cílů koncepce (jednotka – zpráva: ks)

Opatření 4.1.2 Prověřování absorpční kapacity území

Specifickým úkolem krajského cyklokoordinátora je prověřování absorpční kapacity území, kterou bude prověřena připravenost realizace projektů a potřeba jejich financování. Průběžně bude ověřována absorpční kapacita území ve vztahu k evropským fondům.

Pro období 2020 – 2024 je absorpční kapacita uvedena v akčním plánu a cyklokoordinátor každoročně aktualizuje stav absorpční kapacity, tedy připravenost území realizovat projekty. Dále bude evidovat a shromažďovat návrhy na přípravu a realizaci záměrů v oblasti cyklistiky s předpokládanou realizací od roku 2025.

Účelem této aktualizované databáze bude:

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

Typový nositel opatření: cyklokoordinátor (STR)

Monitorovací indikátor výstupu sledovaný pro potřebu evaluace:

- Každoroční zpráva o naplňování cílů koncepce (jednotka – zpráva: ks)

Opatření 4.1.3 Aktualizace sítě cyklostezek a cyklotras v GIS

Pro území Zlínského kraje existuje pasport cyklistických stezek a cyklotras v GIS prostředí, se kterým se aktivně pracuje. V některých případech má kraj již zaznačeny i návrhy budoucích cyklostezek, což naznačuje dobrou koordinaci při sdílení dat a informací.

Opatření směřuje k průběžné aktualizaci koncepčního zpracování sítě cyklistických tras ve Zlínském kraji.

Nově budované úseky cyklostezek a cyklotras budou postupně zaznamenávány do aktualizované sítě cyklotras. Do této kategorie patří vytipování oblastí, kde je vhodné dlouhodobě sčítat cyklisty jedoucími za dopravním, či rekreačním účelem. Tímto krokem lze dlouhodobě podporovat monitoring cyklotras a sčítání cyklistů.

Typový nositel opatření: cyklokoordinátor (STR), odbor územního plánování a stavebního řádu ZK

Doporučuje se sledovat v GIS informace v alespoň následujícím rozsahu:

- typ trasy podle rozsahu jejího vedení,
- název cyklotrasy,
- číselný kód cyklotrasy,
- počátek a konec cyklotrasy,
- délka úseku,
- kvalita tělesa, po kterém je úsek veden,

- problémová a nebezpečná místa na trase,
- kód odkazující na adresář s fotodokumentací.

Monitorovací indikátor výstupu sledovaný pro potřebu evaluace:

- Každoroční zpráva o naplňování cílů koncepce (jednotka – zpráva: ks)

4.6.2 Specifický cíl 4.2 Financování rozvoje cyklistiky

Naplňování cílů Koncepce je v dlouhodobém horizontu finančně náročné. Podle předběžných odhadů celkové náklady jen na výstavbu úseků na dálkových a regionálně významných cyklotrasách dosáhnou výše 1,26 miliardy korun a postaví se 147 km nových cyklistických komunikací (viz. příloha č.1 návrhové části). Není proto možné určit jeden jediný a konečný zdroj financování. Toto financování je třeba řešit formou „vstřícného financování“, které je nezbytnou podmínkou kofinancování i z pohledu EU.

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) a dále prostřednictvím nově zřízeného dotačního titulu na zpracování DUR, DSP a na výstavbu úseků dálkových a regionálně významných tras.

Je nezbytné aktivní využívání kofinancování z rozvojových programů státního rozpočtu. Koncepce zvláště počítá s čerpáním prostředků ze Strukturálních fondů EU.

Je však nutné zdůraznit, že téměř všechny dotace a příspěvky budou předpokládat součinnost a podílnictví žadatele. Jde o tzv. vstřícné financování, které je nezbytnou podmínkou obdržení dotace a zároveň je dalším z evropských dotačních principů. Otázka financování je ve fázi realizace rozvoje cyklodopravy na území kraje velmi významná. Právě princip partnerství tvoří nosný pilíř existence a fungování evropského společenství.

Opatření 4.2.1 Monitorování zdrojů financování cyklistiky

Dané opatření poukazuje na možnosti, resp. fondy využitelné pro jednotlivé akce a stavby. Vzhledem ke změnám, ke kterým dojde v následných letech při uplatňování možnosti čerpat z některého z fondů, je třeba neustále získávat aktuální informace.

Zcela zásadní je monitoring podmínek pro čerpání finančních prostředků ze Strukturálních fondů EU pro plánovací období 2021–2027. Momentální návrh podpory cyklistické dopravy vychází z návrhu Nařízení k Evropskému fondu pro regionální rozvoj a Fondu soudržnosti – Politický cíl 2 „Nízkouhlíková a propojenější Evropa“. Cyklistická doprava je součástí Integrovaného regionálního operačního programu (IROP), konkrétně v rámci Priority 2 – Rozvoj městské mobility, revitalizace obcí a měst, zvýšení bezpečnosti a dále Specifického cíle 2.1 Podpora udržitelné multimodální městské mobility.

Monitoring platí i o *INTERREG V - A Slovenská republika – Česká republika* 2021–2027 a o *Programu rozvoje venkova* 2021–2027.

Důležitým předpokladem realizace Koncepce je také podpora ze **Státního fondu dopravní infrastruktury** (např. příspěvek pro rok 2020 je navržen ve výši 200 mil. Kč/rok). Financování výstavby nebo oprav cyklistických stezek nebo zřizování jízdních pruhů pro cyklisty. Finanční příspěvek se

poskytuje výhradně na: výstavbu cyklistické stezky, opravu cyklistické stezky a na zřizování jízdních pruhů pro cyklisty na místních komunikacích nebo na silnicích II. nebo III. třídy.

Nicméně ve vztahu k výstavbě problematických úseků na dálkových trasách se počítá se zřízením speciální centrální komise při Ministerstvu dopravy, která by mohla rozhodovat o individuální finanční pomocí velkým cyklistickým projektům.

Dále je třeba monitorovat další vývoj **Národního programu podpory cestovního ruchu v regionech**, který je navržen jen pro léta 2016 – 2020 a také všechny ostatní potenciální zdroje financování.

V neposlední řadě je třeba monitorovat nové možnosti pro výstavbu cyklistické infrastruktury:

- Podpora výstavby a zejména rekonstrukce účelových komunikací - je nutné jednat s Ministerstvem zemědělství o hledání způsobu, jak budou tyto komunikace financovány,
- Spolupráce měst a ŘSD, resp. ŘSZK při podpoře cyklistické dopravy (možnost zapracovat cyklistická opatření do svých investičních akcí),
- Spolupráce měst a SŽDC při podpoře výstavby stojanů a úschoven na kola u vlakových nádraží a železničních zastávek.

Typový nositel opatření: cyklokoordinátor (STR)

Monitorovací indikátor výstupu sledovaný pro potřebu evaluace:

- Indikátor: Každoroční zpráva o naplňování cílů koncepce (jednotka – zpráva: ks)

Opatření 4.2.2 Metodika systému podpory z krajských dotačních zdrojů

Základním předpokladem realizace Koncepce v dlouhodobém horizontu je, aby Zastupitelstvo Zlínského kraje přijmulo usnesení k podpoře opatření, která prostřednictvím rozpracování Koncepce naplní jeho obsahovou formu.

Za tímto účelem je vhodné, aby Orgány Zlínského kraje schválily dotační politiku cyklistické dopravy. Dotační program se pak navrhuje propojit s realizací strategického cíle 1.

Přidělování finančních prostředků z důvodu finanční náročnosti by mělo být rozděleno do tří oblastí.

- První oblastí jsou akce spojené s projekční přípravou dokumentace pro územní rozhodnutí (DUR) a stavební povolení (DSP) – viz. specifický cíl 1.1.
- Druhou oblastí jsou vlastní investiční akce v oblasti cyklistické dopravy (výstavba a rekonstrukce úseků na dálkových a regionálně významných cyklotrasách). – viz. specifický cíl 1.2. Prioritně bude podporováno spolufinancování těch akcí, které jsou financovány z jiných dotačních zdrojů (vícezdrojové financování).
- Třetí oblastí je financování údržby a obnovy značení – viz. specifický cíl 3.1.

Typový nositel opatření: cyklokoordinátor (STR)

Monitorovací indikátor výstupu sledovaný pro potřebu evaluace:

- Vyhlášený dotační program (jednotka – program: ks)

5. Implementační část

5.1 Úvodem

Zpracování Koncepce rozvoje cyklistiky na území Zlínského kraje (dále jen „Koncepce“) je výchozím krokem pro realizaci aktivit podporující rozvoj cyklistické dopravy na území kraje. Koncepce je koordinační dokument využívající širokého partnerství v území, je koncepčním východiskem pro koordinovaný rozvoj cyklodopravy a cyklistiky v území Zlínského kraje. Definuje síť páteřních cyklotras, které tvoři dálkové a regionálně významné cyklotrasy. Koncepce 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. Koncepce udává základní směr rozvoje cyklistiky do roku 2030, ale bez následné implementace se tvorba tohoto střednědobého koncepčního rozvojového dokumentu stává 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 Zlínského kraje, jeho Ředitelství silnic Zlínského kraje, příspěvková organizace, ale i dalších veřejnoprávních, podnikatelských či neziskových subjektů). Systém implementace by měl přitom vycházet ze stávajícího nastavení kompetencí a procesů.

5.2 Řídící struktura implementace Koncepce

Řídící struktura souvisí s nastavením procesů implementace. Ze strategických důvodů byla tato kapitola přesunuta do návrhové části, a to jako Specifický cíl 4.1 Koordinace a řízení rozvoje cyklistiky. 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 cyklodopravy a cyklistiky obecně. V pracovní skupině jsou zástupci měst, obcí, odborných organizací MDČR, Klub českých turistů, Partnerství pro městskou mobilitu, Nadace Partnerství, Moravská stezka, z.s. a Cyklostezka Bečva, z.s. a Destinační managementy oblastí cestovního ruchu ve Zlínském kraji. Dále se jedná o organizace, které nepřímo ovlivňují výstavbu cyklistické infrastruktury. V pracovní skupině jsou zatím tyto organizace: Povodí Moravy, s.p., Ředitelství silnic Zlínského kraje příspěvková organizace, Lesy ČR, s.p. a další správci lesů. Pracovní skupina úzce spolupracuje s krajským cyklokoordinátorem.

5.3 Plán řízení rizik

Rizika Koncepce představují všechny neadekvátní situace, které mohou nastat v průběhu všech fází implementace Koncepce, a které by mohly ohrozit veškerý proces a správnou realizaci Koncepce. Mezi klíčová rizika jsou zahrnuta ta, která by mohla ohrozit stanovený cíl, termín realizace a náklady jednotlivých opatření. Rizika nejčastěji nastávající z důvodů změn, z důvodů špatné komunikace mezi osobami koordinačního týmu a dalších osob a organizací, které se podílejí na realizaci Koncepce, dále pak také v důsledku změn vnějších okolností a podmínek. Již v přípravné fázi a při plánování Koncepce byla identifikována rizika a následně byly stanoveny možnosti jejich eliminace, s cílem předejít případným budoucím nežádoucím problémům a komplikacím.

Vyhodnocení rizik je uvedeno v tabulce č.1 níže.

Tab.5: Vyhodnocení rizik

Druh rizika a fáze projektu, ve kterém je možné riziko očekávat	Závažnost rizika (1 - nejnižší, 5 - nejvyšší)	Pravděpodobnost výskytu/četnost výskytu rizika (1 - téměř vyloučená až 5 - téměř jistá)	Předcházení / eliminace rizika
Provozní rizika realizace projektu			
Nedodržení termínu jednotlivých opatření Koncepce	3	3	V rámci přípravy Koncepce byl sestaven harmonogram všech činností, které společné vytvářejí jádro realizované Koncepce. Všechny části harmonogramu byly navrženy zpracovatelem s odpovídajícími zkušenostmi a konzultovány s pracovní skupinou. Eliminace tohoto rizika je zajištěna důslednou kontrolou jednotlivých opatření a v rámci Každoroční zprávy uvedena nápravná opatření.
Živelné pohromy	4	2	Živelná pohroma je mimořádná událost vzniklá v důsledku škodlivého působení přírodních sil. Vlastní realizace Koncepce by byla v případě vzniku živelných pohrom ohrožena - jednalo by se však o zásah vyšší moci, kterou není možné ovlivnit. V případě vzniku živelné pohromy, dle jejího charakteru, by došlo ke změně termínu realizace (například zničení cyklostezky podél řeky vlivem povodně).

Zvýšení cen vstupů a ceny práce	4	2	Rozpočet Koncepce byl sestaven na základě předchozích zkušeností a odpovídá cenám běžným na trhu. Prudký cenový výkyv, jež by narušil výdaje žadatele způsobem, který by pro něj byl eliminační, se nepředpokládá. V případě dodavatelů služeb bude proveden výběr na základě příslušné úrovně výběrového řízení.
Nekvalitní tým Implementace Koncepce	4	1	Pracovní skupina byla sestavena z odborníků z praxe, kteří disponují dlouholetými zkušenostmi v oboru
Absence/výpadek některého z členů koordinačního týmu (pracovní skupiny)	5	2	Pracovní skupina byla sestavena v dostatečném časovém předstihu a všichni členové byli se svými pozicemi, zodpovědnostmi a kompetencemi seznámeni. Výpadek kteréhokoliv z členů se nepředpokládá, avšak pokud by se tak stalo, je předem zajištěna adekvátní náhrada - toto riziko je tak maximálně eliminováno. Z každého setkání pracovní skupiny budou pořízeny zápisy, které budou v případě nepřítomnosti některého ze členů sloužit jako zdroj informací o proběhlých jednáních a z nich vyplývajících závěrech.
Finanční rizika			
Neobdržení dotace	5	2	Riziko neobdržení dotace pro cyklostezky na cyklotrasách ze státních a evropských zdrojů bude minimalizováno kvalitní přípravou projektu a žádosti o dotaci. Dílčí projekty budou připravené v dostatečném časovém předstihu, aby došlo k zamezení nekvalitní projektové přípravy, nedostatkům a chybám vyplývajícím z časové tísně.
Kraj nezřídí dotační titul	5	1	Koncepce vychází z předpokladu, že kraj zřídí dotační titul na podporu vybraných opatření. Dotační titul by měl být vyhlášen pro prioritní oblasti v rámci SC 1.1. a SC 1.2.

5.4 Naplňování a monitoring cílů 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 eventuální 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, a to včetně uvedeného zdroje dat.

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.

.

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

Zpráva o naplňování Koncepce je nástrojem periodického (ročního) monitoringu Koncepce. Jejím účelem je získat informace a vyhodnotit postup plnění Koncepce a dosažených výstupů a výsledků v jednotlivých letech. V tomto dokumentu se shromažďují informace o aktuálním stavu realizace dílčích projektů a aktivit zařazených v Akčním plánu na konkrétní časové období.

Tab.6: Monitorovací indikátory výstupu sledované pro potřebu evaluace

Opatření	Název	Jednotka
1.1.1	Počet studií	ks
1.1.2	Počet projektových dokumentací	ks
1.2.1 2.1.2	Délka nově vybudovaných a rekonstruovaných cyklostezek*	Km
1.2.2	Délka nových cyklotras	Km
2.1.1	Délka rekonstruovaných polních a lesních cest na cyklistických trasách	Km
2.1.1	Počet realizací vedoucích ke zvýšení bezpečnosti cyklistické dopravy na státních a krajských komunikací	realizace
1.2.1 2.1.2	Počet realizací vedoucích ke zvýšení bezpečnosti v dopravě	realizace
2.2.1	Počet vytvořených parkovacích míst pro jízdní kola	parkovací místa

Opatření	Název	Jednotka
2.2.2	Počet vytvořených parkovacích stanic pro jízdní kola v rámci bikesharingu	Parkovací stanice
3.1.1	Provedení pasportu cykloznačení	Pasport
3.1.2	Délka nově navržených a přeznačených cyklotras Délka udržovaných cyklotras	km
3.2.1 3.2.2	Počet schůzek/doporučení týkajících se doprovodné infrastruktury resp. doplňkových služeb **	ks
4.1.1 – 4.1.3 4.2.1	Každoroční zpráva o naplňování cílů koncepce	ks
4.2.2	Vyhlášený dotační program	ks

Poznámka:
* 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.

