

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji

„Vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování
vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů“

ZÁŘÍ 2017

PŘEDKLADATEL KONCEPCE: **OLOMOUCKÝ KRAJ**
ZPRACOVATEL KONCEPCE: **REGIONÁLNÍ AGENTURA PRO ROZVOJ STŘEDNÍ
MORAVY**
ZPRACOVATEL VYHODNOCENÍ: **Mgr. Zdeněk Frélich**

Název koncepce:	Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji
Předkladatel koncepce:	Olomoucký kraj Jeremenkova 40a, 779 11 Tel.: 585 508 111, E-mail: posta@kr-olomoucky.cz www.kr-olomoucky.cz <u>Oprávněný zástupce předkladatele koncepce</u> Ladislav Okleštěk, hejtman Olomouckého kraje <u>Kontaktní osoba ve věcech technických</u> Ing. Petr Heinisch Sekretariát Regionální stálé konference pro území Ol. kraje oddělení regionálního rozvoje, Odbor strategického rozvoje kraje Jeremenkova 40b, RCO, 779 11 Olomouc Email: p.heinisch@kr-olomoucky.cz Tel.: 585 508 354, 725 788 290
Zpracovatel koncepce:	Regionální agentura pro rozvoj střední Moravy Horní náměstí 5, Olomouc 772 00 Tel.: 585 508 111, E-mail: rarsm@rarsm.cz http://www.rarsm.cz Kontaktní osoba: Ing. Mgr. Martin Kučera, MBA, MPA
Zpracovatel vyhodnocení	Mgr. Zdeněk Frélich Kolářská 1, 746 01 Opava Email: zdenek_f@email.cz , Tel. 777 024 136 autorizovaná osoba dle zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí autorizovaná osoba pro posuzování vlivů na soustavu Natura 2000, dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
Další zpracovatelé vyhodnocení	Ing. Mgr. Martin Kučera, MBA, MPA

OBSAH

ÚVOD	7
1. OBSAH A CÍLE KONCEPCE, JEJÍ VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM	9
1.1 OBSAH A CÍLE KONCEPCE	10
1.1.1 Vize	11
1.1.2 Priority, cíle a opatření.....	11
1.2 POPIS HLAVNÍCH VAZEB NA NADŘAZENÉ DOKUMENTY	14
2. INFORMACE O SOUČASNÉM STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ A JEHO PRAVDĚPODOBNÝ VÝVOJ BEZ PROVEDENÍ KONCEPCE	17
2.1 VYMEZENÍ ÚZEMÍ A ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY	17
2.1.1 Klimatické poměry	19
2.2 OCHRANA PŘÍRODY.....	19
2.2.1 Natura 2000.....	19
2.2.2 Zvláště chráněná území.....	23
2.2.3 Přírodní parky.....	23
2.2.4 Fragmentace krajiny.....	23
2.3 LESY	24
2.4 ZEMĚDĚLSTVÍ A PŮDNÍ FOND	24
2.5 VODSTVO.....	25
2.5.1 Chráněné oblasti přirození akumulace vod	25
2.6 OVZDUŠÍ	27
2.7 HLUKOVÉ ZNEČIŠTĚNÍ.....	27
2.8 TĚŽBA NEROSTNÝCH SUROVIN	28
2.9 PRAVDĚPODOBNÝ VÝVOJ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ BEZ PROVEDENÍ KONCEPCE	28
3. CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V OBLASTECH, KTERÉ BY MOHLY BÝT PROVEDENÍM KONCEPCE VÝZNAMNĚ ZASAŽENY	30
4. VEŠKERÉ SOUČASNÉ PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ JSOU VÝZNAMNÉ PRO KONCEPCI, ZEJMÉNA VZTAHUJÍCÍ SE K OBLASTEM SE ZVLÁŠTNÍM VÝZNAMEM PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	31
5. CÍLE OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ STANOVENÉ NA MEZINÁRODNÍ, KOMUNITÁRNÍ NEBO VNITROSTÁTNÍ ÚROVNI, KTERÉ MAJÍ VZTAH KE KONCEPCI, A ZPŮSOB, JAK BYLY TYTO CÍLE VZATY V ÚVAHU BĚHEM JEJÍ PŘÍPRAVY, ZEJMÉNA PŘI POROVNÁNÍ VARIANTNÍCH ŘEŠENÍ.....	32
5.1 STÁTNÍ POLITIKA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ ČR	32
5.2 DALŠÍ VÝZNAMNĚJŠÍ DOKUMENTY V OBLASTI ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉHO ZDRAVÍ	34
5.2.1 Státní program ochrany přírody a krajiny ČR (MŽP 1998, aktualizace 2009)	34
5.2.2 Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016 – 2025.....	36
5.2.3 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy pro léta 2013 - 2020	39
5.2.4 Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje ČR – Republikové priority územního plánování.....	41
5.2.5 Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje.....	44
5.2.6 Plán péče o CHKO Litovelské Pomoraví.....	44
5.2.7 Plán péče o CHKO Jeseníky	45
5.2.8 Zdraví 21 – Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR (2003-2020)	48
5.2.9 Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí.....	48
5.2.10 Další strategické dokumenty v oblasti.....	49
5.3 HLAVNÍ CÍLE VE VZTAHU K ŽP A STANOVENÍ REFERENČNÍHO RÁMCE.....	49

6.	ZÁVAŽNÉ VLIVY (VČETNĚ SEKUNDÁRNÍCH, SYNERGICKÝCH, KUMULATIVNÍCH, KRÁTKODOBÝCH, STŘEDNĚDOBÝCH A DLOUHODOBÝCH, TRVALÝCH A PŘECHODNÝCH, POZITIVNÍCH A NEGATIVNÍCH VLIVŮ) NAVRHOVANÝCH VARIANT KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	51
6.1	POSTUP HODNOCENÍ.....	51
6.1.1	<i>Tabulkové orientační vyhodnocení vlivů.....</i>	<i>51</i>
6.2	PRIORITY, CÍLE A OPATŘENÍ	53
6.3	POSOUZENÍ VLIVŮ KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ.....	54
6.3.1	<i>Priorita 1: Cyklistická doprava jako nedílná součást dopravního systému.....</i>	<i>54</i>
6.3.2	<i>Priorita 2: Cykloturistika a terénní cyklistika jako nedílná součást rekreace a cestovního ruchu.....</i>	<i>57</i>
6.3.3	<i>Priorita 3: Koordinace a organizace cyklistiky</i>	<i>61</i>
6.3.4	<i>Vyhodnocení krajských záměrů.....</i>	<i>62</i>
6.4	KOMENTÁŘ K HODNOCENÍ KUMULATIVNÍCH, SEKUNDÁRNÍCH A SYNERGICKÝCH VLIVŮ	79
7.	PLÁNOVANÁ OPATŘENÍ PRO PŘEDCHÁZENÍ, SNÍŽENÍ NEBO KOMPENZACI VŠECH ZÁVAŽNÝCH NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ VYPLÝVAJÍCÍCH Z PROVEDENÍ KONCEPCE	81
8.	VÝČET DŮVODŮ PRO VÝBĚR ZKOUMANÝCH VARIANT A POPIS, JAK BYLO POSUZOVÁNÍ PROVEDENO, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH PROBLÉMŮ PŘI SHROMAŽĎOVÁNÍ POŽADOVANÝCH ÚDAJŮ	82
9.	STANOVENÍ MONITOROVACÍCH UKAZATELŮ (INDIKÁTORŮ) VLIVŮ KONCEPCE NA ŽP.....	83
9.1	MONITOROVACÍ UKAZATELE (INDIKÁTORY) VLIVŮ KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	83
10.	POPIS PLÁNOVANÝCH OPATŘENÍ K ELIMINACI, MINIMALIZACI A KOMPENZACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ ZJIŠTĚNÝCH PŘI PROVÁDĚNÍ KONCEPCE.	84
11.	STANOVENÍ INDIKÁTORŮ (KRITÉRIÍ) PRO VÝBĚR PROJEKTU	86
12.	VLIVY KONCEPCE NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ	87
13.	NETECHNICKÉ SHRUTÍ VÝŠE UVEDENÝCH ÚDAJŮ	88
14.	SOUHRNNÉ VYPOŘÁDÁNÍ VYJÁDRĚNÍ OBDRŽENÝCH KE KONCEPCI Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ.	90
14.1	VYPOŘÁDÁNÍ POŽADAVKŮ VYPLÝVAJÍCÍCH ZE ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ	91
15.	ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ VČETNĚ NÁVRHU STANOVISKA	94
16.	PŘEHLED LITERATURY A INFORMAČNÍCH ZDROJŮ	100

ÚVOD

Následující dokument se zabývá vyhodnocením koncepce „Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji“ dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů. Hodnocení je strukturováno dle požadavků Přílohy 9 k tomuto zákonu - Náležitosti vyhodnocení koncepce z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Dle závěru zjišťovacího řízení Ministerstva životního prostředí - Odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence - č.j. 16746/ENV/17 – ze dne 7. března 2017 k této koncepci vyplývá, že:

„Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji jako koncepce naplňující dikci ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí bude předmětem posuzování vlivů na životní prostředí.

Vyhodnocení požadujeme zpracovat nejen v rámci základních zákonných požadavků daných zejména § 2, § 10b a přílohou č. 9 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí, ale také se zaměřením na níže uvedené aspekty plynoucí ze zjišťovacího řízení, zejména:

1. Vyhodnotit soulad předložené koncepce s již schválenými koncepčními dokumenty v oblasti ochrany přírody a krajiny na národní úrovni, a sice se Státní politikou životního prostředí České republiky 2012 - 2020, Aktualizací Státního programu ochrany přírody a krajiny České republiky (2009), Strategií ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016 - 2025 a republikovými prioritami v oblasti ochrany přírody a krajiny stanovenými Aktualizací č. 1 Politiky územního rozvoje ČR.
2. Vyhodnotit soulad koncepce s Národní strategií rozvoje cyklistické dopravy pro léta 2013 - 2020, Zásadami územního rozvoje Olomouckého kraje (ve znění jejich aktualizací) a územními plány obcí v Olomouckém kraji.
3. Vyhodnotit vlivy koncepce na zvláště chráněná území (dále jen „ZCHÚ“), tedy zda prováděním koncepce (rozvojem cyklistické dopravy a cykloturistiky v Olomouckém kraji) nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany ZCHÚ. Rovněž vyhodnotit, zda koncepce respektuje limity využití území, respektive základní ochranné podmínky dané zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále též jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“) a bližší ochranné podmínky dané zřizovacím předpisem dotčených ZCHÚ.
4. Posoudit, zda koncepce respektuje plány péče o zvláště chráněná území, která se nacházejí či zasahují na území Olomouckého kraje.
5. V případě trasování nových cyklotras a návrzích nových cyklostezek přes ZCHÚ a lokality soustavy NATURA 2000 zohlednit únosnost jednotlivých lokalit vzhledem k jejich přírodním podmínkám a posoudit vlivy takových tras zejména z hlediska záboru stanovišť, zvýšené návštěvnosti a s tím souvisejícího vyrušování.
6. V případě identifikace možných negativních vlivů provádění koncepce na ZCHÚ a lokality soustavy NATURA 2000, na zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů, biodiverzitu a významné krajinné prvky navrhnout ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí opatření k předcházení, vyloučení, snížení či kompenzaci těchto negativních vlivů.

7. *Vyhodnotit vliv koncepce na povrchové a podzemní vody, na chráněné oblasti přirozené akumulace vod a na ochranná pásma vodních zdrojů.*
8. *Posoudit, zda provádění koncepce nebude v rozporu se zájmy chráněnými zákonem č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů.*
9. *Vyhodnotit, zda a jak jsou v koncepci zohledněny zásady ochrany zemědělského půdního fondu, zejména s ohledem na zábory kvalitní zemědělské půdy.*
10. *V souvislosti s navrhováním nové cyklistické dopravní infrastruktury posoudit vlivy koncepce na krajinný ráz, migrační prostupnost a fragmentaci krajiny.*
11. *Při stanovení kritérií pro výběr projektů maximálně zohlednit ochranu přírody a krajiny a ochranu lidského zdraví.*
12. *Požadavky stanovené v závěru zjišťovacího řízení a všechna vyjádření, která MŽP obdrželo v průběhu zjišťovacího řízení, je nezbytné ve vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví vypořádat.*

Jelikož některé příslušné orgány ochrany přírody svým stanoviskem dle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny nevyloučily významný vliv na území evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, podléhá tato koncepce posouzení důsledků na evropsky významné lokality a ptačí oblasti dle § 45i odst. 2 a násl. zmíněného zákona o ochraně přírody a krajiny.

Ve vyhodnocení požadujeme uvést jasný výrok, zda koncepce, popř. některá v ní blíže specifikovaná opatření, budou mít negativní vliv na území evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti. Dále je nutné při tomto hodnocení zohlednit zejména relevantní připomínky příslušných orgánů ochrany přírody.

V případech, kdy budou hodnoceny varianty řešení, požadujeme uvedení jasného výroku, zda jsou jednotlivé varianty přípustné nebo nepřípustné, popř. podmíněně přípustné. Dále požadujeme určení pořadí jednotlivých přípustných variant z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, ve kterém jsou jednotlivé varianty přípustné a za jakých podmínek, včetně navržení a posouzení opatření k předcházení nepříznivých vlivů, popř. k jejich vyloučení, snížení, zmírnění anebo kompenzaci. Výrok se může lišit k jednotlivým variantám.“

Vyhodnocení je tedy zpracováno v souladu s těmito požadavky a požadavky zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a dalších souvisejících zákonů. Posouzení vlivů na soustavu Natura 2000 je zpracováno v rámci samostatného dokumentu, který je nedílnou součástí tohoto vyhodnocení.

1. OBSAH A CÍLE KONCEPCE, JEJÍ VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM

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

V analytické části byl analyzován stav a potřeby cyklo dopravy a cykloturistiky na území kraje. Strategická část pak vychází z analytické části a navrhuje opatření, která vedou ke zlepšení a dalšímu posilování pozice cyklistiky v obou základních směrech. Jsou 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.

Dokument se zaměřuje na významné skutečnosti týkající se současného stavu a vývoje v oblasti cyklo dopravy a cykloturistiky v Olomouckém kraji a jeho jednotlivých částech a definuje hlavní výhledové rozvojové potřeby a cíle pro obě integrální oblasti cyklistiky.

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

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

Koncepce navazuje svým zaměřením na další koncepční dokumenty na celostátní a krajské úrovni, jako jsou zejména Územní studie rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji z roku 2009, Vyhledávací studie cyklistických komunikací v rámci ITI Olomoucké aglomerace a Vyhledávací studie cyklistických komunikací v Olomouckém kraji (pro území Olomouckého kraje mimo území ITI Olomoucké aglomerace) z roku 2015. Koncepce má rovněž vazbu na další související dokumenty pro danou oblast. Mezi tyto patří na národní úrovni zejména Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy pro léta 2013 – 2020, dále Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje (ve znění jejich aktualizací) a územní plány obcí v Olomouckém kraji. Analýza výše uvedených dokumentů byla provedena v rámci přípravy analytické části, kdy je důležitým zdrojem při získávání relevantních vstupních informací, což je rovněž základním předpokladem pro zajištění souladu s těmito dokumenty.

Jedním z cílů je zajištění provázání koncepce s operačními programy pro období 2014 až 2020 a dalšími zdroji financování, což je důležitou podmínkou pro zajištění prostředků pro budoucí realizaci opatření obsažených v koncepci.

Zpracování Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji probíhá v následujících na sebe navazujících etapách:

- 1) Analytická část
- 2) Strategická (návrhová) část
- 3) Implementační část

Analytická část vychází z nejaktuálnějších dat, analýzy stávajících dokumentů a terénních průzkumů a charakterizuje současný stav cyklo dopravy v Olomouckém kraji. Obsahuje souhrn hlavních problémů a SWOT analýzu a tvoří základní vstup do strategické části.

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

V Implementační části je popisován způsob zajištění implementace koncepce. 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. Je zde popsána organizační struktura, průběh naplňování koncepce, struktura zprávy o naplňování koncepce a proces její tvorby, monitoring koncepce, vyhodnocování a aktualizace koncepce a popis tvorby akčního plánu.

Předmětem vyhodnocení je zejména Strategická část, a to do úrovně opatření a záměrů cyklokomunikací krajského významu.

1.1 OBSAH A CÍLE KONCEPCE

Koncepce – respektive její návrhová část – popisuje výchozí principy, určuje hlavní priority, vizi pro každou z priorit a dále strukturu priorit, strategických cílů a opatření, které povedou k naplňování koncepce. Tato struktura je popsána níže. Opatření dále obsahují popis opatření, vazbu na analytickou část, odpovědnost, spolupracující subjekty, zdroje financování a termíny.

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.

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

Obsah vize, cílů a opatření je popsán dále.

1.1.1 Vize

Strategická část obsahuje tyto 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, Bělé 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.

1.1.2 Priority, cíle a opatření

Strategie má tyto 3 hlavní priority:

- Priorita 1 - Cyklistická doprava jako nedílná součást dopravního systému
- Priorita 2 - Cykloturistika a terénní cyklistika jako nedílná součást rekreace a cestovního ruchu
- Priorita 3 - Koordinace a organizace cyklistiky

Dále je uveden přehled cílů a opatření pro jednotlivé priority.

Priorita 1 - Cyklistická doprava jako nedílná součást dopravního systému

Cíl 1.1 Zvýšení bezpečnosti cyklistů prostřednictvím budováním cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty	Cíl 1.2 Vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy na krajských a státních dopravních stavbách	Cíl 1.3 Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému
Opatření 1.1.1. Výstavba a údržba komunikací pro cyklisty	Opatření 1.2.1. V rámci zpracování projektových dokumentací novostaveb a rekonstrukcí <u>krajských</u> komunikací prověření možnosti začlenění cyklistických opatření	Opatření 1.3.1. Podpora rozvoje systému BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS a v rámci budování dopravních terminálů
Opatření 1.1.2. Metodické vedení k ekonomicky úsporným opatřením	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 1.3.2. Podpora systému sdílení kol (bikesharing)
	Opatření 1.2.3. Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů	Opatření 1.3.3. Podpora provozu vlakových linek a vybraných autobusových 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	Cíl 2.2	Cíl 2.3
Zajištění komplexní marketingové prezentace rekreační cyklistiky	Realizace páteřních dálkových tras na území kraje	Zvýšení kvality rekreační cyklistiky podporou související doprovodné cyklistické infrastruktury a kvalitních služeb
Opatření 2.1.1. Zajištění souhrnné prezentace nabídky kraje	Opatření 2.2.1. Vypracování studií a projektových dokumentací pro vybrané páteřní dálkové cyklotrasy	Opatření 2.3.1. Zajištění pružné údržby značení cyklotras
Opatření 2.1.2. Podpora tvorby cykloproduktů dálkového typu s vazbou na sousední regiony včetně Polska	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 2.3.2. Podpora terénní cyklistiky
Opatření 2.1.3. Podpora tvorby cykloproduktů terénní cyklistiky	Opatření 2.2.3. Postupné značení a přeznačení mezinárodních, dálkových a krajských koridorů na území Olomouckého kraje včetně pasportizace	Opatření 2.3.3. Podpora projektů integrujících kolo do jednotlivých druhů dopravy
Opatření 2.1.4. Spolupráce na tvorbě národního produktu Česko jede		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	Cíl 3.2 Realizace poradenství a propagace
Opatření 3.1.1. Finanční podpora	Opatření 3.2.1. Zvyšování informovanosti zainteresovaných subjektů
Opatření 3.1.2. Koordinační podpora	Opatření 3.2.2. Podpora komplexní dopravní výchovy na místní úrovni
Opatření 3.1.3. Průběžná aktualizace a doplňování sítě cyklotras a cyklostezek	Opatření 3.2.3. Podpora řešení legislativních otázek na národní úrovni

Koncepce dále obsahuje Přílohu č. 6 Návrh na úpravu dálkových cyklotras. Zde jsou navrhovány prioritní úseky krajského významu k přetrasování a výstavbě. Jedná se o úseky Moravské stezky, cyklotrasy č. 5 a 50 a krajské cyklotrasy s úseky k výstavbě a opravě nevyhovujícího stavu. Tyto úseky byly také hodnoceny.

1.2 POPIS HLAVNÍCH VAZEB NA NADŘAZENÉ DOKUMENTY

Vazba koncepce k jiným koncepčním dokumentům je popsána přímo v dokumentu samotném, tj. kapitola Analytické části – Dokumenty na evropské, národní a krajské úrovni. Jsou zde uvedeny základní stávající strategické, koncepční a analytické dokumenty na úrovni regionální a krajské, národní a mezinárodní.

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

(U Územní studie rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji z roku 2009 proběhl proces SEA. Obdobně Integrovaná strategie rozvoje území Olomoucké aglomerace prošla procesem SEA.)

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

Evropské strategické dokumenty

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

Národní strategické a územně-plánovací dokumenty

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

Krajské strategické a územně-plánovací dokumenty

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

- Strategie MAS (CLLD) a ITI Olomoucké aglomerace.

Vazba na vybrané koncepční dokumenty je dále řešena v kapitole 5.

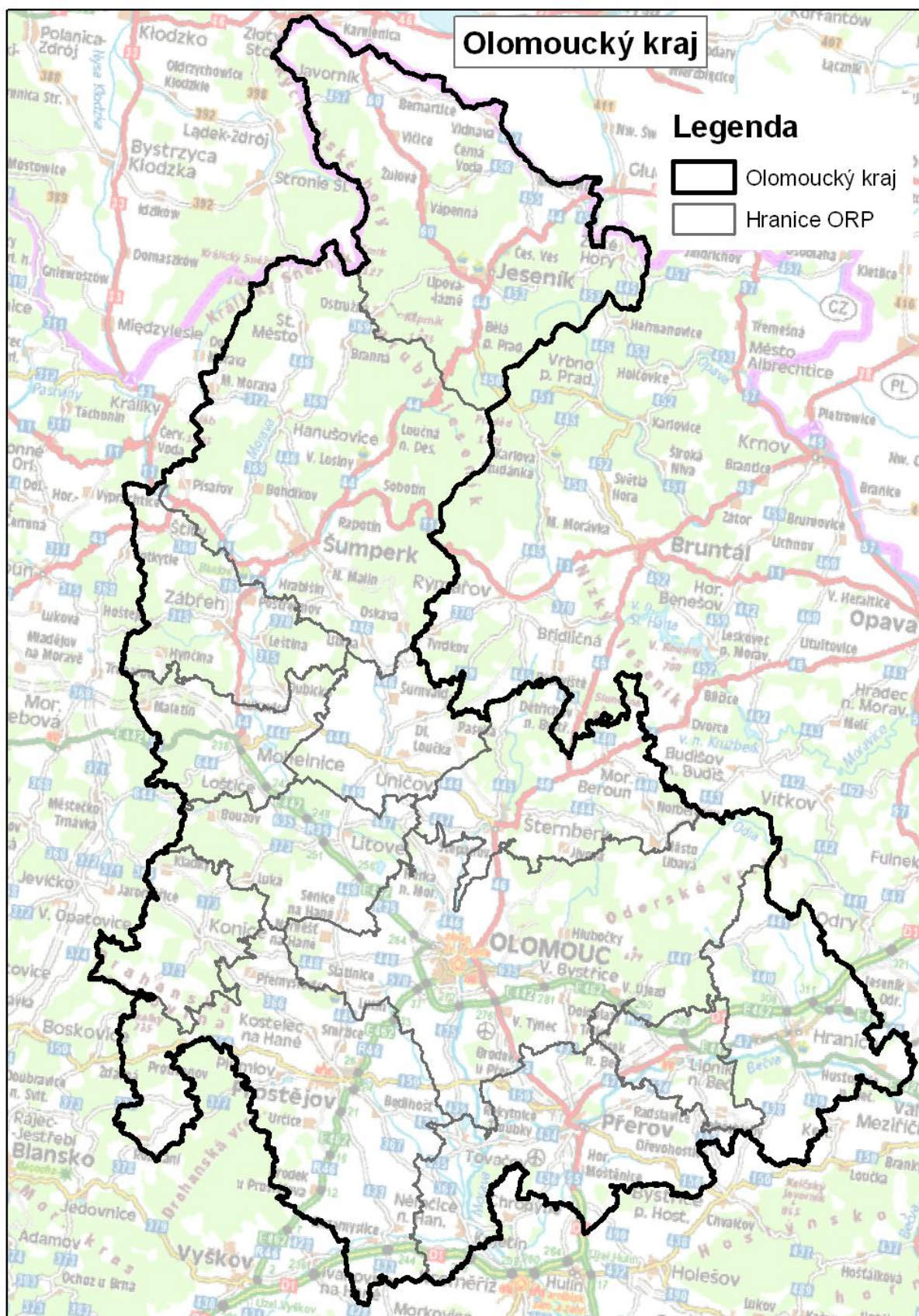
2. INFORMACE O SOUČASNÉM STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ A JEHO PRAVDĚPODOBNÝ VÝVOJ BEZ PROVEDENÍ KONCEPCE

2.1 VYMEZENÍ ÚZEMÍ A ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji je určena pro území Olomouckého kraje. Významnější působnost koncepce mimo území Olomouckého kraje a ČR nelze předpokládat. Okresy a obce s rozšířenou působností spadající do Olomouckého kraje jsou následující:

- Okresy
 - Jeseník
 - Olomouc
 - Prostějov
 - Přerov
 - Šumperk
- ORP
 - Hranice
 - Jeseník
 - Konice
 - Lipník nad Bečvou
 - Litovel
 - Mohelnice
 - Olomouc
 - Prostějov
 - Přerov
 - Šternberk
 - Šumperk
 - Uničov
 - Zábřeh

Obr. 1: Vymezení řešeného území Olomouckého kraje



Geograficky je kraj členěn na severní hornatou část s pohořím Jeseníky s nejvyšší horou Praděd (1491 m n.m.). Jižní část kraje je tvořena rovinatou Hanou. Územím kraje protéká řeka Morava, na jejíž hladině u Kojetína v okrese Přerov je nejnižší položený bod kraje (190 m n.m.).

Olomoucký kraj nabízí velké množství přírodních zajímavostí. Turisty je hojně navštěvovaná chráněná krajinná oblast Jeseníky s nejrozsáhlejším moravským rašeliništěm Rejvíz, s pětáctýřicetimetrovým Vysokým vodopádem, vodní nádrží a elektrárnou Dlouhé Stráně na vrcholu kopce a dalšími přírodními scenériemi. Zajímavé jsou i lužní lesy v chráněné krajinné oblasti Litovelské Pomoraví s mnohými ohroženými druhy rostlin i živočichů. V Olomouckém kraji leží i řada jeskyní - Javoříčské, Mladečské a Zbrašovské aragonitové jeskyně.

K 1. 1. 2017 celková výměra kraje dosáhla 5 266,77 km² (tj. 6,7 % z celkové rozlohy ČR).

Obyvatelé Olomouckého kraje žili v 399 obcích, z nichž má 30 obcí přiznaný statut města. V těchto městech bydlelo 56,4 % obyvatel. Krajským městem je statutární město Olomouc, které k 1. 1. 2016 mělo 100 154 obyvatel.

Většina obyvatel kraje je zásobena vodou z vodovodů pro veřejnou potřebu (90,5 %) a bydlí v domech napojených na veřejnou kanalizaci (80,5 % obyvatel). Hodnoty měrných emisí nedosahují průměrných hodnot za ČR, životní prostředí můžeme tedy hodnotit jako méně poškozené. Horské a podhorské oblasti mají vynikající kvalitu ovzduší a jsou významným zdrojem pitné vody.

2.1.1 Klimatické poměry

Dle Mapy klimatických oblastí Československa (Quitt, 1971), zasahují do území:

- teplá klimatická oblast T2
- mírně teplá klimatická oblast MT11
- mírně teplá klimatická oblasti
- mírně teplá klimatická oblast
- mírně teplá klimatická oblast
- mírně teplá klimatická oblast
- mírně teplá klimatická oblast
- mírně teplá klimatická oblast
- chladná klimatická oblast CH7
- chladná klimatická oblast
- chladná klimatická oblast CH4

2.2 OCHRANA PŘÍRODY

2.2.1 Natura 2000

V rámci zájmového území Olomouckého kraje se nachází tyto evropsky významné lokality (EVL) a ptačí oblasti:

Ptačí oblasti

Kód lokality	Název ptačí oblasti	Rozloha lokality (ha)
--------------	---------------------	-----------------------

Kód lokality	Název ptačí oblasti	Rozloha lokality (ha)
CZ0711016	Králický Sněžník	30192
CZ0711017	Jeseníky	52165
CZ0711018	Litovelské Pomoraví	9319
CZ0711019	Libavá	32724

Evropsky významné lokality

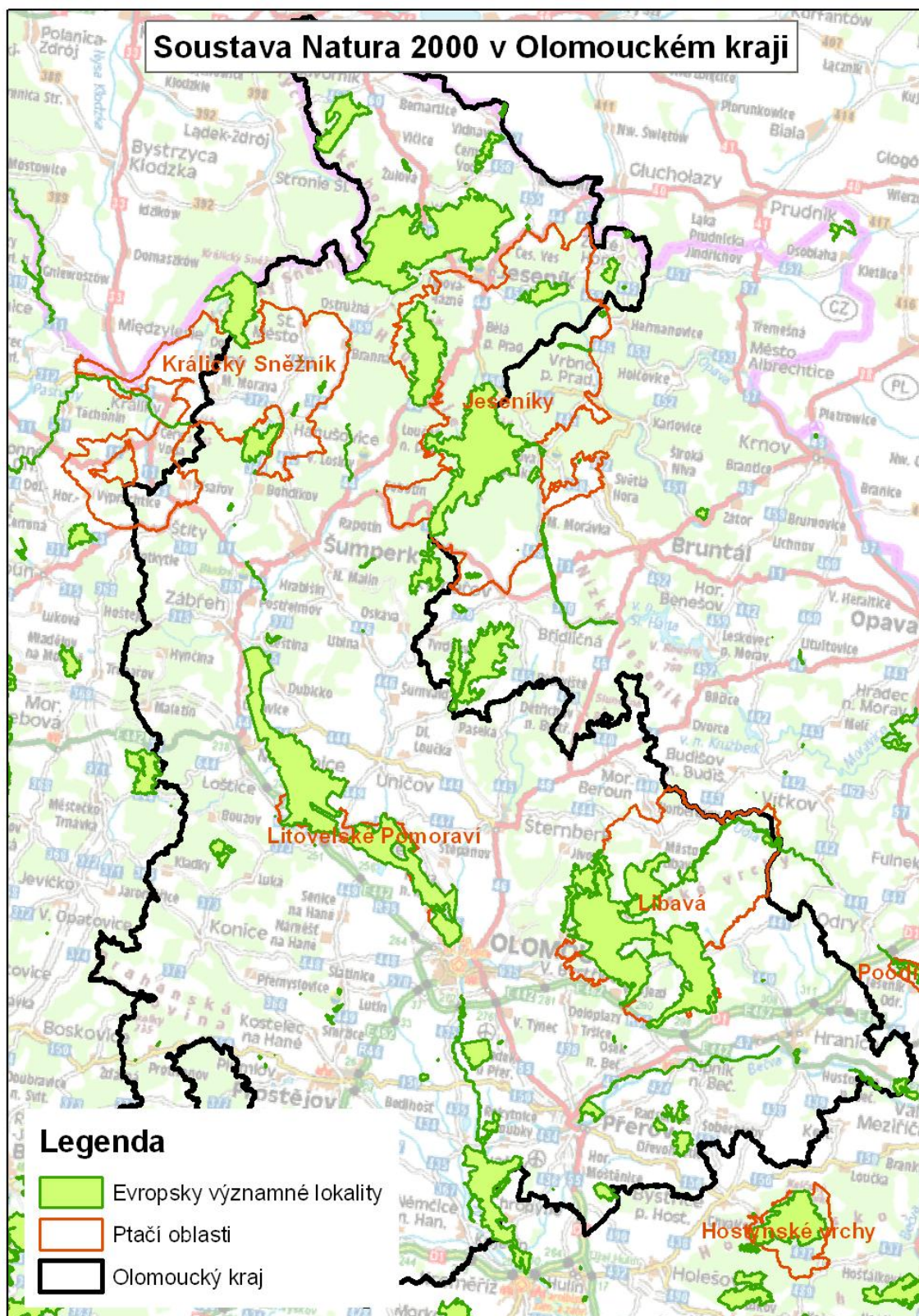
Č.	Kód lokality	Název lokality	Rozloha lokality (ha)	Poznámka
1	CZ0710004	Pod Trlinou	51,80	
2	CZ0710006	Dřevohostický les	309,91	
3	CZ0710007	Lesy u Bezuchova	250,95	
4	CZ0710034	Lánský luh	32,14	
5	CZ0710148	Přestavlcký les	210,62	Olomoucký kraj a Zlínský kraj
6	CZ0710161	Království	591,90	
7	CZ0710182	Choryňský mokřad	217,75	
8	CZ0710183	Rychlebské hory - Račí údolí	1191,62	
9	CZ0710505	Brániska	1,54	
10	CZ0712186	Hrdibořické rybníky	39,62	
11	CZ0712187	Chrastický hadec	2,77	
12	CZ0712189	Pod Rudným vrchem	27,19	
13	CZ0712191	Stráž nad Hutským potokem	0,50	
14	CZ0712192	U Bílých hlín	0,68	
15	CZ0712193	U Strejčkova lomu	3,44	
16	CZ0712197	Žďár	19,16	
17	CZ0712225	Za hrnčířkou	3,11	
18	CZ0712226	Poláchovy stráně - Výří skály	21,85	
19	CZ0713004	Račinka	3,22	
20	CZ0713008	Deylův ostrůvek	1,01	
21	CZ0713374	Horní Morava	9,37	
22	CZ0713375	Hustopeče - Štěrkač	59,85	Olomoucký kraj a Zlínský kraj
23	CZ0713383	Ohrozim - Horka	0,11	
24	CZ0713385	Písečná - mokřad	7,54	
25	CZ0713388	Protivanov	2,83	
26	CZ0713391	Týn nad Bečvou	2,51	
27	CZ0713394	Dolní a Prostřední Svrčov	3,69	
28	CZ0713395	Vidnava	39,34	
29	CZ0713397	Zlaté Hory - Černé jezero	211,64	
30	CZ0713398	Zlaté Hory - Zlaté jezero	25,76	
31	CZ0713526	Velká Střelná - štoly	0,04	
32	CZ0713720	Bílá Lhota	0,05	
33	CZ0713722	Branná - hrad	0,68	
34	CZ0713723	Čechy pod Kosířem	0,39	
35	CZ0713724	Černá Voda - kostel	0,04	
36	CZ0713725	Černá Voda - kulturní dům	0,08	

