

# Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji

## B. Strategická část

**Objednatel:**

Olomoucký kraj

Adresa: Jeremenkova 40a, Olomouc 779 11

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

[www.kr-olomoucky.cz](http://www.kr-olomoucky.cz)

**Zpracovatel:**

Regionální agentura pro rozvoj střední Moravy

Adresa: Horní náměstí 5, Olomouc 772 00

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

<http://www.rarsm.cz>

**ČERVEN 2017**

## OBSAH

<b>1. Úvod</b> .....	<b>3</b>
1.1 Všeobecný úvod .....	3
1.2 Představení základních principů zpracování strategické části .....	4
1.3 Použité zkratky .....	5
<b>2. Základní teze strategické části</b> .....	<b>6</b>
2.1 Definování vize .....	6
2.2 Schéma struktury strategických priorit, cílů a opatření .....	7
<b>3. Priorita 1. Cyklistická doprava jako nedílná součást dopravního systému</b> .....	<b>11</b>
3.1 Cíl 1.1 Zvýšení bezpečnosti cyklistů prostřednictvím budováním cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty .....	11
3.2 CÍL 1.2 Vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy na krajských a státních dopravních stavbách .....	15
3.3 CÍL 1.3 Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému .....	19
<b>4. Priorita 2. - Cykloturistika a terénní cyklistika jako nedílná součást rekreace a cestovního ruchu</b> .....	<b>21</b>
4.1 CÍL 2.1 Zajištění komplexní marketingové prezentace rekreační cyklistiky.....	22
4.2 CÍL 2.2 Realizace dálkových páteřních tras na území kraje .....	26
4.3 CÍL 2.3 Zvýšení kvality rekreační cyklistiky podporou související doprovodné cyklistické infrastruktury a kvalitních služeb .....	32
<b>5. Priorita 3. - Koordinace a organizace cyklistiky</b> .....	<b>35</b>
5.1 CÍL 3.1 Koordinace aktivit cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky .....	35
5.2 CÍL 3.2 Realizace poradenství a propagace.....	38

Příloha č. 6 - Návrh na úpravy dálkových cyklotras

Příloha č. 7 - Metodický pokyn Povodí Moravy k postupu při vyjadřování k výstavbě cyklostezek

# 1. ÚVOD

## 1.1 Všeobecný úvod

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

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

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

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

## 1.2 Představení základních principů zpracování strategické části

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

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

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

**Byly definovány následující priority:**

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

### 1.3 Použité zkratky

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

## 2. ZÁKLADNÍ TEZE STRATEGICKÉ ČÁSTI

### 2.1 Definování vize

#### Vize v cyklistické dopravě pro rok 2025

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

#### Vize v cykloturistice pro rok 2025

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

#### Celkové dopady:

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

## 2.2 Schéma struktury strategických priorit, cílů a opatření

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

**Priorita 1 - Cyklistická doprava jako nedílná součást dopravního systému**

**Cíl 1.1**

**Zvýšení bezpečnosti cyklistů prostřednictvím budování cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty**

**Opatření 1.1.1.**

Výstavba a údržba komunikací pro cyklisty

**Opatření 1.1.2.**

Metodické vedení k ekonomicky úsporným opatřením

**Cíl 1.2**

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

**Opatření 1.2.1.**

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

**Opatření 1.2.2.**

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

**Opatření 1.2.3.**

Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů

**Cíl 1.3**

**Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému**

**Opatření 1.3.1.**

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

**Opatření 1.3.2.**

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



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

**Cíl 2.1**

**Zajištění komplexní marketingové prezentace rekreační cyklistiky**

**Opatření 2.1.1.**

Zajištění souhrnné prezentace nabídky kraje

**Opatření 2.1.2.**

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

**Opatření 2.1.3.**

Podpora tvorby cykloproduktů terénní cyklistiky

**Opatření 2.1.4.**

Spolupráce na tvorbě národního produktu Česko jede

**Cíl 2.2**

**Realizace páteřních dálkových tras na území kraje**

**Opatření 2.2.1.**

Vypracování studií a projektových dokumentací pro vybrané páteřní dálkové cyklotrasy