5.4.1 Vyhodnocování (evaluace) Koncepce a aktualizace/zpracování Akčního plánu

Vzhledem k povaze Koncepce, která by měla 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 pravidelně aktualizované výstupy strategického plánování lze zařadit Akční plán, jehož příprava vyžaduje koordinaci se sestavováním rozpočtu kraje.

Tab.7: Aktualizace/upřesnění Akčního plánu

Četnost	Odpovědný subjekt	Popis činností a kompetencí	Výstupy
Jednou za dva roky	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 2025) 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. Potřeba aktualizace samotného dokumentu (především její návrhové 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.8: 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	cíle, opatření

Poznámka: * prostřednictvím cyklokoordinátora

5.5 Nastavení rámcového rozpočtu a financování implementace

Souvisí s nastavením procesů implementace. Ze strategických důvodů byla tato kapitola přesunuta do návrhové části, a to jako Specifický cíl 4.2 Financování rozvoje cyklistiky.

5.6 Návrh metodiky získávání a evidence připravovaných záměrů (resp. dat) a jejich implementace do krajského GIS

Daný návrh má vazbu na opatření 4.1.3. návrhové části Aktualizace sítě cyklostezek a cyklotras v GIS. Týká se ovšem zejména dálkových a regionálně významných cyklotras. Za tím účelem je nutné získávat data od realizátorů v území, včetně prověřování možností přesměrování jednotlivých cyklistických tras.

Při získávání dat cyklokoordinátor úzce spolupracuje s pracovní skupinou na principu partnerství a sdílení informací. V případě záměrů podpořených z dotačního programu ZK bude povinnost daného realizátora záměru dodat do stanoveného termínu požadovaná data.

Implementaci získaných dat do krajského GIS provede odbor územního plánování a stavebního řádu ZK. Doporučuje se požadovat informace o připravovaných i realizovaných záměrech v minimální rozsahu, jak je uveden v návrhové části, opatření 4.1.3.

5.6.1 Přehled cyklotras z návrhové části

Kostru celého základního systému cyklistických tras na území Zlínského kraje 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)[6].

Cílem je aktualizovat a koordinovat síť dálkových a regionálně významných cyklotras. Dále také realizovat výstavbu 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 krajinou.

Optimalizace cyklotras:

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:

[6] 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.

Návrh optimalizace dálkových cyklotras:

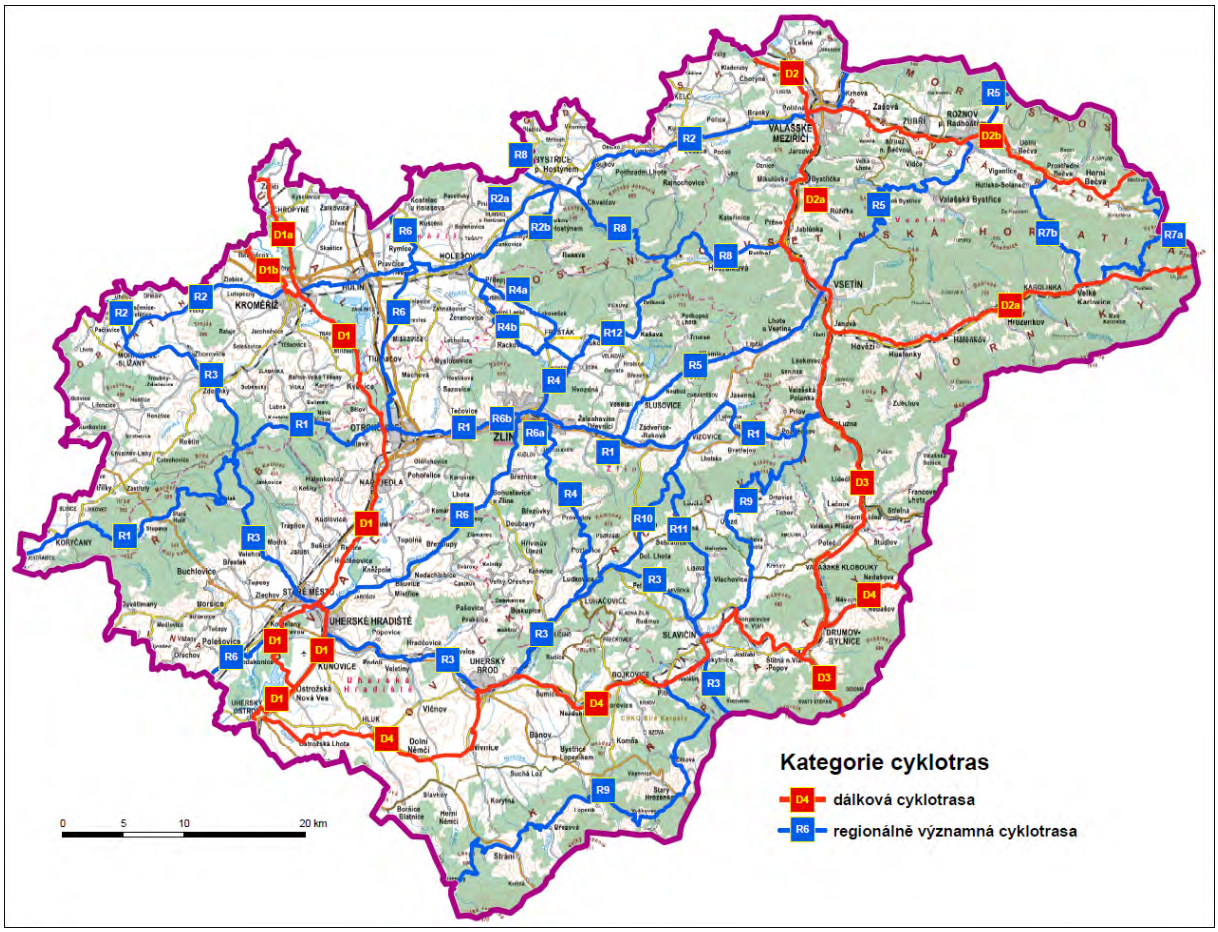
- D1: Moravská stezka:
  - D1.A: Chropyně - Kroměříž / D1.B: Bezměrov – Kroměříž
  - Kroměříž – Kvasice – Napajedla – Staré Město – Uherské Hradiště, odtud variantně směr Uherský Ostroh (přes Kostelany nad Moravou nebo přes Kunovice)
- D2: Cyklostezka Bečva:
  - D2A: Valašské Meziříčí - Vsetín – Velké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

Návrh optimalizace regionálně významných cyklotras:

- R1 - hranice kraje – Koryčany – Staré Hutě – Salaš – Bunč – Kostelany – Nová Dědina – Žlutava – Otrokovice – Zlín – Vizovice – Lutonina – Pozděchov – Valašská Polanka
- R2 - Uhřice – Morkovice-Slížany – Počenice-Tetětice – Věžky – Zlobice - Lutopecny - Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice pod Hostýnem –Loukov – Osíčko – Loučka - Poličná– 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 –Zlín – Březnice – Bohuslavice u Zlína – Šarovy – Březolupy - – Bílovice – Jarošov - 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 – Rychlov (místní část Bystřice pod Hostýnem) - 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



Mapa č. 1 - optimalizovaná síť dálkových a regionálně významných cyklotras

Aby každá cyklotrasa splňovala bezpečnostní kritéria, pak na každé cyklotrase je nutné realizovat vybraná stavební a organizační opatření:

- realizace nových úseků dálkových, významných regionálních a významných místních cyklistických tras (výstavba komunikací, dopravní značení),
- výstavba nových cyklistických komunikací v hlavních přepravních směrech pravidelné dopravy do zaměstnání a do škol s návazností na stávající a navržené dálkové, významné regionální a významné místní cyklotrasy turistického charakteru,
- rekonstrukce a stavební úpravy nevhodných a dopravně nebezpečných úseků na stávajících dálkových a významných regionálních trasách (šířkové poměry, povrch, křížení s významnými silničními tahy, apod.),
- realizace organizačních a stavebních úprav na trasách dálkového, regionálního a místního charakteru směřujících k oddělení cyklistického provozu od intenzivní automobilové dopravy jak v extravilánu, tak v průtazích měst a obcí (cyklistické stezky, cyklistické pruhy apod.),
- změna značení a zatřídění cyklistických tras zařazených mezi trasy dálkového, významného regionálního a významného místního charakteru s cílem sjednotit a zpřehlednit založený systém cyklotras v terénu.

5.7 Popis vedení a popis problémových úseků na páteřních cyklotrasách

Navrhovaná trasa D1, aneb Moravská stezka

Vedení trasy

D1A: Hranice kraje – Bezměrov – Postoupky – Kroměříž

D1B: Hranice kraje – Zářičí - Chropyně – Kroměříž

a dále Kroměříž – Kvasice – Napajedla – Staré Město – Uherské Hradiště, odtud variantně směr Uherský Ostroh (přes Kostelany nad Moravou nebo přes Kunovice) – hranice kraje

Popis cílového stavu

Cyklotrasa vedená po kvalitních zpevněných komunikacích minimální šířky 3,0 m s vyloučeným nebo omezeným provozem motorových vozidel vhodná pro všechny věkové i výkonnostní skupiny cyklistů.

Charakteristika navrhovaných úprav

1. Vedení Moravské stezky v nových úsecích s vybudováním cyklostezek v prostoru:
   - Bezměrov – hranice kraje směr na Kojetín,
   - Postoupky – Kroměříž (úsek pod dálnicí)
   - průjezd Kroměříži bude upřesněn dle místního plánu udržitelné městské mobility Kroměříž

2. Rekonstrukce a stavební úpravy nevhodných a dopravně nebezpečných úseků Moravské stezky v úsecích:
   - Napajedla (podél řeky Morava)

   Jedná se především o realizaci cyklostezky podél řeky Moravy náhradou za stávající pěšiny a nezpevněné polní cesty.

Navrhovaná trasa D2, aneb Cyklostezka Bečva

Vedení trasy

D2A: Valašské Meziříčí - Vsetín – Velké Karlovice

D2B: Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm - Prostřední Bečva – Horní Bečva – Martiňák (varianta vede po cyklotrase č. 6260 až do Horní Bečvy, odkud dále vede po cyklotrase č. 6015 až na Martiňák).

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

Popis cílového stavu

Cyklotrasa vedená po kvalitních zpevněných komunikacích minimální šířky 3,0 m s vyloučeným nebo omezeným provozem motorových vozidel vhodná pro všechny věkové i výkonnostní skupiny cyklistů.

Charakteristika navrhovaných úprav

1. Vedení Cyklostezky Bečva v novém úseku, s vybudováním cyklostezky podél Bečvy od Valašského Meziříčí směrem na obec Choryně.

2. Rekonstrukce a stavební úpravy nevhodných a dopravně nebezpečných úseků Cyklostezky Bečva v úseku u Jablůnky.

Navrhovaná trasa D3, aneb cyklotrasa BEVLAVA

Vedení trasy

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.

Popis cílového stavu

Cyklotrasa vedená po kvalitních zpevněných komunikacích minimální šířky 3,0 m s vyloučeným nebo minimálním provozem motorových vozidel, případně odděleně od automobilového provozu, vhodná pro všechny věkové a výkonnostní skupiny cyklistů.

Popis vedení navrhované trasy

- První část státní hranice - Svatý Štěpán začíná na stávající příjezdové komunikaci k ČOV Sv. Štěpán (u bývalého statku), u vodárny se lávkou dostáváme přes Vláru a pokračuje podél silnice I/57 a kopíruje ji až k železničnímu přejezdu; tady pokračuje podél železniční trati a za pomoci opěrné zdi překonává zúžení mezi tratí a tokem a končí napojením na stávající MK za železniční stanicí Vlárský průsmyk. Pro komplikace při jednání s vlastníky pozemků byla tato etapa rozdělena na 2 úseky. Úsek od železničního přejezdu po napojení na stávající MK na Vláře je v současné době ve fázi územního řízení (podaná žádost o územní řízení v 02/2019).
- Druhá část vede po plánované nově vybudované cyklostezce Brumov-Bylnice – Horní Lideč – Ústí u Vsetína.

Charakteristika navrhovaných úprav

1. Vybudování cyklostezky v celkové délce 1,9 km v úseku Svatý Štěpán – státní hranice
2. Realizace nových úseků cyklotrasy v podobě samostatné, nemotoristické komunikace v oblasti:
    - Valašské Klobouky - Poteč
    - Valašské Příkazy – Lidečko
    - Lidečko – Lužná
    - Lužná – Ústí
    - Cyklostezka Prostřední Bečva

Navrhovaná trasa D4

Vedení trasy

Uherský Ostroh – Uherský Brod – Bojkovice – Pitín – Štítná nad Vláří-Popov – Brumov-Bylnice – Nedašova Lhota – st. hranice (Slovensko). Zde se jedná o propojení na slovenskou dálkovou cyklotrasu č. 002 Vážská cyklomagistrála.

Popis cílového stavu

Cyklotrasa vedená po kvalitních zpevněných komunikacích minimální šířky 3,0 m s vyloučeným nebo minimálním provozem motorových vozidel, případně odděleně od automobilového provozu, vhodná pro všechny věkové a výkonnostní skupiny cyklistů.

Popis vedení navrhované trasy

- První část nevyžaduje téměř žádné úpravy, neboť většinou vede po samostatných cyklostezkách. Vede z Uherského Ostrohu přes Hluk až do Dolního Němčí po stávající značené

cyklotrase č. 5048. Z Dolního Němčí do Nivnice vede cyklotrasa po cyklostezce, která ale není označena cykloturistickým značením. Z Nivnice do Uherského Brodu vede po značené cyklotrase č. 5266. Z Uherského Brodu dále trasa vede po značené cyklotrase č. 5049 přes Šumice až do Nezdenic. V úseku Nezdenice – Záhorovice je potřeba zrekonstruovat polní cestu a v Záhorovicích se doporučuje vybudovat cyklistickou stezku podél řeky Olšavy. Dále trasa vede bezpečně přes Bojkovice až do Pitína.

- Druhá část od Pitína, přes Slavičín do Brumova–Bylnice bude vyžadovat značné finanční náklady na vybudování bezpečné cyklistické trasy. Svým způsobem se jedna o nejslabší místo celé nově navrhované cyklotrasy č. 46, neboť od Brumova–Bylnice už se plánuje budování nové cyklostezky. V celé části je více variant, jak řešit daný úsek, ale všechny návrhy jsou zatím jen ve stádiu vize jednotlivých měst a obcí. Samozřejmě by bylo nejvýhodnější vybudovat cyklostezku podél silnice II/495 z Pitína přímo do Slavičína, ale v plánech měst se tato varianta neobjevila. Obce naopak preferují variantu podél železniční trati a v obci Rokytnice by trasa vedla po zelené turistické značce do Slavičína. Dále nová cyklotrasa povede po stávající cyklotrase č. 5058, po silnici směrem na obec Bohuslavice nad Vláří, odkud se navrhuje vybudovat novou cyklistickou stezku v trase modré turistické značky až do Popova a dále v koridoru na Brumov-Bylnici.
- Třetí část vede po stávající cyklotrase 49 v úseku Brumov-Bylnice – Nedašova Lhota – st. hranice (Slovensko) – dále ve směru na Červený Kameň.