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji – Vyhodnocení vlivů na ŽP
Mgr. Zdeněk Frélich

Č.	Kód lokality	Název lokality	Rozloha lokality (ha)	Poznámka
37	CZ0713726	Hanušovice - kostel	0,03	
38	CZ0713728	Chudobín	0,08	
39	CZ0713730	Na Špičáku	6,96	
40	CZ0713734	Libina - U Černušků	0,06	
41	CZ0713735	Lipová-lázně - mateřská školka	0,04	
42	CZ0713736	Otaslavice - kostel	0,06	
43	CZ0713739	Ruda nad Moravou	0,24	
44	CZ0713740	Sobotín - domov důchodců	0,02	
45	CZ0713741	Soudkova štola	0,72	
46	CZ0713742	Štola Marie Pomocná	3,32	
47	CZ0713743	Štola Mařka	2,59	
48	CZ0713745	Velké Losiny - lázeňský dům Eliška	0,15	
49	CZ0713746	Veselíčko	0,10	
50	CZ0713747	Vlkoš - statek	0,04	
51	CZ0713827	Stará Červená Voda - lesní komplex	331,97	
52	CZ0714073	Litovelské Pomoraví	9458,56	
53	CZ0714075	Keprník	2543,00	
54	CZ0714076	Kosíř - Lomy	41,81	
55	CZ0714077	Praděd	6070,77	Olomoucký a Moravskoslezský kraj
56	CZ0714078	Rabštejn	702,08	
57	CZ0714080	Špraněk	270,55	
58	CZ0714081	Rejvíz	591,40	
59	CZ0714082	Bečva - Žebračka	288,67	
60	CZ0714083	Malý Kosíř	13,38	
61	CZ0714084	Hadce a bučiny u Raškova	807,82	
62	CZ0714085	Morava - Chropyňský luh	3205,33	Olomoucký kraj a Zlínský kraj
63	CZ0714086	Rychlebské hory - Sokolský hřbet	8045,78	
64	CZ0714133	Libavá	10773,49	
65	CZ0714771	Hůrka u Hranic	37,35	
66	CZ0714772	Údolí Bystřice	751,12	
67	CZ0715024	Šumárník	0,86	
68	CZ0715025	Údolí Malínského potoka	22,07	
69	CZ0810018	Sovinec	2559,78	Olomoucký a Moravskoslezský kraj
70	CZ0530146	Králický Sněžník	1792,09	Olomoucký a Pardubický kraj
71	CZ0530033	Bohdalov	956,41	Olomoucký a Pardubický kraj

Zdroj: www.natura2000.cz

Mapa: Ptačí oblasti a evropsky významné lokality v Olomouckém kraji



Zdroj: AOPK ČR

2.2.2 Zvláště chráněná území

Z velkoplošných zvláště chráněných území jsou v Olomouckém kraji zastoupeny pouze chráněné krajinné oblasti (CHKO), a to konkrétně:

- CHKO Jeseníky - zřízená již v roce 1969 k ochraně horské krajiny, jejího vzhledu a jejích typických znaků; rozkládá se na území dvou krajů – Olomouckého a Moravskoslezského
- CHKO Litovelské Pomoraví - zřízená v roce 1990 k ochraně lužní krajiny, jejího vzhledu a jejích typických znaků;

Maloplošných zvláště chráněných území je na území Olomouckého kraje celkem 165, z toho:

- 11 národních přírodních rezervací (NPR) - NPR Hůrka u Hranic, NPR Králický Sněžník, NPR Praděd (na území CHKO Jeseníky), NPR Ramena řeky Moravy (na území CHKO Litovelské Pomoraví), NPR Rašeliniště Skřítek (na území CHKO Jeseníky), NPR Rejvíz (na území CHKO Jeseníky), NPR Šerák-Keprník (na území CHKO Jeseníky), NPR Špraněk, NPR Vrapáč (na území CHKO Litovelské Pomoraví), NPR Zástudánčí a NPR Žebračka
- 12 národních přírodních památek (NPP) - NPP Borový, NPP Hrdibořické rybníky, NPP Jeskyně Na Pomezí, NPP Na skále, NPP Na Špičáku, NPP Park v Bílé Lhotě, NPP Růžičkův lom, NPP Státní lom, NPP Třesín (na území CHKO Litovelské Pomoraví), NPP Venušiny misky, NPP Za hrnčířkou, NPP Zbrašovské aragonitové jeskyně
- 50 přírodních rezervací (PR) - z toho 11 na území CHKO Jeseníky a 8 na území CHKO Litovelské Pomoraví
- 92 přírodních památek (PP) - z toho 6 na území CHKO Jeseníky a 14 na území CHKO Litovelské Pomoraví

2.2.3 Přírodní parky

Kromě výše uvedených zvláště chráněných území se zde nachází také 6 přírodních parků. Ty chrání krajinný ráz relativně rozsáhlejších území s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami, nacházející se mimo plochy velkoplošných zvláště chráněných území. Jedná se o tyto:

- přírodní park Březná
- přírodní park Kladecko
- přírodní park Sovinecko
- přírodní park Terezké údolí
- přírodní park Údolí Bystřice
- přírodní park Velký Kosíř

2.2.4 Fragmentace krajiny

Fragmentace je chápána jako rozdělení přírodních lokalit na menší a více izolované jednotky. Izolace jako následek fragmentace ohrožuje přežití citlivějších druhů. Jeden z hlavních důvodů fragmentace lokalit je kromě zemědělství a urbanizace především konstrukce a využívání lineární dopravní infrastruktury: nejen silnic, ale také železnic a vodních cest. Klíčový faktor fragmentace je hustota silnic, která koresponduje se způsoby využívání půdy, lidským osídlením a urbanizací.

V současnosti je v Evropě uznáváno 5 primárních ekologických efektů: bariérový efekt, ztráta lokalit a jejich propojení, kolize vozidel s živočichy, biokoridory a lokality podél komunikací a vlivy spojené s rušením a znečištěním. Tyto efekty jsou vzájemně propojeny a mohou působit zároveň.

V rámci předložené koncepce je navržena celá řada opatření. Část z nich je organizačního, administrativního a ekonomického charakteru bez přímého průřezu v území. Mezi aktivity s průřezem patří realizace cyklistických komunikací. Ty jsou směřovány buď na stávající komunikace, nebo souběžně s nimi, výstavba zcela nových cyklostezek bez vazby na stávající komunikace je minimální.

Z tohoto se dá předpokládat, že rozvoj cyklistické dopravy nebude podporovat fragmentaci krajiny v Olomouckém kraji. Bariérový efekt cyklistických komunikací efekt je minimální až žádný a nelze jej srovnávat s dopravou automobilovou a železniční. Nevzniká téměř žádné riziko zvýšeného úmrtí živočichů v důsledku sražení cyklistou, s výjimkou drobných živočichů. Navíc je většina živočichů aktivní v noci, kdy je cyklistický provoz nulový.

2.3 LESY

Lesní pozemky zaujímají v Olomouckém kraji cca 1.850 km², což je mírně přes 35 % celkové výměry. Uvedený podíl je z celorepublikového pohledu nepatrně nadprůměrný. Většina lesů v Olomouckém kraji patří do kategorie lesů hospodářských, s primární funkcí produkce dřeva.

Vysoké plošné zastoupení souvislých lesních komplexů je charakteristické především pro horské a vrchovinné partie kraje (Hrubý Jeseník, Králický Sněžník, Rychlebské hory, Hanušovická vrchovina, Nízký Jeseník, Orlické hory a některé části Zábřežské vrchoviny a Dražanské vrchoviny). Naproti tomu většina příslušných partií Hornomoravského úvalu, Moravské brány, Vyškovské brány, Litenčické pahorkatiny, Mohelnické brázdy, Kladské kotliny a Vidnavské nížiny je bezlesá. V případě Hornomoravského úvalu tvoří zásadní výjimky především různé velké enklávy souvislejších ploch lužních lesů (zejm. v CHKO Litovelské Pomoraví na Litovelsku a částečně i na Olomoucku, Černovírský les a les Království na Olomoucku, lesy pod soutokem Moravy a Bečvy na Přerovsku).

2.4 ZEMĚDĚLSTVÍ A PŮDNÍ FOND

Mezi důležité a zároveň aktuálně nejohroženější obecné přírodní hodnoty patří i zemědělská půda. Jako zemědělská půda je obecně chápána ta část zemského povrchu, která je využívána k zemědělské činnosti (pěstování plodin či pastevectví).

Zemědělská půda zaujímá celkově téměř 53 % výměry Olomouckého kraje. Největší plochy zemědělské půdy jsou vázány na plošší a níže položené partie území v jižní střední a východní části kraje - nejvyšší poměr zastoupení zemědělské půdy vykazují území ORP Přerov, Prostějov a Uničov (ve všech případech téměř 3/4 celkové výměry). Naproti tomu nejméně je zemědělská půda zastoupena v severní části území - na území ORP Jeseník a ORP Šumperk zemědělská půda zaujímá kolem 1/3 jejich celkové výměry.

Konkrétní přírodní hodnota zemědělské půdy je dána především její úrodností. Úrodnost zemědělských půd je jedním ze základních faktorů promítajících se do stanovení tříd ochrany ZPF. Plochy s relativně nejcennější zemědělskou půdou požívají nejvyšší míru ochrany a jsou zařazeny do I. třídy, případně do II. třídy ochrany z celkem pěti rozlišovaných tříd ochrany ZPF. Zcela dominantní je zemědělská půda s I. a II. třídou ochrany v rámci Hornomoravského úvalu a Mohelnické brázdy.

Značně proměnlivá je i struktura využití zemědělské půdy. Zatímco pro plošší a níže položené partie území s vysokým celkovým podílem zemědělské půdy je charakteristická dominance orné půdy, s rostoucí nadmořskou výškou a členitostí území přibývá trvalých travních porostů (luk a pastvin). Nejvyšší celkový podíl orné půdy a zároveň nejvyšší podíl orné půdy v rámci zemědělské půdy tedy vykazují opět území ORP Přerov, Prostějov a Uničov (ve všech případech cca 2/3 celkové výměry a kolem 90 % výměry zemědělské půdy). Nejvyšší celkový podíl mají trvalé travní porosty na území ORP Šternberk (1/4 celkové výměry a přes 43 % výměry zemědělské půdy) a Šumperk (1/5 celkové výměry a dokonce přes 56 % výměry zemědělské půdy).

Z dalších způsobů využití zemědělské půdy jsou nejhojněji zastoupené zahrady, s poměrně vyrovnaným podílem na celém území (na území jednotlivých ORP se jejich podíl na celkové výměře pohybuje v rozmezí 1 - 4 %). Následují ovocné sady, s nejvyšším poměrným zastoupením na Lipnicku (4 % celkové výměry) a dále s významnějším absolutním zastoupením či relativním podílem na Litovelsku, Prostějovsku, Uničovsku, Mohelnicku a Šumpersku. Chmelnice jsou charakteristické zejména pro Přerovsko a Olomoucko, menší zastoupení mají i na Lipnicku, Litovelsku a Prostějovsku (jedině na Přerovsku však jejich podíl přesahuje 1 % celkové výměry). Vínice jsou evidovány pouze na území ORP Prostějov, Olomouc a Lipník nad Bečvou, v celkovém kontextu však jde o zanedbatelné plochy.

2.5 VODSTVO

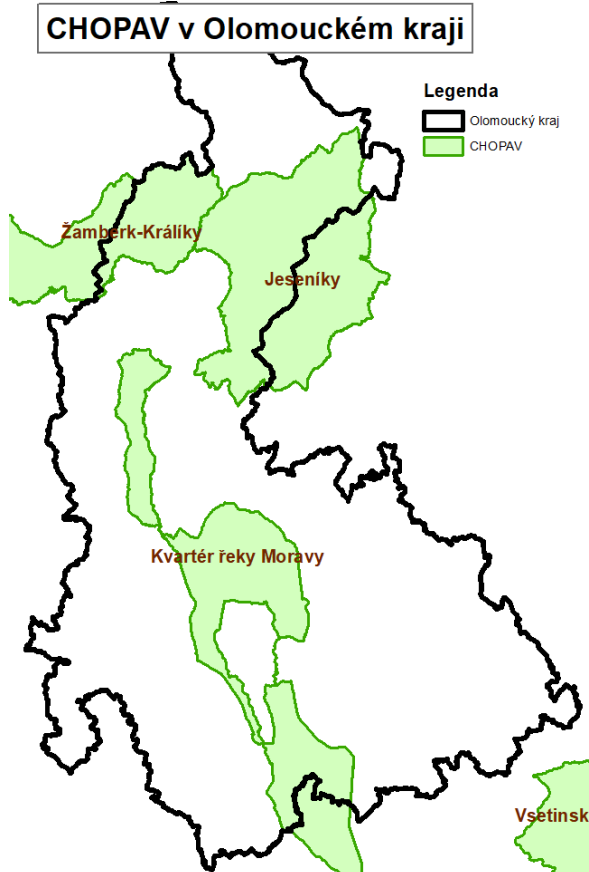
Většina území Olomouckého kraje je součástí povodí Dunaje v úmoří Černého moře – vody jsou zde odváděny řekou Moravou a jejími přítoky. Výjimky tvoří severní část území (většina Jesenicka) a další menší okrajové části území, které spadají do povodí Odry nebo Labe (velmi okrajově nepatrná plocha) a jsou odváděny do Baltského nebo severního moře.

Vodní nádrže zaujímají v Olomouckém kraji plošně nevelkou rozlohu. Přírodní nádrže jsou zastoupené zcela minimálně (rašelinná jezírka u Rejvízu, zbytky mrtvých ramen Moravy). Umělé nádrže jsou reprezentovány především zatopenými těžebními prostory a rybníky v údolních nivách Moravy a Oskavy (u Mohelnice, u Šumvaldu, u Nákla, u Chomoutova, u Grygova a u Tovačova), dvěma menšími údolními nádržemi (vodní nádrž Plumlov na Hloučele a vodní nádrž Nemilka na stejnojmenném vodním toku západně od Zábřehu) a dvěma nádržemi vodního díla Dlouhé stráně.

2.5.1 Chráněné oblasti přirození akumulace vod

Na území Olomouckého kraje se nachází 3 Chráněné oblasti přirození akumulace vod (CHOPAV) – Kvartér řeky Moravy, Žamberk-Králíky a Jeseníky (viz mapa).

Mapa: CHOPAV Olomouckém kraji



Dle NV 85 z r. 1981 (pro Kvartér řeky Moravy) je v těchto územích zakázáno:

- zmenšovat rozsah lesních pozemků v jednotlivých případech o více než 25 ha; v jednotlivé chráněné vodohospodářské oblasti smí být celkově rozsah lesních pozemků snížen nejvýše o 500 ha proti stavu ke dni nabytí účinnosti tohoto nařízení,
- odvodňovat u lesních pozemků více než 250 ha souvislé plochy,
- odvodňovat u zemědělských pozemků více než 50 ha souvislé plochy, pokud se neprokáže na základě hydrogeologického zhodnocení, že odvodnění neohrozí oběh podzemních vod,
- těžít rašelinu v množství přesahujícím 500 tisíc m³ v jedné lokalitě, pokud se neprokáže na základě hydrogeologického zhodnocení, že těžba rašeliny neohrozí oběh podzemních vod; zákaz se nevztahuje na těžbu rašeliny z přírodních léčivých zdrojů,
- těžít nerosty povrchovým způsobem nebo provádět jiné zemní práce, které by vedly k odkrytí souvislé hladiny podzemních vod; zákaz se nevztahuje na těžbu
 - šterků, písků a šterkopísků, budou-li časový postup a technologie těžby přizpůsobeny možnostem následného vodohospodářského využití prostoru ložiska,
 - v kamenolomech, v nichž je nutno přejít k polojámové nebo jámové těžbě a nedojde-li k většímu plošnému odkrytí než 10 ha,
 - všech druhů uhlí, nedojde-li k narušení důležitých funkcí území z hlediska ochrany životního prostředí,
 - ostatních vyhrazených nerostů, nedojde-li k většímu plošnému odkrytí než 10 ha,
- těžít a zpracovávat radioaktivní suroviny, u nichž není zajištěno zneškodňování odpadů v souladu s předpisy na ochranu jakosti vod,
- ukládat radioaktivní odpady z výroby nebo regenerace palivových článků pro jaderné elektrárny a radioaktivní odpady z jaderných elektráren,

h) provádět geologické a hydrogeologické průzkumné práce, pokud jednotlivé průzkumné objekty nebudou následně vodohospodářsky využity nebo nebudou následně upraveny tak, aby nedocházelo k ohrožení oběhu podzemních vod,

i) provádět výstavbu:

1. zařízení pro výkrm prasat o celkové kapacitě zástavu nad 5000 kusů,
2. závodů na zpracování ropy a dále závodů chemické výroby, využívajících ropu nebo ropné látky jako surovinu,
3. skladů ropných látek o objemu jednotlivých nádrží nad 1000 m³,
4. dálkových potrubí pro přepravu ropných látek včetně příslušenství, pokud nebudou opatřena proti úniku ropných látek do povrchových a podzemních vod nebo pokud nebude vybudován kontrolní systém pro zajišťování jejich niku,
5. provozních skladů látek, které nejsou odpadními vodami a které mohou ohrozit jakost nebo zdravotní nezávadnost povrchových nebo podzemních vod, s kapacitou přesahující potřebu provozu závodu,
6. tepelných elektráren na tuhá paliva s výkonem nad 200 MW.

Obdobné ochranné podmínky platí i pro NV č. 40/1978 (včetně CHOPAV Jeseníky) a NV č. 10/1979 (včetně Žamberk – Králíky).

Z výše uvedeného je patrné, že rozvoj cyklistické dopravy (tj. ve fyzickém provedení především vyznačení cyklotras a výstavba cyklostezek) nespadá mezi typy záměrů, které jsou v CHOPAV zakázány. Z koncepce rovněž vyplývá, že převážná část komunikací pro cyklisty je vedena po stávajících komunikacích a zásahy do lesních porostů jsou minimální.

2.6 OVZDUŠÍ

I přesto, že Olomoucký kraj nepatří k imisně nejzatíženějším oblastem České republiky, jsou zde každoročně vyhlášovány oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší z důvodu překračování imisních limitů pro prachové částice PM₁₀ (pro denní limit) a pro benzo(a)pyren. U PM₁₀ se jedná v závislosti na konkrétních podmínkách daného roku o 30-20% plochy území kraje, u benzo(a)pyrenu o 50-20% plochy. Jedná se vesměs o oblasti v jižní části kraje, kde se vyskytují velká sídla a tedy i zdroje antropogenního znečištění ovzduší. Podle Střednědobé strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší se na emisích PM₁₀ v Olomouckém kraji podílejí nejvýznamněji mobilní zdroje (doprava) a vytápění domácností.

Plošné překročení imisních limitů se každoročně mění, v závislosti na klimatických, rozptylových a emisních podmínkách. V roce 2014 došlo k překročení imisního limitu pro PM₁₀ nebo PM_{2,5} celkem na 295 k.ú. ze 781, v roce 2015 se jednalo o 25 k.ú. ze 781.

2.7 HLUKOVÉ ZNEČIŠTĚNÍ

Hluk je významným faktorem ovlivňujícím hygienickou nezávadnost životního prostředí, ale také zdraví a pohodu obyvatelstva. Hlavním zdrojem hlukové zátěže venkovního prostoru je v současné době pozemní doprava, a to především doprava silniční a železniční.

Mezi hlavní problémová území patří části sídel s obytnou funkcí nacházející se podél hlavních dopravních komunikací s vysokou intenzitou dopravy. Patří mezi ně zejména části měst Olomouce, Prostějova a Přerova a některá další sídla. V případě Přerova je nutné dokončení dálničního obchvatu, v rámci územních plánů obcí jsou v řadě případů taktéž plánovány komunikace, které by měly vyvést automobilovou dopravu mimo nejhustěji obydlené území.

Automobilová doprava je současně zdrojem hluku i emisí znečišťujících látek. Rozvoj cyklistické dopravy směřuje k podpoře řešení těchto problémů, a to jako součást celkových dlouhodobých změn v řešení dopravy.

2.8 TĚŽBA NEROSTNÝCH SUROVIN

Z hlediska ložiskové geologie se nejedná o příliš bohaté území. Hospodářský význam má především těžba stavebních surovin. Olomoucký kraj zaujímá 1. místo v ČR v těžbě stavebního kamene (těží se např. v Hrabůvce, Výklekách, Hrubé Vodě aj.). Těžba vápence má v kraji dvě hlavní střediska, a to v Hranicích na Moravě a u Vitošova. Ložiska cihlářských surovin spolu s navazující výrobou cihel se nachází v Jezernici a Hranicích na Moravě. Na území kraje se nachází také poslední těžené ložisko grafitu v ČR, a to ve Velkém Vrbně. V kraji se též nachází některé rudy (zlatonosné, polymetalické, měděné), jejichž minulá těžba zanechala stopy v podobě poddolovaných území (severní Jesenicko, Hrubý a Nízký Jeseník, Šternbersko).

V současné době se těží především (povrchová těžba) stavební kámen a kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu - vápence, droby a žuly aj. (ložiska se nacházejí rovnoměrně po celém území kraje) a dále cihlářská surovina. Velký význam má také těžba šterkopísků (z vody), kdy těžená ložiska se nacházejí v širší nivě řeky Moravy nebo Bečvy – ložiska šterkopísků se nacházejí v Tovačově, Grygově, Hustopečích nad Bečvou, Štěpánově, Unčovicích a Mohelnici.

Také je zde větší počet výhradních ložisek nerostných surovin doposud netěžených, kdy zahájení těžby je v budoucích letech možné. Jedná se zejména o ložiska stavebního kamene, vápence, šterkopísků a dalších nerostů a rud. Pro potřeby těžby nerostných surovin jsou dále vymezeny dobývací prostory a chráněná ložisková území.

2.9 PRAVDĚPODOBNÝ VÝVOJ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ BEZ PROVEDENÍ KONCEPCE

V případě, že by koncepce nebyla realizována, tak by vývoj životního prostředí pokračoval ve stávajících trendech. Životní prostředí je ovlivňováno řadou vlivů. Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji je úzce zaměřenou koncepcí zabývající se pouze problematikou cyklo dopravy. Z toho je zřejmé, že vývoj stavu jednotlivých složek životního prostředí bude ve většině ohledů probíhat nezávisle na provedení či neprovedení realizace koncepce.

Mezi problémy životního prostředí v Olomouckém kraji, které souvisí (méně či více) s problematikou cyklo dopravy, patří zaborů půdního fondu, znečištění ovzduší, hlukové znečištění a střety rozvojových záměrů se zájmy ochrany přírody.

Zaborů půdního fondu pro dopravní stavby a výstavba komerčních či obytných budov bude pokračovat i nadále. Koncepce v tomto směru přináší alternativu k automobilové dopravě, která je z hlediska zaborů půdního fondu mnohem méně náročná.

Z hlediska znečištění ovzduší je doprava jedním z hlavních zdrojů znečištění ovzduší, a to především automobilová. Trendem je postupná modernizace vozového parku, snižování emisí z automobilů (Euro 6), postupné vyšší využívání elektromobilů (a výhledově dalších pohonů) a tedy i zlepšování stávajícího stavu. Cyklistická doprava je ekologicky šetrnější alternativou k dopravě automobilové a bude tedy tento pozitivní trend podporovat. Obdobné lze říci i v případě hlukového znečištění.

Uvedené problémy v oblasti ochrany přírody budou i nadále patrně probíhat. Myšleny jsou střety mezi rozvojovými záměry a požadavky na ochranu přírodních hodnot v území. Na druhou stranu probíhá řada programů podporujících zlepšování současného stavu v území. Na ochranu přírody je zaměřena část Operačního programu životní prostředí a řada dalších dotačních titulů na úrovni evropské, národní, krajské i místní. Probíhají záchranné programy, prohlubuje se úroveň poznání v oblasti ochrany přírody, zlepšuje se

system a efektivita péče o zvláště chráněná území, na úrovni územního ho plánování je na všech úrovních řešeno předcházení střetům mezi požadavky na rozvoj území a ochranou přírody (kterým se však nelze 100 % vyhnout), existuje proces SEA a EIA apod. Oblast zaměření koncepce je součástí celkového procesu, kdy cyklodoprava je zároveň rozvojovým záměrem a současně šetrnější dopravní alternativou k dopravě automobilové. Rozvoj cyklodopravy je žádoucí, současně je nutné zohledňovat limity v území vyplývající z ochrany přírodních hodnot.

3. CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V OBLASTECH, KTERÉ BY MOHLY BÝT PROVEDENÍM KONCEPCE VÝZNAMNĚ ZASAŽENY

Životní prostředí je ovlivňováno řadou vlivů. Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji je úzce zaměřenou koncepcí zabývající se pouze problematikou cyklo dopravy. Z toho je zřejmé, že vývoj stavu jednotlivých složek životního prostředí bude realizací koncepce ovlivněn jen z dílčí části.

Mezi oblasti životního prostředí v Olomouckém kraji, které souvisí (méně či více) s problematikou cyklo dopravy, patří zaborů půdního fondu, znečištění ovzduší, hlukové znečištění a střety rozvojových záměrů se zájmy ochrany přírody. Další související oblastí je bezpečnost a veřejné zdraví.

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji bude tedy podporovat cyklistickou dopravu jako ekologicky šetrnější alternativu k dopravě automobilové. Tj. bude podporováno zlepšení v oblastech kvality ovzduší, hlukového znečištění a veřejného zdraví a bezpečnosti. Je však nutno doplnit, že cyklistická doprava je pořád jen jednou dílčí částí celkové oblasti dopravy, kdy doprava automobilová nebo veřejná má v přepravních výkonech mnohem významnější podíl. Vliv této koncepce je tedy pouze také dílčí.

Co se týče zaborů půdního fondu, tak cyklistická doprava je v tomto ohledu mnohem méně náročná než výstavba silničních komunikací, nemluvě o výstavbě budov.

V oblasti ovzduší je problémem překračování imisních limitů. Automobilová doprava je jedním z hlavních zdrojů znečištění ovzduší. Trendem je postupná modernizace vozového parku, snižování emisí z automobilů, postupné vyšší využívání elektromobilů (a výhledově dalších pohonů) a tedy i zlepšování stávajícího stavu. Cyklistická doprava tento pozitivní trend podporuje. Obdobné platí částečně i v případě hlukového znečištění.

Ovlivněna by mohla být oblast ochrany přírody. Rizikem jsou střety mezi rozvojem cyklo dopravy a požadavky na ochranu přírodních hodnot v území. Cyklo doprava obsahuje zároveň rozvojové záměry a současně je šetrnější dopravní alternativou k dopravě automobilové. Rozvoj cyklo dopravy je žádoucí, současně je nutné zohledňovat limity v území vyplývající z ochrany přírodních hodnot. Významnější střety nelze předpokládat, dílčí střety (např. vyrušování zvláště chráněných druhů) jsou potenciálně možné. Těm je nutné a možné předcházet na všech plánovacích úrovních.

4. VEŠKERÉ SOUČASNÉ PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ JSOU VÝZNAMNÉ PRO KONCEPCI, ZEJMÉNA VZTAHUJÍCÍ SE K OBLASTEM SE ZVLÁŠTNÍM VÝZNAMEM PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Níže je uveden souhrn hlavních problémů životního prostředí ve vztahu k zaměření dané koncepce. Mezi problémy životního prostředí v Olomouckém kraji, které souvisí (méně či více) s problematikou cyklo dopravy, patří tyto:

- **Zábory půdního fondu** – tj. zábory pro novou dopravní infrastrukturu a především nové plochy zástavby.
- **Znečištění ovzduší** – překračování imisních koncentrací pro ochranu zdraví lidí pro suspendované částice frakce PM₁₀ a PM_{2,5} a benzo(a)pyren.
- **Hlukové znečištění** – zejména z automobilové dopravy
- **Ochrana přírody** – tj. střety rozvojových záměrů se zájmy ochrany přírody (např. nové dopravní komunikace, fragmentace krajiny, omezení migrační dostupnosti aj.)

Návrh strategie na tyto problémy přímo nereaguje, nicméně svým samotným zaměřením je (veskrze pozitivně) ovlivňuje. Cyklistická doprava jako ekologicky šetrnější alternativa přispívá k řešení problematiky hluku a emisí znečišťujících látek do ovzduší.

V oblasti půdního fondu se předpokládá primárně využití stávajících komunikací (cyklopruhy na silnicích, polní a lesní cesty, hráze apod.) a jen částečně výstavba nových komunikací. Navíc se jedná o řádově menší zábory než v případě silničních komunikací nebo např. komerčních objektů, přičemž v oblasti cykloturistiky jsou atraktivnější horské oblasti s menším podílem kvalitních půd ve vyšších třídách ochrany.

Velkým tématem koncepce je bezpečnost cyklistů a s ohledem na pozitivní dopady v oblasti znečištění ovzduší a hluku bude docházet ke zlepšování podmínek pro zdraví obyvatel.

Území s vyšší koncentrací přírodních hodnot (ZCHÚ, přírodní parky, Natura 2000, VKP, ÚSES ...) jsou rovněž atraktivními pro cyklistickou dopravu a lze zde tak předpokládat vyšší délku cyklistických stezek a tras a také vyšší koncentraci cyklistů. Proto je nutno respektovat obecnější zásady, doporučení a zákonné limity. Mezi hlavní patří tyto:

- při plánování cyklostezek/tras v chráněných územích úzce spolupracovat s příslušnými orgány ochrany přírody (tj. zejména příslušná střediska AOPK ČR, KÚ),
- přednostně využívat stávajících komunikací a stezek (i s ohledem na ochranu půdního fondu),
- povolovat a umísťovat nové stavby je zakázáno v 1. zóně CHKO, národních přírodních rezervacích a přírodních rezervacích,
- v lokalitách Natura 2000 (ptačí oblasti a evropsky významné lokality) je nutno zajistit příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (tj. vyhnout se nebo minimalizovat zásahy do chráněných stanovišť, zajistit příznivý stav pro výskyt chráněných druhů).

K fragmentaci krajiny cyklistická doprava nepřispívá. Bariérový efekt cyklistických komunikací je minimální až žádný. Cyklistický provoz nelze porovnávat s provozem automobilovým nebo železničním. Nevzniká téměř žádné riziko zvýšeného úmrtí živočichů v důsledku sražení cyklistou, s výjimkou drobných živočichů. Navíc je řada živočichů aktivních hlavně v noci.