**Opatření 2.2.2.**

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

**Opatření 2.2.3.**

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

**Cíl 2.3**

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

**Opatření 2.3.1.**

Zajištění pružné údržby značení cyklotras

**Opatření 2.3.2.**

Podpora terénní cyklistiky

**Opatření 2.3.3.**

Podpora projektů integrujících kolo do jednotlivých druhů dopravy

**Opatření 2.3.4.**

Podpora realizace doprovodné cyklistické infrastruktury

**Priorita 3 – Koordinace a organizace cyklistiky**

**Cíl 3.1**

**Koordinace aktivit  
cyklistické dopravy a  
rekreační cyklistiky**

**Opatření 3.1.1.**

Koordinační podpora

**Opatření 3.1.2.**

Průběžná aktualizace a  
doplňování sítě cyklotras a  
cyklostezek

**Cíl 3.2**

**Realizace poradenství  
a propagace**

**Opatření 3.2.1.**

Zvyšování  
informovanosti  
zainteresovaných  
subjektů

**Opatření 3.2.2.**

Podpora komplexní  
dopravní výchovy na  
místní úrovni

**Opatření 3.2.3.**

Podpora řešení  
legislativních otázek na  
národní úrovni

### 3. PRIORITY 1. CYKLISTICKÁ DOPRAVA JAKO NEDÍLNÁ SOUČÁST DOPRAVNÍHO SYSTÉMU

#### Základní princip realizace priority 1.

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

#### Základní teze

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

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

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

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

#### **3.1 Cíl 1.1 Zvýšení bezpečnosti cyklistů prostřednictvím budováním cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty**

##### Cíl řeší následující kritický bod analytické části:

- Ačkoliv za sledované období se stav cyklistické dopravní infrastruktury zlepšil, lze konstatovat, že stále přetrvává výrazný infrastrukturní deficit spočívající v nedostatečném

množství bezpečných cyklistických komunikací sloužících ke každodenní dojížděce obyvatel do zaměstnání, do škol, na úřady či za službami, s nemalým počtem konfliktních míst v uzlech, kde se setkávají jednotlivé dopravní módy.

#### Návrh řešení kritického bodu:

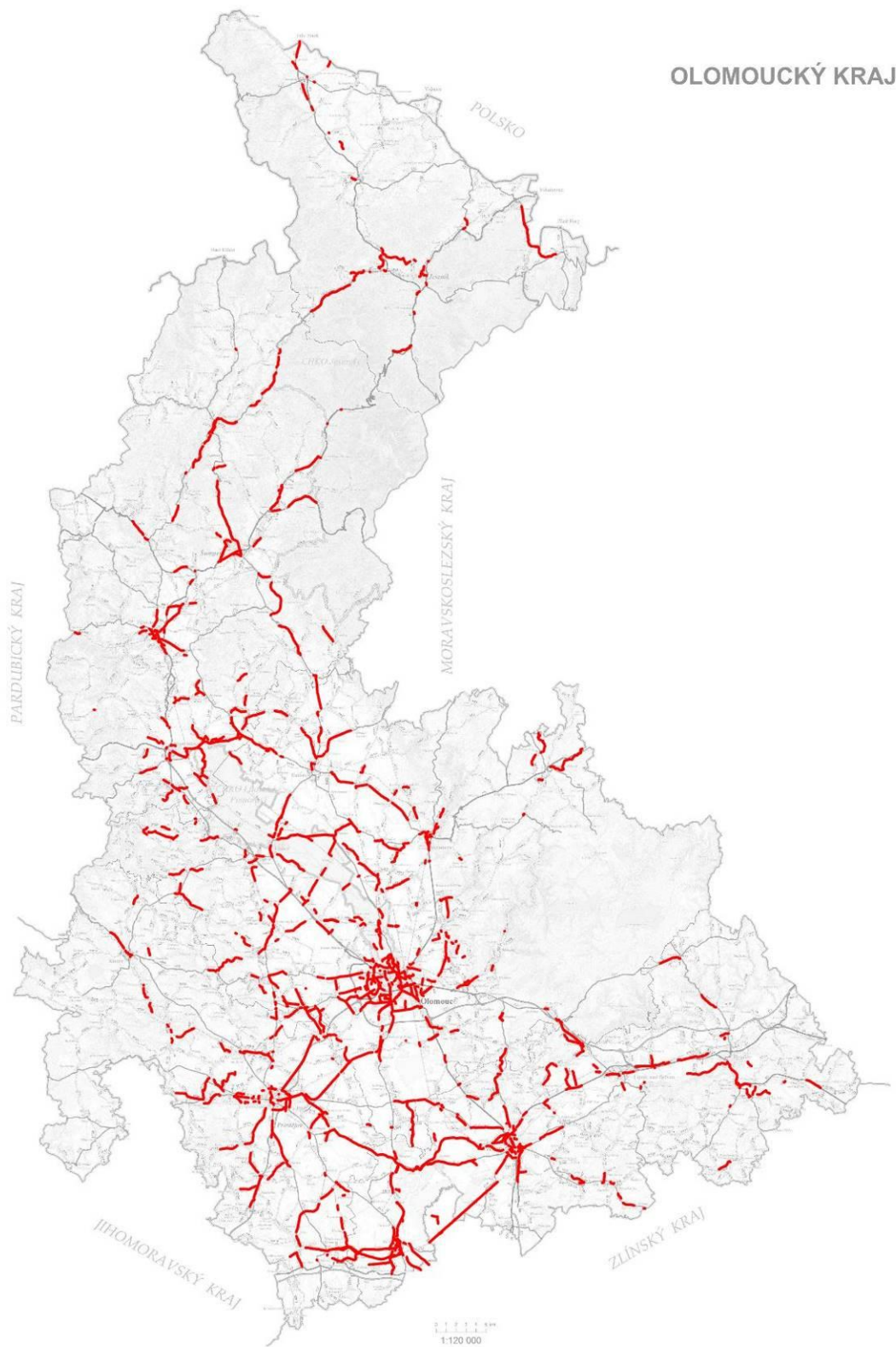
Chceme-li vytvořit atraktivní města a jejich okolí z pohledu podpory cyklistické dopravy, musíme mít jasnou vizi. Všichni jeho obyvatelé musí mít možnost přepravovat se pohodlně a efektivně. S rychle rostoucí populací a přibývajících pracovními místy ve městech roste silný tlak na současná dopravní řešení,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