Charakteristika navrhovaných úprav

1. Rekonstrukce a stavební úpravy nevhodných, nesjízdných, resp. dopravně nebezpečných úseků v oblasti: Nezdenice – Záhorovice (jedná se především o zpevnění úseků v min. šířce 3,0 m)
2. Realizace nových úseků cyklotrasy v podobě samostatné, nemotoristické komunikace v oblasti:
   a. Šanov, rozc. - Slavičín
   b. Bohuslavice nad Vláří - Štítná nad Vláří-Popov
   c. Štítná nad Vláří-Popov – Brumov-Bylnice (podél říček Vláry a Brumovky)

Navrhovaná trasa R1

Vedení trasy

Hranice kraje – Koryčany – Staré Hutě – Salaš – Bunč – Kostelany – Nová Dědina – Žlutava – Otrokovice – Zlín – Vizovice – Lutonina – Pozděchov – Valašská Polanka

Popis vedení navrhované trasy

- První část vede po stávající značené cyklotrase č. 473 v úseku Koryčany – Staré Hutě – Salaš – Bunč – Kostelany – Nová Dědina – Žlutava – Otrokovice. V tomto úseku jsou navržena pouze dopravně-organizační opatření, a to formou dopravního značení.
- Druhá část vede po značené cyklotrase č. 471 v úseku Otrokovice – Zlín – Vizovice. Ve Zlíně bude cyklotrasa postupně upravována dle generelu cyklodopravy města Zlína. Ve směru na Vizovice se počítá s výstavbou nových cyklistických komunikací v oblasti obcí Lužkovice – Klečůvka, Lípa a Zádveřice, kde jsou zpracovány vyhledávací studie.
- Od Vizovic ve směru na Pozděchov povede cyklotrasa v souladu s vyhledávající studií.
- V posledním úseku z Pozděchova do Valašské Polanky je navrženo vedení cyklotrasy přes Kozinec, Osíkovice, dále podél potoka Pozděchůvka k rybníku Neratov. Následně je ale nutné vybudovat novou cyklistickou stezku podél silnice I/49, která by vedla až do Valašské Polanky.

Charakteristika navrhovaných úprav

1. Realizace nových úseků cyklotrasy ve směru:
    - Zlín (vedení dle generelu cyklotras města Zlína)
    - Lužkovice – Klečůvka, Lípa a Zádveřice. Je zpracována vyhledávací a prověřovací studie, která řeší možnost realizace úseku regionálně významné cyklotrasy Zlín – Vizovice mezi místní komunikací propojující obce Lípa a Klečůvka (u mostu přes Dřevnici), kde se napojuje na úsek cyklostezky Lužkovice – Klečůvka (t.č. v projektové přípravě), po křížení se silnicí II/491 – Lípa – Slušovice, kde se napojuje na připravovanou stezku k.ú. Zádveřice, řešenou v rámci cyklostezek mikroregionu Vizovicko (studie z roku 2015). Vzhledem k tomu, že obec Zádveřice-Raková plánuje v okolí železniční tratě realizovat cyklostezku, je potřeba v nově vznikající dokumentaci elektrizace trati v k.ú. Zádveřice s touto realizací počítat a navrhnout v průběhu trati taková opatření, která by zohlednila zvýšený výskyt cyklistů a potřeb pro ně, například stojany u vlakové zastávky, koše na odpadky a další.
    - Vizovice - Pozděchov – Valašská Polanka: v úseku Vizovice – Lutonina – Bratřejov – Pozděchov – Prlov – Valašská Polanka (výstavba samostatných víceúčelových nebo jen cyklistických komunikací při využití tělesa nedokončené Baťovy dráhy; je nutno studijně prověřit možnost vedení cyklistické komunikace v průtahu Vizovicemi, podobně jako úsek Pozděchov – Valašská Polanka), včetně převedení cyklotrasy z původního vedení Zlín – Vizovice – Vsetín do nově vybudovaných úseků (s využitím zemního tělesa nedokončené Baťovy dráhy).
    - Pozděchov – Valašská Polanka (zatím v rovině vize).

Navrhovaná trasa R2

Vedení trasy

Uhřice – Morkovice-Slížany – Počenice-Tetětice – Věžky – Zlobice - Lutopecny – Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice pod Hostýnem –Loukov – Osíčko – Loučka - Poličná– Valašské Meziříčí – Krhová – dále směr na Nový Jičín (Moravskoslezský kraj)

Popis vedení navrhované trasy

- První část vede po stávající cyklostezce, která byla vybudována po bývalé železniční trati a která vede z Olomouckého kraje z Nezamyslic do Zlínského kraje, obce Morkovice-Slížany dále je navrženo vybudování nové cyklostezky kopírující vedení silnice II/428 do Kroměříže přes . Počenice-Tetětice – Věžky –Zlobice - Lutopecny do Kroměříže.
- V Kroměříži se napojí na stávající cyklotrasu č. 5033.
- Třetí část vede po stávající cyklotrase 5033 Kroměříž - Hulín.
- Čtvrtá část z Hulína opouští stávající cyklotrase 5033 a do Količína je navržena nová komunikace pro cyklisty podél říčky Rusava.
- Pátá část z Količína se opět vrací do koridoru stávající cyklotrasy 5033 a přes Holešov vede do Jankovic, dále do Chomýže a Slavkova pod Hostýnem, odkud je cyklotrasa navržena v novém koridoru do Bystřice pod Hostýnem (Poznámka: pokud se obce rozhodnou budovat novou komunikaci pro cyklisty v koridoru Hlinsko pod Hostýnem – Bilavsko - Bystřice pod Hostýnem a to podél železniční trati, pak by cyklotrasa měla být převedena do tohoto koridoru).
- Šestá část z Bystřice pod Hostýnem opět opouští stávající cyklotrasu č. 5033, neboť vede po frekventovaných silnicích a dává přednost zcela novému vedení. Nejprve je navržena nová komunikace pro cyklisty do Loukova, dále je navržena cyklostezka podél silnice od Osíčka. Z Osíčka již návrh koresponduje s návrhem obcí z místního šetření: do Rajnochovic se navrhuje vybudovat podél železniční trati novou komunikaci pro cyklisty, odkud povede cyklotrasa ve stávajícím koridoru až do Loučky. Z Loučky může cyklotrasa provizorně vést do Valašského Meziříčí po cyklotrase č. 6216, nicméně pro zkvalitnění koridoru se navrhuje vybudovat

komunikaci pro cyklisty do obce Branky podél železniční trati a také vybudovat krátký úsek mezi osadou Dolní Dvůr a Trnové.
- Poslední etapa vede z Valašského Meziříčí přes obec Krhová, na hranice Moravskoslezského kraje až do obce Hodslavice s napojením dále na Nový Jičín

Charakteristika navrhovaných úprav

1. Realizace nových úseků cyklotras výstavbou samostatných komunikací pro cyklisty ve směru:
   - Morkovice-Slížany – Počenice-Tetětice – Věžky – Zlobice - Lutopecny - Kroměříž
   - Hulín – Količín
   - Slavkov pod Hostýnem - Bystřice pod Hostýnem
   - Jankovice - Bystřice pod Hostýnem
   - Bystřice pod Hostýnem – Loukov
   - Loukov – Osičko
   - Osičko – Rajnochovice
   - Loučky – Branky
   - Dolní Dvůr – Trnové
   - Valašské Meziříčí – Krhová – hranice kraje

2. Rekonstrukce a zpevnění povrchu komunikací v úseku
   - Kroměříž – Bílany – Hulín
   - Holešov, Dobrotice – Jankovice
   - Jankovice – Chomýž

Navrhovaná trasa R3

Vedení trasy

Zdounky - Bunč – Velehrad – Staré Město – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Luhačovice – Slavičín – Šanov – státní hranice (Slovensko) s přesahem na slovenskou dálkovou cyklotrasu č. 002 Vážská cyklomagistrála.

Popis vedení navrhované trasy

- První část vede po stávající cyklotrase č. 5013 ze Zdounek do Bunče, po silnici III. třídy. Z Bunče pak pokračuje nový koridor po cyklotrase č. 5018 až do Velehradu. Z Velehradu vede opět nový koridor po cyklotrase č. 5150 do Starého Města, odkud je směřován po zklidněných komunikacích a cyklistických stezkách do Uherského Hradiště a dále až do Kunovic.
- Druhá část vede z Kunovic po nově navržené cyklistické komunikaci, podél železnice do Vések a dále do Popovic a Podolí. Z Podolí trasa může vést po stávajících cyklotrasách až do Uherského Brodu, ale současně se doporučuje pomocí studie proveditelnosti prověřit vedení trasy částečně podél železnice a částečně podél řeky Olšava.
- Třetí část vede z Uherského Brodu do Luhačovic. Nejprve vede po stávajících cyklostezkách a cyklotrasách města Uherský Brod, poté je nutné dobudovat cyklostezku do Těšova, odkud vede přes místní komunikace cyklotrasa do Újezdce u Luhačovic. Dále pokračuje po stávající cyklostezce až před obec Polichno. Plánuje se vybudování cyklostezky do Biskupic, odkud už vede cyklotrasa po stávající cyklostezce až do Luhačovic.
- Vzhledem k tomu, že se nedaří dobudovat problematické úseky, je potřeba zadat další studii proveditelnosti, zda by nebylo možné vybudovat cyklostezku na levém břehu Luhačovického potoka.
- Poslední úsek vede z Luhačovic do Slavičína a to v celé délce po stávající cyklotrase č. 5238.
- Ze Slavičína vede cyklotrasa ve směru na Šanov a dále na státní hranici se Slovenskem.

Charakteristika navrhovaných úprav

1. Realizace nových úseků cyklotrasy v podobě samostatné, nemotoristické komunikace v oblasti:
   - Kunovice – Popovice
   - Podolí – Uherský Brod
   - Uherský Brod – Těšov
   - Polichno - Biskupice

Navrhovaná trasa R4

Vedení trasy

Holešov – Fryšták – Zlín – Luhačovice

Popis vedení navrhované trasy

- První část vede v koridoru Holešov – Fryšták a mělo by se jednat o optimalizaci cyklotrasy č. 5035. V tomto koridoru může dojít k významné změně vedení trasy, neboť v současné době je již zpracována studie, která uvažuje i s druhou variantou, tzv. dálniční variantou. V této Koncepci cyklodopravy se zatím dále bude počítat s optimalizaci cyklotrasy č. 5035.
- Z Fryštáku do Zlína zatím existuje spojení přes Lešnou, nicméně i tato varianta začíná být pro cyklisty nebezpečná. Proto se navrhuje, aby s nově navrženou dálnicí Fryšták – Zlín se počítalo s využitím stávající silnice II/490, která se po dobudování dálnice stane obslužnou komunikací.
- Třetí část vede ze Zlína do Provodova po stávající cyklotrase č. 5054. Počítá se s realizací opatření na zvýšení bezpečnosti cyklistů při průjezdu městem Zlín v úseku Zlín (pod Jižními svahy) – Jaroslavice (cyklostezka, cyklistický pruh apod.) a dále s rekonstrukcí stávajících komunikací v úseku osada Za Díly – Provodov.
- Čtvrtá část z Provodova do Luhačovic je navržena v novém koridoru. Vede přes Malenisko do Řetechova, kde v tomto úseku je nutné upravit stávající lesní cestu. Z Řetechova vede cyklotrasa už po stávající cestě do Luhačovic.

Charakteristika navrhovaných úprav

1. Realizace nových úseků cyklotrasy v podobě samostatné, nemotoristické komunikace v oblasti:
   - Holešov – Fryšták dle studie proveditelnosti
   - Fryšták – Zlín
   - Úseky ve Zlíně
2. Rekonstrukce a zpevnění povrchu komunikací v úseku
   - Za Díly – Provodov
   - Malenisko - Řetechov

Navrhovaná trasa R5

Vedení trasy

Lípa – Slušovice – Vsetín - Rožnov pod Radhoštěm – Frenštát pod Radhoštěm (Moravskoslezský kraj)

Popis vedení navrhované trasy

- První část vede v koridoru Lípa – Slušovice a to po silnici II/491. Šířkové parametry této komunikace umožňují zúžit silnici a vyznačit na ni cyklistické pruhy.

- Druhá část vede po silnici ve směru Slušovice – Liptál, kde zatím nejsou navrženy další bezpečnostní opatření pro cyklisty.
- Třetí část vede po nově navržených cyklistických komunikacích tzv. cyklostezky Rokytenka a to v úseku Liptál - Lhota u Vsetína – Vsetín.
    - Jednotlivé úseky cyklostezky Vsetín - Lhota u Vsetína:
        - I. část – usek po areál Kotrla (délka 205 m) a úsek po hranici k.ú. Vsetín, (830 m,
        - II. část – úsek od radaru po visutou cyklo lávku (2,5 km), visutá cyklo lávka (250 m),
        - Cyklostezka Jasenice, II. Etapa (205 m).
    - Jednotlivé úseky cyklostezky Rokytenka: Lhota u Vsetína – Liptál:
        - 1. úsek: Cyklostezka začne u podjezdu silnice I/69 a bude ukončena na hranici s obcí Lhota u Vsetína (2,4 km),
        - 2. úsek: Cyklotrasa povede po silnici III/4887 od Lhoty u Vsetína až po Základní školu Liptál, kde začne cyklotrasa. Pokud by na silnici III, třídy bylo dostatek místa, mohl by zde vzniknout cyklopruh (1,9 km),
        - 3. úsek: Cyklostezka začne u Základní školy Liptál a bude ukončena na hranici s obcí Jasenná na kopci Syrákov. Cyklostezka přivede cyklisty do centra obce a bude je vést přes zastavěnou část obce (2,9 km),
        - 4. úsek: Cyklostezka začne u podjezdu silnice I/69 a bude ukončena na hranici s obcí Všemina (2,5 km),
- Čtvrtá část vede po stávající cyklistické trase č. 46 Vsetín – Rožnov pod Radhoštěm.
- Pátá část počítá s výstavbou cyklistické trasy v úseku Rožnov pod Radhoštěm - Frenštát pod Radhoštěm (Moravskoslezský kraj).

Charakteristika navrhovaných úprav

1. Realizace nových úseků cyklotrasy v podobě samostatné, nemotoristické komunikace v oblasti:
    - Vsetín - Lhota u Vsetína
    - Lhota u Vsetína – Liptál
2. Rekonstrukce a zpevnění povrchu komunikací v úseku, značení cyklistickými pruhy
    - Lípa – Slušovice
3. Realizace nových úseků cyklotrasy v podobě samostatné, nemotoristické komunikace v oblasti Rožnov pod Radhoštěm - Frenštát pod Radhoštěm (Moravskoslezský kraj).

Navrhovaná trasa R6

Vedení trasy

Hranice kraje - Stará Ves – Němčice – Rymice – Količín – Třebětice – Tlumačov – Otrokovice – Zlín – Březnice – Bohuslavice u Zlína – Šarovy – Březolupy – Bílovice – Jarošov - Uherské Hradiště – Nedakonice – Moravský Písek (Jihomoravský kraj)

Popis trasy

- První část vede po stávající polních cestách, které se navrhují zpevnit. Jedná se o úsek Stará Ves – Němčice – Rymice a Količín – Třebětice – Kamenecký Mlýn odkud vede kvalitní cesta do obce Kurovice. Z Kurovic vede trasa v koridoru silnice III. třídy do Tlumačova.
- Druhá část vede z Tlumačova po polní cestě do Otrokovic, kde se napojuje na stávající značenou cyklotrasu č. 471 do Zlína a dále přes Březnici, Bohuslavice u Zlína, Šarovy, Březolupy, Bílovice do Uherského Hradiště, zde je navrženo vybudování nové cyklostezky.
- Z Uherského Hradiště vede po stávajících cyklostezkách ve směru Kostelany – Nedakonice. Z Nedakonic by mohla vést cyklotrasa podél železniční trati, ale vzhledem k tomu, že se chystá obchvat obce Polešovice a tím dojde ke zklidnění provozu na silnici II. třídy, může vést cyklotrasa po této silnici, přičemž lze zde navrhnout víceúčelové cyklistické pruhy.