Vlivy na soustavu Natura 2000 jsou popsány v samostatném hodnocení.

5. CÍLE OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ STANOVENÉ NA MEZINÁRODNÍ, KOMUNITÁRNÍ NEBO VNITROSTÁTNÍ ÚROVNI, KTERÉ MAJÍ VZTAH KE KONCEPCI, A ZPŮSOB, JAK BYLY TYTO CÍLE VZATY V ÚVAHU BĚHEM JEJÍ PŘÍPRAVY, ZEJMÉNA PŘI POROVNÁNÍ VARIANTNÍCH ŘEŠENÍ.

Problematika životního prostředí není v rámci koncepce bezprostředně řešena, avšak s ohledem na charakter koncepce jsou zde přímé vazby na některé oblasti životního prostředí. Mezi ty patří zejména ochrana ovzduší a hlukové znečištění a ochrana přírody.

Pro potřeby posouzení vztahu koncepce k cílům ochrany životního prostředí je dle metodiky MŽP „Metodika posuzování vlivů regionálních rozvojových koncepcí na životní prostředí“ třeba stanovit referenční cíle ochrany životního prostředí. Referenční cíle ochrany životního prostředí slouží ke zjištění vazeb posuzovaného koncepčního dokumentu, kterým je Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji, z hlediska ochrany jednotlivých složek životního prostředí a veřejného zdraví, a zároveň k vyhodnocení souladu cílů a opatření stanovených v posuzovaném koncepčním dokumentu s cíli ochrany životního prostředí. Na základě analýzy stavu životního prostředí na místní úrovni a současně na základě cílů uvedených ve Státní politice životního prostředí, která je hlavním dokumentem pro oblast životního prostředí v ČR, byly stanoveny referenční cíle. Vyhodnocovány byly také další významnější koncepce v oblasti životního prostředí a koncepce související s problematikou cyklo dopravy.

5.1 STÁTNÍ POLITIKA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ ČR

V roce 2013 byla schválena nová Státní politika životního prostředí (SPŽP) pro období 2012-2020, z níž hlavní požadavky uvádíme níže. V roce 2016 proběhla její aktualizace.

SPŽP je zásadní referenční dokument pro ostatní sektorové i regionální politiky z hlediska životního prostředí. Z tohoto důvodu jsou zde informace o zaměření SPŽP rozvedeny mnohem podrobněji než u dalších dokumentů.

Hlavním cílem SPŽP je zajistit zdravé a kvalitní životní prostředí pro občany žijící v České republice (ČR), výrazně přispět k efektivnímu využívání veškerých zdrojů a minimalizovat negativní dopady lidské činnosti na životní prostředí, včetně dopadů přesahujících hranice státu, a přispět tak ke zlepšování kvality života v Evropě i celosvětově.

SPŽP je zaměřena na tyto tematické oblasti:

- **Ochrana a udržitelné využívání přírodních zdrojů** - zajištění ochrany vod a zlepšování jejich stavu, předcházení vzniku odpadů, zajištění jejich maximálního využití a omezování jejich negativního vlivu na životní prostředí, ochranu a udržitelné využívání půdního a horninového prostředí.
- **Ochrana klimatu a zlepšení kvality ovzduší** s cílem snižování emisí skleníkových plynů, snížení úrovně znečištění ovzduší, podpory efektivního a vůči přírodě šetrného využívání obnovitelných zdrojů energie a zvyšování energetické účinnosti.
- **Ochrana přírody a krajiny** spočívající především v ochraně a posílení ekologických funkcí krajiny, zachování přírodních a krajinných hodnot a zlepšení kvality prostředí ve městech.
- **Bezpečné prostředí** zahrnující předcházení a snižování následků přírodních nebezpečí (povodně, dlouhodobé sucho, extrémní meteorologické jevy, svahové nestability, eroze, apod.), omezování

negativních dopadů změny klimatu na území ČR a předcházení vzniku nebezpečí antropogenního původu.

Ochrana životního prostředí úzce souvisí s většinou sektorových politik a z tohoto zřetel je SPŽP průřezovou politikou, která musí být s ostatními sektorovými politikami jak koordinována, tak do nich integrována. Dále jsou zde vymezeny čtyři tematické oblasti a dílčí priority (cíle).

Tab. 1: Tematické oblasti a strategické cíle/priority Státní politiky životního prostředí ČR

Tematická oblast	Strategický cíl/Priorita	Specifické cíle	
1) Ochrana a udržitelné využívání zdrojů	1.1 Zajištění ochrany vod a zlepšování jejich stavu	1.1.1 Dosažení alespoň dobrého ekologického stavu nebo potenciálu a dobrého chemického stavu útvarů povrchových vod, dosažení dobrého chemického a kvalitativního stavu útvarů podzemních vod a zajištění ochrany vod v chráněných územích vymezených dle Rámcové směrnice o vodní politice	
		1.2 Předcházení vzniku odpadů, zajištění jejich maximálního využití a omezování jejich negativního vlivu na životní prostředí. Podpora využívání odpadů jako náhrady přírodních zdrojů	
		1.2.1 Snížení podílu skládkování na celkovém odstraňování odpadů 1.2.2 Zvyšování materiálového a energetického využití odpadů 1.2.3 Předcházení vzniku odpadů	
	1.3 Ochrana a udržitelné využívání půdy a horninového prostředí	1.3.1 Omezování záborů zemědělské půdy	
		1.3.2 Snižování ohrožení zemědělské a lesní půdy erozí	
		1.3.3 Omezování a regulace kontaminace a ostatní degradace půdy a hornin způsobenou lidskou činností	
		1.3.4 Prevence a zahlazování negativních důsledků hornické činnosti a těžby nerostných surovin	
	2) Ochrana klimatu a zlepšení kvality ovzduší	2.1 Snižování emisí skleníkových plynů	2.1.1 Snížení emisí skleníkových plynů v rámci EU ETS o 21 % a omezení nárůstu emisí mimo EU ETS na 9 % do roku 2020 oproti úrovni roku 2005
		2.2 Snížení úrovně znečištění ovzduší	2.2.1 Zlepšení kvality ovzduší v místech, kde jsou překračovány imisní limity
			2.2.2 Plnění národní emisní stropů pro oxid siřičitý (SO ₂), oxidy dusíku (NO _x), těkavé organické látky (VOC), amoniak (NH ₃) a jemných suspendovaných částic (PM _{2,5})
2.2.3 Snížení emisí těžkých kovů a persistentních organických látek			
2.3 Efektivní a přírodě šetrné využívání obnovitelných zdrojů energie a zvýšení energetické účinnosti		2.3.1 Zajištění 13% podílu energie z obnovitelných zdrojů na hrubé konečné spotřebě energie k roku 2020	
		2.3.2 Zajištění 10% podílu energie z obnovitelných zdrojů v dopravě k roku 2020 při současném snížení emisí NO _x , VOC a PM _{2,5} z dopravy	
		2.3.3 Zajištění závazku zvýšení energetické účinnosti do roku 2020	
3) Ochrana přírody a krajiny		3.1 Ochrana a posílení ekologické stability krajiny a udržitelné hospodaření v krajinně	3.1.1 Zvýšení ekologické stability krajiny
	3.1.2 Obnova vodního režimu krajiny		
	3.1.3 Omezení a zmírnění dopadů fragmentace krajiny		
	3.1.4 Zachování a posílení mimoprodukčních funkcí zemědělské krajiny a lesů		
	3.2 Zachování přírodních a krajinných hodnot	3.2.1 Zajištění ochrany a péče o nejcennější části přírody a krajiny	
		3.2.2 Zastavení úbytku původních druhů a přírodních stanovišť	

Tematická oblast	Strategický cíl/Priorita	Specifické cíle
	3.3 Zlepšení kvality prostředí v sídlech	3.2.3 Omezení negativního vlivu invazních druhů a zajištění účinných opatření k jejich regulaci
		3.3.1 Zlepšení funkčního stavu zeleně v sídlech
		3.3.2 Posílení regenerace brownfieldů s pozitivním vlivem na kvalitu prostředí v sídlech
		3.3.3 Zlepšení hospodaření se srážkovou vodou v sídelních útvarech
4) Bezpečné prostředí	4.1 Předcházení rizik 4.2 Zmírňování dopadů nebezpečí, včetně mimořádných událostí a krizových situací	4.1.1 Předcházení vzniku zdrojů antropogenních rizik
		4.2.1 Zmírňování dopadů antropogenních rizik
		4.2.2 Zmírňování dopadů přírodních nebezpečí
		4.2.3 Zmírňování dopadů změny klimatu a adaptace
		4.2.4 Sanace kontaminovaných míst, včetně starých ekologických zátěží, a náprava ekologické újmy

Dále jsou k jednotlivým prioritám stanoveny specifické cíle, které jsou uvedeny níže. V rámci uvedených specifických cílů jsou pak stanovena jednotlivá opatření pro jejich dosažení či nástroje podporující realizaci těchto opatření a dosažení cílů.

Pro oblast působnosti koncepce, kterou je cyklodoprava, jsou nejvíce relevantní tyto specifické cíle, které mají k předmětu řešení koncepce (oproti ostatním specifickým cílům) větší vazbu:

- 1.3.1 Omezování záborů zemědělské půdy
- 2.1.1 Snížení emisí skleníkových plynů v rámci EU ETS o 21 % a omezení nárůstu emisí mimo EU ETS na 9 % do roku 2020 oproti úrovni roku 2005
- 2.2.1 Zlepšení kvality ovzduší v místech, kde jsou překračovány imisní limity
- 3.1.3 Omezení a zmírnění dopadů fragmentace krajiny
- 2.3 Zmírňování dopadů změny klimatu a adaptace

Státní politika životního prostředí explicitně neřeší problematiku cyklistické dopravy, avšak zmiňuje několikrát jako řešení stávajících problémů podporu nemotorové dopravy, kam lze cyklodopravu také zařadit.

Způsob zohlednění těchto cílů je podrobněji řešen v dalších kapitolách.

5.2 DALŠÍ VÝZNAMNĚJŠÍ DOKUMENTY V OBLASTI ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉHO ZDRAVÍ

5.2.1 Státní program ochrany přírody a krajiny ČR (MŽP 1998, aktualizace 2009)

Vláda ČR přijala usnesením č. 415/1998 Státní program ochrany přírody a krajiny ČR. V době platnosti Státního programu vstoupila ČR do Evropské unie (EU), což přineslo i řadu změn v oblasti ochrany přírody a krajiny. Aktualizovaný program stručně analyzuje stav přírodního a krajinného prostředí a formuluje dlouhodobé cíle a opatření nezbytná k jejich dosažení. Státní program se zabývá problematikou ochrany krajiny obecně a dále, podrobněji, podle jednotlivých typů krajinných ekosystémů, chráněnými územími a druhovou ochranou.

Cíle Státního programu ochrany přírody a krajiny ČR jsou následující:

1. Krajina

- 1.1. Udržet a zvyšovat ekologickou stabilitu krajiny – s mozaikou vzájemně propojených biologicky funkčních prvků a částí, schopných odolávat vnějším negativním vlivům včetně změn klimatu
- 1.2. Udržet a zvyšovat přírodní a estetické hodnoty krajiny
- 1.3. Zajistit udržitelné využívání krajiny jako celku především omezením zástavby krajiny, zachováním její prostupnosti a omezením další fragmentace s přednostním využitím ploch v sídelních útvarech, případně ve vazbě na ně
- 1.4. Zajistit odpovídající péči o optimalizovanou soustavu ZCHÚ a vymezený ÚSES jako o nezastupitelný základ přírodní infrastruktury krajiny, zajišťující zachování biologické rozmanitosti a fungování přírodních, pro život lidí nezbytných procesů.

2. Lesní ekosystémy

- 2.1. Zvýšit druhovou rozmanitost lesních porostů směrem k přirozené druhové skladbě, zvýšit strukturální rozrůzněnost lesa a podíl přirozené obnovy druhově a geneticky vhodných porostů a posílit mimoprodukční funkce lesních ekosystémů.

3. Vodní a mokřadní ekosystémy

- 3.1. Obnovit přirozené hydro-ekologické funkce krajiny a posílit schopnosti krajiny odolávat a přizpůsobovat se očekávaným klimatickým změnám
- 3.2. Zajistit udržitelné využívání vodního bohatství jako celku ve vazbě na dosažení dobrého ekologického stavu vod podle Směrnice 60/2000/ES
- 3.3. Zachovávat a zvýšit biologickou rozmanitost vodních a mokřadních ekosystémů obnovením volné prostupnosti vodního prostředí a omezením jeho další fragmentace.

4. Horské ekosystémy

- 4.1. Dosažení udržitelného využívání horských ekosystémů, které by zaručilo zachování a biologické rozmanitosti.
- 4.2. Rozvoj ekologicky přijatelných forem cestovního ruchu v horských územích respektujících krajinný ráz a přírodní hodnoty území.
- 4.3. Zpomalení nebo zastavení úbytku biologických a kulturně historických fenoménů horské krajiny, a to zejména v souvislosti s nepřiměřeně vysokou antropogenní zátěží.

5. Agro-ekosystémy, půda

- 5.1. Zabezpečení ochrany půdy jako nezastupitelného a neobnovitelného přírodního zdroje, s uplatněním principů udržitelného rozvoje a s ohledem na ostatní složky životního prostředí, omezení negativního trendu snižování rozlohy kvalitní zemědělské půdy, snížení negativního působení ohrožujících činitelů na půdu, které ohrožují poskytování ekosystémových služeb půdními ekosystémy (produkční a ekologické funkce půdy)
- 5.2. Trvalé zvýšení různorodosti zemědělsky obhospodařovaných ploch a přilehlých pozemků, které jsou součástí zemědělsky využívané krajiny.

6. Travní ekosystémy

Zachovat, případně obnovit druhově a morfoloicky pestré travní porosty jako nedílnou součást zemědělského hospodaření v krajině.

7. Urbánní ekosystémy

- 7.1. Zajištění vyšší kvality života v sídlech zapojením přírodních nebo přírodě blízkých prvků do struktury sídel.

8. Chráněná území

- 8.1. Optimalizovat soustavu ZCHÚ z hlediska reprezentativního podchycení nejcennějších částí přírody a krajiny, vymezení a nastavení režimu ochrany
- 8.2. Zlepšit péči o chráněná území
- 8.3. Integrovat ZCHÚ do života regionů s důrazem na trvale udržitelné využívání, zejména v oblasti cestovního ruchu, a zlepšení životních podmínek místních obyvatel.

9. Druhy

9.1. Udržení dostatečně početných a tím i geneticky kvalitních populací původních planě rostoucích rostlin a volně žijících živočichů, schopných dlouhodobé samostatné existence. Minimalizace rizik zavážení nových invazních nepůvodních druhů v ČR, omezení dalšího rozšiřování již přítomných invazních nepůvodních druhů a jejich regulace a odstraňování v přírodně hodnotných územích, a to i s ohledem na probíhající a očekávané změny podnebí.

10. Legislativní nástroje

10.1. Zjednodušit, zpřehlednit a zefektivnit právní úpravu ochrany přírody a krajiny včetně doplnění chybějících nástrojů k naplňování mezinárodních mnohostranných a dvoustranných úmluv v ochraně přírody a krajiny a odstranění nejvýznamnějších rozporů mezi předpisy upravujícími využívání biologické rozmanitosti, zejména ekosystémů.

10.2. Sjednotit výkon státní správy a posílit odbornost orgánů ochrany přírody a krajiny.

11. Ekonomické nástroje

11.1. vyvážený systém ekonomických nástrojů především v oblasti dotační, náhradové a daňové, který přispěje k naplňování cílů ochrany přírody a krajiny.

12. Odborné informační nástroje

12.1. Podporovat rozhodování státní správy v ochraně přírody a krajiny aktuálními a hodnověrnými údaji o stavu, změnách a vývojových trendech složek přírody a krajiny v ČR

12.2. Zajistit sběr, zpracování, vyhodnocování, rozšiřování a péči o údaje o přírodě a krajině v ČR s využitím služeb Informačního systému ochrany přírody a Portálu ochrany přírody a krajiny (eNature)

13. Práce s veřejností

13.1. Informovat, vzdělávat a radit veřejnosti (především výše citovaným cílovým skupinám) v různých aspektech ochrany přírody a krajiny v České republice, zvyšovat povědomí o principech ochrany přírody a krajiny v ČR a aktivně zapojovat veřejnost do podpory ochrany přírody a krajiny.

Předložená koncepce má obsahově vazbu na uvedené cíle pouze okrajové. Lze zde akcentovat např. cíl „8.3. Integrovat ZCHÚ do života regionů s důrazem na trvale udržitelné využívání, zejména v oblasti cestovního ruchu, a zlepšení životních podmínek místních obyvatel.“ Tento cíl je v koncepci zohledňován.

5.2.2 Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016 – 2025

Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky pro období 2016–2025 (dále jen „Strategie“) představuje základní koncepční dokument definující priority v oblasti ochrany a udržitelného využívání biodiverzity na území ČR. Také zohledňuje současné mezinárodní závazky, zejména Strategii EU pro oblast biodiverzity do roku 2020 a Strategický plán Úmluvy o biologické rozmanitosti (CBD) do roku 2020. Současně Strategie navazuje na opatření, definovaná Státní politikou životního prostředí, a je provázána i s dalšími koncepčními dokumenty napříč prakticky všemi sektory.

Hlavní úlohou aktualizované Strategie je vytvoření základního koncepčního rámce vycházejícího ze stávající legislativy a existujících nástrojů, který přispěje ke zlepšení celkového stavu a udržitelnému využívání biodiverzity na území České republiky.

Strategie představuje koncepční dokument pro dosažení cílů definovaných v oblasti ochrany přírody a přírodních zdrojů v aktualizovaném Rámci udržitelného rozvoje České republiky do roku 2030. Strategie reflektuje aktuální mezinárodní cíle, které jsou úzce provázány s cíli udržitelného rozvoje, což významně přispívá k provázání cílů Strategie s jinými koncepčními dokumenty na národní úrovni právě prostřednictvím Strategického rámce udržitelného rozvoje ČR.

Hlavním cílem Strategie je zabránit pokračujícímu celkovému úbytku biologické rozmanitosti na území České republiky a zároveň implementovat opatření a činnosti, které povedou ke zlepšení stavu a dlouhodobě udržitelnému využívání biodiverzity. Paralelně a v souladu s tímto hlavním cílem je významnou snahou Strategie přispět ke zvýšení širšího povědomí o významu biodiverzity a její adekvátní ochrany pro zajištění budoucího udržitelného rozvoje České republiky.

Pro Strategii byly definovány 4 prioritní oblasti:

1. Společnost uznávající hodnotu přírodních zdrojů

Tato oblast je zaměřená především na začlenění ochrany biodiverzity do veřejného i soukromého sektoru, dále na zvýšení povědomí o jejím významu v celospolečenském kontextu, na problematiku ochrany biodiverzity v rámci cestovního ruchu a také na zajištění adekvátní finanční podpory.

2. Dlouhodobě prosperující biodiverzita a ochrana přírodních procesů

Tato část je zaměřená na dostatečné zajištění ochrany vybraných složek biodiverzity na všech jejích úrovních (i formou jejího udržitelného využívání) a dále na podporu přírodních procesů ve volné krajině a sídlech.

3. Šetrné využívání přírodních zdrojů

Zde se Strategie zaměřuje zejména na zlepšení postupů v oblasti hospodaření a využívání složek biodiverzity a přírodních zdrojů ve vybraných ekosystémech.

4. Zajištění aktuálních a relevantních informací

V poslední oblasti je Strategie zaměřena na zajištění relevantních informací v oblasti poznání, sledování a výzkumu biodiverzity, stanovení postupu pro národní hodnocení ekosystémových služeb a definici priorit v zapojení ČR v mezinárodní ochraně biodiverzity.

V těchto 4 prioritních oblastech je stanoveno **celkem 20 cílů**, ve kterých je popsán obecný kontext a relevance dílčí problematiky pro ochranu biodiverzity. Textovou část následuje u každého cíle tabulka dílčích podcílů, z nichž každý definuje opatření a aktivity, které by měly být v následujícím období realizovány. Dílčích cílů obsahuje Strategie celkem 68, navazujících opatření je celkem 123. Strategie tedy poskytuje soubor prioritních cílů a opatření, které vytvářejí koncepční rámec pro konkrétní aktivity v oblasti ochrany biodiverzity na území České republiky v období 2016–2025.

Přehled priorit, cílů a podcílů je uveden v tabulce.

Tab. 2: Prioritní oblasti, cíle a podcíle Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016 – 2025

Prioritní oblast	Cíl	Podcíle
1) Společnost uznávající hodnotu přírodních zdrojů	1.1 Společnost uznávající hodnotu přírody	1.1.1 Podporovat EVVO
		1.1.2 Rozvíjet environmentální poradenství
		1.1.3 Realizovat kampaně pro veřejnost
	1.2 Veřejná správa	1.2.1 Harmonizovat zákonné předpisy a strategické cíle s ostatními resorty
		1.2.2 Zajistit kvalitní metodickou podporu
		1.2.3 Zavést specifické vzdělávací programy pro studenty a pracovníky veřejné správy
	1.3 Soukromý sektor	1.3.1 Podporovat spolupráci mezi soukromou a veřejnou sférou
		1.3.2 Rozvíjet společenskou odpovědnost firem
	1.4 Cestovní ruch	1.4.1 Jednotný plán / koncepce udržitelného cestovního ruchu
		1.4.2 Podporovat certifikaci udržitelného přírodně orientovaného

Prioritní oblast	Cíl	Podcíle	
		cestovního ruchu (prioritně v NP a CHKO)	
		1.4.3 Podporovat správy NP a AOPK ČR jako partnery v oblasti udržitelnosti cestovního ruchu	
		1.4.4 Vytvořit systém sledování udržitelnosti cestovního ruchu (prioritně v ZCHÚ)	
		1.4.5 Vytvořit a udržovat kvalitní návštěvnickou infrastrukturu v ZCHÚ	
	1.5 Ekonomické nástroje a finanční podpora	1.5.1 Zajistit dostatečný objem finančních prostředků a dotací určených pro péči o přírodu a krajinu	
		1.5.2 Harmonizovat dotační programy mezi resorty MŽP a MZe	
		1.5.3 Získat informace o vlivu dotační politiky na biodiverzitu a vyhodnocovat efektivitu opatření hrazených z veřejných zdrojů	
1.5.4 Připravit celkovou koncepci financování ochrany biodiverzity			
2) Dlouhodobě prosperující biodiverzita a ochrana přírodních procesů	2.1 Genetická rozmanitost	2.1.1 Vytvořit národní program ochrany genetické diverzity volně žijících organismů	
		2.1.2 Vytvořit infrastrukturu pro výzkum a ochranu genetické diverzity volně žijících organismů	
		2.1.3 Aplikovat poznatky genetického výzkumu do praktické druhové ochrany	
	2.2 Druhy	2.2.1 Revidovat systém druhové ochrany	
		2.2.2 Sledovat a vyhodnocovat stav druhů	
		2.2.3 Rozvíjet a podporovat speciální nástroje druhové ochrany	
		2.2.4 Usměrnit správu státního majetku tak, aby podporovala ochranu druhů	
	2.3 Invazní nepůvodní druhy (IAS)	2.3.1 Omezit šíření stávajících invazních druhů	
		2.3.2 Zabránit či utlumit rozšíření nových invazních druhů	
		2.3.3 Zahrnout legislativu EU o IAS do legislativy ČR	
		2.3.4 Stanovit prioritní druhy a oblasti pro regulaci invazních druhů	
	2.4 Přírodní stanoviště	2.4.1 Zajistit zákonnou ochranu přírodních stanovišť	
		2.4.2 Zachovat či zvýšit rozlohu přírodních stanovišť	
		2.4.3 Regulovat cílené využívání nevhodných druhů	
		2.4.4 Zajistit ochranu přírodních procesů	
	2.5 Krajina	2.5.1 Omezit rozšiřování zástavby do volné krajiny	
		2.5.2 Zlepšovat strukturu krajiny	
		2.5.3 Zlepšovat prostupnost krajiny pro biotu	
	2.6 Sídla	2.6.1 Zavést standardy pro podíl ploch zeleně v urbanizovaných územích	
		2.6.2 Posílit biodiverzitu ve městech	
		2.6.3 Podporovat samosprávy a občanské aktivity a iniciativy, které přispívají k posílení biodiverzity ve městech	
	3) Šetrné využívání přírodních zdrojů	3.1 Zemědělská krajina	3.1.1 Podpořit vzdělávání a informovanost zemědělců v oblasti ochrany biodiverzity
			3.1.2 Podpořit ochranu biodiverzity v zemědělské krajině prostřednictvím dotačních programů
			3.1.3 Omezit eutrofizaci a intenzitu hospodaření v krajině
3.1.4 Kontrolovat nakládání s GMO a nově zaváděnými druhy, které mohou mít nepříznivé účinky na biodiverzitu			
3.2 Lesní ekosystémy		3.2.1 Zajistit udržitelné využívání lesa	
		3.2.2 Podporovat vhodné genetické zdroje lesních dřevin	
		3.2.3 Pečovat o příznivý stav půd a vod v lesích	
		3.3.1 Zajistit holistický přístup k využívání vody v krajině	

Prioritní oblast	Cíl	Podcíle
	3.3 Vodní ekosystémy	3.3.2 Omezit znečištění a zlepšit fyzikálněchemickou kvalitu vody
		3.3.3 Obnovovat krajinné prvky, zajistit průchodnost a ekologicky udržitelný hydrologický režim vodních toků
		3.3.4 Obnovovat krajinné prvky, zajistit průchodnost vodních toků
		3.3.5 Snížit negativní vliv intenzivního rybářství / chovu ryb v rybnících
		3.3.6. Zvýšit retenční schopnosti krajiny
	3.4 Půda a nerostné bohatství	3.4.1 Snížit riziko vodní a větrné eroze a zvýšit obsah organické hmoty v půdě
	3.5 Zachování a obnova ekosystémů	3.5.1 Omezit negativní vlivy suburbanizace na ekologickou stabilitu krajiny
		3.5.2 Zlepšit režim ochrany významných krajinných prvků
		3.5.3 Zvýšit podíl rekultivace ploch po těžbě samovolnou sukcesí
		3.5.4 Zvýšit propojenost krajiny
	3.6 Udržitelné využívání genetických zdrojů	3.6.1 Ratifikovat Nagojský protokol Úmluvy o biologické rozmanitosti
		3.6.2 Posílit výzkum v oblasti genetických zdrojů rostlin, zvířat a mikroorganismů důležitých pro výživu a zemědělství
	4) Strategické plánování politika	4.1 Zajištění aktuálních a relevantních informací
4.1.2 Komunikovat výsledky s veřejností		
4.1.3 Rozhodovat a strategicky plánovat na základě výsledků Výzkumu a sledování stavu biodiverzity		
4.2 Ekosystémové služby		4.2.1 Zahájit oceňování ekosystémů a uvést ho do praxe
		4.2.2 Zpracovat hodnocení ekosystémových služeb na úrovni ČR
		4.2.3 Zavést národní hodnocení ekosystémových služeb do praxe
4.3 Mezinárodní spolupráce		4.3.1 Klást důraz na podporu biodiverzity v rámci sektoru životního prostředí při implementaci zahraniční rozvojové spolupráce
		4.3.2 Zprostředkovat kontakty na místní partnery pro realizaci projektů prostřednictvím zastupitelských úřadů ČR
		4.3.3 Aktivně podporovat společné přeshraniční projekty
		4.3.4 Zapojit se do mezinárodních aktivit v oblasti výzkumu a ochrany genetické diverzity

Žádná z prioritních oblastí, ani žádný z cílů nebo podcílů se explicitně nezaobírá cyklistickou dopravou. Cíle, které mohou mít vazbu na řešenou koncepci, jsou 1.4 Cestovní ruch a 2.4 Přírodní stanoviště. Rozvoj cyklistické dopravy by měl tedy zohledňovat zásady udržitelného cestovního ruchu a respektovat ochranu přírodních hodnot v území.

5.2.3 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy pro léta 2013 - 2020

Základním globálním cílem Cyklostrategie je zpopularizovat jízdní kolo, aby se stalo rovnocennou, přirozenou a integrální součástí dopravního systému v městech „krátkých vzdáleností“, tj. ukázat, že cyklistická doprava je konkurenceschopná do vzdálenosti 5 km. Globální cíl je spojen s iniciativou Asociace měst pro cyklisty, jejímž cílem je propagace Vize 25, neboli podpora rozvoje městské mobility, která věnuje spravedlivou pozornost všem složkám dopravy.

V rámci Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 až 2020 byly definovány čtyři základní okruhy, které mají přispět k podpoře cyklistické dopravy a cykloturistiky a které jsou následující:

1. Finance
2. Bezpečnost a legislativa
3. Cyklistická akademie (vzdělávací program o cyklistické kultuře)
4. Cykloturistika (národní produkt Česko jede)

Strategie obsahuje 5 základních strategických cílů, kterými jsou:

1. Zvýšit podíl cyklistiky na přepravních výkonech na 10 % do roku 2020 (v průměru na celou ČR).
2. Snížit počet usmrcených cyklistů do roku 2020 alespoň o 35 osob a těžce zraněných cyklistů alespoň o 150 osob oproti roku 2009.
3. Podpořit cyklistiku jako jeden z rovnocenných pilířů národní dopravní politiky, spojený s finanční podporou výstavby kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury a s vytvářením vhodných legislativních podmínek pro používání jízdního kola k dopravním i rekreačním účelům.
4. Podpořit projekt „Cyklistické akademie“, poskytující metodickou podporu rozvoje cyklistické dopravy ve městech a aglomeracích.
5. Podpořit rozvoj cykloturistiky projektem „Česko jede“ jako nejdynamičtěji se rozvíjejícího segmentu aktivní turistiky v ČR, a to zejména podporou doznačení a údržby dálkových cyklotras (evropských EuroVelo, národních a regionálních) a jejich začlenění do koncepcí územního rozvoje, společně s vytvořením marketingové podpory a prodeje národního produktu cykloturistiky.

Ve strategii jsou dále uvedeny specifické cíle a opatření, které je naplňují.

- **Specifický cíl 1 – Zajištění financování cyklistické infrastruktury**
 - Výstavba a údržba cyklistické infrastruktury
 - Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů
 - Podpora výstavby sítě dálkových cyklotras ČR a tras Eurovelo
- **Specifický cíl 2 – Zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy**
 - 2.1. Prevence, aneb realizace vzdělávacích, komunikačních a osvětových témat
 - 2.2. Kontrola dodržování pravidel silničního provozu cyklisty, monitoring nehodovosti cyklistu a preventivní opatření proti krádežím kol
 - 2.3. Realizace legislativních opatření s ohledem na bezpečnost a plynulost cyklistické dopravy
- **Specifický cíl 3 – Realizace projektu cyklistické akademie**
 - 3.1. Zvyšování povědomí o nástrojích ovlivňujících podporu cyklistické dopravy, včetně realizace výzkumných projektů
 - 3.2. Zefektivnění propagace cyklistické dopravy jako součásti životního stylu
 - 3.3. Vytvoření národní sítě měst přátelských pro cyklisty „Města pro cyklisty“
- **Specifický cíl 4 – Realizace národního produktu Česko jede**
 - 4.1. Marketingová podpora produktu Česko jede
 - 4.2. Zajistit potřebnou infrastrukturu pro cykloturistiku
 - 4.3. Podpora služeb a rozvoj lidských zdrojů v oblasti cykloturistiky

Předkládaná koncepce z Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 až 2020 vycházela a je možno konstatovat, že je s ní v souladu.