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

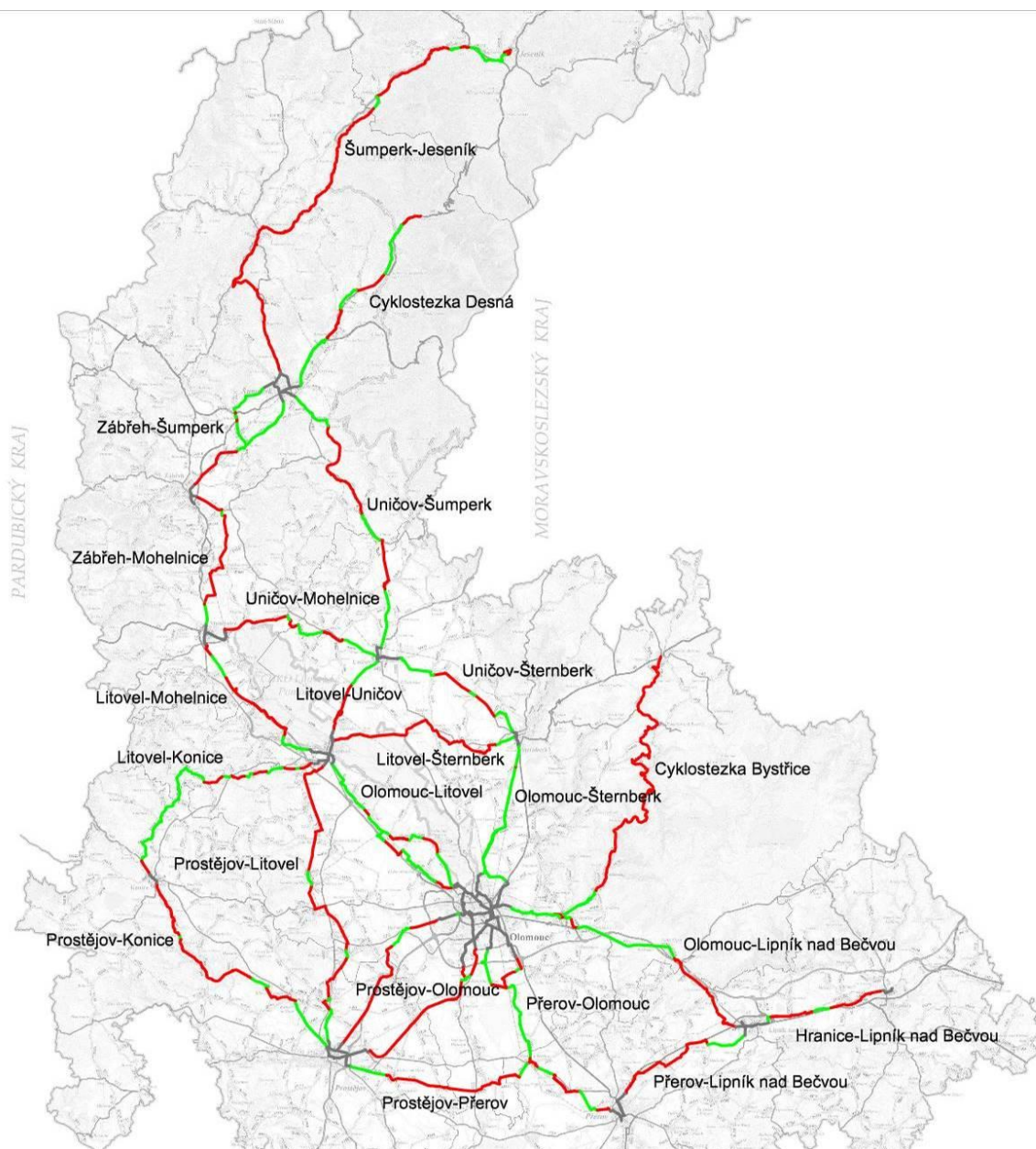
Z pohledu perspektivy Olomouckého kraje je pak zajištění bezpečnosti cyklistické dopravy v extravilánu především jejím oddělení od frekventované automobilové dopravy. Cílem je tak ochrana provozu cyklistů na pozemních komunikacích a provedení opatření v místech s častými nehodami cyklistů.