Charakteristika navrhovaných úprav

1. Realizace nových úseků cyklotrasy v podobě samostatné, nemotoristické komunikace v oblasti:
   - Nedakonice – Polešovice - Moravský Písek
   - Zlín - Březnice - Bohuslavice u Zlína – Šarovy – Březolupy - Bílovice – Uherského Hradiště
2. Rekonstrukce a zpevnění povrchu komunikací v úseku
   - Stará Ves – Němčice – Rymice - Količín – Třebětice – Kurovice

Navrhovaná trasa R7

Vedení trasy

7.A Hranice kraje – Martiňák – Hlavatá – Třeštík – Velké Karlovice

7.B Velké Karlovice – Soláň – Hutisko-Solanec - Prostřední Bečva

Popis vedení navrhované trasy

Trasa ve variantě 7.A v celé své délce vede po stávající cyklotrase 472. Klíčové je vybudovat cyklistickou stezku v krátkém úseku podél silnice I/35 a dále upravit úsek, který vede po žluté turistické trase od Vašútek na Třeštík.

Trasa ve variantě 7.B vede v koridoru trasy Velké Karlovice – Soláň – Hutisko-Solanec - Prostřední Bečva. Obce plánují odklonit v celé délce cyklistický provoz z frekventované silnice

Charakteristika navrhovaných úprav

1. Realizace nových úseků cyklotrasy v podobě samostatné, nemotoristické komunikace v oblasti:
   - krátký úsek podél silnice I/35
   - realizace cyklistických stezek Velké Karlovice – Soláň – Hutisko-Solanec - Prostřední Bečva dle záměru obcí

Navrhovaná trasa R8

Vedení trasy

Hranice kraje –Rychov (místní část Bystřice pod Hostýnem) – Bystřice pod Hostýnem – Tesák – Troják – Hošťálková – Ratiboř – Vsetín

Popis vedení navrhované trasy

- První část od hranice kraje povede podél vodního toku v koridoru cyklotrasy č.6062 do Bystřice pod Hostýnem
- Druhá část vede po stávající cyklotrase č. 5035 z Bystřice pod Hostýnem přes Tesák na Troják.
- Třetí část se doporučuje vést do Hošťálkové odklonem po stávajících cyklotrasách č. 6122 a č. 6118.
- Čtvrtou část z Hošťálkové do Ratiboře je nutno vyřešit z hlediska bezpečnosti cyklistů a je třeba pomocí studie proveditelnosti najít bezpečný koridor pro cyklisty, kteří budou využívat především v rámci dopravní obslužnosti, nikoliv rekreace.
- Z Ratiboře až do Vsetína je již možno využit stávající bezpečné cyklistické komunikace.

Charakteristika navrhovaných úprav

1. Realizace nových úseků cyklotrasy:
   - Studijně prověřit možnost vedení trasy od hranice kraje podél vodního toku v koridoru cyklotrasy č. 6062,
   - studijně prověřit možnost z Hošťálkové do Ratiboře realizace bezpečného koridoru pro cyklisty
2. Realizace opatření na zvýšení bezpečnosti cyklistů (dopravní značení pro cyklisty i motoristy) v úseku
   - Troják – Hošťálková – Ratiboř

Navrhovaná trasa R9

Vedení trasy

Valašská Polanka – Vlachovice - Slavičín – Pitín – Žitková – Starý Hrozenkov – Lopeník – Březová – Strání – hranice kraje.

Popis vedení navrhované trasy

- V první části, v úseku Valašská Polanka – Vlachovice, nová cyklotrasa počítá s výstavbou nového vodního díla Vlachovice.
- Z Vlachovic vede již po stávající trase ve směru na Slavičín a Pitín, odkud dále cyklotrasa vede po stávající cyklotrase č. 46 a to v koridoru Pitín – Žitková – Starý Hrozenkov – Vyškovec – Lopeník – Březová – Strání – Vápenky – Javorník.

Charakteristika navrhovaných úprav

1. Realizace nových úseků cyklotrasy:
   - Valašská Polanka – Vlachovice - nová cyklotrasa v souvislosti s výstavbou nového vodního díla Vlachovice.
2. Přeznačení stávající trasy č. 46 v koridoru Pitín - Javorník

Navrhovaná trasa R10

Vedení trasy

Luhačovice – Vizovice

Popis vedení navrhované trasy

- Vizovice - Medvědí – dále krátký úsek po cyklotrase 5056 – dále po červené turistické trase až do místní části Homole, odkud cyklotrasa vede po stávající cestě do Dolní Lhoty. Trasa dále vede po místních komunikacích. Na posledním úseku do Luhačovic je nutné vybudovat cyklistickou komunikaci.

Charakteristika navrhovaných úprav

V koridoru této cyklotrasy se počítá pouze s úpravou povrchu na lesních cestách.

Navrhovaná trasa R11

Vedení trasy

Vizovice - Medvědí – Slopné – Haluzice – Hájenka – Slavičín

Popis vedení navrhované trasy

- jedná se o náhradu za stávající vedení cyklotrasy č. 46 v úseku Vizovice – Slavičín. Trasa vede po místních komunikacích a po lesních cestách, které je nutné v některých úsecích zpevnit.

Charakteristika navrhovaných úprav

V koridoru této cyklotrasy se počítá pouze s úpravou povrchu na lesních cestách.

Navrhovaná trasa R12

Vedení trasy

Troják – Držková – Kašava – Lukov - Zlín

Popis vedení navrhované trasy

Trasa vede z Trojáku do Lukova po stávající cyklotrase 5034, dále potom až do Zlína po stávající cyklostezce.

Charakteristika navrhovaných úprav

Nejsou vyžadovány.

5.8 Akční plán

Akční plán (AP) rozpracovává Koncepci do konkrétních projektů, jejímž prostřednictvím mají být naplňovány jednotlivé priority, cíle a opatření.

Akční plán (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 v krátkodobém 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.

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 koncepčního 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 Zlínského 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 cyklodopravy a rekreační cyklistiky na území kraje. Jeho aktualizace bude probíhat minimálně jednou ročně. Odbor strategického rozvoje kraje do konce července daného roku aktuální podobu dvouletého Akčního plánu zpracuje do materiálu ke schválení pracovní skupinou.

Detailní Akční plán je uveden v samostatné příloze č.6.

6. Přílohy

Příloha č.1 Aktualizace existující sítě cyklotras a cyklostezek v prostředí GIS – mapový podklad

Příloha č.2 Obecné parametry sítě mezinárodních a dálkových tras

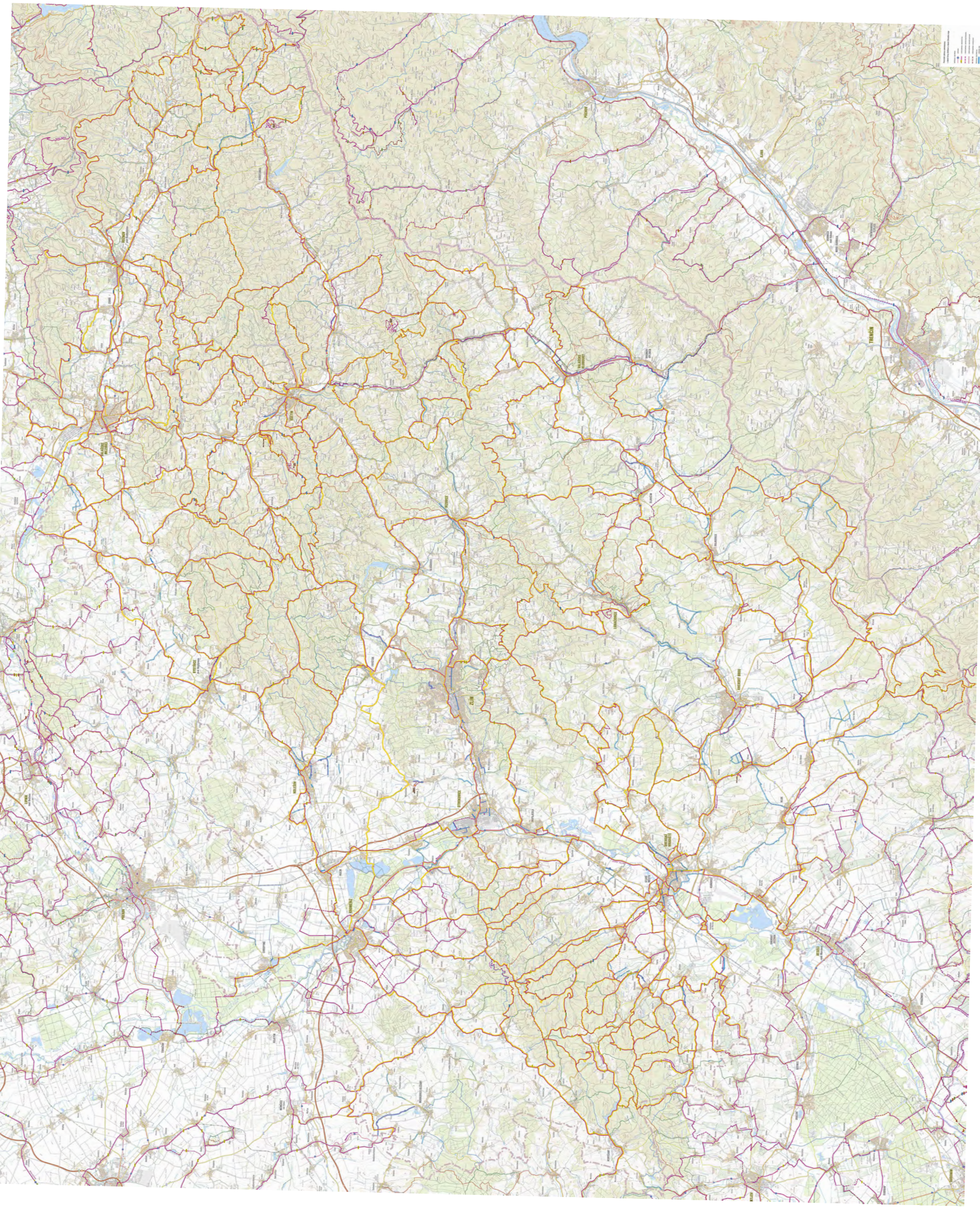
Příloha č.3 Popis dálkových tras

Příloha č.4 Návrh priorit financování v České republice z evropských fondů pro programové období 2021-2027

Příloha č.5 Optimalizovaná síť dálkových a regionálně významných cyklotras – podrobný mapový podklad

Příloha č.6 Akční plán

Příloha č.1 Aktualizace existující sítě cyklotras a cyklostezek v prostředí GIS – mapový podklad


TRENČÍN
ZLÍN
PUCHOV
KYSUCKÉ NOVÉ MESTO
ŽILINA
MARTIN
PRIEVIDZA
BANSKÁ BYSTRICA
LIPTOVSKÝ MIKULÁŠ
PREŠOV
KOŠICE

Příloha č.2 Obecné parametry sítě mezinárodních a dálkových tras

Analýza sítě dálkových tras spočívá v porovnání návrhu z roku 2004 se současným stavem, tedy s rokem 2019. Hodnocení probíhalo na základě Evropského certifikačního standardu pro trasy EuroVelo a pro dálkové trasy (ECF 2018) a dále dle Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR (2013), její Cyklistické Akademie (2016).

Síť cyklistických tras slouží v zásadě pro dvě základní skupiny cest: pravidelné cesty pracovního dne (do zaměstnání, do školy, za službami apod.) a cesty rekreačního charakteru (turistické i sportovní). Analýza v této kapitole směřuje k vytvoření funkčního propojení těchto dvou skupin s ohledem na zajištění co největšího efektu vynaložených prostředků. Cílem je vytvoření komplexně pojaté sítě cyklistických tras, jako nedílné a plnohodnotné součásti celého komunikačního systému, tvořené bezpečnými trasami vedenými v souladu s hlavními vazbami cyklistické dopravy.

a) Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR (2013), její Cyklistické Akademie (2016)

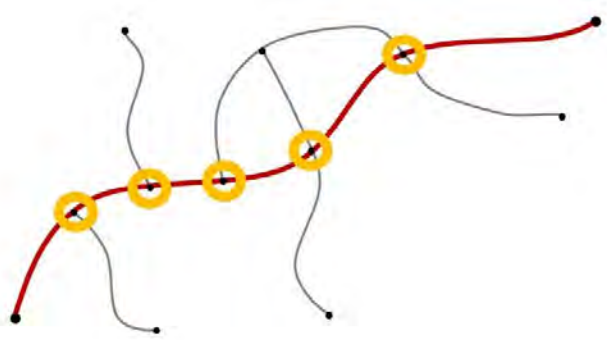
Propojenost

Cyklistická infrastruktura tvořící jeden celek zaručuje snadnou dostupnost k širokému spektru cykloturistických cílů a to prostřednictvím:

- propojení měst, obcí, turistických atrakcí, doprovodných služeb na trase
- propojení s důležitými uzly hromadné dopravy, především s železniční dopravou, která zaručuje větší dostupnost a dosah působnosti hlavních cyklistických tras;
- kontinuita trasy – zaručení kontinuity a propojení hlavních cyklistických tras;
- zohlednění vnějších vazeb – integrace hlavních cyklistických tras se sousedními regiony;
- zohlednění interních vazeb, tj. zohlednění místních cyklistických tras.

Přímost

Cyklistická infrastruktura nabízí cyklistům nejpřímočařejší propojení z hlediska vzdálenosti a délky trvání cesty (nezahrnuje zbytečné objezdy). V praxi to znamená využití návrhu „*rybí páteře a kostí*“. V souladu s touto myšlenkou hlavní trasu představuje „páteř“, která by měla spojovat pokud možno přímo jednotlivé generátory a atraktory silničního provozu (červená čára obr. 19), a ostatní generátory a atraktory silničního provozu poblíž hlavní trasy je nutné propojit spojkami, které vycházejí od páteře (šedá čára obr.1).



obr. 1. Návrh rybí páteře a kostí (zdroj: vlastní zpracování)

Bezpečnost

Cyklistická infrastruktura zaručuje bezpečnost silničního provozu jak cyklistům, tak i ostatním účastníkům a to:

- vyhýbáním se vysoce frekventovaným křižovatkám;
- oddělením cyklistické dopravy od automobilovému provozu, tam kde je to nutné;
- omezením rychlosti motorových vozidel na potencionálně nebezpečných úsecích;
- přehledným značením jednotlivých kategorií cest;

Výhodnost

Cyklistická infrastruktura umožňuje rychlou a pohodlnou přepravu jízdním kolem, a to díky následujícím vlastnostem:

- lehká obtížnost trasy – přizpůsobení technických parametrů trasy k nejrozšířenější skupině cyklistů, vyhýbání se zbytečným sklonům, nebo alternativním objezdům
- minimalizace nepohodlí vyplývající z účasti v silničním provozu – vyhýbání se situacím, kde trasa vede po úsecích s vysokým počtem výskytu motorových vozidel;
- přehlednost trasy – trasa a její značení musí být čitelné a přehledné pro uživatele;
- hladký povrch trasy – doporučený povrch asfalt, nebo beton;
- minimalizace počtu sjezdů a vybočení z trasy.