5.2.4 Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje ČR – Republikové priority územního plánování

Politika územního rozvoje ČR je nástrojem územního plánování, který určuje požadavky a rámce pro konkretizaci ve stavebním zákoně obecně uváděných úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území. Stanovuje také republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území. Jedná se o tyto Podtrženy ty, které mají vazbu na předmět řešení koncepce):

- (14) Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje. V některých případech je nutná cílená ochrana míst zvláštního zájmu, v jiných případech je třeba chránit, respektive obnovit celé krajinné celky. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užitné hodnoty. Bránit upadání venkovské krajiny jako důsledku nedostatku lidských zásahů.
- (14a) Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí dbát na rozvoj primárního sektoru při zohlednění ochrany kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny.
- (15) Předcházet při změnách nebo vytváření urbánního prostředí prostorově sociální segregaci s negativními vlivy na sociální soudržnost obyvatel. Analyzovat hlavní mechanismy, jimiž k segregaci dochází, zvažovat existující a potenciální důsledky a navrhovat při územně plánovací činnosti řešení, vhodná pro prevenci nežádoucí míry segregace nebo snížení její úrovně.
- (16) Při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území. Vhodná řešení územního rozvoje je zapotřebí hledat ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli a v souladu s určením a charakterem oblastí, os, ploch a koridorů vymezených v PÚR ČR.
- (16a) Při územně plánovací činnosti vycházet z principu integrovaného rozvoje území, zejména měst a regionů, který představuje objektivní a komplexní posuzování a následné koordinování prostorových, odvětvových a časových hledisek.
- (17) Vytvářet v území podmínky k odstraňování důsledků hospodářských změn lokalizací zastavitelných ploch pro vytváření pracovních příležitostí zejména v hospodářsky problémových regionech a napomoci tak řešení problémů v těchto územích.
- (18) Podporovat polycentrický rozvoj sídelní struktury. Vytvářet předpoklady pro posílení partnerství mezi městskými a venkovskými oblastmi a zlepšit tak jejich konkurenceschopnost.
- (19) Vytvářet předpoklady pro polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu). Hospodárně využívat zastavěné území (podpora přestaveb revitalizací a sanací území) a zajistit ochranu nezastavěného území (zejména zemědělské a lesní půdy) a zachování veřejné zeleně, včetně minimalizace její fragmentace. Cílem je účelné využívání a uspořádání území úsporné v nárocích na veřejné rozpočty na dopravu a energie, které koordinací veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území omezuje negativní důsledky suburbanizace pro udržitelný rozvoj území.

- (20) Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, pokud je to možné a odůvodněné, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněné oblasti přirozené akumulace vod a nerostného bohatství, ochrany zemědělského a lesního půdního fondu. Vytvářet územní podmínky pro implementaci a respektování územních systémů ekologické stability a zvyšování a udržování ekologické stability a k zajištění ekologických funkcí i v ostatní volné krajině a pro ochranu krajinných prvků přírodního charakteru v zastavěných územích, zvyšování a udržování rozmanitosti venkovské krajiny. V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové charakteristiky a typy krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.
- (20a) Vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umísťování dopravní a technické infrastruktury. V rámci územně plánovací činnosti omezovat nežádoucí srůstání sídel s ohledem na zajištění přístupnosti a prostupnosti krajiny.
- (21) Vymezit a chránit ve spolupráci s dotčenými obcemi před zastavěním pozemky nezbytné pro vytvoření souvislých ploch veřejně přístupné zeleně (zelené pásy) v rozvojových oblastech a v rozvojových osách a ve specifických oblastech, na jejichž území je krajina negativně poznamenána lidskou činností, s využitím její přirozené obnovy; cílem je zachování souvislých pásů nezastavěného území v bezprostředním okolí velkých měst, způsobilých pro nenáročné formy krátkodobé rekreace a dále pro vznik a rozvoj lesních porostů a zachování prostupnosti krajiny.
- (22) Vytvářet podmínky pro rozvoj a využití předpokladů území pro různé formy cestovního ruchu (např. cykloturistika, agroturistika, poznávací turistika), při zachování a rozvoji hodnot území. Podporovat propojení míst, atraktivních z hlediska cestovního ruchu, turistickými cestami, které umožňují celoroční využití pro různé formy turistiky (např. pěší, cyklo, lyžařská, hipo).
- (23) Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. Zmírňovat vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí, nebo zajistit ochranu jinými vhodnými opatřeními v území. Zároveň však vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od vymezených koridorů pro nové úseky dálnic, silnic I. třídy a železnic, a tímto způsobem důsledně předcházet zneprůchodnění území pro dopravní stavby i možnému nežádoucímu působení negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel (bez nutnosti budování nákladných technických opatření na eliminaci těchto účinků).
- (24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Možnosti nové výstavby je třeba dostatečnou veřejnou infrastrukturou přímo podmínit. Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).
- (24a) Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu. Vhodným uspořádáním ploch v území obcí vytvářet podmínky pro minimalizaci negativních

vlivů koncentrované výrobní činnosti na bydlení. Vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od průmyslových nebo zemědělských areálů.

- (25) Vytvářet podmínky pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami v území (záplavy, sesuvy půdy, eroze, sucho atd.) s cílem minimalizovat rozsah případných škod. Zejména zajistit územní ochranu ploch potřebných pro umístění staveb a opatření na ochranu před povodněmi a pro vymezení území určených k řízeným rozlivům povodní. Vytvářet podmínky pro zvýšení přirozené retence srážkových vod v území s ohledem na strukturu osídlení a kulturní krajinu jako alternativy k umělé akumulaci vod.
- V zastavěných územích a zastavitelných plochách vytvářet podmínky pro zadržování, vsakování i využívání dešťových vod jako zdroje vody a s cílem zmírňování účinků povodní.
- (26) Vymezovat zastavitelné plochy v záplavových územích a umísťovat do nich veřejnou infrastrukturu jen ve zcela výjimečných a zvláště odůvodněných případech. Vymezovat a chránit zastavitelné plochy pro přemístění zástavby z území s vysokou mírou rizika vzniku povodňových škod.
- (27) Vytvářet podmínky pro koordinované umístění veřejné infrastruktury v území a její rozvoj a tím podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury. Vytvářet rovněž podmínky pro zkvalitnění dopravní dostupnosti obcí (měst), které jsou přirozenými regionálními centry v území tak, aby se díky možnostem, poloze i infrastruktuře těchto obcí zlepšovaly i podmínky pro rozvoj okolních obcí ve venkovských oblastech a v oblastech se specifickými geografickými podmínkami.
- Při řešení problémů udržitelného rozvoje území využívat regionálních seskupení (klastrů) k dialogu všech partnerů, na které mají změny v území dopad a kteří mohou posilovat atraktivitu území investicemi ve prospěch územního rozvoje.
- Při územně plánovací činnosti stanovovat podmínky pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, včetně sítě regionálních letišť, efektivní dopravní sítě pro spojení městských oblastí s venkovskými oblastmi, stejně jako řešení přeshraniční dopravy, protože mobilita a dostupnost jsou klíčovými předpoklady hospodářského rozvoje ve všech regionech.
- (28) Pro zajištění kvality života obyvatel zohledňovat nároky dalšího vývoje území, požadovat jeho řešení ve všech potřebných dlouhodobých souvislostech, včetně nároků na veřejnou infrastrukturu. Návrh a ochranu kvalitních městských prostorů a veřejné infrastruktury je nutné řešit ve spolupráci veřejného i soukromého sektoru s veřejností.
- (29) Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní integrované systémy veřejné dopravy nebo městskou hromadnou dopravu, umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Vytvářet tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest, včetně doprovodné zeleně v místech, kde je to vhodné.
- (30) Úroveň technické infrastruktury, zejména dodávku vody a zpracování odpadních vod je nutno koncipovat tak, aby splňovala požadavky na vysokou kvalitu života v současnosti i v budoucnosti.
- (31) Vytvářet územní podmínky pro rozvoj decentralizované, efektivní a bezpečné výroby energie z obnovitelných zdrojů, šetrné k životnímu prostředí, s cílem minimalizace jejich negativních vlivů a rizik při respektování přednosti zajištění bezpečného zásobování území energiemi.
- (32) Při stanovování urbanistické koncepce posoudit kvalitu bytového fondu ve znevýhodněných městských částech a v souladu s požadavky na kvalitní městské struktury, zdravé prostředí a účinnou infrastrukturu věnovat pozornost vymezení ploch přestavby.

Z republikových priorit je patrné, že PÚR vnímá cyklistickou dopravu jako ekologicky šetrnou alternativu k dopravě silniční a podporuje její rozvoj. Současně je nutné brát v ohled další hlediska, jako je ochrana přírody, bezpečnost cyklistů, ochrana půdy apod.

5.2.5 Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje

Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje byly vydány v roce 2008 a v roce 2011 byla schválena jejich aktualizace č. 1. V roce 2017 byla schválena aktualizace č. 2. Z nich uvádíme pouze informace se vztahem k předmětu řešení koncepce.

Základní priority územního plánování na území Olomouckého kraje se stanovují s cílem vytvořit vyvážený vztah podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.

V rámci ZÚR je řešena také problematika cyklistické dopravy. Požadavky a další informace jsou následující:

V návrhu dopravní infrastruktury respektovat základní síť cyklistických tras, která je tvořena cyklistickými trasami I. třídy s mezinárodním významem a cyklistickými trasami II. třídy s nadregionálním významem.

V ÚP obcí je nutno akceptovat vedení cyklistických tras základní sítě, které jsou ZÚR OK definovány pouze textově níže uvedenými koridory:

33.1. cyklistické trasy I. třídy – č. 5 (tzv. Jantarová stezka) v koridoru Lipník nad Bečvou - Přerov - Olomouc - Prostějov – Protivanov;

33.2. cyklistické trasy II. třídy – č. 54 úsek Mikulovice, CZ/PL – Písečná, č. 53 Písečná – Jeseník – Hanušovice, č. 51 Hanušovice – Bludov – Mohelnice – Litovel – Olomouc, č. 47 Olomouc, č. 52 Hanušovice – Králíky – Mladkov, č. 55 Úvalno – Krnov – Město Albrechtice – Heřmanovice – Rejvíz – Jeseník.

34. Podporovat rozvoj cykloturistiky, budování sítě cyklostezek v obcích i cyklostezek spojujících obce v rámci celého kraje pro rekreační využití i pro každodenní dojížděku.

V oblasti cestovního ruchu je požadováno vytvářet podmínky pro rozvoj zejména různých forem cestovního ruchu s důrazem na měkkou turistiku (např. cykloturistika, agroturistika, poznávací turistika), s cílem zachování a rozvoje jejich hodnot. Podporovat propojení z hlediska cestovního ruchu atraktivních míst turistickými cestami, které umožňují celosezónní využití pro různé formy turistiky (např. pěší, cyklo, lyžařská, hipo) při zachování vyváženého stavu mezi rozsahem těchto aktivit a ekologickým pilířem udržitelného rozvoje;

Z těchto požadavků vychází i předkládaná koncepce, která je se Zásadami územního rozvoje Olomouckého kraje v souladu.

5.2.6 Plán péče o CHKO Litovelské Pomoraví

Plán péče je základní řídicí dokument pro všechny aktivity na území CHKO. Plán péče pro CHKO Litovelské Pomoraví byl vypracován v roce 2008 a poté byl schválen Ministerstvem životního prostředí České republiky pro období 1.1.2009 - 31.12.2018. Je rozdělen na část rozborovou a část návrhovou a skládá se z textové zprávy a mapových příloh.

Níže uvádíme základní fakta týkající se přímo cyklistické dopravy. Informace platí k datu zpracování plánu péče, tj. k roku 2008.

Cykloturistika – popis stavu (k 2008)

Cykloturistika je jednoznačně nejrozšířenější rekreační aktivitou v Litovelském Pomoraví. Svým rovinatým charakterem je území pro tuto stále oblíbenější aktivitu přímo předurčeno. Oblast je protkána sítí cyklistických stezek o celkové délce 110 km. Území protíná tzv. Moravská stezka, dálková cyklotrasa spojující města Jeseník a Mikulov. Největší koncentrace cyklistů je na naučné cyklostezce „Luhy Litovelského Pomoraví“. 13 informačních tabulí mezi Horkou nad Moravou a Litovlí seznámí návštěvníky s přírodovědnými i historickými zajímavostmi zdejší krajiny. Trasy jsou vedeny tak, aby se cykloturistika nedostávala do konfliktu se zájmy ochrany přírody, v převážné většině tedy mimo maloplošná zvláště chráněná území.

Dlouhodobé cíle v oblasti rekreace a cykloturistiky

- Vyvážený stav mezi rekreačním využíváním území CHKO a ochranou přírody.
- Možnost provozování rekreačních a sportovních aktivit bez negativních dopadů na ochranu přírody a krajiny.

Navrhovaná opatření v oblasti rekreace a cykloturistiky

- Vybavit území CHKO kvalitním informačním systémem pokrývajícím plně celé území CHKO, zajistit jeho funkčnost a ve spolupráci s obcemi a zájmovými organizacemi pravidelnou údržbu
- Podporovat rekonstrukce a údržbu tras pro pěší turistiku a cykloturistiku.
- Doplnit informační tabule na místech s velkou koncentrací turistů, cykloturistů a vodáků (Moravská cyklostezka; řeka Morava).
- Regulovat vstup veřejnosti do jádrových území výskytu ledňáčka říčního (NPR Ramena řeky Moravy, včetně regulace výkonu práva rybolovu v NPR) v době hnízdění
- Usměrnovat pořádání hromadných sportovních akcí mimo území maloplošných MZCHÚ a I. a II. zóny CHKO.
- Zajistit zpracování statistiky turistické návštěvnosti v CHKO

Je možno konstatovat, že Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji je v souladu s plánem péče o CHKO Litovelské Pomoraví. Cíle PP je vhodné usměrňování cyklistické dopravy/cykloturistiky na území CHKO, tj. zejména mimo MZCHÚ a nepořádání hromadných sportovních v MZCHÚ a 1. a 2. zóně. V případě budování nových cyklostezek/tras bude nutné postupovat ve shodě s orgány ochrany přírody, což bylo do koncepce explicitně zahrnuto.

5.2.7 Plán péče o CHKO Jeseníky

Plán péče o CHKO Jeseníky je odborným a koncepčním dokumentem ochrany přírody, který na základě údajů o dosavadním vývoji a současném stavu zvláště chráněného území navrhuje opatření na zachování nebo zlepšení stavu předmětu ochrany ve zvláště chráněném území. Podle zákona slouží plán péče jako podklad pro jiné druhy plánovacích dokumentů a pro rozhodování orgánů ochrany přírody. Pro fyzické ani právnické osoby není závazný, pro orgány ochrany přírody je základním koncepčním dokumentem, ze kterého vycházejí při realizaci opatření k zachování nebo zlepšení stavu území a péči o předměty ochrany CHKO. Tento plán péče je zpracován na období deseti let (2014–2023). Je druhým plánem péče pro CHKO Jeseníky od přijetí zákona v roce 1992. První plán péče byl vyhotoven kolektivem autorů z řad pracovníků Správy CHKO Jeseníky pro období 2003–2013.

Cykloturistika – popis stavu

Dosavadní vývoj naznačuje, že Jeseníky mají dostatečný potenciál pro rozvoj všech forem cestovního ruchu a sportovních aktivit. Nelze ale připustit, aby tyto rozvojové a pro region přínosné aktivity byly provozovány na úkor hodnot přírodního prostředí. Prioritu CHKO Jeseníky je třeba spatřovat v ochraně přírodního potenciálu území, ve vodohospodářském významu a následně v hospodářském využití území (zejména lesní a zemědělské výroby), kam spadá i podíl rekreace a cestovního ruchu.

Cykloturistika je v současnosti jedním z nejvíce rozšířených letních rekreačních aktivit v Jeseníkách. Jeseníky patří díky své husté síti poměrně kvalitních účelových komunikací s relativně nízkou hustotou automobilové dopravy k vyhledávaným cílům cykloturistů i sportovních cyklistů. Stovky kilometrů cest vyznačených jako cyklotrasy, zařazených do sítě dálkových i místních tras, představují ideální podmínky pro cyklistiku.

Vyznačení těchto tras bylo konzultováno se Správou CHKO Jeseníky, aby nedocházelo ke kolizím se zájmy ochrany přírody. Cyklotrasy jsou navrženy tak, aby umožnily návštěvníkům co nejlépe poznat a seznámit se s krajinou Jeseníků, ovšem za předpokladů minimalizace dopadů na území s mimořádnými přírodními hodnotami (MZCHÚ, lokality s velkou koncentrací chráněných fenoménů).

K místům s největší intenzitou pohybu cyklistů patří většinou i místa s největší koncentrací přírodních zajímavostí. K nejvýznamnějším trasám můžeme přiřadit úsek hřebenové trasy vedoucí z lokality Hvězda či Karlovy Studánky na Praděd a dále podhřebenová trasa na Červenohorské sedlo, nebo méně obtížnější úseky cest např. z Rejvízu do Vrbna pod Pradědem či Moravskou stezku vedoucí z Branné do Jeseníku. Díky rozlehlosti Jeseníků a obtížnosti tras nepředstavuje koncentrace cykloturistů pro přírodní prostředí větší problém. Naprostá většina cyklistů se pohybuje po značených trasách, respektive po zpevněných cestách, jejich přímý negativní vliv na přírodní prostředí není mimořádně vysoký.

K nejrozšířenější formě cyklistiky patří cyklistika na horských kolech (MTB), která je provozována stále rostoucí skupinou návštěvníků Jeseníků. Tito cyklisté vyhledávají především nebezpečné povrchy cest, s členitým terénem vedoucí nejlépe po lesních cestkách či pěšinách. Na základě této poptávky se v poslední době rozšiřují aktivity budování tzv. „singltreků“. Jejich budování na území CHKO Jeseníky je v počátcích a dosud probíhá v souladu se zájmy ochrany přírody.

Často jsou ale zaznamenány případy, kdy cykloturisté ze zvědavosti či z neznalosti vyhledávají nové trasy a stávající trasy opouštějí. Svým chováním se tak často dostávají do míst s terénem pro cyklistiku nevhodným a také často do konfliktu se zájmy ochrany přírody. Zaznamenáno bylo také nevhodné chování cyklistů způsobené např. odhazováním odpadků či vyrušováním některých zvláště chráněných druhů živočichů při nočních vyjížděcích.

Jeseníky také hostí několik již tradičních větších závodů (nad 500 účastníků), např. Priessnitzova 50 či seriály závodů menší velikosti např. Jesenický Šnek či Šumperský pohár. Zájemci, trasy i termíny těchto závodů jsou konzultovány se Správou CHKO Jeseníky. Dále zde existuje řada menších organizovaných cyklistických akcí a závodů, jejichž vliv na zájmy ochrany přírody a krajiny není podstatný.

Cykloturistiku můžeme přiřadit k relativně šetrné aktivitě, její vlivy na ochranu přírody a krajiny jsou v mnoha aspektech letní obdobou lyžařské turistiky. Převážně se odehrává na zpevněných místních a účelových komunikacích v husté síti značených cyklotras.

K méně šetrným aktivitám můžeme přiřadit (MTB) jízdu na horských kolech. Negativní dopad lze ovšem eliminovat promyšleným směřováním aktivity mimo přírodovědně cenná území. Vhodným řešením této aktivity je existence šetrně budovaných areálů s účelovými stezkami, singletracky, které jsou schopny bez citelných škod koncentrovat terénní cyklisty a odvést je tak z citlivých a chráněných lokalit. Zastánci přírodních blízkých cest mohou být silným spojencem proti snahám o asfaltování a betonování turistických cest v ZCHÚ, což lze často považovat za horší řešení než jízdu po nebezpečném povrchu.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny nejméně příznivé jsou všechny závodní formy horské cyklistiky a zejména downhill (terénní sjezdy). Ten je ale vázaný většinou na stávající lyžařské areály a jeho hlavním

negativem jsou často značné terénní úpravy sjezdovek a jejich okolí. Jeho vliv nelze dostatečně eliminovat a stejně jako motoristické sporty není v CHKO běžně akceptovatelný.

Cykloturistika ve své klasické, nevykonnostní, formě může být prostředkem k formování pozitivního vztahu návštěvníka k přírodě a krajině CHKO. Dalším „vnitřním“ pozitivem značených cyklotras je skutečnost, že plošně nebo liniově koncentrují převážnou část cyklistů mimo extrémně citlivé a přírodně cenné části CHKO.

Dlouhodobý cíl

- využívání území CHKO pro rekreaci v podobě nenarušující krajinný ráz CHKO a umožňující trvalé zachování přírodně cenných lokalit, druhové bohatosti a ekologických funkcí krajiny a usměrnění těchto aktivit mimo nejcennější lokality výskytu rostlinných a živočišných druhů

Navrhovaná opatření pro cykloturistiku

- stávající síť značených turistických cest a cyklotras stabilizovat a významně nerozšiřovat, případně doplnění sítě směřovat zejména do okolí stávajících středisek (např. místní okruhy); spolupracovat při návrzích na změnu vedení tras s ohledem na ochranu přírodních hodnot území (odlehčení přetížených lokalit, přesměrování k novým turistickým cílům)
- služby pro pěší turisty, cykloturisty a běžkaře v hřebenové části Jeseníků udržet ve stávajících objektech, případně záměry na vybudování malých přístřešků pro nouzové situace směřovat mimo MZCHÚ do míst, kde se záměr nedostane do konfliktu s předměty ochrany CHKO
- prostor mezi prameny Černé Opavy a Vrbnem pod Pradědem (Orlík, Suchý vrch) udržet jako „klidové“ území bez nových značených turistických cest a cyklotras
- posuzovat hromadné akce s volným pohybem účastníků po terénu (např. orientační běh) s ohledem na dobu jejich konání (např. s ohledem na sešlap rostlin či rušení hnízdicích ptáků) a přítomnost chráněných prvků (např. MZCHÚ a lokality citlivých druhů)
- zázemí závodů situovat mimo přírodní lokality do kontaktu se zastavěným územím obcí
- ve spolupráci s obcemi a dalšími vhodnými subjekty (např. LČR) zajistit funkčnost a údržbu informačního systému pro pohyb návštěvníků, podporovat vytváření nových informačních center
- spolupracovat a iniciovat vydávání naučných a propagačních materiálů a účelových map k podpoře a zároveň usměrnění turistického ruchu v souladu se zájmy ochrany přírody a krajiny
- cyklostezky budovat pouze v okrajových částech CHKO, nikoli jako čistě rekreační, ale s významným podílem pro lokální dopravu obyvatel obcí, preferovat sdílený režim s in-line bruslaři
- ve spolupráci s vlastníkem lesa umožnit mimo přírodně citlivé lokality vznik šetrných tras pro terénní cyklistiku (singltreky) s potřebným zázemím v přímém kontaktu na zastavěná území obcí či stávající sportovní areály
- výkonnostní, závodní a adrenalinovou terénní cyklistiku směřovat do lokalit sportovních ploch

Z výše uvedeného je zřejmé, že cyklistická doprava je významnou aktivitou na území CHKO Jeseníky. V současné době klasická cykloturistika a cyklistika nepředstavuje významnější problém, neboť je usměrňována činností SCHKO Jeseníky na síť cyklistických stezek a tras, případně na stávající komunikace. Taktéž MTB (singltreky) nepředstavuje problém, neboť je vhodným způsobem usměrňována.

Koncepce není v rozporu s požadavky plánu péče. Do koncepcí je explicitně uveden i požadavek na respektování přírodních hodnot v území, legislativní limity ochrany přírody a nutnost koordinace aktivit se správou CHKO Jeseníky. Plán péče rovněž počítá s možností budování dalších aktivit pro MTB, a to ve spolupráci s vlastníky lesa a ve vazbě na zastavěná území obcí.

Je možno konstatovat, že koncepce je v souladu s plánem péče.

5.2.8 Zdraví 21 – Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR (2003-2020)

Program Zdraví 21, schválený 19. 9. 2006, vychází z deklarace členských států Světové zdravotnické organizace. Deklarace byla formulována předními odborníky z medicínských oborů, z oborů zdravotní politiky i ekonomiky. Pro členské státy Světové zdravotnické organizace je ZDRAVÍ 21 podnětem a návodem k vlastnímu řešení otázek péče o zdraví, k vlastním cestám, jak dosáhnout 21 cílů společného evropského programu k povznesení zdravotního stavu národů a regionu. Tyto cíle jsou následující:

1. Solidarita ve zdraví v evropském regionu;
2. Spravedlnost ve zdraví;
3. Zdravý start do života;
4. Zdraví mladých;
5. Zdravé stárnutí;
6. Zlepšení duševního zdraví;
7. Prevence infekčních onemocnění;
8. Snížení výskytu neinfekčních nemocí;
9. Snížení výskytu poranění způsobených násilím a úrazy;
10. Zdravé a bezpečné životní prostředí;
11. Zdravější životní styl;
12. Snížit škody způsobené alkoholem, drogami a tabákem;
13. Zdravé místní životní podmínky;
14. Zdraví, důležité hledisko v činnosti všech resortů;
15. Integrovaný zdravotnický sektor;
16. Řízení v zájmu kvality péče;
17. Financování zdravotnických služeb a rozdělování zdrojů;
18. Příprava zdravotnických pracovníků;
19. Výzkum a znalosti v zájmu zdraví;
20. Mobilizace partnerů pro zdraví;
21. Opatření a postupy směřující ke zdraví pro všechny.

Koncepce se problematikou zdraví a bezpečnosti zabývá zčásti a je možno konstatovat, že jsou jí naplňovány především cíle:

10. Zdravé a bezpečné životní prostředí;
11. Zdravější životní styl;
13. Zdravé místní životní podmínky;

5.2.9 Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí

Zdraví 2020 je rámcovým souhrnem opatření pro rozvoj veřejného zdraví v ČR. Je rovněž nástrojem pro implementaci programu WHO Zdraví 2020, který byl schválen 62. zasedáním Regionálního výboru Světové zdravotnické organizace pro Evropu v září 2012.

Účelem Národní strategie je především stabilizace systému prevence nemocí a ochrany a podpory zdraví a nastartování účinných a dlouhodobě udržitelných mechanismů ke zlepšení zdravotního stavu populace. Rozpracovává vizi systému veřejného zdraví jako dynamické sítě zainteresovaných subjektů na všech úrovních společnosti a je tedy určena nejen institucím veřejné správy, ale také všem ostatním složkám – jedincům, komunitám, neziskovému a soukromému sektoru, vzdělávacím, vědeckým a dalším institucím.

Jako rámcový souhrn opatření bude Národní strategie dále rozpracována do jednotlivých implementačních dokumentů dle stanovených témat ochrany a podpory veřejného zdraví a prevence nemocí, zdravotního stavu obyvatelstva ČR a dalších témat veřejného zdravotnictví a organizace zdravotní péče.

Národní strategie definuje hlavní cíl, k němuž vedou dva strategické cíle, rozpracované do čtyř oblastí prioritních politických opatření zaměřených na řešení vybraných dominantních problémů zdravotního stavu populace ČR.

Hlavním cílem národní strategie je:

- Zlepšit zdravotní stav populace a snižovat výskyt nemocí a předčasných úmrtí, kterým lze předcházet.

Dva strategické cíle jsou:

- Zlepšit zdraví obyvatel a snížit nerovnosti v oblasti zdraví;
- Posílit roli veřejné správy v oblasti zdraví a přizvat k řízení a rozhodování všechny složky společnosti, sociální skupiny i jednotlivce.

Je možno konstatovat, že předložená koncepce přispívá ke zlepšování zdraví obyvatel.

5.2.10 Další strategické dokumenty v oblasti

Mezi další dokumenty mohou patřit územní plány. V koncepci je uplatňována základní teze, že zejména u Priority 1 mají zodpovědnost za realizaci jednotlivých opatření obce a města, nikoliv kraj. Kraj v těchto případech zajišťuje pouze podporu.

Dále je konstatováno, že návrhy uvedené v koncepci je potřeba chápat jako koridory, jejichž detailní vedení bude zpřesněno na základě podrobnějších podkladů (např. v rámci územních plánů). Tímto bude rovněž zajištěn soulad územních plánů s předloženou koncepcí.

5.3 HLAVNÍ CÍLE VE VZTAHU K ŽP A STANOVENÍ REFERENČNÍHO RÁMCE

Pro potřeby posouzení vztahu koncepce k cílům ochrany životního prostředí je dle metodiky MŽP „Metodika posuzování vlivů regionálních rozvojových koncepcí na životní prostředí“ žádoucí stanovit referenční cíle ochrany životního prostředí. Referenční cíle ochrany životního prostředí slouží ke zjištění vazeb posuzovaného koncepčního dokumentu z hlediska ochrany jednotlivých složek životního prostředí a zároveň k vyhodnocení souladu cílů a opatření stanovených v posuzovaném koncepčním dokumentu s cíli ochrany životního prostředí. Stanovení těchto cílů zároveň napomáhá k vyhodnocení záměrů obsažených v dané koncepci. Stanovené cíle vychází z výše uvedených dokumentů a z požadavků uvedených v závěru zjišťovacího řízení.

Tato sada tzv. referenčních cílů představuje rámec pro hodnocení vazeb Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji k tématům ochrany životního prostředí. Všechny tyto výše uvedené cíle není možno sledovat. Proto byly referenční cíle stanoveny spíše obecněji, a to takto:

- 1. ochrana půdy před záborů a degradací (ochrana půdy);**
- 2. ochrana klimatu (klíma);**
- 3. zajištění dobré kvality ovzduší a plnění imisních limitů (ochrana ovzduší);**

- 4. ochrana přírody, krajiny a přírodního prostředí (ochrana přírody);**
- 5. zajištění prostupnosti krajiny (prostupnost krajiny);**
- 6. ochrana životního prostředí a člověka před hlukem (ochrana před hlukem);**
- 7. zdravé a bezpečné životní prostředí (zdraví);**
- 8. podpora ekologicky šetrných forem cestovního ruchu (šetrná turistika);**
- 9. ochrana podzemních a povrchových vod (ochrana vod);**

Pozn.: V závorce je pro přehled a lepší orientaci uvedeno zkrácené znění referenčního cíle.

Na základě požadavku MŽP je zde stručně rozepsána charakteristika cílů z hlediska posuzování koncepce jakožto dokumentu krajské úrovně:

- 1. ochrana půdy před záborů a degradací (ochrana půdy)** – především ochrana před záborů zemědělské půdy I. a II. třídy ochrany plošně většího rozsahu, ochrana lesní půdy a pozemků před plošně většími záborů
- 2. ochrana klimatu (klima)** – především omezování emisí skleníkových plynů
- 3. zajištění dobré kvality ovzduší a plnění imisních limitů (ochrana ovzduší)** – zejména omezování emisí polévatého prachu, oxidů dusíku a benzo(a)pyrenu
- 4. ochrana přírody a krajiny (ochrana přírody)** – zejména zajištění ochrany zvláště chráněných území a krajinného rázu (naopak sem nepatří ochrana území v rámci Natura 2000, která je řešena samostatně)
- 5. zajištění prostupnosti krajiny (prostupnost krajiny)** – zajištění prostupnosti krajiny pro člověka, tak zajištění migrační prostupnosti krajiny pro živočichy
- 6. ochrana životního prostředí a člověka před hlukem (ochrana před hlukem)** – ochrana před hlukovým znečištěním, omezování zdrojů hluku
- 7. zdravé a bezpečné životní prostředí (zdraví)** – navazuje na ref. cíl 3 a 6, kdy znečištění ovzduší a hlukové znečištění patří mezi determinanty zdraví obyvatel. Tj. omezování hlučnosti a znečištění ovzduší. U bezpečného prostředí především oddělování cyklistické dopravy od automobilové (snižování rizik) a současně zlepšování podmínek pro zdraví, kdy cyklistická doprava je brána jako aktivní a zdraví prospěšná forma dopravy
- 8. podpora ekologicky šetrných forem cestovního ruchu (šetrná turistika)** – cyklistická doprava jako ekologicky šetrná a udržitelná forma cestovního ruchu
- 9. ochrana podzemních a povrchových vod (ochrana vod)** – na úrovni kraje především zajištění ochrany CHOPAV a obecné ochrany podzemních a povrchových vod

6. ZÁVAŽNÉ VLIVY (VČETNĚ SEKUNDÁRNÍCH, SYNERGICKÝCH, KUMULATIVNÍCH, KRÁTKODOBÝCH, STŘEDNĚDOBÝCH A DLOUHODOBÝCH, TRVALÝCH A PŘECHODNÝCH, POZITIVNÍCH A NEGATIVNÍCH VLIVŮ) NAVRHOVANÝCH VARIANT KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.

6.1 POSTUP HODNOCENÍ

Použitá metodika vyhodnocení vlivů na životní prostředí vychází z požadavků „Metodiky vyhodnocení vlivů regionálních rozvojových koncepcí na životní prostředí“. Prováděný postup vyhodnocení je možno rozdělit do několika dílčích kroků:

- 1) Vymezení jednotlivých záměrů/opatření – tj. opatření dle návrhové části.
- 2) Číselné orientační hodnocení vlivů jednotlivých opatření na jednotlivé hlavní oblasti životního prostředí a veřejného zdraví, respektive referenční cíle ochrany životního prostředí - tabulkové hodnocení -2, -1, 0, 1, 2, ?.
- 3) Dále byl hodnocen rozsah vlivu, spolupůsobení vlivu a časový horizont působení
- 4) Podrobnější zhodnocení vlivů tzv. „potenciálně rizikových“ záměrů – rozbor možných negativních vlivů na životní prostředí a jejich vyhodnocení.
- 5) Navržení opatření ke zmírnění negativních vlivů a podpoře pozitivních vlivů.