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

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



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



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

### Opatření 1.1.1 Výstavba a údržba komunikací pro cyklisty

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



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

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

#### **Opatření 1.1.2 Metodické vedení k ekonomicky úsporným opatřením**

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

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

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

## **3.2 CÍL 1.2 Vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy na krajských a státních dopravních stavbách**

Cíl řeší následující kritické body analytické části:

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

cyklistické dopravy. Cyklistický provoz je nutné zohledňovat v širších vztazích a má být umožněno dosažení vazeb zajištěných pro motorová vozidla ve srovnatelném standardu i pro jízdní kola obdobně jako využití dopravní stavby pro zlepšení bezmotorové prostupnosti dotčeného území.

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

#### Návrh řešení kritických bodů:

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

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

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

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

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

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

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

V rámci cíle 1.2. také standardně probíhá zahrnování cyklistické infrastruktury do ZÚR



na základě podnětů od obcí prověřuje se její dopad do dopravních staveb a veřejného prostoru v souladu s touto strategií.

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

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

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

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

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

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

Odpovědnost: OSR KÚOK (nový cyklokoordinátor), Obce

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

### **Opatření 1.2.3 Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů**

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

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

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

Odpovědnost: OSR KÚOK (nový cyklokoordinátor)

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

### 3.3 CÍL 1.3 Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému

Cíl řeší následující kritický bod analytické části:

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

Návrh řešení kritického bodu:

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

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

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

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

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

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

Návaznost na analytickou část: kapitola 2.3.2.

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

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

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

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

Návaznost na analytickou část: kapitola 2.3.2.

## 4. PRIORITA 2. - CYKLOTURISTIKA A TERÉNNÍ CYKLISTIKA JAKO NEDÍLNÁ SOUČÁST REKREACE A CESTOVNÍHO RUCHU

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

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

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

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

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

## 4.1 CÍL 2.1 Zajištění komplexní marketingové prezentace rekreační cyklistiky

Cíl řeší následující kritické body analytické části:

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

Návrh řešení kritických bodů:

Strategický cíl je postaven na těchto předpokladech:

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

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

- turistický portál SCR Střední Morava
- turistický portál SCR Jeseníky

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

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

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

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

### **Opatření 2.1.1 Zajištění souhrnné prezentace nabídky kraje**

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Opatření 2.1.3 Podpora tvorby cykloproduktů terénní cyklistiky**