Kritéria vyplývající z profilu trati jsou zejména výhodné v případě vedení trasy podél říčních koridorů, nebo podél železničních tratí, případně využití zrušených tratí.

- trasa podél říčních koridorů – využití zelených říčních koridorů k vytyčení hlavních cyklistických tras (atraktivita řeky, přijatelný profil terénu nabízí dokonalé podmínky pro cyklisty);
- trasa podél železničních tratí, případně využití koridorů podél zrušených železničních tratí a jejich následné využití pro dopravní a cykloturistické účely (přijatelný profil terénu, jednoduchá obtížnost trasy nabízí příznivé podmínky pro vedení cyklistické trasy).

Atraktivita

Cyklistická infrastruktura je navržená a přizpůsobená tak, aby byla pro svoje okolí jak nejvíc atraktivní, a to z hlediska:

- zajištění osobní bezpečnosti (osvětlení, viditelnost);
- vedení tras přes oblastí atraktivní z hlediska kulturních a přírodních památek;
- dojezdu k turistickým atrakcím – možnost dojezdu přímo, nebo pomocí spojek do určených objektů, nebo na vybrané turistické atrakce;
- dojezd do turistických středisek – vedení tras skrz turistická střediska celostátního a regionálního charakteru.

b) Evropský certifikační standard pro trasy EuroVelo a dálkové trasy

Evropský certifikační standard pro trasy EuroVelo a dálkové trasy je sbírkou podmínek, jaké musí splňovat dálkové cyklistické trasy, které se uchází o zapsání na listinu tras typu EuroVelo (více ECF 2018). Ačkoliv jen Moravská stezka patří do sítě tras EuroVelo, bylo uznáno za nevyhnutelné, aby i všechny ostatní krajské dálkové cyklotrasy splňovaly veškeré standardy a požadavky spojené s trasami typu EuroVelo, což může kraji pomoct stát se ještě více atraktivním regionem. Zároveň je nutné podtrhnout, že níže uvedená kritéria stanovují cílové podmínky, jaké musí splňovat cyklorasy. Aktuálně existující infrastruktura vyžaduje na většině míst trasy investice tak, aby jednou dosáhla potřebných standardů určených pro trasy typu EuroVelo.

V rámci tras EuroVelo a jejich podmínek, standardů, kritérii rozlišujeme tři základní typy: zásadní, důležité a doplňující (viz. tab.1). Toto členění odráží potřeby různých skupin uživatelů. Tab. č. 2 zobrazuje jednotlivá kritéria dle skupin uživatelů.

Co je důležité, že značné množství kritérií se vztahuje k „denním úsekům trasy (např. „ne víc jak 50% úseku může vést přes monotónní prostředí“). Denní úsek je definován jako úsek, kterým může projet cyklista během jednoho dne. V závislosti od profilu terénu, délka denního úseku se pohybuje v rozmezí od 30 do 90 km. Denní úseky mohou začínat a končit v různých místech – vše závisí od toho, kde cyklista v daném dni zahájí svou cestu. Za počáteční bod úseku se, ale doporučuje určit větší obce s dobrým systémem veřejné dopravy v bezprostřední blízkosti trasy, protože právě tam svoji cestu zahájí nejvíce uživatelů.

Tab. 1. STANDARDNÍ KRITÉRIA TRAS EUROVELO (*ZDROJ: ECF 2018, S. 4*)

typ	splňuje potřeby:	musí být splněny na:
Zásadní	pravidelných cykloturistů, kteří využívají kolo jako hlavní každodenní dopravní prostředek / nebo k rekreačním a turistickým účelům.	100% délky trasy
Důležitý	příležitostných cykloturistů s nepříliš bohatými zkušenostmi, nebo průměrných cyklistů, kteří využívají kolo ke každodenní přepravě / nebo již absolvovali několik rekreačních výletů.	70% délky trasy
Doplňující	více „náročných“ a „nezkušených“ cykloturistů, v tom netypických uživatelů jako např. silniční cyklisté, cyklisté s dětmi a kočárky, tandemy, nebo kola na ruční pohon atp.	Volitelně – závisí od možností jednotlivých cykloturistů

Tab. 2. STANDARDNÍ KRITÉRIA TRAS EUROVELO – INFRASTRUKTURA (ZDROJ: *VLASTNÍ ZPRACOVÁNÍ NA ZÁKLADĚ ECF 2018)*

Kritérium	Zásadní kritérium	Důležité kritérium	Doplňující kritérium
kontinuita	Trasa by neměla obsahovat žádné fyzické překážky, které by neumožnily sjízdnost trasy. Všechny přírodní (řeka, klify atp.) nebo umělé (železniční koleje, dálnice atp.) bariéry by měly být sjízdné a to prostřednictvím vhodné infrastruktury (most, přívoz, tunel atp.) Kromě toho trasa měla by být osvobozená od veškerých právních překážek (tj. úseky, na kterých je cyklistická doprava omezená, zcela zakázána, nebo vyžaduje zvláštní povolení).	Jestliže se na trase nachází schody (např. na most) musí mít mírný sklon a měly by být vybavené rampou pro přepravu kola.	Trasa by neměla obsahovat žádné překážky (schody, nerovnostní bariéry, brány, nebo brody, které by omezovaly pohyb „náročným“ skupinám cyklistů (např. rodinám s dětmi s přívěsným sportovním kočárkem, handicapovaným osobám atp.). Trasa by měla být navržená tak, aby cyklistu nutila sesednout z kola pouze ve výjimečných případech.
bezpečnost trasy	Trasa by neměla zahrnovat úseky s vysoce frekventovaným silničním provozem. Nanejvýš 50% délky denního úseku může vést skrz zvýšený silniční provoz.	Trasa by neměla obsahovat žádné úseky se zvětšeným silničním provozem. Nanejvýš 50% z celkové délky denního úseku může být zařazeno do kategorie s umírněným silničním provozem. Trasa by rovněž neměla vést přes vysoce nebezpečné křižovatky.	Trasa by neměla obsahovat žádné úseky s umírněným silničním provozem. Nanejvýš 50% z celkové délky denního úseku může být zařazeno do kategorie se zmenšeným silničním provozem. Trasa by rovněž neměla vést přes vysoce nebezpečné křižovatky.
povrch a šířka	Povrch měl by být přizpůsoben pro cyklisty pohybující se na libovolném trekkingovém, nebo jiném turistickém kole v normálních klimatických podmínkách během cyklistické sezóny. Povrch by měl být dostatečně hladký a tvrdý, tak aby nebyla narušená sjízdnost	Nejméně 50% z celkové délky úseku by měl tvořit asfaltový povrch.	Povrch má mít identické jízdní vlastnosti, jaké zaručuje ten nejkvalitnější asfaltový povrch. Šířka trasy má umožňovat plynuly pohyb tříkolovým a ostatním typům kol (kola s dvoukolovým přívěsem, kola s ručním pohonem atp.) a to v obou směrech.

Kritérium	Zásadní kritérium	Důležité kritérium	Doplňující kritérium
	trasy. Proto se pro její výstavbu doporučuje především asfalt a beton, nebo jiný odolný materiál. Ve výjimečných případech lze použít nezpevněný povrch. V takové to situaci je, ale nutné úsek řádně vylepšit a zabezpečit.		
sklon terénu	Celkový počet stoupání a sjezdů v rámci denního úseku by neměl překročit 1000 m.	Celkový počet stoupání, nebo sjezdů v rámci denního úseku by neměl překročit 500 m.	Celková změna výšky (stoupání včetně sjezdů) na libovolném kilometru trasy nesmí překročit 60 m. Na tomto úseku trasy nefiguruji žádná strmá stoupání a to pro jakoukoliv cílovou skupinu.
atraktivita	Na každém denním úseku se nachází, nejméně jedná významná kulturní, nebo přírodní atrakce. Toto kritérium může splňovat rovněž i velmi atraktivní přírodní krajina.	Nanejvýš 25% z celkové délky denního úseku trasy může cyklisty vystavit okolnímu hluku, prašnosti, nepřijetému zápachu, nebo i ostatním komplikacím škodlivým pro životní prostředí. Na denním úseku se nachází, nejméně jedná atrakce spojená s hlavní, nebo vedlejší tématikou trasy.	Nanejvýš 50% z celkové trasy denního úseku může vést přes monotónní oblasti. Trasa by měl být chráněná před nejrůznějším nebezpečím (např. před obávanou městkou kriminalitou), nebo před volně pohybujícími se zvířaty.
Značení – více viz. kapitola 2.3.	Trasa by měla být značená v souladu s platným státními předpisy a normami (jestli takové existují) a se směrnici EuroVelo (vždy).	Hlavní křižovatky musí být značené. Značení umožňuje sjízdnost trasy i v noci a to prostřednictvím standardního cyklistického osvětlení (např. dopravní značky mají reflexní fólii).	Svislé a vodorovné dopravní značky se vyskytují na každé křižovatce a na delších úsecích bez křižovatek (minimálně každých 5 km). Značky zobrazující název hlavního města, nebo cílového místa se vyskytují minimálně každých 15 km.
veřejná doprava více viz. kapitola 2.6.	Přeprava kol veřejnou dopravou za účelem dopravení se na trasu je právně a fyzický možná nejmíň co 150 km. Během trvání cyklistické sezóny by měly fungovat min. dva spolehlivé denní spoje, které jsou schopné převést min. dvě turistická, nebo trekkingová kola.	Přeprava kol veřejnou dopravou za účelem dopravení se na trasu je právně a fyzický možná nejmíň každých 75 km. Během trvání cyklistické sezóny by mělo fungovat min. šest spolehlivých	Přeprava speciálních kol (přívěsy, tandemy, kola na ruční pohon) veřejnou dopravou za účelem dopravení se na trasu je právně a fyzický možná nejmíň každých 75 km. Během trvání cyklistické sezóny by mělo fungovat min. šest spolehlivých denních spojů, z kterých každý je schopen převést nejmíň čtyři kola. Zde je možné rezervovat si místenku pro kolo.

Kritérium	Zásadní kritérium	Důležité kritérium	Doplňující kritérium
		denních spojů, které jsou schopné převést min. čtyři turistická, nebo trekkingová kola.	Dostupnost k zastávkám a nádražím veřejné dopravy dle výše uvedených pravidel by měla zejména splňovat kriterium kontinuity na určité úrovni (např. jestliže je vlakové nádraží definováno jako doplňující kritérium, v tom případě jednotlivá nástupiště by měla být dostupná prostřednictvím podchodů, nebo výtahů, ne pouze jenom schody).

Příloha č.3 Popis dálkových tras

Trasa Chropyně – Kroměříž – Kvasice – Napajedla – Staré Město – Uherské Hradiště – Uherský Ostroh (cyklotrasa 4, dříve 47)

Charakter trasy: Dálková cyklistická trasa, součást sítě EuroVelo (trasa EuroVelo č. 4)

Označení trasy: Trasa č. 4, nově vyznačená Moravská stezka

Popis trasy:

Trasa vstupuje na území Zlínského kraje na severu od Tovačova přes Lobodice. Hranice kraje překračuje po zpevněné, asi 5 m široké komunikaci a vstupuje do obce Zářičí. V obci se stáčí na silnici III/4349 po níž je vedena do Chropyně. Po průjezdu náměstí se trasa stáčí kolem zámku a po účelové komunikaci projíždí kolem zámeckého rybníku a napojuje se na sil. II/435, po níž je vedena směrem na Kroměříž. Mezi Chropyní a Plešovcem vede po samostatné cyklistické stezce. Za obcí Plešovec trasa odbočuje na místní obslužnou komunikaci zahrádkářské kolonie, po které je trasa vedena podél Moravy až do Kroměříže. Kroměříží trasa prochází po místních cyklistických stezkách a trasách vedených podél řeky Moravy. Za železničním mostem tratě 302 je krátce trasa vedena po štěrkové pěšině široké 1 – 2 m, která postupně přechází přes panelové zpevnění na asfaltový povrch. Poměrně dobrá asfaltová cesta vede přes Trávnické zahrady až do obce Trávník, kde odbočuje na cyklistickou stezku, která je vedena podél Moravy do Kvasic a dále podél Moravy až k mostu u Otrokovic a Bělova. Před Otrokovicemi vede cyklostezka po mostě přes řeku Moravu, aby pak dále vedla cyklostezka po levém břehu řeku po samostatných cyklistických stezkách přes Napajedla až do Spytihněvy. Za zmínku stojí, jen 500 m v okolí kempu Pahrbek vede cyklotrasa po nezpevněné cestě. Ve Spytihněvy cyklotrasa vede přes most, aby dále vedla podél Baťova kanálu přes Babice, Huštěnovice, Staré Město až do Uherského Hradiště. V celé délce od Kroměříže až po Uherské Hradiště se tedy jedná o samostatnou cyklistickou stezku, šířky 3,0 m. Z Uherského Hradiště vede opět cyklotrasa po cyklistické stezce přes Kunovický les k Leteckým závodům v Kunovicích a dále do Kunovic. Z Kunovic vede cyklistická stezka přes Ostrožskou Novou Ves až do Uherského Ostrohu. Zde trasa projde městem a následně opouští Zlínský kraj směrem na Veselí nad Moravou, opět po cyklistické stezce

Náročnost: lehká trasa vedená většinou po samostatných cyklistických stezkách.

Šířkové poměry: Vzhledem k tomu, že trasa vede převážně po cyklostezkách, šířka je většinou 3,0 m. Úseky vedené po silnicích jsou š. 7,0 m, nezpevněný úsek u Napajedel cca 1,5 až 3,0 m.

Povrch: V celé délce živice, až na malý úsek u Napajedel

Způsob značení: Trasa je v celém území značena dopravním značením

Závady na trase: Vzhledem k významu trasy byly zmonitorovány všechny potenciální problémy trasy a rozděleny do 3 okruhů: Nebezpečná místa na cyklotrase, problémy s povrchem („jiné“ problémy) a zúžená, nebezpečná místa přímo na cyklostezce. Podrobnosti jsou uvedeny v následujících tabulkách.