Hodnocení ve vztahu k referenčním cílům je základní kostrou hodnocení, která hodnotí hlavní část vlivů. K tabulkám je doplňován souhrnný komentář, který je zaměřen především na identifikované potenciálně negativní vlivy. Hodnocení bylo doplněno o komentář hodnotící další aspekty možných vlivů na životní prostředí (např. problematika fragmentace, CHOPAV apod.)

6.1.1 Tabulkové orientační vyhodnocení vlivů

Pro zjištění, zda a jak může realizace opatření uvedených ve strategii ovlivnit životní prostředí a veřejné zdraví, bylo provedeno tabulkové hodnocení záměrů/opatření. Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o koncepci a většina opatření není stanovena konkrétně (tj. není znám přesný způsob jejich realizace, lokalizace, termín apod.), je nutno brát toto hodnocení jako orientační. V rámci principu předběžné opatrnosti bylo hodnocení prováděno při očekávání „horší“ varianty. Hodnocenou jednotkou byla opatření, vždy byl zohledňován jejich popis a charakteristika.

Dále bylo provedeno hodnocení záměrů cyklistických komunikací krajské úrovně.

Pro hodnocení ve vztahu k referenčním cílům byla použita následující stupnice:

+2	–	potenciálně významný pozitivní vliv
+1	–	potenciálně pozitivní vliv
0	–	zanedbatelný (neutrální) vliv
-1	–	potenciálně mírně negativní vliv menšího rozsahu
-2	–	potenciálně významný negativní vliv
?	–	vliv není možno určit

Toto číselné hodnocení slouží k přehledné identifikaci potenciálních vlivů na jednotlivé oblasti životního prostředí a veřejné zdraví, respektive referenční cíle a zároveň umožňuje porovnat jednotlivá opatření mezi sebou navzájem.

Toto hodnocení bylo na základě požadavků MŽP rovněž uplatněno u hodnocení jednotlivých záměrů cyklokomunikací krajské úrovně, ke kterému je rovněž doplněn souhrnný vysvětlující komentář.

Rozsah, spolupůsobení a časový horizont působení byl hodnocen v následující škále:

Rozsah vlivu:

- B - bodový (působící v místě realizovaného opatření)
- L - lokální (působící v rámci širšího území např. v rozsahu správního území obce)
- R - regionální (působící na území 2 a více obcí)

Spolupůsobení vlivu

- K - kumulativní působení vzhledem k již existujícím nebo uvažovaným záměrům a opatřením, resp. jejich známým vlivům
- Sy - synergické působení vzhledem k již existujícím nebo uvažovaným záměrům a opatřením, resp. jejich známým vlivům
- Sk – sekundární působení vzhledem k již existujícím nebo uvažovaným záměrům a opatřením, resp. jejich známým vlivům

Tyto vlivy lze orientačně definovat takto:

- Kumulativní vliv je dán součtem vlivů stejného druhu (např. emise oxidu dusíku) z různých zdrojů, přičemž při posuzování jednotlivých zdrojů izolovaně by takový vliv nemusel být sledován.
- Synergický vliv vzniká působením vlivů různého druhu (např. současné působení více zdrojů různých emisí) na danou složku životního prostředí.
- Sekundární vliv je vliv působící na danou složku životního prostředí nepřímo přes jinou (druhou) složku životního prostředí.

Časový horizont působení

- Kp – krátkodobé, respektive přechodné
- Sd – střednědobé (tj. v horizontu cca do 5 let)
- Dt – dlouhodobé, respektive trvalé (tj. v horizontu nad 5 let)

Tyto vlivy jsou uvedeny v posledním sloupci tabulky s označením RSČ (Rozsah, Spolupůsobení, Časový horizont).

6.2 PRIORITY, CÍLE A OPATŘENÍ

Opatření obsažené v koncepci „Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji“ jsou uvedena a rozepsána ve Strategické části koncepce. Zaměření koncepce je definováno těmito prioritami, cíli a opatřeními:

Priorita	Cíl	Opatření
Priorita 1 - Cyklistická doprava jako nedílná součást dopravního systému	1.1 Zvýšení bezpečnosti cyklistů prostřednictvím budováním cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty	1.1.1 Výstavba a údržba komunikací pro cyklisty
		1.1.2 Metodické vedení k ekonomicky úsporným opatřením
		1.2 Vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy na krajských a státních dopravních stavbách
	1.2 Vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy na krajských a státních dopravních stavbách	1.2.1 V rámci zpracování projektových dokumentací novostaveb a rekonstrukcí krajských komunikací prověření možnosti začlenění cyklistických opatření
		1.2.2 Zamezení rizika vzniku bariér cyklistické dopravy při novostavbách a rekonstrukcí na státních komunikacích a při realizaci velkých železničních staveb atd.
		1.2.3 Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů
	1.3 Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému	1.3.1 Podpora rozvoje systému BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS a v rámci budování dopravních terminálů
		1.3.2 Podpora systému sdílení kol (bikesharing)
		1.3.3 Podpora provozu vlakových linek a vybraných autobusových zajišťujících dopravní obsluhu území vozidly uzpůsobenými k přepravě kol
Priorita 2 - Cykloturistika a terénní cyklistika jako nedílná součást rekreace a cestovního ruchu	2.1 Zajištění komplexní marketingové prezentace rekreační cyklistiky	2.1.1 Zajištění souhrnné prezentace nabídky kraje
		2.1.2 Podpora tvorby cykloproduktů dálkového typu s vazbou na sousední regiony včetně Polska
		2.1.3 Podpora tvorby cykloproduktů terénní cyklistiky
		2.1.4 Spolupráce na tvorbě národního produktu Česko jede
	2.2 Realizace páteřních dálkových tras na území kraje	2.2.1 Vypracování studií a projektových dokumentací pro vybrané páteřní dálkové cyklotrasy
		2.2.2 Postupná výstavba úseků cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty na vybraných úsecích dálkových cyklotras na území Olomouckého kraje ze strany kraje
		2.2.3 Postupné značení a přeznačení mezinárodních, dálkových a krajských koridorů na území Olomouckého kraje včetně pasportizace
	2.3 Zvýšení kvality rekreační cyklistiky podporou související doprovodné cyklistické infrastruktury a kvalitních služeb	2.3.1 Zajištění pružné údržby značení cyklotras
		2.3.2 Podpora terénní cyklistiky
		2.3.3 Podpora projektů integrujících kolo do jednotlivých druhů dopravy
		2.3.4 Podpora realizace doprovodné cyklistické infrastruktury
	Priorita 3 – Koordinace a organizace cyklistiky	3.1 Koordinace aktivit cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky
3.1.2 Koordinační podpora		
3.1.3 Průběžná aktualizace a doplňování sítě cyklotras a cyklostezek		
3.2 Realizace poradenství a propagace		3.2.1 Zvyšování informovanosti zainteresovaných subjektů
		3.2.2 Podpora komplexní dopravní výchovy na místní úrovni
		3.2.3 Podpora řešení legislativních otázek na národní úrovni

Opatření jsou nejvíce konkrétními záměry, které jsou předmětem hodnocení koncepce. Řada opatření nemá konkrétní územní dopad, proto je jasné, že nebudou mít ani vliv na životní prostředí nebo veřejné zdraví.

V rámci vyhodnocení byl vždy zohledněn popis jednotlivých opatření, tak i související specifikace, což umožnilo podrobnější vyhodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, respektive vazby na referenční cíle. Pouze u těch opatření, kde byl identifikován potenciální negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, jsou uvedeny a vyhodnoceny také podrobnější informace o potenciálních vlivech na životní prostředí.

6.3 POSOUZENÍ VLIVŮ KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

6.3.1 Priorita 1: Cyklistická doprava jako nedílná součást dopravního systému

Priorita směřuje k rozvoji cyklistické dopravy a zlepšování podmínek pro bezpečný pohyb cyklistů v území a současně ke zvýšení kvality života a životního prostředí.

Opatření	1. Ochrana půdy	2. Klíma	3. Ochrana ovzduší	4. Ochrana přírody	5. Prostupnost krajiny	6. Ochrana před hlukem	7. Zdraví	8. Šetrná turistika	9. ochrana vod	RSC
1.1 Zvýšení bezpečnosti cyklistů prostřednictvím budováním cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty										
1.1.1 Výstavba a údržba komunikací pro cyklisty	-1	1	1	?	1	1	2	1	0	R/KSy/Dt
1.1.2 Metodické vedení k ekonomicky úsporným opatřením	1	1	1	0	1	1	2	1	0	R/K/Dt

Cíl 1.1 řeší problém nedostatečného množství bezpečných cyklistických komunikací sloužících ke každodenní dojížděce obyvatel do zaměstnání, do škol, na úřady či za službami. Je tedy zaměřen zejména na města a jejich nejbližší okolí. Cílem je oddělení cyklistické od automobilové dopravy a ochrana cyklistů na pozemních komunikacích.

Opatření 1.1.1 zajišťuje podporu výstavby cyklistických stezek, a to zejména v úsecích, které stahují cyklisty ze silnic I. a II. třídy. Toto opatření povede k výraznému zlepšení bezpečnosti cyklistů a ochraně jejich zdraví. Výstavba nových cyklostezek je zároveň ekologicky šetrnou alternativou k silničním komunikacím, kdy zábery půdního fondu jsou výrazně nižší. Tímto opatřením je rovněž podporována kvalita ovzduší a ochrana před hlukem. Dílčí potenciální konflikty lokálního významu mohou být se zájmy ochrany přírody v případě vedení nových úseků ve zvláště chráněných územích. Opatření je však směřováno především do měst a jako doplněk ke stávajícím trasám silničních komunikací, čímž je riziko ohrožení přírodních hodnot výrazně snižováno a významnější negativní ovlivnění nelze předpokládat. Nelze jej však jednoznačně vyhodnotit, neboť závisí na trasování konkrétních úseků. Výstavba cyklistických komunikací je rovněž v souladu s podmínkami ochrany CHOPAV a nelze předpokládat negativní ovlivnění podzemních a povrchových vod, i s ohledem na to, že jsou využívány převážně stávající komunikace. Nedojde k fragmentaci krajiny pro živočichy (viz kap. 2.2.4), naopak se podporuje prostupnost krajiny pro člověka. U cyklistických komunikací rovněž nelze předpokládat významnější negativní ovlivnění krajinného rázu, navíc je toto opatření směřováno do intenzivně využívaných oblastí. Výstavbou různých záměrů cyklostezek dochází ke kumulaci jejich vlivů.

Opatření 1.1.2 směřuje k realizaci nízkorozpočtových opatření, která také napomohou rozvoji cyklistické dopravy v území, jako jsou dopravní značení, možnost obousměrného provozu cyklistů v jednosměrných

ulicích, použití i jiných, než asfaltových a betonových technologií apod. Toto opatření doplňuje předchozí a napomáhá rozvíjet cyklistickou dopravu dalšími vhodnými způsoby. Negativní vlivy nebyly identifikovány, opatření naopak přispívá k naplňování několika stanovených referenčních cílů.

Opatření	1. Ochrana půdy	2. Klima	3. Ochrana ovzduší	4. Ochrana přírody	5. Prostupnost krajiny	6. Ochrana před hlukem	7. Zdraví	8. Šetrná turistika	9. ochrana vod	RSČ
1.2 Vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy na krajských a státních dopravních stavbách										
1.2.1 V rámci zpracování projektových dokumentací novostaveb a rekonstrukcí krajských komunikací prověření možnosti začlenění cyklistických opatření	1	1	1	1	1	1	2	0	0	R/K/Dt
1.2.2 Zamezení rizika vzniku bariér cyklistické dopravy při novostavbách a rekonstrukcí na státních komunikacích a při realizaci velkých železničních staveb atd.	0	1	1	0	2	1	1	0	0	R/K/Dt
1.2.3 Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů	1	1	1	?	1	1	1	1	0	R/K/Dt

Cíl 1.2 řeší bezpečnost cyklistů na silnicích I., II. a III. třídy, kdy souběh nebo křížení cyklo dopravy s těmito komunikacemi představuje bezpečnostní omezení a riziko. Zájmem je vést správce silnic II. a III. třídy (SSOK) ke spoluzodpovědnosti za řešení dopravní bezpečnost cyklistů na silnicích II. a III. třídy.

Opatření 1.2.1 směřuje k vytvoření podmínek pro koncepční řešení rozvoje cyklistické dopravy v rámci nových dopravních staveb financovaných krajem, při rekonstrukcích krajských komunikací a ostatních dopravních staveb. Toto opatření není konkrétněji definováno. Dá se předpokládat, že jeho realizace nepovede k novým stavbám, ale pouze k integraci požadavků cyklo dopravy do přípravy těchto silničních staveb. Toto lze vnímat jako jednoznačné + z hlediska zdraví a bezpečnosti a stejně tak z pohledu ochrany půdního fondu.

Opatření 1.2.2 předpokládá předcházení rizika vzniku bariér cyklo dopravy při novostavbách a rekonstrukcích velkých dopravních staveb. Kraj bude aktivně podporovat řešení těchto střetů již v rámci projektové přípravy. Opatření není konkrétněji popsáno, předpokládáme, že bude zajištěna plynulost a provázanost cyklistické dopravy a tím i její působení v oblasti životního prostředí a zdraví. Významnější negativní dopady nelze předpokládat a budou záviset na konkrétním provedení záměrů.

Opatření 1.2.3 se zaměřuje na podporu využívání vhodných stávajících komunikací. Patří sem např. vedení cyklistické infrastruktury podél vodních toků (zejména na protipovodňových hrázích), lesních a polních cestách nebo bývalých železničních tratích. Z hlediska životního prostředí je výhodou, že nebude docházet k vzniku nových staveb, ale efektivnějšímu využití stávajících. Toto přispěje k ochraně půdního fondu a omezení nákladů na materiál a výstavbu. Je potřeba upozornit, že podél vodních toků se častěji nachází zvláště chráněná nebo naturová území, kde by mohlo teoreticky dojít k vyšší míře vyrušování chráněných druhů živočichů. Toto bude záviset především na konkrétním vedení stavby a na této úrovni to nejde jednoznačně vyhodnotit. V těchto případech bude každopádně nutná spolupráce s orgány ochrany přírody, přičemž tento požadavek byl do koncepce zahrnut. Významnější negativní dopady nelze předpokládat.

Opatření	1. Ochrana půdy	2. Klima	3. Ochrana ovzduší	4. Ochrana přírody	5. Prostupnost krajiny	6. Ochrana před hlukem	7. Zdraví	8. Šetrná turistika	9. ochrana vod	RŠČ
1.3 Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému										
1.3.1 Podpora rozvoje systému BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS a v rámci budování dopravních terminálů	0	1	1	0	0	1	1	1	0	R/-/Dt
1.3.2 Podpora systému sdílení kol (bikesharing)	0	1	1	0	0	1	1	0	0	L/-/Dt
1.3.3 Podpora provozu vlakových linek a vybraných autobusových zajišťujících dopravní obsluhu území vozidly uzpůsobenými k přepravě kol	0	1	1	0	0	1	1	1	0	R/-/Dt

Cíl 1.3 podporuje programy, které pomohou propojit cyklistiku s veřejnou hromadnou dopravou v oblasti denního dojíždění do práce a do škol. Cílem je zajistit přístupnost nástupišť a zejména možnost odstavení jízdních kol v rámci systému BIKE & RIDE na zastávkách a stanicích železniční, autobusové a městské hromadné dopravy. Naplnění cíle souvisí s rozvojem veřejné dopravy.

Opatření 1.3.1 míří k rozvoji systému BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS, včetně parkování jízdních kol. Opatření 1.3.2 směřuje k rozvoji bike-sharingu, především ve větších městech (především Olomouc). Opatření 1.3.3 směřuje ke zlepšení podmínek pro převoz kol v prostředcích veřejné hromadné dopravy. U žádného z těchto opatření nelze předpokládat přímý negativní dopad na jednotlivé složky životního prostředí. Naopak se jedná o další formu podpory ekologicky šetrné formy dopravy a zdravého životního stylu.

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

Priorita č. 2 směřuje k podpoře cykloturistiky a terénní cyklistiky z pohledu cestovního ruchu a tzv. aktivní mobility. Česko a Evropa má problém s nedostatkem pohybu a strategická část na tento trend také reaguje.

Opatření	1. Ochrana půdy	2. Klima	3. Ochrana ovzduší	4. Ochrana přírody	5. Prostupnost krajiny	6. Ochrana před hlukem	7. Zdraví	8. Šetrná turistika	9. ochrana vod	RSČ
2.1 Zajištění komplexní marketingové prezentace rekreační cyklistiky										
2.1.1 Zajištění souhrnné prezentace nabídky kraje	0	0	0	0	0	0	1	2	0	-/-/-
2.1.2 Podpora tvorby cykloproduktů dálkového typu s vazbou na sousední regiony včetně Polska	0	0	0	0	0	0	1	2	0	-/-/-
2.1.3 Podpora tvorby cykloproduktů terénní cyklistiky	0	0	0	0	0	0	1	1	0	-/-/-
2.1.4 Spolupráce na tvorbě národního produktu Česko jede	0	0	0	0	0	0	1	2	0	-/-/-

Celý cíl 2.1 a všechna opatření v něm uvedená směřují k zajištění komplexního marketingu rekreační cyklistiky. Cílem je vytvořit marketingové produkty, programy a balíčky pro jednotlivé skupiny obyvatel propagující tuto formu cestovního ruchu.

Jedná se o měkká opatření administrativního a organizačního charakteru a nedají se zde předpokládat přímé negativní dopady na životní prostředí a veřejné zdraví. Cykloturistika je ekologicky šetrná a zdraví prospěšná forma trávení volného času, žádné negativní dopady zde předpokládat nelze. Uvedené pozitivní vlivy jsou nepřímé.

Opatření	1. Ochrana půdy	2. Klima	3. Ochrana ovzduší	4. Ochrana přírody	5. Prostupnost krajiny	6. Ochrana před hlukem	7. Zdraví	8. Šetrná turistika	9. ochrana vod	RSČ
2.2 Realizace páteřních dálkových tras na území kraje										
2.2.1 Vypracování studií a projektových dokumentací pro vybrané páteřní dálkové cyklotrasy	0	1	1	0	1	1	1	1	0	-/-/-
2.2.2 Postupná výstavba úseků cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty na vybraných úsecích dálkových cyklotras na území Olomouckého kraje ze strany kraje	-1	1	1	?	1	1	2	2	0	R/KSy/Dt
2.2.3 Postupné značení a přeznačení mezinárodních, dálkových a krajských koridorů na území Olomouckého kraje včetně pasportizace	0	1	1	0	1	1	1	2	0	R/-/Dt

Cíl 2.2 řeší nedostatky v základní síti dálkových cyklotras v Olomouckém kraji (špatný stav povrchu, nevhodné šířkové uspořádání, křížení se silničními komunikacemi I., II. a III. třídy nebo vedení přímo po

nich apod.) a dále nedostatky v jejich propagaci a další. Proto je cílem kraje koordinovat a realizovat výstavbu alespoň těch nejproblematictějších úseků na vybraných koridorech. Jedná se o podporu úseků a tras, kde je nutné zajistit obě funkce cyklotrasy, tedy dopravní i rekreační. (Je potřeba doplnit, že se hovoří o koridorech, které zajistí průjezdnost krajinou, nikoliv o přesných vedeních jednotlivých tras).

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. Za prioritní z hlediska výstavby cyklistické infrastruktury jsou zde označeny páteřní trasy, které lze v určitém slova smyslu považovat za koridory – tj. cyklotrasy 4, 5 a 50, kde detailní vedení bude upřesněno na základě plánovacích podkladů. Tyto úseky jsou s ohledem na jejich význam vyhodnoceny detailněji.

Opatření 2.2.1 míří ke koordinaci výstavby těch nejproblematictějších úseků na vybraných dálkových cyklotrasách, a to zpracováním studií a projektových dokumentací. Jedná se o opatření administrativního charakteru podporující rozvoj cyklo dopravy až s následnou realizací. Přímé negativní vlivy zde nelze předpokládat, opatření bezprostředně souvisí s opatřením 2.2.2.

V rámci opatření 2.2.2 bude řešena postupná výstavba úseků cyklostezek a komunikací na vybraných úsecích dálkových cyklotras na území Olomouckého kraje ze strany kraje. Potenciální rizika výstavby nových úseků cyklotras jsou popsány výše. Patří mezi ně zábory půdního fondu (vliv na ŽP nízký a nesrovnatelný se zábory pro jiné dopravní stavby a rozvojové plochy) a potenciální zásahy do zvláště chráněných území, respektive vyrušování zvláště chráněných druhů živočichů. Vlivy není možno konkrétně určit, budou se odvíjet zejména od konkrétního trasování záměru. Z tohoto důvodu byl do koncepce zahrnut požadavek na spolupráci s orgány ochrany přírody v případě, že tyto úseky budou vedeny ve zvláště chráněných a naturových územích. Obecně platí, že

- povolovat a umísťovat nové stavby je zakázáno v 1. zóně CHKO, národních přírodních rezervacích a přírodních rezervacích,
- v lokalitách Natura 2000 (ptačí oblasti a evropsky významné lokality) je nutno zajistit příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (tj. vyhnout se nebo minimalizovat zásahy do chráněných stanovišť, zajistit příznivý stav pro výskyt chráněných druhů).
- z plánů péče pro VZCHÚ (Jeseníky) vyplývá, že cykloturistika by měla být provozována mimo MZCHÚ a mimo I. a II. zónu CHKO.
- v případě nových úseků cyklostezek ve zvláště chráněných územích doporučujeme zvážit po dohodě s orgány ochrany přírody potřebnost provedení biologického průzkumu

Tyto požadavky budou řešeny v rámci vyhledávacích studií, na úrovni územního plánování a v rámci územního řízení. V souhrnu lze však říci, že i tak pozitivní vlivy výrazně převažují nad uvedenými riziky. Cykloturistika je šetrnou a udržitelnou formou cestovního ruchu přispívající ke zdraví obyvatel a místní ekonomice. Je ekologicky šetrnější alternativou k dopravě automobilové a zájmy ochrany přírody a na ochranu půdního fondu jsou s ní dobře sladitelné. Výstavba cyklistických komunikací je rovněž v souladu s podmínkami ochrany CHOPAV a nelze předpokládat negativní ovlivnění podzemních a povrchových vod, i s ohledem na to, že jsou využívány převážně stávající komunikace. Nelze předpokládat negativní vliv na fragmentaci krajiny (viz kap. 2.2.4) a krajinný ráz. Naopak se podporuje prostupnost krajiny pro člověka. Při projektování nových cyklotras doporučujeme – s ohledem na republikové priority územního rozvoje uvedené v PÚR ČR – vždy rovněž řešit také liniovou zeleň podél cyklostezek, což bylo do koncepce zahrnuto.

Opatření 2.2.3 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. Z hlediska vlivů na životní prostředí se jedná o doplňkové opatření k předchozím, které pouze podporuje jejich kvalitní realizaci a fungování. Jiné vlivy na ŽP než již uvedené u něj nejsou.

Opatření	1. Ochrana půdy	2. Klima	3. Ochrana ovzduší	4. Ochrana přírody	5. Prostupnost krajiny	6. Ochrana před hlukem	7. Zdraví	8. Šetrná turistika	9. ochrana vod	RSČ
2.3 Zvýšení kvality rekreační cyklistiky podporou související doprovodné cyklistické infrastruktury a kvalitních služeb										
2.3.1 Zajištění pružné údržby značení cyklotras	0	1	1	0	1	1	1	2	0	R/-/Dt
2.3.2 Podpora terénní cyklistiky	0	0	0	?	1	0	2	2	0	R/-/Dt
2.3.3 Podpora projektů integrujících kolo do jednotlivých druhů dopravy	0	1	1	0	0	1	1	1	0	R/-/Dt
2.3.4 Podpora realizace doprovodné cyklistické infrastruktury	0	1	1	0	0	1	1	1	0	R/-/Dt

CÍL 2.3 směřuje ke zkvalitnění rekreační cyklistiky podporou související doprovodné infrastruktury a služeb. Jedná se např. o značení v terénu, kompetence v oblasti údržby značení, stav cyklotras apod.

Opatření 2.3.1 je zaměřeno na zajištění údržby značení cyklotras, s čímž souvisí i pasport cyklotras. 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 tedy zahrnuje systém údržby značených cyklotras, provedení revize a pasportu značení spojenou s údržbou cyklotras, značení nových cyklotras, případně jejich přeznačení, přeložení nebo případně rušení nevhodných cyklotras a výroba a instalace značení cyklotras v terénu. Z velké části se jedná o systémové, organizační a administrativní opatření, které přispěje k lepšímu značení cyklotras a jejich údržbě. Jiné vlivy na životní prostředí než již výše uvedené nelze předpokládat.

Opatření 2.3.2 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 (např. menší bikeareály). Dále opatření zahrnuje vyhledávání, projektování, projednávání a vyznačování souvislých tras pro horská kola v terénu. Jedná se o udržitelnou formu cestovního ruchu se stanovenými pravidly, bez vlivu na krajinný ráz a fragmentaci krajiny. V Olomouckém kraji aktuálně fungují Lipovské a Rychlebské stezky. Mezi potenciální rizika patří střety se zájmy lesního hospodářství, což je řešitelné především dohodou a spoluprací s majiteli/správci lesů a organizačními opatřeními v průběhu roku (např. omezením návštěvní doby, přechodným uzavřením některých tras apod.). Mezi další potenciální střety patří střety se zájmy ochrany přírody, tj. především vyrušování zvláště chráněných druhů nebo předmětů ochrany v naturových lokalitách. Toto se může v budoucnu týkat především oblasti CHKO Jeseníky. Zde je proto nutná vždy úzká spolupráce nejen s vlastníky lesů, ale také orgány ochrany přírody. Předcházet rizikům je možné především vhodným vedením tras pro cyklisty a lokace zázemí ve vazbě na zastavěné území obcí. Rozvoj terénní cyklistiky je – při vhodné lokalizaci a usměrnění – v souladu i s plánem péče pro CHKO Jeseníky.

Požadavek na spolupráci s orgány ochrany přírody a lesa je obsažen v samotném návrhu koncepce. Obecně je nutno rovněž dodržovat tyto základní zákonné požadavky:

- povolovat a umísťovat nové stavby je zakázáno v 1. zóně CHKO, národních přírodních rezervacích a přírodních rezervacích,
- v lokalitách Natura 2000 (ptačí oblasti a evropsky významné lokality) je nutno zajistit příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (tj. vyhnout se nebo minimalizovat zásahy do chráněných stanovišť, zajistit příznivý stav pro výskyt chráněných druhů).
- zákaz jízdy ve volném terénu v lesních porostech.
- z plánů péče pro VZCHÚ (Jeseníky) dále vyplývá, že tato aktivita by měla být provozována mimo MZCHÚ a mimo I. a II. zónu CHKO, přičemž zázemí by mělo být ve vazbě na zastavěné území obcí.
- v případě nových úseků cyklostezek ve zvláště chráněných územích zvážit po dohodě s orgány ochrany přírody potřebnost provedení biologického průzkumu

Tyto požadavky jsou zahrnuty přímo do koncepce. Jiné významnější negativní vlivy (např. krajinný ráz, fragmentaci krajiny, vodstvo apod.) nelze předpokládat.

Opatření 2.3.3 podporuje integraci kol do jednotlivých druhů dopravy, a to např. 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. Jedná se o doplňkové opatření s nepřímým vlivem na životní prostředí – tj. bez významnějších negativních vlivů.

Opatření 2.3.4 směřuje např. k podpoře tvorby a instalování informačních tabulí anebo k podpoře výroby a instalace odpočívák ve významných turistických oblastech a u cyklotras. Je konstatováno, že 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. Opatření rovněž zahrnuje podporu vzniku sítě dobíjecích stanic pro elektrokola. Jedná se o další doplňkové opatření a významnější negativní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí nelze předpokládat.

6.3.3 Priorita 3: Koordinace a organizace cyklistiky

Dalším cílem kraje je zajištění organizace a koordinace rozvoje cyklo dopravy. Pro úspěšné naplňování krajských cílů 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,

Tato opatření jsou rozpracována v následujících cílech a opatřeních.

Opatření	1. Ochrana půdy	2. Klima	3. Ochrana ovzduší	4. Ochrana přírody	5. Prostupnost krajiny	6. Ochrana před hlukem	7. Zdraví	8. Šetrná turistika	9. ochrana vod	RSČ
3.1 Koordinace aktivit cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky										
3.1.1 Finanční podpora	0	1	1	0	1	1	1	1	0	-/-/-
3.1.2 Koordinační podpora	0	1	1	0	1	1	1	1	0	-/-/-
3.1.3 Průběžná aktualizace a doplňování sítě cyklotras a cyklostezek	0	1	1	0	1	1	1	1	0	-/-/-

Cíl 3.1 řeší problém neexistence jednotného systému řízení, koordinace a komunikace rozvoje záměrů v oblasti cyklo dopravy ani rekreační cyklistiky. Ten vede k chybám v datech, značení, neaktuálnosti informací apod. Cíl proto směřuje k průběžné aktualizaci koncepčního zpracování sítě cyklistických tras v Olomouckém kraji a to pomocí vytvoření finančního a koordinačního rámce. Výsledkem bude v čase aktualizovaná studie cyklistické infrastruktury, která stanoví páteřní, doplňkovou a celkovou síť. Součástí aktualizace bude i doplnění a úprava dlouhodobých priorit výstavby a značení cyklistické infrastruktury v souladu s aktuálními podmínkami a trendy. V rámci opatření bude probíhat vyhodnocování a aktualizace koncepce rozvoje cyklo dopravy vč. monitoringu počtu návštěvníků na vybraných cyklotrasách, cyklostezkách a cyklocestách a profilu návštěvníků.

Opatření 3.1.1. počítá s rozšířenější finanční podporou cyklistické infrastruktury, která půjde prioritně do pilotních oblastí – dálkové trasy, krajské cyklotrasy, místní cyklotrasy a podpora infrastruktury pro terénní cyklistiku/cykloturistiku. Tyto finance by sloužily především na proznačení tras v terénu, výrobu a instalaci informačních tabulí s mapou a informacemi o cyklistických trasách na nástupních místech.

Opatření 3.1.2. směřuje k vytvoření pozice krajského cyklokoordinátora a také na zřízení pracovní cyklo skupiny složené z jednotlivých zainteresovaných odborů a dalších institucí. Součástí opatření je také vstup Olomouckého kraje do Asociace měst pro cyklisty, která bude pomáhat kraji s koordinací vybraných opatření.

Opatření 3.1.3 podporuje evidenci celkové potřeby výstavby cyklistických stezek, aby bylo možné stanovit přiměřenou finanční dotaci z veřejných prostředků, což by mělo být úkolem cyklokoordinátora. Současně bude podporován monitoring cyklotras a sčítání cyklistů.

Všechna tři výše uvedená opatření jsou organizačně-ekonomicko-administrativního charakteru a podporují realizaci ostatních výše uvedených a vyhodnocených opatření. Přímé vlivy na životní prostředí a zdraví nelze předpokládat.

Opatření	1. Ochrana půdy	2. Klima	3. Ochrana ovzduší	4. Ochrana přírody	5. Prostupnost krajiny	6. Ochrana před hlukem	7. Zdraví	8. Šetrná turistika	9. ochrana vod	RSČ
3.2 Realizace poradenství a propagace										
3.2.1 Zvyšování informovanosti zainteresovaných subjektů	0	1	1	0	1	1	1	1	0	-/-/-
3.2.2 Podpora komplexní dopravní výchovy na místní úrovni	0	1	1	0	1	1	1	0	0	-/-/-
3.2.3 Podpora řešení legislativních otázek na národní úrovni	0	1	1	0	1	1	1	1	0	-/-/-

Cíl 3.2 Realizace poradenství a propagace se zabývá podporou realizace osvětových programů zaměřených na zvyšování podpory udržitelných forem dopravy (nejen cyklistické, ale i pěší a veřejné dopravy). Dále je – v návaznosti na Národní strategii bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020 - cílem podpora realizace osvětových programů zaměřených na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců.

Opatření 3.2.1 chce podporovat realizaci konferencí, seminářů a školení v oblasti cyklo dopravy za účelem přenosu know-how a motivace místních subjektů a dále realizovat marketingové kampaně typu Evropského týdne mobility, Města s dobrou adresou, Do práce na kole, podpora elektromobility atd.