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

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



#### **Opatření 2.1.4 Spolupráce na tvorbě národního produktu „Česko jede“**

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

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

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

## 4.2 CÍL 2.2 Realizace dálkových páteřních tras na území kraje

### Cíl řeší následující kritický bod analytické části:

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

### Návrh řešení kritického bodu:

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

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

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

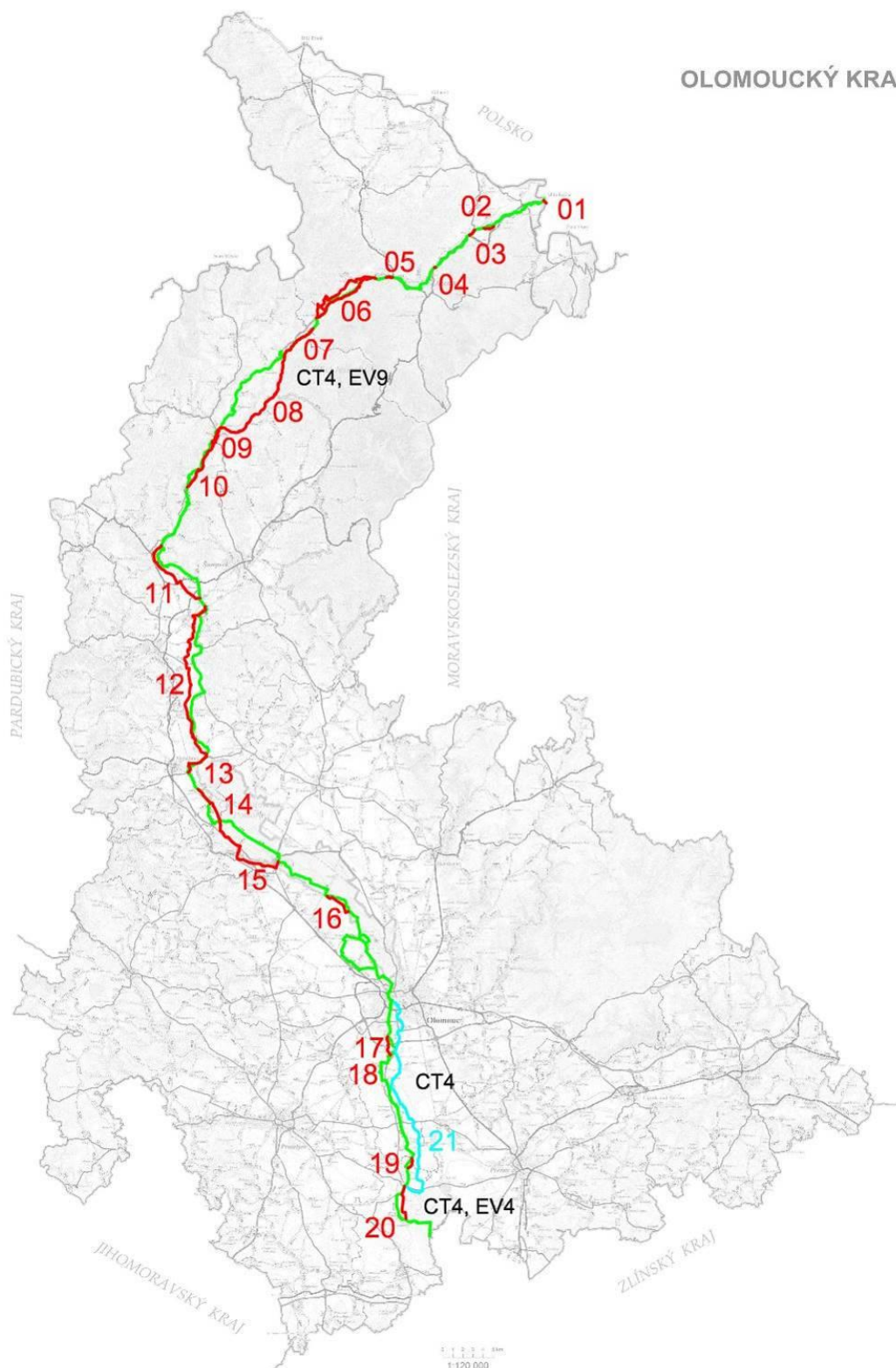
od pořizování územně analytických podkladů, rozvojových plánů, generelů území, technických studií, studií resp. studií proveditelnosti včetně řešení majetkoprávních vztahů po dokumentaci k územnímu řízení a stavebnímu povolení, dále majetkoprávní vypořádání, zajištění vlastních nebo vnějších finančních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