č.	Lokalita	Nebezpečná místa na cyklotrase
1	Chropyně	trasa vedena jednosměrnou ulicí
2	Chropyně	nepřehledná křižovatka
3	Kroměříž	křižovatka a železniční přejezd
4	Kroměříž	křižovatka s čtyřpruhou komunikací
5	Kroměříž	železniční přejezd
6	Kvasice	křížení cyklo a silnice po mostě
7	Spytihněv	úzké přemostění a nekvalitní povrch
8	Kunovice	specifické místo, přejezd, podjezd, sloup, povrch
9	Ostrožská Nová Ves	úzké místo, vjezd aut, cyklo i pěší do lázní
10	Uherské Hradiště	železniční přejezd
11	Ostrožská Nová Ves	železniční přejezd a křížení silnic
12	Ostrožská Nová Ves	železniční přejezd
13	Uherský Ostroh	křižovatka s hl. silnici

č.	Lokalita	Problémy s povrchem („jiné“ problémy)
1	Chropyně	hliněná pěšina zámeckým parkem
2	Chropyně	dvě varianty s nedokonalým značením
3	Kroměříž	nejasné trasovaní
4	most u Bělova	nesrozumitelné místo
5	Napajedla	nejasné místo, není značeno
6	extravilán	úsek s nekvalitním povrchem mezi Kostelany nad Moravou a Ostrožskou Novou Vsí

č.	Lokalita	Zúžená, nebezpečná místa přímo na cyklostezce
1	Kroměříž	neprůjezdná lávka (dle dopravního značení)
2	Kroměříž	úzký dlážděný úsek (50m)
3	Otrokovice	úzký průjezd na mostě
4	Otrokovice	neprůjezdná lávka
5	Napajedla	kamenná drť
6	Babice	úzké místo
7	Babice	úzké místo
8	Babice	úzké místo
9	Babice	úzké místo
10	Huštěnovice	úzké místo
11	Huštěnovice	úzké místo
12	Staré Město	omezení u plavební komory
13	Uherské Hradiště	úzký úsek (100m)
14	Uherské Hradiště	průjezd UH, 9 x křižovatka
15	Kunovice	průjezd Kunovicemi, 4 x křižovatka
16	před Kostelany nad Moravou	rozkopaná stezka, 2x, dočasný stav

Trasa Pustevny – Rožnov pod Radhoštěm – Valašská Bystřice - Vsetín – Háje - Liptál – Dešná - Vizovice – Loučka – Lipová – Slavičín – Pitín – Žitková – Vyškovec – Lopeník – Březová – Strání

Charakter trasy: Dálková cyklistická trasa

Označení trasy: Trasa č. 46, Beskydsko – Karpatská magistrála

Popis trasy:

Trasa vstupuje na území Zlínského kraje ze severu od osady Podolánky. Na Martiňák vystoupá po účelové lesní komunikaci (š. 3,5 m) zpevněné makadamem. Odtud se trasa stáčí doprava, traverzuje úbočí Čertového mlýna a Tanečnice a asi 1,5 km pod Pustevnami (turistické středisko) se napojí na silnici vedoucí z Prostřední Bečvy. Před parkovištěm na Pustevnách trasa ze silnice odbočí na zpevněnou lesní cestu (makadam) a kolem chaty Skalíkova louka traverzuje úbočí Radhoště a klesá do Rožnova. V Rožnově je trasa krátce vedena po cyklistické stezce podél Bečvy, následně kolem Valašského muzea v přírodě směrem na Valašskou Bystřici po silnici III/05726 šířky 5 – 6 m. Nejprve stoupá k osadě Uhliska, aby pak klesala přes Valašskou Bystřici až k rekreační oblasti u vodní nádrže Bystřička (rozcestí značených cest). Před přehradou trasa odbočí na málo frekventovanou silnici III/05725 vedoucí do Vsetína, přičemž musí trasa nejprve vystoupat do horského sedla Dušná (rozcestí značených cest). Ve Vsetíně za okružní křižovatkou překročí trasa Vsetínskou Bečvu, za mostem odbočí vpravo a po zpevněné stezce a místní komunikaci je přivedena až k silnici I/57, kterou kříží v poměrně nepřehledném místě. Od silnice stoupá trasa prudce k Janišovskému vrchu zčásti po komunikaci zpevněné makadamem, částečně živicí š. 3,0 m (krásné výhledy, rozcestí značených cest). Trasa pokračuje přes Lhotu, kde se napojí na kvalitní živičnou komunikaci (sil. III/4915) š. 5 – 6 m a odbočí vpravo směrem na Liptál a Všeminu. Mezi osadou Dubovina a Chrastěšovem je úsek pouze částečně zpevněný štěrkem. Vizovicemi projde trasa po silnici I/69 a I/49 (vysoké intenzity dopravy) k odbočce na Slavičín (rozcestí značených cest 46, 5057 a 5056). Až do Slavičína je trasa vedena po frekventované silnici II/488 š. 5 – 6 m. Průjezd Slavičínem je s ohledem na křížení silnic II. tříd dopravně silně zatížený. Do Pitína je trasa vedena po nebezpečné silnici II/495 š. 5 m. Tam trasa odbočí na zpevněné lesní cesty vedené podél státní hranice se Slovenskem. Cesty jsou často s nekvalitním povrchem s prudkými stoupáními i sjezdy. Teprve v obci Žitková se povrch lepší na kvalitní živici. Trasa prudce klesá do údolí k silnici I/50, kterou překračuje v nepřehledném místě, aby pak prudce vystoupala po silnici II/05022 na Mikulčin vrch (š. 5 – 6 m). Odtud opět trasa klesá do obce Březová (silnice III/04984 a III/04983) a přes kopec do obce Strání odkud pokračuje po částečně zpevněné účelové komunikaci až k parkovišti na Horním kopci a následně ke Kamenné boudě, kde je rozcestí značených cest a kde trasa odbočuje mimo hranice Zlínského kraje směrem k obci Velká nad Veličkou.

Náročnost: V úseku Pustevny – Rožnov pod Radhoštěm – Vsetín – Vizovice – Slavičín – Pitín a v úseku Březová – Strání – Velká nad Veličkou je trasa středně obtížná, v úseku Pitín – Vysoký vrch je trasa obtížná s prudkými sjezdy a nekvalitním povrchem.

Šířkové poměry: Proměnná šířka, účelové komunikace š. 3 – 4 m, silnice II. a III. tříd od 5 do 6 m.

Povrch: Živice, makadam. Částečně zpevněné úseky: Vsetín – Janišovský vrch, Dubovina – Chrastěšov, Pitín – Žitková, Strání – Horní kopec.

Způsob značení: Trasa je v celém úseku značena dopravním značením.

Závady na trase: Musí dojít k přetrasování celé trasy 46, neboť zcela nevyhovuje stávajícím standardům. Hlavní důvodem je fakt, že 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. Dálková cyklotrasa 46 vykazuje řadu nedostatků, neboť neodpovídá svými parametry žádným standardům pro dálkové trasy. Namátkově lze uvést:

- nebezpečné křížení se silnicí I. třídy (Rožnov pod Radhoštěm, Vsetín, Vizovice, Žitková:
- frekventované a nebezpečné silnice v úseku Vizovice – Slavičín – Pitín
- nezpevněný povrch: úsek Dubovina – Chrastěšov, nevhodné vedení trasy: úsek Pitín – Žitková;
- značné výškové převýšení

Trasa Pitín – Popov – Brumov-Bylnice – Nedašova Lhota.

Charakter trasy: Dálková cyklistická trasa, odbočka trasy č. 46

Označení trasy: Trasa č. 49, Beskydsko – Karpatská magistrála

Popis trasy:

Trasa je vedena z Pitína přes Hostětín a Rokytnici po silnicích III/49518 a II/495 do Štítné nad Vláří (š. 4 – 5 m, v Rokytnici směrové tabule). Ve Štítné trasa odbočí na zpočátku živicí zpevněnou účelovou komunikaci š. 4 – 5 m. Následně je trasa vedena po vozovce s makadamem š. 3,5 m (v úseku cca 1,5 km dlouhém nekvalitní). Trasa pokračuje po lesních svážnicích pod hrad Brumov. V Brumově v krátkém úseku překříží silnici I/57 a následně stoupá údolím Nedašovky po silnici III/50736 do Nedašovy Lhoty a k hraničnímu přechodu Nedašova Lhota – Červený Kameň.

Náročnost: Středně obtížná trasa v mírně kopcovitém terénu.

Šířkové poměry: Účelové komunikace šířky 3,5 m, silnice šířky 4 – 5 m.

Povrch: V celém úseku živice.

Způsob značení: Trasa je v celém úseku značena dopravním značením

Závady na trase: Stejně jako v případě cyklotrasy 46 je třeba se ptát po významu trasy. Svými parametry neodpovídá dálkové. V úseku Štítná – Brumov je velmi nekvalitní povrch.

Trasa Velké Karlovice – Vsetín – Valašské Meziříčí (cyklotrasa 50)

Charakter trasy: Nová dálková cyklistická trasa

Označení trasy: Trasa č. 50, nově vyznačená Cyklostezka Bečva

Popis trasy:

Trasa začíná ve Velkých Karlovicích u hotelu Horalu a dále vede po samostatných cyklostezkách, buď podél silnice II/487, nebo podél Vsetínské Bečvy obcemi Karolinka, Nový Hrozenkov. Dále trasa je vedena po cyklistických stezkách do Halenkova, odkud jsou vedeny po zpevněných komunikacích a cyklostezkách přes Huslenky, Hovězí, Janovou až do Ústí u Vsetína. Také dál do Vsetína je trasa vedena kolem Vsetínské Bečvy po cyklistické stezce.

Ve Vsetíně je vedena nejprve po úzké stezce, asi 1,5 m široké, společně s pěšími. Podél řeky Vsetínské Bečvy trasa podejde pod silnicí I/57 a postupně po cyklistické stezce, dosáhne rozcestí značených cest 50 a 5035 na silnici II/437 vedoucí do Ratiboře. Odtud až do Pržna je trasa kolem řeky opět vedena nezpevněnou pěšinou (u kostela v Pržně je rozcestí značených cest). Dál trasa pokračuje po asfaltové, komunikaci šířky 3 m do obce Bystřička. V úseku Bystřička – Jarcová je také asfaltová 3 m široká komunikace. Do Valašského Meziříčí je trasa vedena po cyklistické stezce podél železniční trati. Z Valašského Meziříčí vede po silnicích III. třídy s malým provozem a opustí Zlínský kraj

Náročnost: lehká trasa vedená většinou po samostatných cyklistických stezkách.

Šířkové poměry: Vzhledem k tomu, že trasa vede převážně po cyklostezkách, šířka je většinou 3,0 m. Úseky vedené po silnicích jsou š. 7,0 m.

Povrch: V celé délce živice.

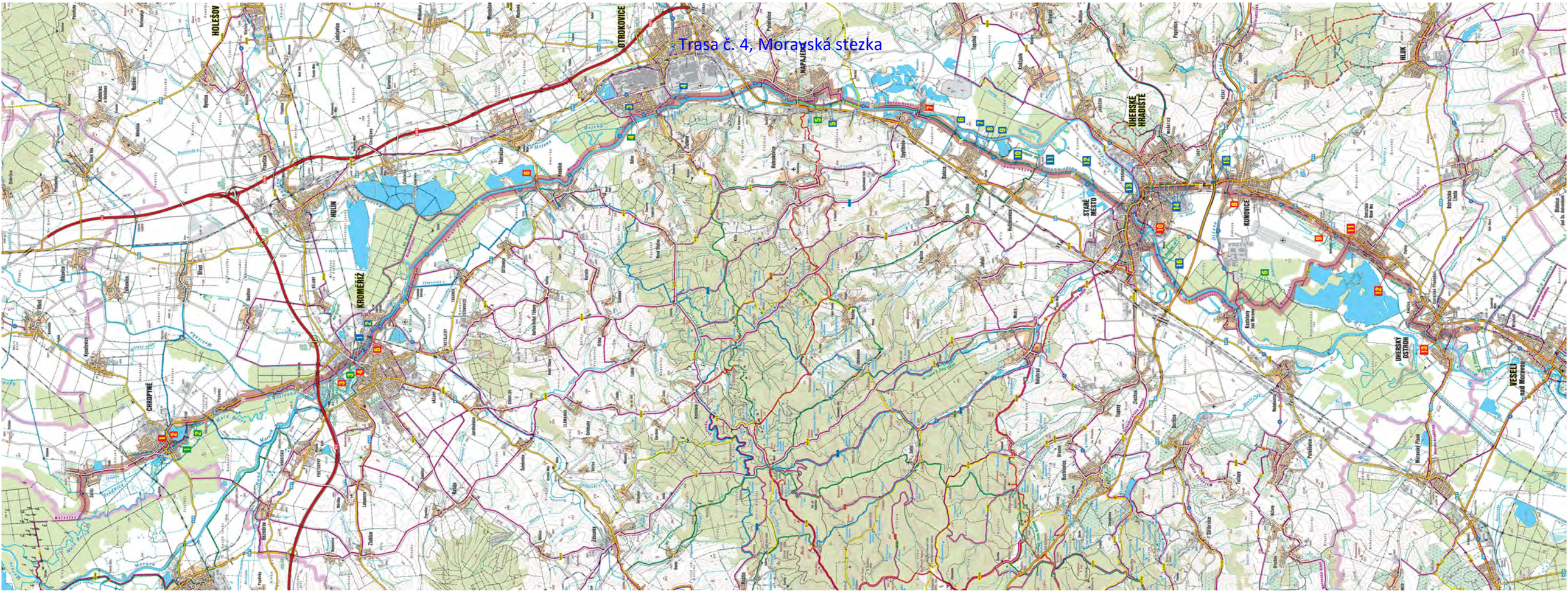
Způsob značení: Trasa je v celém území značena dopravním značením.

Závady na trase: Vzhledem k významu trasy byly zmonitorovány všechny potenciální problémy trasy a rozděleny do 3 okruhů: Nebezpečná místa na cyklotrase, problémy s povrchem („jiné“ problémy) a zúžená, nebezpečná místa přímo na cyklostezce. Podrobnosti jsou uvedeny v následujících tabulkách.

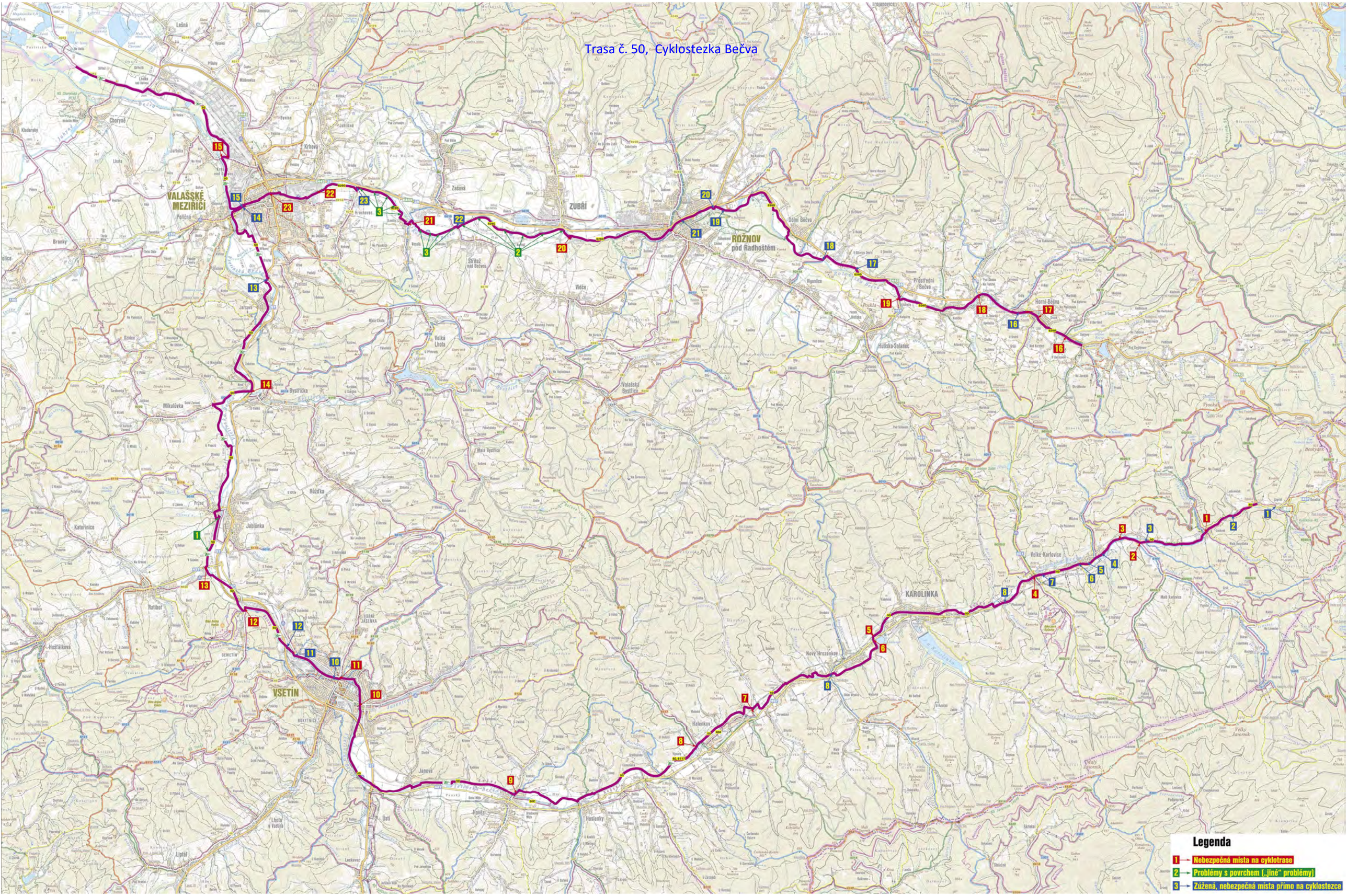
č.	Lokalita	Nebezpečná místa na cyklotrase
1	Leskové (Vel. Karlovice)	nepřehledné křížení a řešení křižovatek a parkoviště
2	Velké Karlovice	křižovatka se silnici III. tř.
3	Velké Karlovice	křížení vjezdu a výjezdu na čerp. stanici a křížení se souběžnou komunikací II. tř.
4	Velké Karlovice	okružní křižovatka a přerušení stezky, jen chodník
5	Mezi Karolinkou a Novým Hrozenkovem	železniční přejezd
6	Mezi Karolinkou a Novým Hrozenkovem	křížení komunikace II. tř.
7	Halenkov	křížení komunikace III. tř.
8	Halenkov	křížení komunikace III. tř.
9	Hovězí	křížení komunikace III. tř.
10	Vsetín	úzký, nerovný, prudký podjezd mostů
11	Vsetín	křižovatka s hlavní silnicí
12	Vsetín - Bobrky	křížení komunikace III. tř.
13	Jablůnka	křížení komunikace II. tř.
14	Bystřička	nepřehledná křižovatka silnic
15	Krásno nad Bečvou	nepřehledné křížení silnic III. tř.