Opatření 3.2.2 představuje průřezové opatření, které by se nemělo týkat jen cyklistické dopravy. Cílem je zpracovat krajskou strategii BESIP, jejíž součástí budou i opatření podpory komplexní dopravní výchovy dětí a mládeže se začleněním zdravotních a environmentálních prvků cyklistické dopravy spolu s cílem naučit děti základním cyklistickým dovednostem.

Opatření 3.2.3 Podpora řešení legislativních otázek na národní úrovni se zaměřuje na podporu vybraných opatření národní cyklostrategie, které mají vliv i na podporu cyklistické dopravy a cykloturistiky na území Olomouckého kraje. Mezi tato opatření patří např. podpora výstavby sítě dálkových cyklotras ČR a tras EuroVelo, realizace legislativních opatření s ohledem na bezpečnost a plynulost cyklistické dopravy, marketingová podpora produktu Česko jede nebo zajistit správcovství a údržbu značení cyklotras.

Všechna tato tři opatření jsou spíše marketingového, administrativního nebo legislativního charakteru a pouze podporují naplňování výše popsání opatření. Přímý vliv na životní prostředí u nich není, nepřímé vlivy jsou obdobné jako u již výše uvedených opatření.

6.3.4 Vyhodnocení krajských záměrů

V rámci vyhodnocení bylo provedeno také hodnocení trasování koridorů dálkových páteřních tras a cyklistických komunikací krajského významu na území Olomouckého kraje. Toto vyhodnocení navazuje na a doplňuje vyhodnocení provedené výše, tj. u opatření č.1.1.1 a 2.2.2, která představují koncepční rámec pro tyto záměry.

Kraj má definovanou svou síť mezinárodních, dálkových páteřních tras, která ale vykazuje řadu nedostatků. Proto je cílem kraje koordinovat a realizovat výstavbu alespoň těch nejproblematictějších úseků. Za prioritní z hlediska výstavby cyklistické infrastruktury lze označit zejména níže uvedené páteřní trasy. Ty lze v určitém slova smyslu považovat za koridory, kde detailní vedení bude upřesněno na základě plánovacích podkladů. Nejedná se tedy o jednoznačné vyhodnocení vlivů, nýbrž spíše o upozornění na potenciální rizika. Mezi tyto záměry krajské úrovně patří:

- Cyklotrasa 4 – Moravská stezka.
- Cyklotrasa 50 – Cyklostezka Bečva
- Cyklotrasa 5 – úsek Lipník nad Bečvou - Olomouc – Prostějov - Niva

(Pozn.: U cyklotrasy 5 v úseku Plumlov – Niva je ponecháno stávající trasování beze změn)

Jejich vyhodnocení je provedeno zde.

Úsek	Lokalita - název stavby	Popis	Délka (km)	1. Ochrana půdy	2. Klima	3. Ochrana ovzduší	4. Ochrana přírody	5. Prostupnost krajiny	6. Ochrana před hlukem	7. Zdraví	8. Šetrná turistika	9. ochrana vod	RSČ	Poznámka
Cyklotrasa 4 – Moravská stezka														
01	Glucholazy	Stezka na českém území je ukončena na hranicích od roku 2011. Její pokračování na Polském území není přes neustálé sliby dokončeno. Jedná se o důležité odvedení ze silnice I. třídy, navíc bez nadbytečného převýšení	mimo území ČR	0	1	1	0	1	1	2	2	0	L/K/Dt	
02	Hradec - Nová Ves	Po zbudování společných zařízení - sítě polních cest VC11+HC1 (vhodněji HC2 s mírnějším stoupáním) navržených v rámci KPÚ přeznačit Moravskou stezku	1,1	0	1	1	0	1	1	2	2	0	L/K/Dt	
03	Písečná	Z hlediska bezpečnosti není ideální vedení cyklotrasy po silnici II/455 od nádraží po nově zbudované centrum obce a zejména návazné odsazené vykřížení se silnicí I/44, kde se cyklisté pohybují s motorovými vozidly bez žádného podpůrného opatření	0,9	0	1	1	0	1	1	2	2	0	L/K/Dt	
04	Česká Ves	Zajistit bezpečné převedení Moravské stezky přes silnici I/44 v obci Česká Ves u mostu.	0,2	0	1	1	0	1	1	2	2	0	L/K/Dt	IV. zóna CHKO Jeseníky
05	Lipová- Lázně	Převést Moravskou stezku z II/369 do areálu lázní a vyřešit vedení v prostoru křižovatek u zastávky „Lipová-lázně, rozc.k žel.st.“	0,7	0	1	1	0	1	1	2	2	0	L/K/Dt	IV. zóna CHKO Jeseníky
06	Horní Lipová - Ramzová - Ostružná	Zpracovat podrobnou vyhledávající tohoto úseku - variantní návrh je předložen v mapové příloze, vhodnější se jeví přímé trasování v souběhu se silnicí II/369, které by bylo z hlediska profilu příznivější o cca 100 výškových metrů. Po realizaci připravovaného záměru chodníku mezi Ramzovou a Ostružnou, povolit vjezd cyklistů na něj.	6,0	-1	1	1	- 1/ 0	1	1	2	2	0	R/K/Dt	Jedna varianta mimo CHKO Jeseníka, jedna v III. zóně CHKO Jeseníky. Zbývající hodnocení platné pro obě varianty)
07	Ostružná - Branná	Stávající trasování je velmi příznivé, problémem je kvalita povrchu účelových komunikací.	4,4	-1	1	1	-1	1	1	2	2	0	R/K/Dt	I., III. a IV. zóna CHKO Jeseníky
08	Branná - Hanušovice	Převedení cyklotrasy do údolí řeky Branná v souběhu s železniční tratí Bludov - Jeseník a silnicí II/369 přes Jindřichov a vybudování regulérní cyklistické komunikace.	12,1	-1	1	1	0	1	1	2	2	0	R/K/Dt	

Úsek	Lokalita - název stavby	Popis	Délka (km)	1. Ochrana půdy	2. Klima	3. Ochrana ovzduší	4. Ochrana přírody	5. Prostupnost krajiny	6. Ochrana před hlukem	7. Zdraví	8. Šetrná turistika	9. ochrana vod	RSČ	Poznámka
		Odstraní se tak vedení přes Vikantice po silnicích III. třídy a navíc se značným výškovým převýšením. Zpracovat 1podrobnou vyhledávající tohoto úseku.												
09	Hanušovice	Optimalizace vedení v intravilánu Hanušovic buď po protipovodňové hrázi nebo zajistit integrační opatření na průtahu silnice městem.	2,2	-1	1	1	0	1	1	2	2	0	R/K/Dt	
10	Hanušovice - Bohdíkov	Převedení cyklotrasy do údolí řeky Moravy v souběhu s železniční tratí Bludov - Jeseník a silnicí II/369, vybudování regulérní cyklistické komunikace. Odstraní se tak vedení po silnici II/369. Zpracovat podrobnou vyhledávající tohoto úseku.	5,1	-1	1	1	0	1	1	2	2	0	R/K/Dt	
11	Ruda nad Moravou - Bludov	Zrušení trasy přes Bohutín. Cyklotrasa se navrhuje okolo areálu Olšanských papíren, po okraji zastavěného územím Klášterce (nutné zbudovat stezku) s využitím protipovodňové hráze (zkvalitnit povrch - mlat), po které je v současné době vedena CT č. 6231. Vhodné využít KPÚ. Na hrázi je nutné respektovat vodohospodářský účel - přelivové hrany. Krátký souběh s I/11 k železničnímu přejezdu u zastávky „Bludov, lázně“ řešit jako cyklostezku. Dále směrem k Sudkovu využít zpevněnou účelovou komunikaci vybudovanou v rámci komplexních pozemkových úprav.	3,8	-1	1	1	0	1	1	2	2	0	R/K/Dt	
12	Sudkov - Třeština	Při přetrasování na Sudkovské hráze je nutné vybudovat lávku přes Desnou. Dále využít plánované cyklostezky mezi Sudkovem a Postřelmovem a dále směrem na jih prověřit možnost využití a opravy povrchu na stávajících protipovodňových hrázích. Tento záměr nutné zkoordinovat s plány Povodí Moravy. Na základě jednání s Povodím Moravy je možné konstatovat, že idea je reálná. U Nového Dvoru je vhodné využít tzv. Račí hráz. Dále na jih je	16	-1	1	1	0	1	1	2	2	0	R/K/Dt	

Úsek	Lokalita - název stavby	Popis	Délka (km)	1. Ochrana půdy	2. Klima	3. Ochrana ovzduší	4. Ochrana přírody	5. Prostupnost krajiny	6. Ochrana před hlukem	7. Zdraví	8. Šetrná turistika	9. ochrana vod	RSC	Poznámka
		levobřežní hráz k Leštině považována jako nepotřebná. Její Okoridor by bylo vhodné využít jako cyklistickou komunikaci. Hráz okolo Leštiny je nejvyššího vodohospodářského stupně, umístění cyklistické komunikace v její koruně prověří Povodí Moravy. Hráz Bohuslavice - Vitošov bude mít po rekonstrukci, kterou zajišťuje Povodí Moravy, povrch z mechanicky zpevněného kameniva.												
13	Stavenice - Mohelnice	Od zaústění silnice III/4447 do silnice II/444 je účelné s ohledem na intenzity provozu směrem k Mohelnici zbudovat cyklostezku. Jedná se však o složité území s křížením několika vodotečí a koridorové trati se stávajícím úzkým profilem silničního podjezdu. Vedení Moravské stezky vést kolem vlakového nádraží.	2,8	-1	1	1	0	1	1	2	2	0	R/K/Dt	
14	Moravičany - Nové Mlýny - Mladeč	Na průtahu obce Moravičany se zohledňuje při rekonstrukci silnice zřízení jízdních pruhů pro cyklisty. Dále obec připravuje samostatnou stezku Moravičany - Doubravice. Do další místní části Mitrovic existuje vhodná alternativa mimo silnici III/4441. K novým Mlýnům je pak potřeba vybudovat z Mitrovic cyklostezku, která by dále pokračovala po pravém břehu Nivky a Moravy ke staré silnici, která má nyní nevhodný povrch a slouží pouze k obsluze okolních pozemků.	8,0	-1	1	1	-1	1	1	2	2	0	R/K/Dt	II. a III. zóna CHKO Litovelské Pomoraví
15	Mladeč - Litovel	Přeznačit cyklotrasu na zbudované cyklostezky Sobáčov – Víška a Víška – Litovel tedy z Nových Zámek na Mladeč je převzat z původní cyklostrategie. Tento záměr je vhodné zrealizovat pouze v případě vyjasnění vedení z Nových Mlýnů na Nové Zámky. Jedná se sice o vedení po silnici III. třídy s oficiálně nízkým dopravním zatížením, ale ve víkendových dnech je tato silnice značně využívána	7,4	-1	1	1	0	1	1	2	2	0	R/K/Dt	IV. zóna CHKO Litovelské Pomoraví

Úsek	Lokalita - název stavby	Popis	Délka (km)	1. Ochrana půdy	2. Klima	3. Ochrana ovzduší	4. Ochrana přírody	5. Prostupnost krajiny	6. Ochrana před hlukem	7. Zdraví	8. Šetrná turistika	9. ochrana vod	RŠČ	Poznámka
		motoristy, kteří nedisponují dálniční známou. Jedná se území CHKO, tedy budování nových cyklistických stezek je velmi obtížné.												
16	Hynkov	Z důvodu neznalosti budoucí perspektivy protipovodňové hráze je vhodnější převést cyklotrasu na souběžné polní cesty a zajistit jejich zpevnění.	3	-1	1	1	0	1	1	2	2	0	R/K/Dt	
17	Nemilany - Kožušany	Přeznačit trasu po vybudování nové cyklostezky v místě polní pěšiny a cesty v úseku Olomouc Nemilany – Kožušany Tážaly.	1,1	-1	1	1	0	1	1	2	2	0	R/K/Dt	
18	Kožušany - Charvátý	Provést úpravu povrchu stávajících účelových komunikací v úseku Kožušany – Blatec - Charvátý	2,5	0	1	1	0	1	1	2	2	0	R/K/Dt	
19	Tovačov	Provést úpravu povrchu trasy a přeznačení v okolí tovačovských rybníků.	1,2	0	1	1	0	1	1	2	2	0	L/K/Dt	
20	Tovačov - Lobodice	Převést cyklotrasu ze stávajícího vedení pop silniční síti do nově zbudované stezky podél Mlýnského náhonu do Annína a s využitím účelových komunikací v těžebním prostoru přes Cvrčov do Lobodic.	3,6	-1	1	1	0	1	1	2	2	0	R/K/Dt	
21	Olomouc - Tovačov	Vize: Jako paralelní větev je vhodné ve střednědobém až dlouhodobém horizontu usilovat o vedení Moravské stezky, co nejbližší vlastnímu vodnímu toku	24,7	-1	1	1	0	1	1	2	2	0	R/K/Dt	
Cyklotrasa 50 – Cyklostezka Bečva														
1	Skalička	Obec připravuje projektovou dokumentaci na zpevnění bývalé polní cesty do parametrů asfaltobetonové cyklostezky s návazností na již vybudovaný úsek in-line okruhu na k.ú. Ústí. Společně se záměry 02, 03 zajistí odvedení stezky z frekventované silnice II/439 a mimo nadbytečné převýšení přes Zbrašovský kopec	1,5	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	L/K/Dt	
2	Ústí Černotín	Investičně nákladný úsek řešící převedení cyklostezky na pravý břeh řeky mimo zatížené silnice II/439 a II/438 zbudováním lávky s rozpětím cca 135 m. Záměr je možný	2,4	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	R/K/Dt	

Úsek	Lokalita - název stavby	Popis	Délka (km)	1. Ochrana půdy	2. Klima	3. Ochrana ovzduší	4. Ochrana přírody	5. Prostupnost krajiny	6. Ochrana před hlukem	7. Zdraví	8. Šetrná turistika	9. ochrana vod	RŠČ	Poznámka
		realizovat až po vybudování protipovodňových opatření.												
3	Hranice - Teplice nad Bečvou	Jedná se o úsek stezky navržené ve stávajícím parčíku v areálu lázni na pravém břehu od hranice katastru s Černotínem po most u Sokolovny. Záměr je možné realizovat až po vybudování protipovodňových opatření.	2,8	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	R/K/Dt	
4	Lávka přes Bečvu Jezernice - Týn nad Bečvou	Záměr zpřístupnění cyklostezky Bečva ze severu z katastru obce Jezernice. V souladu s vizí zbudování pravobřežní cyklistické komunikace v úseku Hranice - Lipník nad Bečvou.	0,1	0	1	1	0	1	1	2	1	0	B/K/Dt	
5	Lávka přes Bečvu Prosenice - Grymov	U obce Grymov se nachází křížení čtyř směrů cyklostezek. Na silničním mostě prochází silnice III/43415, která je poměrně dopravně zatížená. Hlavní směry jdou řešeny mimoúrovňově vůči silnici. Pouze vazba od Prosenic si vynucuje sjetí cyklistů do vozovky.	0,1	0	1	1	0	1	1	2	1	0	B/K/Dt	
6	Henčlov - Troubky	Stávající vedení cyklostezky Bečva po zpevněných polních cestách je vyhovující pro cykloturisty, pro pravidelné uživatele by měla přínos stezka v koridoru silnice II/434 a řešení integračních opatření na průtahu silnice obcí Troubky. Počítáno je s obchvatem silnice II/434, po jeho realizaci bude s ohledem na nízké intenzity po stávající silnici umožněn bezpečný pohyb cyklistů.	4,5	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	R/K/Dt	
7	Troubky - Tovačov	Zpracovaný projekt cyklostezky, z důvodu vysokých odvodů za vynětí ze ZPF práce na projektu pozastaveny. Nyní tato bariéra pominula, možné opětovně aktualizovat projekt a připravit k realizaci. Vhodné do projektu dodatečně uvažovat bezpečnější formu vedení cyklistů přes křižované vodní toky.	3,5		1	1	0	1	1	2	1	0	L/K/Dt	
Cyklotrasa 5 – úsek Lipník nad Bečvou - Olomouc – Prostějov - Niva														
1	Lipník nad	S ohledem na náročnost stávající trasy vedené přes Tršicko a	9,0	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	R/K/Dt	

Úsek	Lokalita - název stavby	Popis	Délka (km)	1. Ochrana půdy	2. Klima	3. Ochrana ovzduší	4. Ochrana přírody	5. Prostupnost krajiny	6. Ochrana před hlukem	7. Zdraví	8. Šetrná turistika	9. ochrana vod	RSC	Poznámka
	Bečvou - Olomouc	vzhledem k tomu, že zde není potenciál vybudovat regulérní cyklistické komunikace, a s ohledem na potřebu propojení krajské metropole s cyklostezkou Bečva se navrhuje přeznačení cyklotrasy č. 5 z Lipníku nad Bečvou přímo na Olomouc přes Dolní Újezd, Velký Újezd a Velkou Bystřici, kde je již napojení na stávající vedení. Výhodou je již vybudovaný ucelený úsek stezky z Olomouce až do Velkého Újezdu (kromě propojení Velká Bystřice - Přáslavice, které se již nyní připravuje majetkoprávně). Další výhodou je aktivita obcí, které se společně snaží daný záměr v úseku Velký Újezd – Lipník nad Bečvou zrealizovat ve střednědobém horizontu - zpracovává se podrobná vyhledávací studie.												
2	Olomouc - úsek podél Bystřice mezi ul. Lermontovo va - U Ambulatoria	Tento úsek vyřeší problémové křížení významného tahu cyklistů přes silnici I/46 s intenzitou vozidel přes 15 tisíc a tramvajovým provozem.	0,7	0	1	1	0	1	1	2	1	0	L/K/Dt	
3	Nemilany - Nedvězí	V uplynulém období došlo k přeznačení na účelovou komunikaci a tím odvedení cyklistů ze silnice II/570, avšak bez úpravy nevyhovujícího stavu povrchu komunikace. Nutné zajistit zkvalitnění povrchu.	1,2	0	1	1	0	1	1	2	1	0	L/K/Dt	
4	Nedvězí - Bystročice - Olšany u Prostějova	Návrh na vybudování samostatné stezky mimo silnici III/5704 v úseku mezi Nedvězím a Bystročicemi v trase původní polní cesty (tato etapa se projekčně již zpracovává) a v úseku Bystročice - Olšany u Prostějova podél vodního toku Blata s mimoúrovňovým vykřížením D46. Vazba na záměry PPO Bystročice (které jsou nyní na mrtvém bodě	3,3	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	R/K/Dt	

Úsek	Lokalita - název stavby	Popis	Délka (km)	1. Ochrana půdy	2. Klima	3. Ochrana ovzduší	4. Ochrana přírody	5. Prostupnost krajiny	6. Ochrana před hlukem	7. Zdraví	8. Šetrná turistika	9. ochrana vod	RSC	Poznámka
		z důvodu složitosti majetkových vztahů) a PPO Olšan. Dohoda o průchodu pod mostním objektem ve správě ŘSD.												
5	Olšany u Prostějova - Studenec	Vedení cyklistické komunikace mimo silnici III/44928 v trasách původních polních cest.	3,9	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	R/K/Dt	
6	Čelechovice na Hané - Smržice	Úprava povrchu a přeznačení trasy v Čelechovicích na Hané a do Smržic.	1,1	0	1	1	0	1	1	2	1	0	R/K/Dt	
7	Prostějov - Mostkovice	Optimalizace vedení přes místní komunikace v Prostějově - nyní vcelku chaotické vedení bez využívání povolené jízdy cyklistů v protisměru jednosměrných komunikací a zbudování cyklostezky do Mostkovic ke hřišti.	0,7	0	1	1	0	1	1	2	1	0	L/K/Dt	
8	Mostkovice - Plumlov	Přeznačit vedení trasy podél Plumlovské přehrady (zrušit jednosměrné vedení lesem nad přehradou), prověřit možnost vedení pod Podhradským rybníkem a zbudování stezky Soběsuky - Žárovice.	1,6	0	1	1	0	1	1	2	1	0	L/K/Dt	

Vyhodnocení výše uvedených úseků navazuje a zpřesňuje vyhodnocení provedené výše, tj. u opatření č.1.1.1 a 2.2.2., která se zabývají budováním cyklistických tras a stanovují základní rámec pro záměry.

Záměry směřují k výraznému zlepšení bezpečnosti cyklistů a ochraně jejich zdraví, neboť dojde k oddělení cyklistické dopravy od automobilové. Výstavba nových cyklostezek je zároveň ekologicky šetrnou alternativou k silničním komunikacím, kdy sice dojde k záborům půdního fondu, ale tyto jsou výrazně nižší oproti dopravě silniční či jiným typům záborů. Navíc jsou snižovány tím, že záměry jsou z velké části vedeny po stávajících komunikacích nebo v souběhu s nimi. Záměry rovněž směřují ke zlepšování kvality ovzduší a ochraně před hlukem (alternativa k dopravě automobilové a veřejné), což je pozitivní i z hlediska veřejného zdraví. Ohrožení ochranných podmínek CHOPAV nelze předpokládat, obdobné platí u povrchových a podzemních vod, kdy nelze předpokládat jejich ohrožení.

U cyklistické dopravy rovněž nelze předpokládat negativní ovlivnění krajinného rázu. Naopak dochází k přiblížení krajinných hodnot cyklistům. Nelze rovněž předpokládat negativní vliv na fragmentaci krajiny (viz kap. 2.2.4). Naopak se podporuje prostupnost krajiny pro člověka.

Byly sledovány potenciální střety (potenciální s ohledem na to, že trasa není pevně stanovena a je možno ji v případě potřeby upravovat) se zvláště chráněnými územími. U cyklotras 5 a 50 nebyly zjištěny žádné střety a negativní vlivy zde nelze předpokládat. Některé nové úseky Moravské stezky zasahují do zvláště chráněných území. Ve směru od severu je trasa vedena místy po hranici CHKO Jeseníky (III. a IV. zóna – 4., 5. a jedna varianta 6. úseku). V Branné je dále vedena v úseku 7 po hranici I. zóny po stávající komunikaci v lese. Další úseky (14, 15) zasahují do III. a IV. zóny CHKO Litovelské Pomoraví, jedna část úseku 14 je okrajově vedena po okraji II. zóny po stávající komunikaci. Další střety nebyly zjištěny.

Potenciální rizika lze spatřovat ve vedení po okraji I. zóny v Branné v CHKO Jeseníky, kdy se jedná o stávající komunikaci. Návrh je v souladu s platnou legislativou (tj. nejedná se o novou stavbu), avšak není zcela v souladu s plánem péče pro CHKO Jeseníky. Řešení tohoto úseku je nutno důkladně projednat s SCHKO Jeseníky, případně zvážit jiné trasování v tomto úseku.

Úsek 6 je navržen variantně. Jedna část vede mimo území CHKO Jeseníky, druhá po jeho okraji ve III. zóně. Obě dvě varianty jsou z hlediska vlivů na životní prostředí akceptovatelné a realizovatelné, jako mírnou nevýhodu lze u jedné z variant považovat vedení přes okraj CHKO Jeseníky.

U ostatních úseků se jedná o úseky vedené většinou po stávajících komunikacích a v méně hodnotných částech VZCHÚ. Střety závažnějšího charakteru nejsou předpokládány, zásahy do stanovišť zvláště chráněných druhů nelze předpokládat, potenciálně možné je vyrušování díky nárůstu počtu cyklistů. Toto nelze již na úrovni podrobnosti koncepce postihnout, bude řešeno při přípravě konkrétních úseků (např. v rámci vyhledávacích studií). Opět je nutná spolupráce s příslušnými CHKO, přičemž tento požadavek byl zahrnut do koncepce.

Krajské cyklistické komunikace – spojnice sídel

Dále sem patří tzv. krajské cyklistické komunikace. V jejich případě se jedná o koridory cyklistického propojení významnějších sídel. Přeložené trasování není striktním umístěním stavby cyklistických komunikací. Dle skutečných podmínek při zpracování projektových dokumentací se může průchodnost územím změnit.

Vyhodnocení je pro jednotlivé záměry a úseky provedeno v následující tabulce. Zde je k němu shrnující doprovodný komentář. Vyhodnocení uvedených úseků navazuje a zpřesňuje vyhodnocení provedené výše, tj. u opatření č.1.1.1 a 2.2.2., která se zabývají budováním cyklistických tras a stanovují základní rámec pro záměry.

Záměry směřují v souhrnu k výraznému zlepšení bezpečnosti cyklistů a ochraně jejich zdraví, neboť dojde k oddělení cyklistické dopravy od automobilové, a to často v úsecích s vyšší intenzitou dopravy. Záměry rovněž směřují ke zlepšování kvality ovzduší a ochraně před hlukem (alternativa k dopravě automobilové a veřejné), což je pozitivní i z hlediska veřejného zdraví. Navíc samotné oddělení cyklistů od hlavních tras snižuje jejich expozici k hlukovému znečištění a znečištění ovzduší. Rovněž se jedná o ekologicky šetrnou formu trávení volného času a v některých případech i formu šetrného cestovního ruchu.

Výstavba případných nových cyklostezek je zároveň ekologicky šetrnou alternativou k silničním komunikacím, kdy sice dojde k záborům půdního fondu, ale tyto jsou výrazně nižší oproti dopravě silniční či jiným typům záborů. Navíc jsou snižovány tím, že záměry jsou z velké části vedeny po stávajících komunikacích nebo v souběhu s nimi. Tímto jsou výrazně zmírňovány negativní účinky na půdní fond, jak lesní, tak zemědělský. Ohrožení ochranných podmínek CHOPAV nelze předpokládat, obdobné platí u povrchových a podzemních vod, kdy nelze předpokládat jejich ohrožení cyklistickou dopravou. U cyklistické dopravy rovněž nelze předpokládat negativní ovlivnění krajinného rázu. Naopak dochází k přiblížení krajinných hodnot cyklistům. Nelze rovněž předpokládat negativní vliv na fragmentaci krajiny (viz kap. 2.2.4). Naopak se podporuje prostupnost krajiny pro člověka.

Dále byly sledovány potenciální střety (potenciální s ohledem na to, že trasa není pevně stanovena a je možno ji v případě potřeby upravovat) se zvláště chráněnými územími. U většiny záměrů a úseků nebyly zjištěny žádné střety se zvláště chráněnými územími. Pouze některé dílčí úseky (úsek Mladeč-Mohelnice, Litovel-Lužice) zasahují do III. a IV. zóny CHKO Litovelské Pomoraví a okrajově (v rámci stávající komunikace) do II. zóny. V CHKO Litovelské Pomoraví se nové úseky nenacházejí v lokalitách uvedených v plánu péče jako nevhodných – tj. v MZCHÚ a uvedené úseky se tedy jeví jako akceptovatelné. Avšak je zde nutné zdůraznit důležitost spolupráce s orgány ochrany přírody, zejména při řešení konkrétního vedení trasy ve II. zóně CHKO.

Dále trasa Bystřice vede přes PR Hrubovodské sutě, přičemž je směřována po stávající komunikaci. Je však potřeba upozornit, že v přírodních rezervacích je zakázáno umísťovat nové stavby – možná je tedy pouze varianta po stávající komunikaci nebo vedení trasy jinudy.

Další střety nebyly zjištěny. Ačkoliv jsou předpokládány vlivy nízké, je ve výše uvedených případech nutná spolupráce s orgány ochrany přírody.

Lokalita - název stavby	Popis	1. Ochrana půdy	2. Klima	3. Ochrana ovzduší	4. Ochrana přírody	5. Prostupnost krajiny	6. Ochrana před hlukem	7. Zdraví	8. Šetrná turistika	9. ochrana vod	RSČ	Poznámka
<i>Hranice - Lipník nad Bečvou (Jedná se trasu souběžnou s I/47)</i>												
Hranice - hr. k.ú. Slavič	Chybějící řešení vedení cyklistů přes Drahotuše a dostavba stezky v extravilánu	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	R/K/Dt	
Slavič - Lipník nad Bečvou	Dostavba stezky a účelových komunikací podél dráhy převážně na k.ú. Jezernice po místní komunikaci Venedik v Lipníku nad Bečvou	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	R/K/Dt	
<i>Olomouc-Lipník nad Bečvou (Jedná se o trasu souběžnou se přetrasovaným návrhem CT5, hotový úsek Olomouc - Velký Újezd)</i>												
Lipník nad Bečvou - Velký Újezd	Zpracovává se podrobná vyhledávací studie	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	R/K/Dt	
Přáslavice - Velká Bystřice	Zpracovaná studie pro řešení majetkoprávních vztahů	0	1	1	0	1	1	2	0	0	L/K/Dt	
Velká Bystřice - průtah silnice III/44317	Zpracovaná dopravní studie vedení cyklistů v hlavním dopravním prostoru.	0	1	1	0	1	1	2	0	0	L/K/Dt	
<i>Přerov-Lipník nad Bečvou (Jedná se trasu souběžnou s I/47, v úseku Lipník nad Bečvou - Osek nad Bečvou využita cyklostezka Bečva)</i>												
Osek Nad Bečvou - Přerov	Trasa přes Prosenice a Lýsky využívající účelové komunikace, které je nutné zpevnit, a novostavby cyklostezek až po napojení na stezku u Emosu	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	R/K/Dt	
<i>Přerov-Olomouc (Trasa se navrhuje v souběhu s dráhou, od Grygova je možné sledovat dvě větve: přes Vsisko nebo přes Nový Dvůr)</i>												
Přerov - Dluhonice	Dle studie cyklistických komunikací propojujících město a místní části v souběhu s řekou Bečvou, resp. z Předmostí podél silnice III/1857	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	L/K/Dt	
Rokytnice - Luková	Stezka podél II/150	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	L/K/Dt	
Brodek u Přerova	Řešení na průtahu silnic městysem.	0	1	1	0	1	1	2	0	0	L/K/Dt	

Lokalita - název stavby	Popis	1. Ochrana půdy	2. Klima	3. Ochrana ovzduší	4. Ochrana přírody	5. Prostupnost krajiny	6. Ochrana před hlukem	7. Zdraví	8. Šetrná turistika	9. ochrana vod	RŠČ	Poznámka
Grygov směr Nový Dvůr	Stezka souběžná se silnicí III/4353 po místní komunikaci směr Nový Dvůr	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	L/K/Dt	
Grygov - Vsisko - obchodní centrum	Účelová komunikace do zastavěné části Vsiska a řešení jízdními pruhy pro cyklisty po III/4359h po okružní křižovatku u Olympie	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	L/K/Dt	
Prostějov-Přerov (<i>Nejkratší spojnice těchto měst je vedena přes Brodek u Přerova (společně s trasou Přerov - Olomouc) a Věrovany, od Prostějova je hotové řešení po Kralice na Hané</i>)												
Citov - Kralice na Hané	Jedná se o kombinaci cyklostezek a účelových komunikací	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	R/K/Dt	
Prostějov-Olomouc (<i>S ohledem na velikost města Olomouce je možné sledovat dvě trasy propojení: podél železnice Olomouc-Prostějov nebo přes Olšany u Prostějova.</i>)												
Prostějov - Kožušany- Tážaly	Z místní části Vrahovice do Kožušan-Tážal (případně až do Olomouce po ul. Holická) by bylo vhodné vznést požadavek na souběžnou zpevněnou účelovou komunikaci využitelnou i pro cyklisty zbudovanou při zdvoukolejnění železniční trati.	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	R/K/Dt	
Kožušany-Tážaly - Olomouc	Zde je možné využít připravovanou stezku do Nemílan (trasa Moravské stezky) nebo navrhnout od odbočky III/4352 stezku podél II/435 po Nové Sady	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	L/K/Dt	
Prostějov - Hněvotín	Druhá trasa vedoucí z Držovic přes Olšany u Prostějova do Hněvotína (odbočná větev lze uvažovat do průmyslové zóny Lutín).	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	R/K/Dt	
Hněvotín - Olomouc	Výhledově by bylo vhodné uvažovat s novou lávkou pro pěší a cyklisty přes dálniční obchvat Olomouce v trase původní historické spojnice. Směr by přímo navazoval na ul. Hněvotínská v Olomouci bez	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	R/K/Dt	