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

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

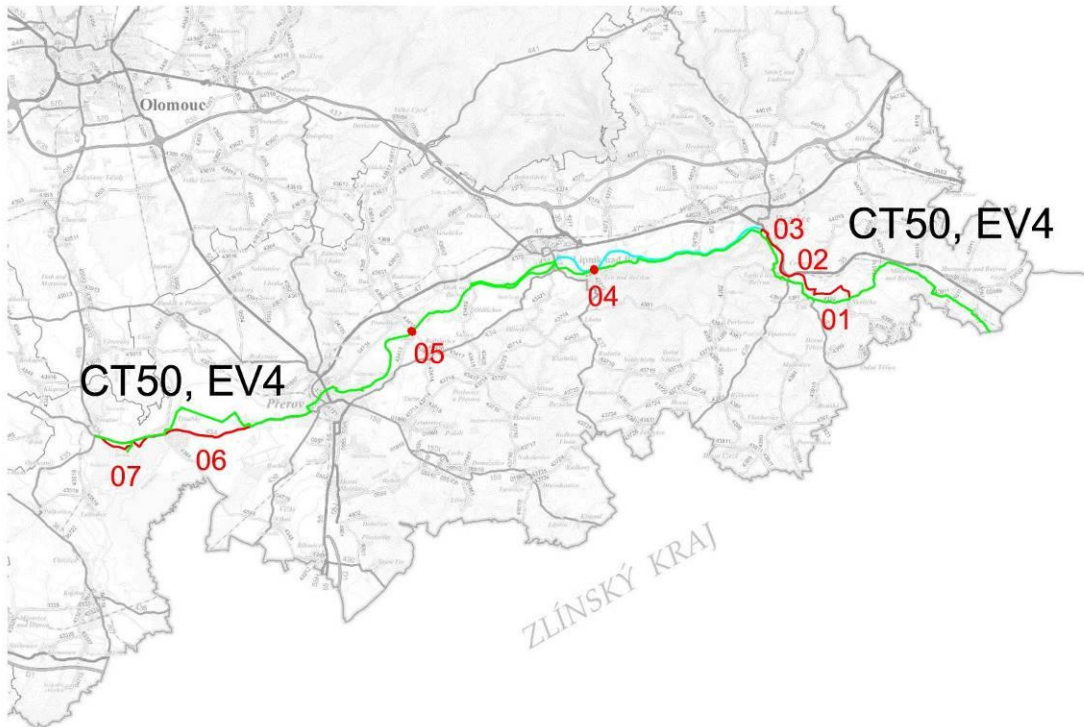
Obecně je problematika dálkových tras popsána v analýze, v kapitolách 2.2. a 3.2.1. Detailní úseky doporučené k realizaci jsou popsány v Implementační části a **příloze 1** tohoto dokumentu ve vazbě na mapy.