č.	Lokalita	Problémy s povrchem („jiné“ problémy)
1	Jablůnka	hliněná pěšina

č.	Lokalita	Zúžená, nebezpečná místa přímo na cyklostezce
1	Leskové (Vel. Karlovice)	křížení se souběžnou komunikací II. tř.
2	Leskové (Vel. Karlovice)	křížení se souběžnou komunikací II. tř.
3	před Velkými Karlovicemi	křížení se souběžnou komunikací II. tř.
4	Velké Karlovice	zúžený úsek (cca 50m)
5	Velké Karlovice	nečekané zúžení
6	Velké Karlovice	křížení se souběžnou komunikací II. tř.
7	Velké Karlovice	křížení se souběžnou komunikací II. tř.
8	za Velkými Karlovicemi	křížení se souběžnou komunikací II. tř.
9	Nový Hrozenkov	křížení se souběžnou komunikací II. tř.
10	Vsetín	úzký úsek na mostě
11	Vsetín	úzká starší lávka
12	Vsetín	snížený podjezd pod mostem
13	Jarcová	úzká starší lávka
14	Valašské Meziříčí	úzký úsek pod mostem
15	Valašské Meziříčí	značka "cyklisto sesedni", ale je to bezproblémová cyklostezka


Trasa č. 4, Moravská stezka
HOLEŠOV
OTROKOVICE
NAPAJEDLA
ÚHERSKÉ HRADIŠTĚ
HLUK
STARÉ MĚSTO
KUNOVICE
HULÍN
KROMĚŘÍŽ
CHROPYNĚ
ÚHERSKÝ OSTROH
VESELÍ nad Moravou

Trasa č. 50, Cyklostezka Bečva



Příloha č.4 Návrh priorit financování v České republice z evropských fondů pro programové období 2021-2027

Principy pro přípravu operačních programů

Čeho a proč chceme dosáhnout? Vystavme **jasnou intervenční logiku** s ohledem na reálné potřeby a specifika území.

Zvažme všechny **dostupné formy podpory** projektů – dotace, finanční nástroje nebo integrované nástroje – a navrhněme nejvhodnější řešení pro co nejjednodušší realizaci projektů.

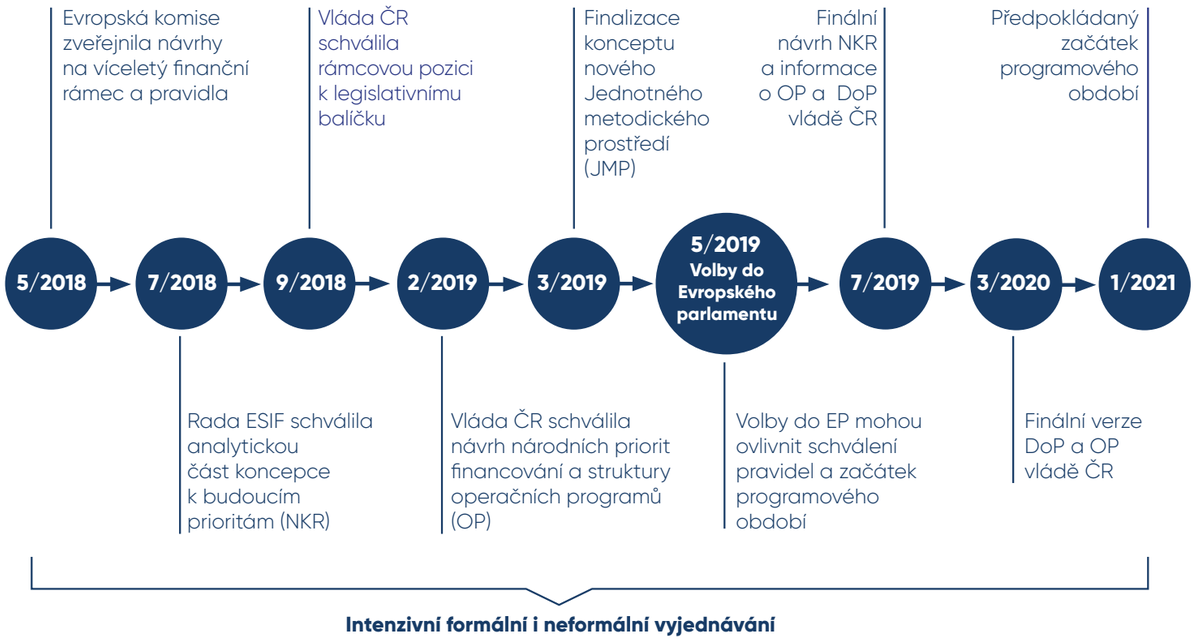
Vystavme argumentaci s využitím **koncepcí a strategií a při znalosti potenciálu a poptávky** v dané oblasti. Připravenost projektů je klíčová pro úspěch programů.

Respektujme a **rozvíjejme partnerství** při přípravě programů jak na resortní, tak regionální úrovni. Klíčové je **přiblížit se co nejblíže potřebám žadatelů**.

Využijme pozitivní **zkušenosti z minulosti** a využijme ji pro změnu, kterou chceme přinést do budoucna.

Zachovávejme **soulad s pravidly a legislativou EU**, národními prioritami a Dohodou o partnerství.

Harmonogram přípravy pravidel, operačních programů a Dohody o partnerství (DoP)



PRIORITY FINANCOVÁNÍ v České republice 21–27

Priority České republiky vycházející z potřeb na národní a regionální úrovni jsou v souladu s návrhem **pěti cílů** Evropské komise, které stanovila na jaře 2018. Struktura operačních programů a výčet podporovaných oblastí v **programovém období 2021–2027** z těchto priorit a cílů vychází.

Pro Českou republiku bude na období 2021–2027 k dispozici 20 mld. EUR*. Vláda ČR v únoru 2019 schválila návrh oblastí a operačních programů, který zahrnuje šest tematických operačních programů, operační program technická pomoc a programy přeshraniční spolupráce, které se budou podílet na naplnění národních strategických cílů. OP Rybářství bude navržen Ministerstvem zemědělství. Program rozvoje venkova navrhuje Evropská komise nově vyčlenit mimo politiku soudržnosti.

20 mld. EUR* pro politiku soudržnosti

VIZE

ČR je soudržnou společností 21. století, tedy s ekonomikou konkurenceschopnou jak v evropském, tak globálním kontextu, která zajišťuje vysokou kvalitu života obyvatel, minimalizuje ekonomické a sociální nerovnosti, respektuje přírodní a územní limity a úspěšně se adaptuje na globální změny.

GLOBÁLNÍ CÍL

Udržitelný rozvoj ČR a jejích regionů skrze adaptaci společnosti na klíčové evropské a světové změny, opírající se o inovace, výzkum, vývoj a digitalizaci jako hlavní předpoklady rozvoje a vedoucí k minimalizaci strukturálních, sociálních a environmentálních nerovností.

PRIORITY	Nízkouhlíková ekonomika a odpovědnost k životnímu prostředí	Rozvoj založený na výzkumu, inovacích a uplatnění nových technologií	Vzdělaná a sociálně soudržná společnost	Dostupnost a mobilita	Udržitelný rozvoj území
STRATEGICKÉ CÍLE	Zlepšení kvality životního prostředí, zavedení nízkouhlíkové ekonomiky a adaptace na změnu klimatu	Výzkumný a inovační systém zvyšující konkurenceschopnost společnosti v kontextu technologické změny	Konkurenceschopná a soudržná společnost	Efektivní, dostupná a k životnímu prostředí šetrná doprava	Udržitelný a integrovaný rozvoj městských a venkovských oblastí

EVROPSKÁ UNIE
Fond soudržnosti
Operační program Technická pomoc

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR

Zdroj: Národní koncepce realizace politiky soudržnosti v ČR po roce 2020 (NKR), připravil Národní orgán pro koordinaci Ministerstva pro místní rozvoj. Materiál byl 4. 2. 2019 schválen vládou ČR a je dostupný na www.dotaceEU.cz.
Data platná k únoru 2019.
* v běžných cenách, ve stálých cenách roku 2018: 17,76 mld. EUR, výše je ještě předmětem jednání s Evropskou komisí

PŘEHLED NOVÝCH PROGRAMŮ A NAVRHOVANÝCH OBLASTÍ PODPORY

v programovém období 2021–2027

OP Konkurenceschopnost

Řídicí orgán
Ministerstvo průmyslu a obchodu

- Podpora inovace prostřednictvím aplikovaného a experimentálního výzkumu
- Spolupráce a funkční propojení veřejné správy, akademického, výzkumného a podnikatelského sektoru
- Zlepšení inovační schopnosti malých a středních podniků
- Zvýšení přidané hodnoty výrobků a služeb podniků v produkčním řetězci
- Zavedení principů průmyslu 4.0 ve firmách
- Účinné zabezpečení informačních systémů veřejné správy a adekvátní reakce na rostoucí kybernetické hrozby
- Elektronizace výkonu veřejné správy a zavedení související infrastruktury
- Modernizace a zefektivnění výroby, distribuce a akumulace energie
- Zvýšení energetické účinnosti a energetických úspor
- Zavedení inovativních nízkouhlíkových technologií
- Efektivní a šetrné využívání obnovitelných zdrojů energie
- Zavedení moderních a vysoce účinných způsobů výroby, distribuce a akumulace tepelné energie
- Využití brownfieldů pro podnikatelskou činnost

Integrovaný regionální operační program

Řídicí orgán
Ministerstvo pro místní rozvoj

- Regionální dopravní napojení s vazbou na síť TEN-T
- Rozvoj městské a příměstské dopravy (vč. vozového parku, přestupních terminálů atd.)
- Nízkoemisní a bezemisní vozidla a související infrastruktura
- Zkvalitňování územní vzdělávací infrastruktury
- Sociální bydlení
- Infrastruktura sociálních služeb
- Infrastruktura zdravotních služeb
- Rozvoj inovačních aktivit ve vazbě na podporu podnikání a trh práce
- Podpora veřejné infrastruktury cestovního ruchu a kulturního dědictví
- Zkvalitňování veřejných prostranství v obcích a městech včetně zelené infrastruktury
- Revitalizace brownfieldů
- Ochrana obyvatelstva a prevence rizik

OP Výzkum a vzdělávání

Řídicí orgán
Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy

- Kurikula a metody výuky pro 21. století, rozvoj klíčových kompetencí
- Rovnost ve vzdělávání, jeho dostupnost a individuální přístup
- Rozvoj kapacit pro vzdělávání
- Komplexní zlepšení přípravy a rozvoje pedagogických pracovníků
- Mobilita zaměstnanců ve výzkumu a vzdělávání a rozvoj mezinárodní spolupráce
- Zlepšování prostředí a rozvoj kapacit pro výzkum a vývoj
- Funkční propojení veřejné správy, akademického, výzkumného a podnikatelského sektoru

OP Lidské zdroje

Řídicí orgán
Ministerstvo práce a sociální věcí

- Zefektivnění veřejné správy pro poskytování kvalitních služeb
- Zvýšení účasti znevýhodněných skupin na trhu práce
- Modernizace institucí na trhu práce
- Podpora rovných příležitostí a slaďování pracovního a osobního života
- Fungující systém dalšího profesního vzdělávání
- Podpora a využití pracovní mobility
- Sociální začleňování
- Sociální bydlení
- Klientsky orientované sociální služby
- Zlepšování kvality a dostupnosti zdravotní péče

OP Životní prostředí

Řídicí orgán
Ministerstvo životního prostředí

- Ochrana a péče o přírodu a krajinu
- Zlepšení kvality ovzduší
- Ochrana a zlepšení stavu vody a vodního hospodářství
- Sanace míst s ekologickou zátěží a revitalizace brownfieldů
- Vytvoření zázemí pro vzdělávání pro udržitelný rozvoj
- Zavedení principů oběhové hospodářství a účinné využívání zdrojů
- Zvýšení energetické účinnosti a energetických úspor
- Efektivní a šetrné využívání obnovitelných zdrojů energie

OP Doprava

Řídicí orgán
Ministerstvo dopravy

- Rozvoj a zkvalitnění liniové dopravní infrastruktury (vč. měst a jejich zázemí)
- Zavedení moderních technologií pro organizaci dopravy a snížení dopravní zátěže
- Efektivní využití multimodální nákladní dopravy
- Zvýšení využití a dostupnosti alternativních paliv v dopravě

OP Technická pomoc a kvalita správy

Řídicí orgán
Ministerstvo pro místní rozvoj

- Řízení a koordinace Dohody o partnerství
- Podpora horizontálních otázek a partnerů
- Podpora administrativní kapacity implementace
- Vybrané činnosti na podporu veřejné správ

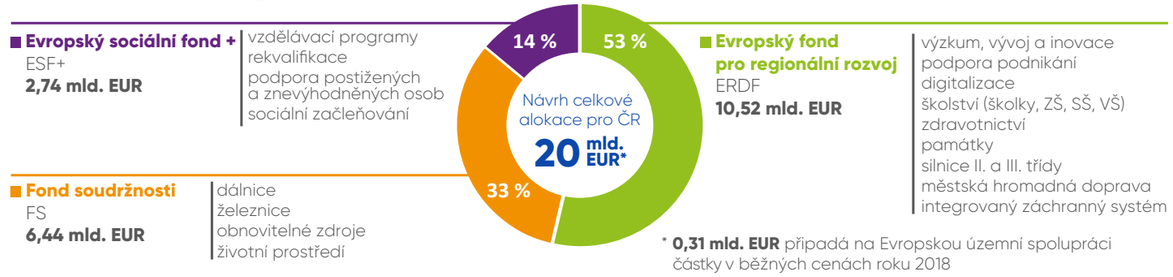
Program přeshraniční spolupráce

Řídicí orgán
bude upřesněno

Bude upřesněno na základě spolupráce se sousedními státy

Názvy operačních programů jsou předběžné a budou předmětem dalšího projednávání, stejně jako upřesnění oblastí, které bude možné z těchto programů podporovat.