Lokalita - název stavby	Popis	1. Ochrana půdy	2. Klima	3. Ochrana ovzduší	4. Ochrana přírody	5. Prostupnost krajiny	6. Ochrana před hlukem	7. Zdraví	8. Šetrná turistika	9. ochrana vod	RŠČ	Poznámka
	zbytečných závrleků.											
<i>Prostějov-Konice (Jedná se o trasu původně nazývanou Cyklostezka Romže, zbudovaný úsek je z Prostějova do Kostelce na Hané)</i>												
Kostelec na Hané - Bílovice-Lutočín	Nutné je vyřešit průjezd intravilánem Kostelce na Hané a zajistit vazbu na Bílovice. Pro úsek Bílovice - Lutočín se již zpracovává dokumentace.	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	R/K/Dt	
Hlučov - Konice	Od hranice katastru Hlučova po Konici se jedná o kombinaci lesních cest (zpevněných za účasti vlastníka lesa), účelových komunikací navržených v rámci komplexních pozemkových úprav a nově navrhovaných cyklostezek (např. již připravovaný průjezd intravilánem Stražiska)	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	R/K/Dt	
<i>Prostějov-Litovel (Trasa odpovídá přibližně vedení železnice v území, vybudované je napojení Prostějov - Smržice.)</i>												
Smržice - Litovel	Převážně se jedná o nově navrhované cyklostezky, příp. zpevnění stávajících účelových komunikací	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	R/K/Dt	
<i>Litovel-Konice (S ohledem na nízký provoz vozidel je existenci stávající infrastruktury lze považovat spojení Ladín - Ponikev - Vojtěchov - Javoříčko - Veselíčko za vyhovující, ač se nejedná o cyklostezku.)</i>												
Konice - Jesenec	Stezka v souběhu se silnicí II/366	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	R/K/Dt	
Veselíčko - Litovel	Na úseku přes Slavětín - Savín - Novou Ves - Haňovice - Nasobúrky je nutné zbudovat úseky stezek a zpevněných účelových komunikací. Průjezdy intravilány sídel je možné považovat za vyhovující po stávající síti komunikací.	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	R/K/Dt	
<i>Olomouc-Litovel (Trasa v koridoru silničních komunikací - zejména II/635 mimo CHKO Litovelské Pomoraví, vybudované jsou úseky Litovel - Unčovice a Olomouc - Horka nad Moravou resp. Křelov. S využitím místních komunikací a sítě silnic III. třídy je plánováno resp. navrhuje se doplnění o tyto úseky:)</i>												

Lokalita - název stavby	Popis	1. Ochrana půdy	2. Klima	3. Ochrana ovzduší	4. Ochrana přírody	5. Prostupnost krajiny	6. Ochrana před hlukem	7. Zdraví	8. Šetrná turistika	9. ochrana vod	RŠČ	Poznámka
Mezice - Náklo	Záměr připravovaný obcí Náklo - jedná se o cestu do školy z místní části	0	1	1	0	1	1	2	0	0	L/K/Dt	
Příkazy - Skrbeň	Trasa směřovaná do Řepčína přes Horku nad Moravou	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	R/K/Dt	
Horka nad Moravou	Připravuje se stavba v extravilánu od Sluňákova po hr. katastru s obcí Skrbeň a nutné řešit preferenci cyklistů na průtazích silnic obcí Horka.	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	L/K/Dt	
Příkazy - motorest Křepelka	Úsek navrhované stezky sice musí dvakrát mimoúrovňově překřížit těleso dálnice D35 po stávajících objektech, ale jedná se o nejpřímější spojení.	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	R/K/Dt	
Křelov - Olomouc	Přímí spojnice obce Křelov s ul. Křelovská v Olomouci-Řepčíně	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	R/K/Dt	
<i>Litovel-Šternberk (V koridoru silnice II/447, vybudovaný pouze úsek ze Šternberka do Lužic)</i>												
Litovel - Lužice	Intenzivně připravovaný úsek Litovel - Tři Dvory a průtah Hnojicemi, zbývající část je jen ve stádiu úvah.	-1	1	1	-1	1	1	2	1	0	R/K/Dt	II., III. a IV. zóna CHKO Litovelské Pomoraví
<i>Olomouc-Šternberk (V zásadě vybudovaný úsek cyklostezky „Hvězdná“.)</i>												
Štarnov	Podjezd pro cyklisty pod mostem ev. č. 4468-1 pro zvýšení komfortu a bezpečí cyklistů na křížení se silnicí, jejíž dopravní vytížení roste, protože se stává objíždnou trasou mimo I/46.	0	1	1	0	1	1	2	0	0	L/K/Dt	
<i>Cyklostezka Bystřice (Ve Velké Bystřici navazuje na trasu Lipník nad Bečvou - Olomouc, resp. cyklotrasu č. 5.)</i>												
Bystrovany - Velká	Odvedení cyklistů z místních komunikací na pravý	0	1	1	0	1	1	2	0	0	L/K/Dt	

Lokalita - název stavby	Popis	1. Ochrana půdy	2. Klima	3. Ochrana ovzduší	4. Ochrana přírody	5. Prostupnost krajiny	6. Ochrana před hlukem	7. Zdraví	8. Šetrná turistika	9. ochrana vod	RŠČ	Poznámka
Bystřice	břeh řeky											
Hlubočky - Moravský Beroun	Z Mariánského Údolí postupně naplňovat záměr na odvedení cyklistů ze silničních komunikací s vyšším zatížením dopravou	-1	1	1	-1	1	1	2	1	0	R/K/Dt	PR Hrubovodské sutě
<i>Uničov-Šternberk (Úsek podél silnice II/444 aktuálně intenzivně připravovaný, zbudované úseky z Uničova do Újezdu a ze Šternberka do Babice)</i>												
Újezd - Babice	Stezka v souběhu se silnicí má zpracovanou vyhledávací studii, řeší se majetkoprávní vztahy, vyřešena je převážná část intravilánu Mladějovic	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	R/K/Dt	
Litovel - Střelice	Stezka v souběhu se silnicí přes Červenku má zpracované projektové dokumentace, min. vyhledávací studii, řeší se majetkoprávní vztahy	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	R/K/Dt	
<i>Uničov-Mohelnice (Úsek podél silnice II/444, velké převýšení u zámku je odkloněno přes Hlivice, zbudovaný úsek z Uničova do Medlova)</i>												
Medlov	Odvedení cyklistů mimo silnici v návaznosti na stezku do Hlivic	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	L/K/Dt	
Hlivice - Mohelnice	Úsek přes Úsov a Stavenice. Velmi důležitý ve vazbě na průmyslovou zónu Mohelnice, zároveň velmi nákladný z důvodu křížení mnoha vodních toků	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	R/K/Dt	
<i>Litovel-Mohelnice (V souběhu s dálnicí D35, zbudovaný úsek z Litovle do Mladče a v blízkosti Loštic a Moravičan je zbudovaná účelová komunikace v rámci komplexních pozemkových úprav.)</i>												
Mladěč - Mohelnice	Zřejmě řešit jako účelové komunikace v rámci komplexních pozemkových úprav	-1	1	1	-1	1	1	2	1	0	R/K/Dt	II., III. a IV. zóna CHKO Litovelské Pomoraví
<i>Zábřeh-Mohelnice (Zbudovaný úsek Mohelnice – Libivá)</i>												

Lokalita - název stavby	Popis	1. Ochrana půdy	2. Klima	3. Ochrana ovzduší	4. Ochrana přírody	5. Prostupnost krajiny	6. Ochrana před hlukem	7. Zdraví	8. Šetrná turistika	9. ochrana vod	RŠČ	Poznámka
Libivá - Zábřeh	Kombinace účelových komunikací, vedení cyklodopravy po hrázích protipovodňových opatření a zbudování stezky Leština - Zábřeh podél II/315	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	R/K/Dt	
<i>Zábřeh – Šumperk (Dvě možné vedení přes Bludov nebo přes Dolní Studénky. V zásadě vyřešené napojení do Sudkova (až na průchodnost Bludovem)</i>												
Zábřeh - Postřelmov	Nejkratší vedení je podél silnice III/0443 a dráhy	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	R/K/Dt	
<i>Uničov – Šumperk (Podél II/446, zbudované úseky Uničov - Šumvald a Šumperk – Nový Malín)</i>												
Šumvald - Nový Malín	<i>Průchodnost Libinou je možné navrhnout po síti místních komunikací</i>	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	R/K/Dt	
<i>Cyklostezka Desná (Stezka údolím řeky Desná do Loučné nad Desnou, zbudovaný úsek Šumperk - Rapotín (obecní úřad), v zastavěných částech obcí je možné využít síť místních komunikací</i>												
Rapotín - Velké Losiny	Intravilán Rapotína je projekčně intenzivně připravovaná, vazba na Velké Losiny může být uskutečněna podél dráhy nebo alt. přes zámek	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	L/K/Dt	
Velké Losiny - Loučná nad Desnou	Stezka odvádějící cyklisty mimo silnici I/44	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	L/K/Dt	
Rejhotice - Kouty nad Desnou	Stezka odvádějící cyklisty mimo silnici I/44	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	L/K/Dt	III. a IV. zóna CHKO Jeseníky
<i>Šumperk-Jeseník (V úseku Raškov - Jeseník totožné vedení s Moravskou stezkou, opatření jsou popsána pro trasu č. 4)</i>												
Šumperk - Bratrušov	Připravovaný záměr stezky	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	R/K/Dt	
Bratrušov - Raškov	Přes Lužnou, možné využít stávající účelové komunikace, které je potřeba zpevnit.	-1	1	1	0	1	1	2	1	0	R/K/Dt	

6.4 KOMENTÁŘ K HODNOCENÍ KUMULATIVNÍCH, SEKUNDÁRNÍCH A SYNERGICKÝCH VLIVŮ

V rámci hodnocení jednotlivých opatření a krajských záměrů je uváděna také jejich rozsah, spolupůsobení a časový horizont působení. Viz kap. 6.1.1. Tyto vlivy jsou uvedeny v posledních sloupcích tabulek. Zde uvádíme krátký souhrnný komentář k jejich spolupůsobení.

Návrh koncepce řeší na podrobné úrovni problematiku podpory a rozvoje cyklistické dopravy, a to v navzájem provázané soustavě dílčích opatření. U části cílů a opatření z výše provedeného vyhodnocení vyplývá, že nelze předpokládat žádné přímé vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, neboť se jedná o opatření organizačního a administrativního nebo ekonomického charakteru. Dále byla identifikována celá řada pozitivních vlivů na jednotlivé složky životního prostředí (ovzduší, hluk, prostupnost krajiny) a veřejné zdraví (bezpečnost, aktivní formy rekreace, udržitelný cestovní ruch). U některých opatření a záměrů krajského významu byly identifikovány také mírně negativní vlivy.

Koncepce obsahuje sadu provázaných opatření, která se navzájem doplňují. Z hlediska kumulace lze uvažovat zejména s těmito:

- Kumulativní vlivy na půdní fond – koncepce obsahuje pouze malé množství záměrů vedoucích k záborům půdního fondu. To je dáno tím, že řada opatření nemá územní průmět, u dalších budou využívány stávající komunikace (silnice nižší třídy, místní účelové komunikace, lesní a polní cesty). Pouze u některých opatření (1.1.1 a 2.2.2) je potenciálně možná i výstavba nových komunikací. Zde lze počítat s postupnou kumulací záborů, která bude dlouhodobého charakteru (nutno vzít v potaz, že i asfaltovou komunikaci lze v případě potřeby odstranit). I tyto kumulativní zábory budou mít pouze mírný vliv nesrovnatelný s jinými typy záměrů. Významné negativní kumulativní vlivy na půdu tedy nejsou předpokládány.
- Pozitivní kumulativní vlivy na zdraví – jsou také dlouhodobého charakteru a jsou dány např. budováním nových úseků cyklostezek, které odvádějí cyklo dopravu z hlavních komunikací a zvyšují bezpečnost a tím i zdraví obyvatel. Zde lze počítat, že s každým novým dobudovaným úsekem dochází ke kumulaci těchto vlivů. Toto se týká především opatření 1.1.1 (a souvisejících podpůrných opatření).
- Synergické pozitivní vlivy na zdraví – koncepce v dlouhodobém výhledu přispívá k omezení hlučnosti a vypouštění množství emisí znečišťujících látek do ovzduší. Toto taktéž – synergicky a dlouhodobě – v kombinaci s dalšími opatřeními ze zlepšení kvality ovzduší a ochrany před hlukem (např. PZKO), přispívá ke zlepšování podmínek pro lidské zdraví. Cyklo doprava je rovněž zdraví prospěšnou formou trávení volného času (posilování fyzické kondice, relaxace ...), což má také pozitivní dopad na zdraví obyvatel.
- Synergické vlivy na ochranu přírody – cyklo doprava zvyšuje množství návštěvníků, např. pokud je směřována do chráněných území. Ta jsou atraktivní i pro jiné formy rekreace, jako je např. pěší doprava, outdoor aktivity aj. I toto lze brát jako synergický dlouhodobý vliv na tato území, což se týká zejména VZCHŮ (v Olomouckém kraji CHKO Litovelské Pomoraví a Jeseníky). Z posouzených plánů péče vyplývá, že cyklo doprava jako forma šetrné formy turistiky nepředstavuje pro tato území problém, pokud je vhodně usměrňována. V rámci vyhodnocení nebyly pro VZCHŮ zjištěny žádné opatření a záměry, u kterých by se dal předpokládat významnější negativní synergický (ani kumulativní) vliv.
- Sekundární vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly identifikovány.

Celkově lze tedy konstatovat, že u jednotlivých opatření a záměrů krajského významu ani koncepce jako celku nebyly identifikovány žádné významně negativní sekundární, synergické ani kumulativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.

7. PLÁNOVANÁ OPATŘENÍ PRO PŘEDCHÁZENÍ, SNÍŽENÍ NEBO KOMPENZACI VŠECH ZÁVAŽNÝCH NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ VYPLÝVAJÍCÍCH Z PROVEDENÍ KONCEPCE

Z provedeného hodnocení vyplývá, že nebyly identifikovány žádné závažné negativní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví vyplývající z provedení koncepce. Byl posouzen vliv jednotlivých cílů a z nich vyplývajících opatření a dále krajských záměrů. Naopak byla zjištěna řada významnějších pozitivních dopadů, které by budoucí realizace koncepce měla přinést. Jedná se především o pozitivní dopady na:

- veřejné zdraví – koncepce podporuje cyklistiku jako ekologicky šetrnou formu dopravy,
 - předpokládán je pozitivní vliv na snížení množství emisí znečišťujících látek vypouštěných do ovzduší
 - omezení hlukového znečištění z automobilové dopravy
 - podpora bezpečnosti obyvatel – tj. zejména účastníků silničního provozu
 - aktivní a zdraví prospěšná forma trávení volného času

- celková podpora životního prostředí – viz především kvalita ovzduší a ochrana před hlukem (viz výše)

Byly identifikovány také potenciální rizika pro některé ze složek životního prostředí, nikoliv však závažného rozsahu. S ohledem na charakter koncepce se může jednat pouze o plošně málo rozsáhlé zábory půdního fondu (převážně v nižších třídách ochrany). Potenciálním rizikem jsou také střety některých záměrů nových cyklostezek se zájmy ochrany přírody, tj. především vyrušování zvláště chráněných druhů při nevhodné lokalizaci záměrů. Toto však nelze na úrovni obecnosti koncepce vyhodnotit – bude záviset na konkrétní lokalizaci jednotlivých záměrů.

Z výše uvedených důvodů v této části tedy nejsou navrhována žádná opatření pro předcházení závažných negativních vlivů na životní prostředí. Zmírňující opatření jsou předložena v další části vyhodnocení.

8. VÝČET DŮVODŮ PRO VÝBĚR ZKOUMANÝCH VARIANT A POPIS, JAK BYLO POSUZOVÁNÍ PROVEDENO, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH PROBLÉMŮ PŘI SHROMAŽĎOVÁNÍ POŽADOVANÝCH ÚDAJŮ

Hlavní část Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji – tj. Návrhová část se soustavou priorit, cílů a opatření - je předkládána v jedné variantě, nebylo proto prováděno hodnocení a porovnávání více variant. Vyhodnocení koncepce bylo prováděno metodou ex-ante a hodnotitel měl tedy možnost ovlivňovat samotnou podobu koncepce v době jejího vzniku. Toto umožnilo doplňovat jak analytickou část koncepce o dílčí pasáže, tak rovněž na základě hodnocení upravovat dílčí pasáže návrhové části, zejména popisu jednotlivých opatření.

Při ex-ante hodnocení jednotlivých priorit, které jsou naplňovány cíli a opatřeními, nebyly zjištěny žádné významné negativní vlivy na životní prostředí, soustavu Natura ani veřejné zdraví, které by vyvolávaly potřebu hledání dalších variant koncepce. Hodnocena byla tedy pouze jedna varianta.

K posouzení koncepce, respektive jednotlivých opatření a záměrů v ní uvedených, a k posouzení variantně řešených záměrů, bylo dostatečné množství údajů. K dispozici byla průběžná pracovní znění koncepce včetně příloh a zároveň také digitální mapové podklady s lokalizací hodnocených krajských záměrů. Hodnotitel měl k dispozici rovněž mapové podklady, s jejichž pomocí bylo hodnocení prováděno (např. CHOPAV, ZCHÚ, Natura 2000 ...). Nenastaly tedy žádné problémy při shromažďování údajů.

Při hodnocení ještě konkrétnějších záměrů krajské úrovně, které jsou rozpracovány po dílčích úsecích, bylo u dvou úseků zjištěno variantní řešení, které může mít vliv na celkové hodnocení, a to z hlediska vlivů na soustavu Natura 2000 a ZCHÚ. Jedná se o dva úseky tzv. Moravské stezky, a to úseku č. 6 a 21 (varianta oproti úsekům 17, 18 a 19). Bylo proto provedeno srovnání těchto variant.

Úsek 06 je veden v 1. variantě krátce přes okraj území EVL Rychlebské hory – Sokolský hřbet, a to po stávající lesní komunikaci. Zároveň vede mimo CHKO Jeseníky. Druhá varianta je vedena mimo uvedenou EVL a přes okrajovou část CHKO Jeseníky ve III. zóně. U žádné z těchto variant nelze předpokládat významně negativní vlivy a obě jsou tedy akceptovatelné. Z hlediska SEA jsou tyto varianty srovnatelné bez výraznější preference. Doporučujeme proto provést výběr varianty s ohledem na další parametry (sklonové, technické, ekonomické a majetkové aj.).

Úsek 21 je spíše jako dlouhodobější vize částečně veden podél řeky Moravy v EVL Morava – Chropýňský luh. Záměr je směřován pravděpodobně po hrázích (nebo obslužných komunikacích) podél toku Moravy. Za tohoto předpokladu je záměr z hlediska vlivů na soustavu Natura 2000 akceptovatelný a bez významných negativních vlivů. Nutná je zde spolupráce s orgány ochrany přírody při přípravě konkrétního záměru.

Dále je potřeba zdůraznit, že je možné jednotlivé dílčí projekty řešit a porovnat ve variantách v navazujících fázích jejich přípravy mimo podrobnost koncepce (např. výběr vhodné trasy dílčích úseků cyklostezek/tras v rámci vyhledávacích studií, způsob technického provedení apod.) a při výběru zohlednit i zájmy ochrany životního prostředí. Toto platí např. u hodnocených záměrů krajského významu, kdy je v rámci koncepce uvedeno, že se nejedná o striktní trasování cyklistických komunikací. Dle skutečných podmínek při zpracování projektových dokumentací se může průchodnost územím změnit.

9. STANOVENÍ MONITOROVACÍCH UKAZATELŮ (INDIKÁTORŮ) Vlivů KONCEPCE NA ŽP

Zákon č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí zavazuje předkladatele koncepcí, aby zajistil sledování a rozbor vlivů schválené koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví. Pokud předkladatel na základě tohoto sledování zjistí, že provádění koncepce má nepředvídané závažné negativní vlivy na životní prostředí nebo veřejné zdraví, je povinen zajistit přijetí opatření k odvrácení nebo zmírnění těchto vlivů, informovat o tom příslušný úřad a dotčené správní úřady a současně rozhodnout o změně koncepce.

9.1 MONITOROVACÍ UKAZATELE (INDIKÁTORŮ) Vlivů KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Z výše uvedeného vyhodnocení vyplývá, že realizace řady opatření nemá přímý územní průmět a nebude mít ani žádný vliv na životní prostředí. Současně nebyly u zbývajících opatření zjištěny žádné významnější (závažné) negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, které by mohly být realizací koncepce způsobeny.

Vyhodnocení monitorovacích ukazatelů (indikátorů) bude prováděno v rámci pravidelného hodnocení plnění koncepce. Monitorovací ukazatele vycházejí zejména z provedeného vyhodnocení cílů a opatření ke stanoveným referenčním cílům v kapitole 6. Nebyly zjištěny žádné závažné negativní vlivy na životní prostředí a byly identifikovány pouze méně relevantní potenciálně mírně negativní vlivy a rizika na životní prostředí, a to zábory půdního fondu a střety se zájmy ochrany přírody.

Na základě těchto uvedených skutečností jsou navrženy indikátory zabývající se vlivem koncepce na životní prostředí, a to zábory půdního fondu a ochranu přírody.

V níže uvedené tabulce je tedy uveden návrh monitorovacích indikátorů vlivů koncepce na životní prostředí, který vychází jak ze samotného vyhodnocení, tak i z návrhu koncepce samotné.

Tab. 3: Návrh monitorovacích ukazatelů

Ukazatel/Indikátor	Jednotka	Způsob hodnocení
Míra záboru ZPF pro nové úseky cyklostezek krajské úrovně v 1. a 2. třídě ochrany	(ha/rok)	Dle realizovaných projektů
Počet střetů nově vybudovaných úseků cyklostezek a cyklotras krajské úrovně s I. nebo II. zónou CHKO, národních přírodních rezervací nebo přírodních rezervací.	počet	Na základě evidence nositele koncepce (Tj. pro opatření vyplývající z koncepce).
Počet střetů nově vybudovaných úseků cyklostezek a cyklotras krajské úrovně zasahujících do lokalit soustavy Natura 2000).	počet	Na základě evidence nositele koncepce (Tj. pro opatření vyplývající z koncepce).
Počet nově vybudovaných úseků cyklostezek a cyklotras krajské úrovně, které prošly posouzením dle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny, u kterých byl identifikován mírný negativní vliv.	počet	Na základě evidence nositele koncepce a dat ze systému SEA (Tj. pro opatření vyplývající z koncepce).

10. POPIS PLÁNOVANÝCH OPATŘENÍ K ELIMINACI, MINIMALIZACI A KOMPENZACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ ZJIŠTĚNÝCH PŘI PROVÁDĚNÍ KONCEPCE.

Při vyhodnocování jednotlivých opatření obsažených v koncepci nebyly zjištěny žádné závažné negativní vlivy. Některá opatření jsou organizačního, administrativního nebo koncepčního charakteru a není nutné je před jejich realizací posuzovat z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Koncepce předpokládá také některé projekty s potenciálně mírným negativním vlivem či rizikem pro životní prostředí. Jedná se o zábory půdy nebo střety se zájmy ochrany přírody. Zábory půdního fondu budou málo významné (např. ve srovnání se záměry silniční infrastruktury, ploch pro obytnou výstavbu a výrobu apod.) Výstavba nových cyklostezek a dalších záměrů obsažených v koncepci nespadá přímo pod zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Vzhledem k tomu, že do části území zasahují území soustavy Natura 2000, je teoreticky možné u některých záměrů – pokud orgán ochrany přírody svým stanoviskem dle § 45i - řešit vlivy na soustavu Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, a to v rámci procesu EIA. Zde bude nutné najít takové provedení záměru, které významně negativní vliv vyloučí.

Dalším základním opatřením k eliminaci nebo minimalizaci potenciálně negativních vlivů působení předložené koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví bude především vhodná lokalizace záměrů, tj. zejména vedení cyklotras a cyklostezek. Obecně je nutno rovněž dodržovat tyto základní zákonné požadavky:

- povolovat a umísťovat nové stavby je zakázáno v I. zóně CHKO, národních přírodních rezervacích a přírodních rezervacích,
- v lokalitách Natura 2000 (ptačí oblasti a evropsky významné lokality) je nutno zajistit příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (tj. vyhnout se nebo minimalizovat zásahy do chráněných stanovišť, zajistit příznivý stav pro výskyt chráněných druhů).
- zákaz jízdy ve volném terénu v lesních porostech.
- z plánů péče pro VZCHÚ Jeseníky dále vyplývá, že rozvoj nových záměrů cyklotras by měla být směřován mimo MZCHÚ a mimo I. a II. zónu CHKO
- zázemí pro rekreační turistiku (např. mountainbike) by mělo být směřováno ve vazbě na stávající zástavbu obcí
- při vymezování nových komunikací pro cyklo dopravu je vhodné (kromě technického, dopravního a ekonomického řešení) zohledňovat také požadavek na minimalizaci záborů půdního fondu v I. a II. třídě ochrany a přednostně využívat stávajících komunikací.

Dále jsou navržena tato opatření k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů zjištěných při provádění koncepce:

- u cyklostezky Bystřice, s ohledem na vedení návrhu trasy přes PR Hrubovodské sutě, je možné pouze využití stávající komunikace nebo vedení trasy mimo území přírodní rezervace, a to s ohledem na zákaz umísťovat nové stavby v přírodních rezervacích.
- u záměru Moravská stezka v úseku č. 7 v Branné je řešení tohoto úseku nutno vést po stávající komunikaci, důkladně projednat s SCHKO Jeseníky a případně vést tento úsek mimo I. zónu CHKO Jeseníky (s ohledem na to, že část úseku je vedena po hranici I. zóny po stávající komunikaci v lese.

Návrh je v souladu s platnou legislativou - tj. nejedná se o novou stavbu - avšak není zcela v souladu s plánem péče pro CHKO Jeseníky.)

- rozvojové záměry lokalizované do ZCHÚ řešit důkladně ve spolupráci s orgány ochrany přírody
- v případě nových úseků cyklostezek ve zvláště chráněných územích prověřit po dohodě s orgány ochrany přírody potřebnost provedení biologického průzkumu
- ke stávajícím a novým záměrům doplňovat vhodné plochy (především) liniové doprovodné zeleně

Tyto požadavky byly již částečně zahrnuty do koncepce.

11. STANOVENÍ INDIKÁTORŮ (KRITÉRIÍ) PRO VÝBĚR PROJEKTU

Hlavním kritériem pro výběr projektů k realizaci bude konkrétní aktuální potřeba v území a finanční a technické možnosti. Avšak při výběru a realizaci konkrétního projektu v rámci jednotlivých opatření by mělo být zohledněno i environmentální hledisko. Pro tuto potřebu vyhodnocení environmentálních dopadů předkládaných a vybíraných projektů navrhujeme indikátory/kritéria stanovená pro jednotlivá opatření na základě stanovených referenčních cílů ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, respektive předpokládaných dopadů na životní prostředí.

Indikátory (kritéria) mají formu otázky, na kterou lze odpovědět ano nebo ne anebo formu otázky, na kterou lze odpovědět číselným údajem nebo ano/ne. Na základě tohoto systému lze při porovnávání dvou nebo více projektů vybrat projekt šetrnější k životnímu prostředí. Lze doporučit, aby použití environmentálních kritérií bylo přiměřenou součástí posouzení každého projektu, u kterého lze předpokládat vlivy na životní prostředí (tj. ne u projektů bez územního průmětu a dalších), a aby při konečném výběru projektu mělo environmentální kritérium odpovídající váhu ve srovnání s ostatními kritérii (ekonomickými, technickými, sociodemografickými atd.). Hodnocení aktivit/projektů dle environmentálních kritérií by mělo současně napomoci tomu, aby byly doporučeny k realizaci pouze ty projekty, které nebudou mít negativní vliv na životní prostředí. Hodnocení je zaměřeno na projekty, které jsou součástí předkládané koncepce.

V následujícím textu uvádíme přehled potenciálních navrhovaných indikátorů (kritérií - otázek) pro výběr aktivit/projektů:

- Zasahuje projekt do maloplošně zvláště chráněných území? (ano/**ne**)
- Vede projekt k záboru půdního fondu v 1. nebo 2. třídě ochrany? Jak velkému? (ano/**ne** - ha)
- Přispěje realizace projektu ke snížení emisí znečišťujících látek do ovzduší? (**ano**/ne)
- Sníží se počet obyvatel exponovaných nadměrným hlukem, zejména z dopravy? (**ano**/ne)
- Je součástí projektu i výsadba/obnova zeleně? (**ano**/ne)

Poznámka: Vytučněné hodnocení značí pozitivní hodnocení.

12. VLIVY KONCEPCE NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Vlivy koncepce Strategie Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji byly hodnoceny současně s ostatními vlivy na životní prostředí průběžně v rámci jednotlivých kapitol.

Cyklistická doprava je ekologicky šetrnou formou dopravy. Ta jako alternativa k dopravě automobilové (a samozřejmě také veřejné dopravě) není zdrojem hlukového znečištění a znečišťujících látek do ovzduší a jejím rozvojem jsou tudíž vytvářeny předpoklady pro omezování emisí znečišťujících látek do ovzduší a omezování hlukového znečištění. Zhoršená kvalita ovzduší a nadměrná hlučnost jsou negativními faktory pro lidské zdraví. Základní charakteristika těchto oblastí je popsána v kapitole 2.

V kapitole 3 jsou tyto aspekty rovněž zdůrazňovány, přičemž kromě kvality ovzduší a snižování hlukového znečištění je zmíněn důležitý aspekt bezpečnosti cyklistů. Ten je v rámci koncepce výrazně podporován, a to zejména oddělováním cyklo dopravy od dopravy automobilové. Znečištění ovzduší a hlučnost je taktéž problémem životního prostředí (kap. 4), k jehož řešení koncepce přispívá.

Problematika zdraví a bezpečnosti obyvatel je také podrobně řešena v rámci kap. 5 při hodnocení cílů životního prostředí a návrhu referenčních cílů. Problematika zdraví je přímo akcentována např. v rámci Politiky územního rozvoje (republikové priority územního plánování), kdy je cyklistická doprava explicitně uvedena jako environmentálně šetrná forma dopravy. Dále jsou zde podrobněji uvedeny cíle z dokumentu Zdraví 21 – Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR (2003-2020), přičemž bylo konstatováno, že předložená koncepce se problematikou zdraví a bezpečnosti zabývá a jsou jí naplňovány především cíle 10. Zdravé a bezpečné životní prostředí, 11. Zdravější životní styl a 13. Zdravé místní životní podmínky. Rovněž jsou v této kapitole uvedeny cíle z dokumentu Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí.

Na základě této kapitoly byly také stanoveny referenční cíle, kdy jedním z cílů je také č. 7 Zdravé a bezpečné životní prostředí (zdraví). Tento cíl je dále podrobněji charakterizován, tj. s uvedením vazby na referenční cíle 3 a 6, kdy znečištění ovzduší a hlukové znečištění patří mezi determinanty zdraví obyvatel. Pro potřeby hodnocení koncepce je zde tedy myšleno zejména omezování hlučnosti a znečištění ovzduší a dále oddělování cyklistické dopravy od automobilové (snižování rizik) a současně zlepšování podmínek pro zdraví, kdy cyklistická doprava je brána jako aktivní a zdraví prospěšná forma dopravy. Ve vztahu k takto charakterizovanému cíli jsou dále vyhodnocovány jednotlivá opatření a záměry krajského významu.

V kapitole 6 jsou opět hodnoceny i vlivy na veřejné zdraví, a to jednak tabulkově ve vztahu k referenčnímu cíli a případně i doprovodným komentářem. (v potaz byly brány také další cíle s přímým vztahem ke zdraví obyvatel).

V rámci hodnocení vlivů jednotlivých opatření nebyly identifikovány žádné významnější negativní vlivy na lidské zdraví. Naopak u řady opatření se dají předpokládat kladné vlivy na veřejné zdraví, a to díky podpoře lepší kvality ovzduší, omezení hlukového znečištění, aktivní a zdraví prospěšné formy rekreace a bezpečnosti účastníků silničního provozu díky podpoře oddělování cyklistické dopravy od automobilové. Toto je rovněž krátce shrnuto v rámci kap. č. 7 a nejsou proto navrhována žádná opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci závažných (a jakýkoliv – kap. 9) vlivů na veřejné zdraví.

Na základě všech výše uvedených poznatků vyplývajících z vyhodnocení je možno konstatovat, že problematika ochrany veřejného zdraví byla akcentována průběžně v dostatečné podrobnosti a že realizace opatření uvedených v koncepci povede ke zlepšení podmínek pro zajištění bezpečnosti obyvatel a ochranu veřejného zdraví. Současně nebyly zjištěny žádné významné negativní vlivy na veřejné zdraví.

13. NETECHNICKÉ SHRUTÍ VÝŠE UVEDENÝCH ÚDAJŮ

Předmětem řešení vyhodnocení je „Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji“. Hodnocení je strukturováno dle požadavků Přílohy 9 k zákonu č. 100/2001 Sb. a jeho součástí je rovněž posouzení na soustavu Natura 2000 dle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny.