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

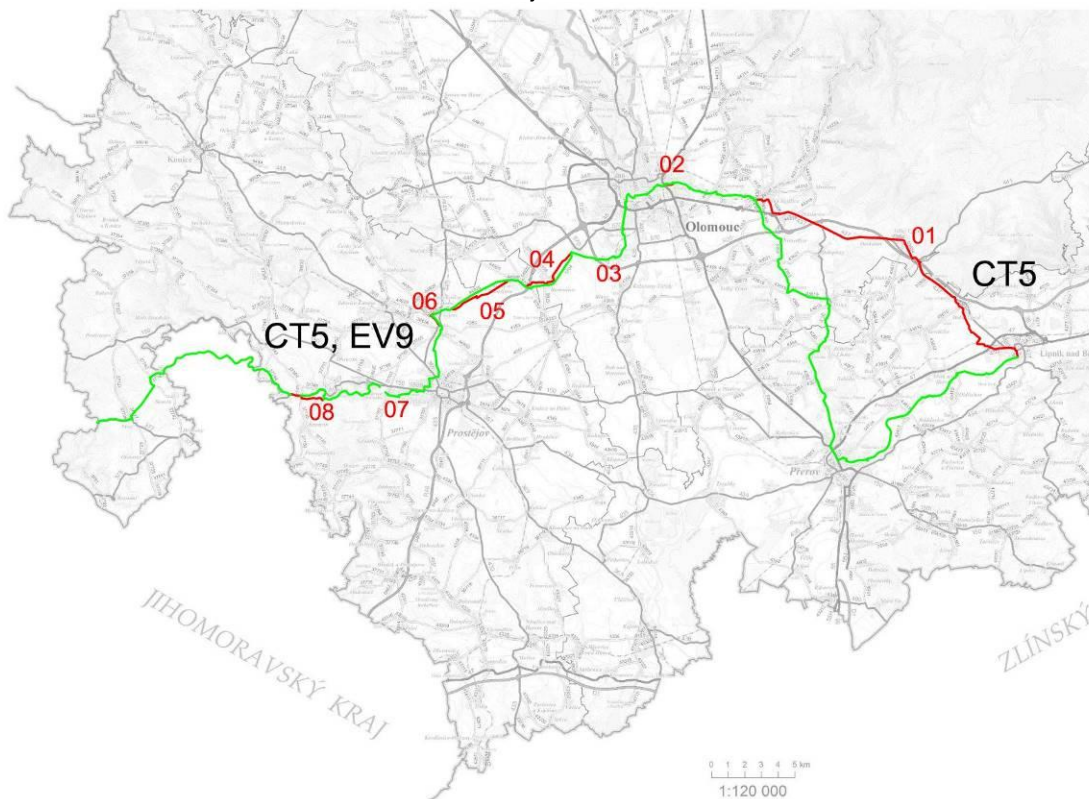


Mapa 3 - Návrh úprav Moravské stezky, zeleně - aktuální trasa, červeně - návrh na úpravu, světle modře - vize přetrasování podél Moravy jižně od Olomouce

Zdroj: RARSM



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



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



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

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

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

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

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

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

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

Odpovědnost: OI nebo OSR cyklokoordinátor

Spolupráce: OKH; ODSH; SCR Střední Morava; SCR Jeseníky; sdružení cyklostezky Bečva; sdružení Moravská stezka; Lesy ČR; Povodí Moravy; Povodí Odry; Pozemkový úřad; Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových; Krajské sdružení MAS OK; Sdružení místních samospráv OK, obce

Finance: OSR a OI KÚOK

Termíny: Průběžně

Návaznost na analytickou část: kapitoly 2.2. a 3.2.1.

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

Opatření navrhuje, aby kraj koordinoval výstavbu vybraných úseků na území kraje. Jedná se o výstavbu úseků, které jsou navrženy v příloze 1 a které budou podrobně

specifikovány na základě projektových dokumentací zpracovávaných Olomouckým krajem (viz opatření 2.2.1).

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

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

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

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

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

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

Cíl řeší následující kritický bod analytické části:

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

Návrh řešení kritického bodu je realizován prostřednictvím opatření 2.3.1.:

### Opatření 2.3.1 Zajištění údržby značení cyklotras

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

Opatření zahrnuje:

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

Odpovědnost: OKH KÚOK, obce

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

Finance: OKH KÚOK, MMR

Termíny: Průběžně

Návaznost na analytickou část: kapitoly 2.2. a 3.2.5.



### Opatření 2.3.2 Podpora terénní cyklistiky

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

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

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

### Opatření 2.3.3 Podpora projektů integrujících kolo do jednotlivých druhů dopravy

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

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

### Opatření 2.3.4 Podpora realizace doprovodné cyklistické infrastruktury

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

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

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

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

## 5. PRIORITA 3. - KOORDINACE A ORGANIZACE CYKLISTIKY

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

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

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

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

### 5.1 CÍL 3.1 Koordinace aktivit cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky

Cíl řeší následující kritické body analytické části:

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

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

Návrh řešení kritického bodu:

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

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

**Opatření 3.1.1. Koordinační podpora**

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

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

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

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

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

### **Opatření 3.1.2. Průběžná aktualizace a doplňování sítě cyklotras a cyklostezek**

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

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

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

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

## 5.2 CÍL 3.2 Realizace poradenství a propagace

Cíl řeší následující kritické body analytické části:

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

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

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

### **Opatření 3.2.1: Zvyšování informovanosti zainteresovaných subjektů**

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

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

### **Opatření 3.2.2 Podpora komplexní dopravní výchovy na místní úrovni**

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

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

### **Opatření 3.2.3 Podpora řešení legislativních otázek na národní úrovni**

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

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

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