Zdroj financování programů podle prozatímního návrhu Evropské komise



* **0,31 mld. EUR** připadá na Evropskou územní spolupráci
částky v běžných cenách roku 2018

Příloha č.5 Optimalizovaná síť dálkových a regionálně významných cyklotras – podrobný mapový podklad

Síť dálkových a regionálně významných cyklotras

aktualizovaný stav k 1. 11. 2023, Zlínský kraj

Zpracoval: Odbor strategického rozvoje kraje
Zlínský kraj, 11/2023
Podkladová data: Geoportál ČÚZK (https://geoportal.cuzk.cz/)
ArcČR 500 digitální geografická databáze České republiky

Zlínský kraj
Kraj bez hranic

Příloha č.6 Akční plán

Specifický cíl 1. Bezpečná síť dálkových a regionálně významných cyklotras

Opatření číslo	Název Opatření	Aktivita	Popis aktivity	Odpovědnost (garant)	Spolupracující subjekty	Období realizace	Náklady celkem (mil. Kč)	Dotace kraje - Plánované náklady mil. Kč (Zlínský kraj - ZK)						Název indikátoru	Předpokládaná hodnota					
								Finanční zdroje	Celkem	2020	2021	2022	2023	2024		Celkem	2020	2021	2022	2023	2024
Specifický cíl 1.1 Projektová příprava sítě dálkových a regionálně významných cyklotras																					
1.1.1. Průzkumy, studie a anlaýzy cyklistiky v kraji	Průzkumy, studie a analýzy cyklistiky v kraji	Podpora zpracování průzkumů, vyhledávacích studii a analýz. Nový text: Na dálkových a regionálně významných cyklotrasách budou na vybraných úsecích postupně, dle absorpční kapacity, zpracovávány vyhledávací studie	Na základě aktivity obcí kraj podpoří prostřednictvím dotačního titulu studie na dálkových a regionálně významnách cyklotrasách.	obce	cyklokoordinátor (STR).	2020 - 2024	4,4	Vlastní zdroje investora	0	0	0	0	0	0	Počet zpracovaných studií	9	1	2	2	2	2
1.1.2.	Zpracování projektových dokumentací pro realizaci sítě dálkových a regionálně významných cyklostezek	Podpora zpracování dokumentací pro územní řízení (DUR) a stavební povolení (DSP) Nový text: Na dálkových a regionálně významných cyklotrasách budou na vybraných úsecích postupně, dle absorpční kapacity, zpracovávány dokumentace pro územní řízení (DUR) a stavební povolení (DSP)	Na základě aktivity obcí kraj podpoří prostřednictvím dotačního titulu zpracování dokumentací pro územní řízení (DUR) a stavební povolení (DSP) na dálkových a regionálně významnách cyklotrasách.	obce	cyklokoordinátor (STR).	2020 - 2024	17,6	Vlastní zdroje investora, dotace kraje	8,8	0,8	2	2	2	2	Počet zpracovaných projektových dokumentací	22	2	5	5	5	5
Cíl 1.2 Realizace a obnova sítě dálkových a regionálně významných cyklostezek a cyklotras																					
1.2.1.	Zajištění výstavby a opravy problematických úseků. Nový text: Zajištění přímé dostupnosti nejdůležitějších cílů v regionu systémem bezpečných propojení	Podpora výstavby a opravy problematických úseků. Nový text: Na dálkových a regionálně významných cyklotrasách budou na vybraných úsecích postupně, dle absorpční kapacity, budovány a rekostruovány úseky na těchto trasách.	Kraj podpoří prostřednictvím dotačního titulu výstavbu a opravu úseků na dálkových a regionálně významnách cyklotrasách.	obce	cyklokoordinátor (STR)	2022 - 2024	300	SFDI, Strukturální fondy EU, města, dotace kraje	41,2	1,2	10	10	10	10	Délka nově vybudovaných a rekonstruovaných cyklostezek	25	5	5	5	5	5
1.2.2.	Optimalizace sítě cyklotras	V souběhu s realizací každé stavby je nutné učinit potřebné kroky k úpravě trasování do nového koridoru. Na základě nově vybudovaných úseků (viz. opatření 1.2.1.) obce zajistí přetrasování dle optimalizované sítě dálkových a regionálně významných cyklotras.	Opatření zahrnuje optimalizaci stávající sítě cyklotras, a to bez výstavby nových úseků (např. vyznačení nové cyklotrasy 46 v úseku Uherský Ostroh – Hluk). Týká se to zejména přetrasování dálkových tras 46 a 49. Opatření je realizováno v souladu s dohodou o číslování dálkových tras v ČR provedenou na národní úrovni. Číslo cyklotrasy po výstavbě nové cyklistické stezky stanovuje Klub českých turistů. Samotné značení probíhá v rámci opatření 3.1.2. této Koncepce.	Správci cyklotras, obce	cyklokoordinátor (STR)	2020 - 2024	0	Zlínský kraj, individuální dotace	0	0	0	0	0	0	Délka nových cyklotras.	240	0	30	30	30	150

Strategický cíl II: Cyklistika jako součást dopravního systému

Opatření číslo	Název opatření	Aktivita	Popis aktivity	Odpovědnost (garant)	Spolupracující subjekty	Období realizace	Náklady celkem	Dotace kraje - Plánované náklady mil. Kč (Zlínský kraj - ZK)						Název indikátoru	Předpokládaná hodnota					
								Finanční zdroje	Celkem	2020	2021	2022	2023	2024		Celkem	2020	2021	2022	2023	2024
cíl 2.1 Bezpečný pohyb cyklisty v intravilánu a extravilánu sídel																					
2.1.1	Začlenění bezpečné cyklistiky do plánů rozvoje a rekonstrukcí pozemních komunikací	Zapojení do projednání projektových dokumentací (PD) silnic I.- III. třídy a PD výstavby či rekonstrukce železnic z pohledu prověření začlenění cyklistických opatření do těchto projektů.	Vstupovat do jednání s ŘSZK, ŘSD v rámci reakosntrukcí, novostaveb silnic I.- III třídy a se SŽDC v případě výstavby či rekonstrukce železnic a poředcházet bariérám cyklistické dopravy	obce	cyklokoordinátor (STR). DOP - odbor dopravy a silničního hospodářství; správci pozemních straveb: ŘSD; ŘSZK, SŽDC,	Průběžně dle realizovaných projektů	0	Součást rozpočtu stavby	0	0	0	0	0	0	Počet realizací rekonstrukcí a novostaveb vedoucích ke zvýšení bezpečnosti cyklistické dopravy na státních a krajských komunikací	5	1	1	1	1	1
		Využívání polních a lesních cest pro vedení cyklotras a výstavby nové cyklistické infrastruktury	Spolupráce s relevatními organizacemi 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. Spolupracovat s Lesy ČR při obnově lesních cest.	obce	cyklokoordinátor (STR). DOP -odbor dopravy a silničního hospodářství; správci pozemních straveb: Lesy ČR; Pozemkový úřad; Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových; obce	Průběžně dle realizovaných projektů	0	Součást rozpočtu stavby	0	0	0	0	0	0	Délka rekonstruovaných polních a lesních cest na páteřních cyklistických trasách	50	10	10	10	10	10
2.1.2.	Bezpečná dojížďka do zaměstnání a do škol	Výstavba a oprava úseků, které zvyšují bezpečnost cyklistické dopravy	Díky státním a evropským dotacím obce průběžně realizují cyklistické komunikace ke zvýšení bezpečné dojížďky do zaměstnání a do škol, mimo dálkové a významné regionální cyklotrasy	obce	cyklokoordinátor (STR), DOP	2020 - 2024	100	Dotace z SFDI, Strukturálních fondů EU, Žadatel: obce,	0	0	0	0	0	0	Délka nově vybudovaných a obnovených cyklostezek	25	5	5	5	5	5
Cíl 2.2. Využití synergií mezi cyklistikou a ostatními druhy dopravy																					
2.2.1	Rozvoj systému BIKE & RIDE (Cykloúschovny)	Na podporu cyklodopravy obce ve spolupráci se SŽDC budou rozvíjet systém BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS a v rámci budování dopravních terminálů.	Monitoring rozvoje daného systému	obce	cyklokoordinátor (STR), DOP	2022 - 2024	5	Strukturální fondy EU	0	0	0	0	0	0	Počet vytvořených parkovacích míst pro jízdní kola	200	0	0	50	50	100
2.2.2	Rozvoj služeb podporujících využití kola jako dopravního prostředku	Na podporu cyklodopravy města budou rozvíjet systém sdílení kol (bikesharing),	Monitoring rozvoje daného systému	obce	cyklokoordinátor (STR), DOP	2024	1	Strukturální fondy EU	0	0	0	0	0	0	Počet vytvořených parkovacích míst pro jízdní kola v rámci bikesharingu	20	0	0	0	0	20

Strategický cíl III: Cykloznačení a doprovodná infrastruktura cyklotras

Opatření číslo	Název opatření	Aktivita	Popis aktivity	Odpovědnost (garant)	Spolupracující subjekty	Období realizace	Náklady celkem	Finanční zdroje	Dotace kraje - Plánované náklady mil. Kč (Zlínský kraj - ZK)						Název indikátoru	Předpokládaná hodnota					
									Celkem	2020	2021	2022	2023	2024		Celkem	2020	2021	2022	2023	2024
Cíl 3.1 Značení a údržba značení cyklotras																					
3.1.1	Pasport a průběžný monitoring cykloznačení	Zpracování pasportu značení cyklotras a jeho každoroční aktualizace	KČT a správci tematickych tras zpracují paspor značení cyklotras, díky kterému dojde ke sladění systému značení podle čísel a podle log (tématických tras). Každooročně pak k dojde revizi značení dle tohoto pasportu (zapracování nových a přeznačených cyklotras).	Správci cyklotras	cyklokoordinátor (STR) kontroluje stav daného pasportu.	2021	0,7	Zlínský kraj - individuální podpora	0	0	0,7	0	0	0	pasport značení cyklotras na území Zlínského kraje	1	0	1	0	0	0
3.1.2	Cykloznačení a jeho obnova, údržba cykloznačení, včetně přeznačení	Údržba značení cyklotras	Realizace pravidelné údržby značení	Správci cyklotras	cyklokoordinátor (STR)	každoročně	2	Zlínský kraj	2	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	Zpráva o údržbě značení (vyhotoví zpracivatel)	5	1	1	1	1	1
		Vyhotovení projektů značení nových cyklotras nebo přeznačení, přeložení nebo úplné zrušení nevhodných cyklotras a následná realizace. Projekty vyhotoví KČT nebo jiný správce značení.	Koordinace zpracování projektu značení a případného přeznačení z důvodu přeložení nebo úplného zrušení nevhodných cyklotras a stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci od Silničního správního úřadu. Uzavření dohody se správci tématických tras (Nadace Partnerství)	Správci cyklotras	cyklokoordinátor (STR)	každoročně	0,3	Zlínský kraj	0,3	0	0	0,1	0,1	0,1	Délka nově navržených a přeznačených cyklotras*	0,3	0	0	0,1	0,1	0,1
Cíl 3.2 Realizace doprovodné cyklistické infrastruktury																					
3.2.1	Realizace informačního a naučného systému	Tvorba, instalace a údržba doprovodné cyklistické infrastruktury	Průběžný monitoring realizace informačních a naučných tabulí odpočívek	obec	cyklokoordinátor (STR)	každoročně	*)	0	0	0	0	0	0	0	Počet nově vytvořených prvků doprovodné infrastruktury pro cyklisty	15	3	3	3	3	3
3.2.2	Realizace doplňkových služeb pro cyklisty	Zajištění doplňkových služeb pro cyklisty	Průběžný monitoring realizace doplňkových služeb pro cyklisty (půjčovny, úschovny kol, stojany na kola, cykloboxy a servisní služby pro cyklisty včetně vzniku nabíjecích stanic pro elektrokola)	obce	cyklokoordinátor (STR)	každoročně	*)	0	0	0	0	0	0	0	Počet nově vytvořených prvků doprovodných služeb pro cyklisty	15	3	3	3	3	3

*) **celkové náklady na aktivity v rámci daných opatření jsou realizovány režijně, neboli v rámci činností na krajském úřadě, nejsou započteny finance ze státních a everopských dotační titulů**

Strategický cíl VI: Řízení rozvoje cyklistiky

Opatření číslo	Název opatření	Aktivita	Popis aktivity	Odpovědnost (garant)	Spolupracující subjekty	Období realizace	Náklady celkem	Dotace kraje - Plánované náklady mil. Kč (Zlínský kraj - ZK)						Název indikátoru	Předpokládaná hodnota					
								Finanční zdroje	Celkem	2020	2021	2022	2023	2024		Celkem	2020	2021	2022	2023	2024
Cíl 4.1 Koordinace a řízení rozvoje cyklistiky																				
4.1.1	Spolupráce v území	Koordinovat aktivity obcí s dalšími partnery	Spolupráce v rámci pracovní skupiny se všemi relevantními partnery. Získávání informací od obcí o jejich aktivitách v oblasti cyklodopravy a jejich koordinování s dalšími partnery jako je SSZK, ŘSD, SŽDC, další obce apod., zejména pro využití zdrojů ze SFEU, SFDI, ITI apod.	cyklokoordinátor, STR	členové pracovní skupiny	průběžně	*)	0	0	0	0	0	0	0	Zpráva o naplňování vize koncepce, zahrnující počet jednání	5	1	1	1	1	1
4.1.2.	Prověřování absorpční kapacity území	Mapování rozvojových aktivit cyklistiky v ZK, aneb mapování potřeb výstavby cyklostezek a připravenosti cyklistických stezek k realizaci ve Zlínském kraji	Prověřování potřeb území ve vazbě na existující finanční zdroje a stanovování přiměřené finanční dotace z prostředků Zlínského kraje nebo ze SFDI nebo jiných dotačních titulů.	cyklokoordinátor, STR	členové pracovní skupiny	průběžně	*)	0	0	0	0	0	0	0	Součást Zprávy o naplňování vize koncepce	5	1	1	1	1	1
4.1.3.	Aktualizace sítě cyklostezek a cyklotras v GIS	Metodika předávání informací v rámci pracovní skupiny a zavedení do GIS včetně struktuery zavýáděných informací	Vyznačování ucelené sítě cyklotras a jejich zaznamenávání do pasportů.	cyklokoordinátor, STR, odbor územního plánování a stavebního řádu ZK	členové pracovní skupiny	průběžně	*)	0	0	0	0	0	0	0	počet aktualizací GIS	5	1	1	1	1	1
Cíl 4.2 Financování rozvoje cyklistiky																				
4.2.1	Monitorování zdrojů financování cyklistiky	Monitorování zdrojů financování cyklistiky	Monitorování zdrojů financování cyklistiky	cyklokoordinátor, STR	členové pracovní skupiny	průběžně	*)	0	0	0	0	0	0	0	Součást Zprávy o naplňování vize koncepce	5	1	1	1	1	1
4.2.2	Metodika systému podpory z krajských dotačních zdrojů	Na základě prověření aktuální absorpční kapacity a potřeb území v souladu s vizí cyklokoncepce vytvořit dotační titul kraje na financování rozvoje cyklistiky	Vytvoření dotačního titulu a následné vytvoření příslušné alokace	cyklokoordinátor, STR	členové pracovní skupiny	průběžně	*)	0	0	0	0	0	0	0	Součást Zprávy o naplňování vize koncepce	5	1	1	1	1	1

*) **celkové náklady na aktivity v rámci daných opatření jsou realizovány režijně, neboli v rámci činností na krajském úřadě**