V kap. 1 je popsán obsah a cíle koncepce a její vztah k jiným koncepcím. Koncepce popisuje výchozí principy, určuje hlavní priority, vizi pro každou z priorit a dále strukturu priorit, strategických cílů a opatření, které povedou k naplňování koncepce. Opatření dále obsahují popis opatření, vazbu na analytickou část, odpovědnost, spolupracující subjekty, zdroje financování a termíny.

Koncepce navazuje na dokumenty, na základě kterých Olomoucký kraj přistoupil k systematické podpoře cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky na svém území – na Koncepci rozvoje cyklistické dopravy na území Olomouckého kraje a na Územní studii rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji.

K kap. 2 je popsán současný stav životního prostředí v Olomouckém kraji, na jehož území je koncepce zaměřena.

V kap. 3 uvedeny charakteristiky životního prostředí v oblastech, které by mohly být provedením koncepce významně zasaženy. Mezi oblastmi životního prostředí v Olomouckém kraji, které souvisí (méně či více) s problematikou cyklo dopravy, patří zábory půdního fondu, znečištění ovzduší, hlukové znečištění a střety rozvojových záměrů se zájmy ochrany přírody. Další související oblastí je bezpečnost a veřejné zdraví.

V kap. 4 je uvedeno, že mezi problémy životního prostředí v Olomouckém kraji, které souvisí (méně či více) s problematikou cyklo dopravy, patří zábory půdního fondu, znečištění ovzduší, hlukové znečištění (zejména z automobilové dopravy) a střety rozvojových záměrů se zájmy ochrany přírody.

V rámci kap. 5 jsou řešeny cíle ochrany životního prostředí, které mají vztah ke koncepci, a způsob, jak byly tyto cíle vzaty v úvahu během její přípravy. V této kapitole jsou tedy popsány hlavní cíle zejména ze Státní politiky životního prostředí a dalších dokumentů na národní a krajské úrovni. Bylo hodnoceno, jak koncepce přispívá k naplňování cílů uvedených v těchto koncepcích a současně byly stanoveny referenční cíle pro potřeby dalšího vyhodnocení. Bylo stanoveno celkem 9 referenčních cílů, které jsou v rámci dané kapitoly dále charakterizovány. Jedná se o tyto:

1. ochrana půdy před zábory a degradací (ochrana půdy);
2. ochrana klimatu (klíma);
3. zajištění dobré kvality ovzduší a plnění imisních limitů (ochrana ovzduší);
4. ochrana přírody, krajiny a přírodního prostředí (ochrana přírody);
5. zajištění propustnosti krajiny (propustnost krajiny);
6. ochrana životního prostředí a člověka před hlukem (ochrana před hlukem);
7. zdravé a bezpečné životní prostředí (zdraví);
8. podpora ekologicky šetrných forem cestovního ruchu (šetrná turistika);
9. ochrana podzemních a povrchových vod (ochrana vod);

V kap. 6 je popsáno podrobně vyhodnocení jednotlivých patření a záměrů krajského významu na životní prostředí a veřejné zdraví, a to především tabulkově (na škále -2 až +2) ve vztahu k referenčním cílům společně s doprovodným komentářem a dále z hlediska jejich rozsahu, spolupůsobení a časové působnosti. Z vyhodnocení vyplynulo, že nebyly zjištěny žádné významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné

zdraví. Naopak byla zjištěna celá řada pozitivních vlivů ve vztahu k uvedeným referenčním cílům, zejména z hlediska kvality ovzduší, hlukového znečištění, zdraví a bezpečnosti obyvatel. Současně byly konstatovány některé potenciálně mírné negativní vlivy/rizika, a to z hlediska ochrany přírody (zásahy do ZCHÚ a lokalit soustavy Natura 2000) a možných záborů půdního fondu. Ani tyto vlivy však nebyly vyhodnoceny jako významné.

Z tohoto důvodu nejsou v kap. 7 uvedena žádná opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci závažných negativních vlivů.

Hlavní část Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji – tj. Návrhová část - je předkládána v jedné variantě, nebylo proto prováděno hodnocení a porovnávání více variant. Při hodnocení jednotlivých priorit, které jsou naplňovány cíli a opatřeními, nebyly zjištěny žádné významné negativní vlivy na životní prostředí, soustavu Natura ani veřejné zdraví, které by vyvolávaly potřebu hledání dalších variant koncepce. U dvou dílčích úseků krajských záměrů v oblasti cyklo dopravy byly posouzeny varianty. Zde bylo konstatováno, že všechny navržené varianty jsou akceptovatelné, není preferován výběr konkrétní varianty.

V kap. 9 jsou navrženy monitorovací ukazatele. Ty vycházejí zejména z provedeného vyhodnocení cílů a opatření ke stanoveným referenčním cílům v kapitole 6. Na základě toho jsou navrženy indikátory zabývající se vlivem koncepce na životní prostředí, a to zábery půdního fondu a ochranu přírody.

K kap. 10 jsou popsána opatření pro předcházení, eliminaci a kompenzaci vlivů koncepce. Jsou zde navržena jak opatření pro celou koncepci, tak i opatření pro dílčí záměry vyplývající z vyhodnocení.

Další kapitola navrhuje kritéria pro výběr projektů. Hlavním kritériem pro výběr projektů k realizaci bude konkrétní aktuální potřeba v území a finanční a technické možnosti. Avšak při výběru a realizaci konkrétního projektu v rámci jednotlivých opatření by mělo být zohledněno i environmentální hledisko. Indikátory (kritéria) mají formu otázky, na kterou lze odpovědět ano nebo ne anebo formu otázky, na kterou lze odpovědět číselným údajem nebo ano/ne. Na základě tohoto systému lze při porovnávání dvou nebo více projektů vybrat projekt šetrnější k životnímu prostředí. Navržena byla tato kritéria (Vytučněné hodnocení značí pozitivní hodnocení.):

- Zasahuje projekt do maloplošně zvláště chráněných území? (ano/**ne**)
- Vede projekt k záboru půdního fondu v 1. nebo 2. třídě ochrany? Jak velkému? (ano/**ne** - ha)
- Přispěje realizace projektu ke snížení emisí znečišťujících látek do ovzduší? (**ano**/ne)
- Sníží se počet obyvatel exponovaných nadměrným hlukem, zejména z dopravy? (**ano**/ne)
- Je součástí projektu i výsadba/obnova zeleně? (**ano**/ne)

Kap. 12 shrnuje vlivy koncepce na veřejné zdraví. Na základě všech výše uvedených poznatků vyplývajících z vyhodnocení je zde konstatováno, že realizace opatření uvedených v koncepci povede ke zlepšení podmínek pro zajištění bezpečnosti obyvatel a ochranu veřejného zdraví. Současně nebyly zjištěny žádné významné negativní vlivy na veřejné zdraví.

Kap. 13 je tato a shrnuje netechnicky obsah koncepce. Kap. 14 obsahuje vypořádání vyjádření obdržených ke koncepci. Všechna vyjádření byla vypořádána. Kap. 15 obsahuje závěry a doporučení včetně návrhu stanoviska, které je doporučováno jako souhlasné.

14. SOUHRNNÉ VYPOŘÁDÁNÍ VYJÁDŘENÍ OBDRŽENÝCH KE KONCEPCI Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ.

Dle závěru zjišťovacího řízení Ministerstva životního prostředí - Odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence č.j. 16746/ENV/17 – ze dne 7. března 2017 k této koncepci mimo jiné vyplývá, že ke koncepci zaslaly svá vyjádření celkem od 11 subjektů, z nichž 4 vyjádření byly bez připomínek. Vyjádření týkající se obsahu a rozsahu posouzení (vyhodnocení) byla využita jako podklad pro vydání tohoto závěru zjišťovacího řízení.

- MŽP - odbor zvláštní územní ochrany přírody a krajiny
- MŽP - odbor ochrany vod
- MŽP – odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků
- Olomoucký kraj
- Krajský úřad Olomouckého kraje - Odbor životního prostředí a zemědělství
- Česká inspekce životního prostředí - OI Olomouc
- Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje se sídlem v Olomouci
- Obvodní báňský úřad pro území krajů Moravskoslezského a Olomouckého
- Národní památkový ústav, územní pracoviště v Olomouci
- Magistrát města Přerova
- Magistrát města Olomouce, odbor životního prostředí

Požadavky a vyjádření včetně jejich vypořádání jsou uvedeny v tabulce níže.

Požadavek	Vypořádání
<p><u>MŽP - odbor zvláštní územní ochrany přírody a krajiny</u></p> <p>1) Vyhodnotit soulad s dokumenty v ochraně přírody na národní úrovni</p> <p>2) Vyhodnotit vliv na zvláště chráněná území a cíle ochrany</p> <p>3) Navrhnout opatření k minimalizaci negativních vlivů na ZCHÚ</p>	<p>1) Vyhodnocení souladu bylo provedeno</p> <p>2) Vyhodnocení vlivů na zvláště chráněná území bylo provedeno, stejně byl hodnocen soulad s plány péče pro VZCHÚ a bylo provedeno hodnocení potenciálních střetů krajských záměrů se ZCHÚ a územími Natura 2000</p> <p>3) Opatření byla navržena a současně zapracována přímo do textové části koncepce</p>
<p><u>MŽP - odbor ochrany vod</u></p> <p>Bez připomínek a požadavků k návrhové části</p>	x
<p><u>MŽP – odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků</u></p> <p>Požadavek na posouzení dle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny</p>	Posouzení je samostatnou částí vyhodnocení
<p><u>Olomoucký kraj</u></p> <p>Potvrzuje soulad s Aktualizací č. 1 ZÚR Olomouckého kraje a Strategií rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje. Jinak bez připomínek.</p>	x
<p><u>Krajský úřad Olomouckého kraje - Odbor životního prostředí a zemědělství</u></p> <p>Bez konkrétních připomínek. Upozornění na nevhodnost umístění stezek na stanovištích výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů)</p>	x Byly hodnoceny také vlivy na ochranu přírody a zvláště chráněná území. Taktéž byly hodnoceny střety mezi uvedenými krajskými záměry a ZCHÚ a územími Natura 2000. Významné negativní vlivy nebyly zjištěny, nově navržené trasy jsou navrženy na

Požadavek	Vypořádání
	stávajících komunikacích. Bylo upozorněno na potenciální rizika a doplněna opatření přímo do koncepce.
<u>Česká inspekce životního prostředí - OI Olomouc</u> Bez zásadních připomínek. Upozornění na dílčí nesrovnalosti v Oznámení.	Nesrovnalosti vyplývaly z chybných údajů v uvedeném zdroji a byly opraveny. Jeskyně Na Špičáku jsou uvedeny, jeskyně Na Pomezí jsou součástí EVL Rychlebské hory - Sokolský hřbet.
<u>Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje se sídlem v Olomouci</u> Bez zásadních připomínek, poznámky k Oznámení.	Poznámky k Oznámení akceptovány.
<u>Obvodní báňský úřad pro území krajů Moravskoslezského a Olomouckého</u> Bez faktických připomínek	x
<u>Národní památkový ústav, územní pracoviště v Olomouci</u> Bez zásadních připomínek	x
<u>Magistrát města Přerova</u> Bez připomínek	x
<u>Magistrát města Olomouce, odbor životního prostředí</u> Vyjádření oddělení péče o krajinu a zemědělství bez připomínek, obdobně orgán ochrany ovzduší a z hlediska nakládání s odpady. Vodoprávní úřad při zpracování koncepce požaduje respektovat: - Plán oblasti povodí Moravy, Plán pro zvládnutí povodňových rizik, chráněnou oblast přirozené akumulace podzemních vod Kwartér řeky Moravy, ochranná pásma vodních zdrojů, záplavová území, ochranná pásma vodních toků a vodních děl, stávající protipovodňová opatření, neovlivnit negativně odtokové poměry a retenci vody v krajině, respektovat stávající vodní díla v území, návrhy cyklostezek koordinovat s připravovanými stavbami vodních děl (zejména s připravovanými protipovodňovými opatřeními v konkrétním území, revitalizacemi a renaturacemi vodních toků, u přírodních vodních toků respektovat území potřebné pro jejich přirozený vývoj), - respektovat příslušné normy na úseku vodního hospodářství, v případě křížení vodních toků a vodních děl vycházet z limitů využití území uvedených na internetových stránkách Ministerstva pro místní rozvoj ČR kapitoly 2.1.105 – Křížení a souběhy, dálnic, silnic a místních komunikací s vodními toky, z technických podmínek „TP 83“ – Odvodnění pozemních komunikací“.	Návrh koncepce byl v rámci přípravy projednáván také se správcem vodních toků. Návrh koncepce se zabývá také uvedenou problematikou. V rámci Opatření 1.2.3 „Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů“ se předpokládá podpora vedení cyklistické infrastruktury podél vodních toků, zejména na protipovodňových hrázích. Jsou zde uváděny požadavky na koordinaci výstavby cyklostezek a účelových komunikací na/u protipovodňových hrázích, a to již během přípravy projektů. Jako spolupracující subjekty jsou přímo v rámci koncepce uváděny Povodí Odry a Povodí Moravy. Negativní vlivy na vodní toky a plochy a protipovodňovou ochranu nebyl zjištěn. Opatření jsou definována obecněji a střety zde nelze identifikovat. Byla provedena rovněž analýza potenciálních rizik trasování koridorů krajské úrovně s limity životního prostředí. Zde bylo zjištěno, že většina nově navržených cyklotras je vedena po stávajících komunikacích a nedochází tedy se střety s uvedenými zájmy ochrany vod. Ty budou konkrétněji řešitelné při přípravě jednotlivých záměrů/staveb.

14.1 VYPOŘÁDÁNÍ POŽADAVKŮ VYPLÝVAJÍCÍCH ZE ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ

Níže je uveden soupis požadavků ze zjišťovacího řízení a stručné vyhodnocení jejich naplnění.

- 1) Vyhodnotit soulad předložené koncepce s již schválenými koncepčními dokumenty v oblasti ochrany přírody

<p>a krajiny na národní úrovni, a sice se Státní politikou životního prostředí České republiky 2012 - 2020, Aktualizací Státního programu ochrany přírody a krajiny České republiky (2009), Strategií ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016 - 2025 a republikovými prioritami v oblasti ochrany přírody a krajiny stanovenými Aktualizací č. 1 Politiky územního rozvoje ČR.</p>
<p>Vyhodnocení souladu předložené koncepce s uvedenými koncepcemi v oblasti ochrany přírody na národní úrovni bylo provedeno. Nebyl zjištěn žádný rozpor předložené koncepce s cíli pro ochranu přírody s vazbou na cyklo dopravu uvedenými v těchto dokumentech. Lze konstatovat, že návrh koncepce naplňuje některé cíle uvedené v těchto koncepcích.</p>
<p>2) Vyhodnotit soulad koncepce s Národní strategií rozvoje cyklistické dopravy pro léta 2013 - 2020, Zásadami územního rozvoje Olomouckého kraje (ve znění jejich aktualizací) a územními plány obcí v Olomouckém kraji.</p>
<p>Předložená koncepce přímo vychází z Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy pro léta 2013-2020 a přímo ji rozpracovává pro potřeby Olomouckého kraje. Předložená koncepce je tedy s touto národní strategií v souladu. Rovněž byl hodnocen soulad se Zásadami územního rozvoje Olomouckého kraje a bylo konstatováno, že oba dokumenty jsou ve vzájemném souladu, přičemž koncepce bude podkladem pro další aktualizace ZÚR Olomouckého kraje. Předložená koncepce je dokumentem krajské úrovně. Při přípravě analytické části byly zjišťovány také požadavky jednotlivých obcí v Olomouckém kraji na rozvoj cyklo dopravy a tyto požadavky jsou v analytické části uvedeny jako součást koncepce. Jejich realizace pak bude přednostně v kompetenci obcí, kdy kraj bude jejich realizaci vhodným způsobem podporovat. Koncepce bude tedy podkladem pro přípravu a změny územních plánů obcí.</p>
<p>3) Vyhodnotit vlivy koncepce na zvláště chráněná území (dále jen „ZCHÚ“), tedy zda prováděním koncepce (rozvojem cyklistické dopravy a cykloturistiky v Olomouckém kraji) nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany ZCHÚ. Rovněž vyhodnotit, zda koncepce respektuje limity využití území, respektive základní ochranné podmínky dané zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále též jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“) a bližší ochranné podmínky dané zřizovacím předpisem dotčených ZCHÚ.</p>
<p>Bylo provedeno. Vy rámci vyhodnocení byly řešeny i vlivy na oblast ochrany přírody, která byla hodnocena nejpodrobněji ze všech složek životního prostředí. Bylo provedeno hodnocení souladu s plány péče pro velkoplošná zvláště chráněná území v Olomouckém kraji (CHKO Jeseníky a CHKO Litovelské Pomoraví) a bylo konstatováno, že koncepce je s těmito dokumenty v souladu. Jak do analytické části, tak do návrhové, byly přímo zakomponovány legislativní limity ochrany přírody (a ochrany lesa), stejně tak jsou zde explicitně uvedeny požadavky na nutnost koordinace aktivit s orgány ochrany přírody. Cyklistická doprava je ekologicky šetrnou alternativou k dopravě automobilové a je rovněž udržitelnou formou cestovního ruchu. Je tedy možno celkově konstatovat, že koncepce respektuje zájmy ochrany přírody a za stanovených podmínek, které byly do koncepce uvedeny, nepředstavuje pro zájmy ochrany přírody ohrožení.</p>
<p>4) Posoudit, zda koncepce respektuje plány péče o zvláště chráněná území, která se nacházejí či zasahují na území Olomouckého kraje.</p>
<p>Bylo provedeno posouzení souladu s plány péče o velkoplošná zvláště chráněná území v Olomouckém kraji (CHKO Jeseníky a Litovelské Pomoraví) a byl konstatován soulad s těmito plány péče pro VZCHÚ. S výjimkou vybraných cyklotras krajské úrovně neřeší koncepce konkrétní trasování místních úseků, které tedy budou řešeny na úrovni jednotlivých obcí a v rámci jejich územních plánů. U úseků krajské úrovně, které jsou rovněž vedeny jako koridory, kdy jejich trasování se bude přizpůsobovat místním podmínkám a limitům, bylo provedeno alespoň orientační vyhodnocení a upozorněno na potenciální střety, kterým je potřeba se věnovat při konkrétní lokalizaci tras. Do koncepce byly rovněž přímo zahrnuty pasáže zajišťující naplňování požadavků ochrany přírody.</p>
<p>5) V případě trasování nových cyklotras a návrzích nových cyklostezek přes ZCHÚ a lokality soustavy NATURA 2000 zohlednit únosnost jednotlivých lokalit vzhledem k jejich přírodním podmínkám a posoudit vlivy takových tras zejména z hlediska záboru stanovišť, zvýšené návštěvnosti a s tím souvisejícího vyrušování.</p>
<p>Jak je uvedeno výše, bylo provedeno posouzení souladu s plány péče o velkoplošná zvláště chráněná území v Olomouckém kraji (CHKO Jeseníky a Litovelské Pomoraví) a byl konstatován soulad s těmito plány péče pro VZCHÚ. V rámci plánu péče je zohledňována i problematika únosnosti území – v obou těchto VZCHÚ je stávající únosnost charakterizována jako přijatelná a jsou zde uvedena doporučení pro další rozvoj. S výjimkou vybraných cyklotras krajské úrovně neřeší koncepce konkrétní trasování místních úseků, které tedy budou řešeny na úrovni jednotlivých obcí a v rámci jejich územních plánů. Není tedy možno – s výjimkou tras krajské úrovně</p>

<p>– identifikovat střety s MZCHÚ. U úseků krajské úrovně se jejich trasování bude přizpůsobovat místním podmínkám a limitům. Zde bylo provedeno jejich vyhodnocení a upozorněno na potenciální střety s těmito územími. Do koncepce byly rovněž přímo zahrnuty pasáže zajišťující naplňování požadavků ochrany přírody. Vlivy na soustavu Natura 2000 byly řešeny v rámci samostatného dokumentu a bylo zde konstatováno, že koncepce nemůže mít významně negativní vliv na soustavu Natura 2000.</p>
<p>6) V případě identifikace možných negativních vlivů provádění koncepce na ZCHÚ a lokality soustavy NATURA 2000, na zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů, biodiverzitu a významné krajinné prvky navrhnout ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí opatření k předcházení, vyloučení, snížení či kompenzaci těchto negativních vlivů.</p>
<p>V rámci vyhodnocení nebyly identifikovány žádné významné (závažné) negativní vlivy na soustavu Natura 2000 ani na ZCHÚ, zvláště chráněné druhy, biodiverzitu a VKP. Byly identifikovány potenciální mírné negativní vlivy (rizika), na které bylo upozorněno a byla uvedena doporučení pro jejich minimalizaci a předcházení. Doporučení pro zajištění ochrany přírody byla doplněna rovněž přímo do textu koncepce.</p>
<p>7) Vyhodnotit vliv koncepce na povrchové a podzemní vody, na chráněné oblasti přirozené akumulace vod a na ochranná pásma vodních zdrojů.</p>
<p>Součástí vyhodnocení je také vyhodnocení vlivů na povrchové a podzemní vody. Nebyly identifikovány žádné negativní vlivy uvedené koncepcí na povrchové a podzemní vody. Bylo konstatováno, že koncepce nepředstavuje riziko pro chráněné oblasti přirozené akumulace povrchových vod, která se na území Olomouckého kraje nacházejí. Velká část opatření je bez územního průmětu, většina z navržených úseků cyklostezek a cyklotras je navržena po stávajících komunikacích (případně hrázích) a nehrozí negativní ovlivnění vod. Současně platí konstatování, že se jedná o návrh koridorů, jejichž konkrétní vedení se může v dalších fázích přípravy přizpůsobit požadavkům v území.</p>
<p>8) Posoudit, zda provádění koncepce nebude v rozporu se zájmy chráněnými zákonem č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů.</p>
<p>Návrh koncepce byl projednáván také s orgány ochrany lesa a požadavky na zajištění zájmů ochrany lesa jsou uvedeny jak v rámci vyhodnocení, tak i v textu samotné koncepce (tj. že je nutno postupovat v souladu se zájmy vlastníků lesa). Rozvoj cyklo dopravy není v přímém rozporu se zájmy ochrany lesa, různé formy cyklo dopravy jsou udržitelnou formou turismu a dopravy šetrné i k požadavkům ochrany lesa.</p>
<p>9) Vyhodnotit, zda a jak jsou v koncepci zohledněny zásady ochrany zemědělského půdního fondu, zejména s ohledem na záborů kvalitní zemědělské půdy.</p>
<p>Cyklistická doprava může vést k záborům půdního fondu, a to při realizaci nových úseků cyklostezek. Míra těchto záborů je oproti jiným silničním dopravním stavbám výrazně nižší, obdobné platí i při srovnání s plochami pro výrobu a bydlení apod. K výstavbě nových cyklostezek směřují jen dílčí opatření uvedená v koncepci, ostatní opatření předpokládají využití stávajících komunikací, případně směřují k zajištění doprovodné infrastruktury nebo jsou organizačně-administrativního charakteru. Míra negativních vlivů na půdní fond je dále snižována tím, že významná část cykloturistiky směřuje do výše položených a přírodně hodnotných lokalit s nižší kvalitou zemědělské půdy.</p>
<p>10) V souvislosti s navrhováním nové cyklistické dopravní infrastruktury posoudit vlivy koncepce na krajinný ráz, migrační prostupnost a fragmentaci krajiny.</p>
<p>V rámci vyhodnocení nebyly identifikovány žádné významnější potenciální vlivy na krajinný ráz. Koncepce rovněž nepovede k další fragmentaci krajiny a cyklistická doprava sama o sobě rovněž nesnižuje migrační prostupnost krajiny pro zvěř. Naopak je podporována prostupnost krajiny pro člověka.</p>
<p>11) Při stanovení kritérií pro výběr projektů maximálně zohlednit ochranu přírody a krajiny a ochranu lidského zdraví.</p>
<p>Bylo provedeno v rámci vyhodnocení s ohledem na identifikované vlivy.</p>
<p>12) Požadavky stanovené v závěru zjišťovacího řízení a všechna vyjádření, která MŽP obdrželo v průběhu zjišťovacího řízení, je nezbytné ve vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví vypořádat.</p>
<p>Požadavky vyplývající ze zjišťovacího řízení jsou vypořádány.</p>

15. ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ VČETNĚ NÁVRHU STANOVISKA

Na základě předloženého vyhodnocení vlivů Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji na životní prostředí a veřejné zdraví lze konstatovat, že nebyly identifikovány žádné významnější negativní vlivy této koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví, které by znemožňovaly její schválení. To se týká jak celkového vyhodnocení koncepce, tak i vyhodnocení jednotlivých cílů a opatření. Byly identifikovány potenciálně mírně negativní vlivy, respektive potenciální rizika.

Na základě všech výše uvedených skutečností je možno konstatovat, že předložená „Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji“

nebude mít významně negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

Současně bylo v rámci samostatného posouzení vlivů na soustavu Natura 2000 konstatováno, že:

předložená koncepce ani jednotlivá opatření v ní uvedené nemůže mít významně negativní vliv na celistvost a předměty ochrany evropsky významných lokalit a ptáčích oblastí v rámci soustavy Natura 2000.

Na základě všech informací výše uvedených doporučujeme vydat následující stanovisko:

Ministerstvo životního prostředí

Vršovická 65
100 10 Praha - Vršovice

V Praze, dne: 2017
Č.j.:

STANOVISKO K NÁVRHU KONCEPCE

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji

podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Předkladatel koncepce: Olomoucký kraj
Zpracovatel koncepce: Regionální agentura pro rozvoj střední Moravy
Zpracovatel vyhodnocení: Mgr. Zdeněk Frélich
autorizovaná osoba dle zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
autorizovaná osoba dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

Průběh posuzování:

Zjišťovací řízení bylo zahájeno dne 2. 2. 2017 zveřejněním informace o oznámení koncepce a o tom, kdy a kde je možno do něj nahlížet (dále též jen „informace“), na úřední desce Olomouckého kraje. Informace byla rovněž zveřejněna v Informačním systému SEA (http://portal.cenia.cz/eiasea/view/SEA100_koncepce), kód koncepce MZP245K, a zaslána dotčeným územním samosprávným celkům pro zveřejnění na úředních deskách. Informace o oznámení koncepce byla zaslána také dotčeným správním úřadům.

Ministerstvo životního prostředí (MŽP), odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, oddělení SEA, obdrželo vyjádření celkem od 11 subjektů, z nichž 4 vyjádření byly bez připomínek. Vyjádření týkající se obsahu a rozsahu posouzení (vyhodnocení) byla využita jako podklad pro vydání tohoto závěru zjišťovacího řízení.

Na podkladě oznámení koncepce a vyjádření k němu obdržených provedlo Ministerstvo životního prostředí podle kritérií uvedených v příloze č. 8 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále též jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“) zjišťovací řízení ve smyslu § 10d výše uvedeného zákona s následujícím závěrem: Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji jako koncepce naplňující dikci ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí bude předmětem posuzování vlivů na životní prostředí.

Závěr zjišťovacího řízení také stanovil obsah a rozsah Vyhodnocení nejen v rozsahu základních zákonných požadavků, daných §§ 2 a 10b) a přílohou č. 9 zákona, ale také nad tento rámec, se zaměřením na aspekty plynoucí ze zjišťovacího řízení. V souladu s požadavky zákona č. 100/2001 Sb. byl tento dokument zveřejněn.

Dne 2017 byl Ministerstvu životního prostředí předložen návrh koncepce „Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji“ (dále také koncepce), včetně Vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví, ve smyslu § 10f) citovaného zákona.

Stručný popis koncepce:

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

V analytické části byl analyzován stav a potřeby cyklo dopravy a cykloturistiky na území kraje. Strategická část pak vychází z analytické části a navrhuje opatření, která povedou ke zlepšení a dalšímu posilování pozice cyklistiky v obou základních směrech. Budou navržena taková opatření, která povedou ke zvýšení využití cyklostezek a cyklotras jako alternativního a ekologicky šetrnějšího dopravního proudu za účelem zvýšení bezpečnosti dopravy při cestě do zaměstnání, škol či za zábavou.

Dokument se zaměřuje na významné skutečnosti týkající se současného stavu a vývoje v oblasti cyklo dopravy a cykloturistiky v Olomouckém kraji a jeho jednotlivých částech a definuje hlavní výhledové rozvojové potřeby a cíle pro obě integrální oblasti cyklistiky.

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

Koncepce vychází z principu, že za rozvoj cyklistické dopravy, stejně **jako za výstavbu a údržbu cyklistické infrastruktury je primárně zodpovědná obec/město** (v případě doprovodné infrastruktury

popř. také subjekty působící na jejím/jeho území). Úlohou kraje je pořizování víceletých koncepčních dokumentů, mezi které patří také tento dokument, který určí další směry rozvoje cyklistiky na jeho území, evidence a zpracování dat o cyklistické infrastruktuře a v neposlední řadě také finanční podpora a koordinace aktivit v oblasti cyklistické dopravy a cykloturistiky. Kraj má plnit svoji koordinační úlohu, a to pokud možno prostřednictvím krajského cyklokoordinátora s patřičnými kompetencemi a jeho pracovní krajské cykloskupiny, zejména u páteční 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.

Koncepce navazuje svým zaměřením na další koncepční dokumenty na celostátní a krajské úrovni, jako jsou zejména Územní studie rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji z roku 2009, Vyhledávací studie cyklistických komunikací v rámci ITI Olomoucké aglomerace a Vyhledávací studie cyklistických komunikací v Olomouckém kraji (pro území Olomouckého kraje mimo území ITI Olomoucké aglomerace) z roku 2015. Koncepce má rovněž vazbu na další související dokumenty pro danou oblast. Mezi tyto patří na národní úrovni zejména Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy pro léta 2013 – 2020, dále Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje (ve znění jejich aktualizací) a územní plány obcí v Olomouckém kraji. Analýza výše uvedených dokumentů byla provedena v rámci přípravy analytické části, kdy je důležitým zdrojem při získávání relevantních vstupních informací, což je rovněž základním předpokladem pro zajištění souladu s těmito dokumenty.

Jedním z cílů je zajištění provázání koncepce s operačními programy pro období 2014 až 2020 a dalšími zdroji financování, což je důležitou podmínkou pro zajištění prostředků pro budoucí realizaci opatření obsažených v koncepci.

Zpracování Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji probíhá v následujících na sebe navazujících etapách:

- 1) Analytická část
- 2) Strategická (návrhová) část
- 3) Implementační část

Analytická část vychází z nejaktuálnějších dat, analýzy stávajících dokumentů a terénních průzkumů a charakterizuje současný stav cyklo dopravy v Olomouckém kraji. Obsahuje souhrn hlavních problémů a SWOT analýzu a tvoří základní vstup do strategické části.

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

V Implementační části je popisován způsob zajištění implementace koncepce. 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. Je zde popsána organizační struktura, průběh naplňování koncepce, struktura zprávy o naplňování koncepce a proces její tvorby, monitoring koncepce, vyhodnocování a aktualizace koncepce a popis tvorby akčního plánu.

Opatření obsažená v koncepci „Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji“ jsou uvedena a rozepsána v části B. Strategická část. Zaměření koncepce je definováno těmito prioritami, cíly a opatřeními:

Priorita	Cíl	Opatření	
Priorita 1 - Cyklistická doprava jako nedílná součást dopravního systému	1.1 Zvýšení bezpečnosti cyklistů prostřednictvím budováním cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty	1.1.1 Výstavba a údržba komunikací pro cyklisty	
		1.1.2 Metodické vedení k ekonomicky úsporným opatřením	
	1.2 Vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy na krajských a státních dopravních stavbách	1.2.1 V rámci zpracování projektových dokumentací novostaveb a rekonstrukcí krajských komunikací prověření možnosti začlenění cyklistických opatření	
		1.2.2 Zamezení rizika vzniku bariér cyklistické dopravy při novostavbách a rekonstrukcí na státních komunikacích a při realizaci velkých železničních staveb atd.	
		1.2.3 Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů	
	1.3 Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému	1.3.1 Podpora rozvoje systému BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS a v rámci budování dopravních terminálů	
		1.3.2 Podpora systému sdílení kol (bikesharing)	
		1.3.3 Podpora provozu vlakových linek a vybraných autobusových zajišťujících dopravní obsluhu území vozidly uzpůsobenými k přepravě kol	
	Priorita 2 - Cykloturistika a terénní cyklistika jako nedílná součást rekreace a cestovního ruchu	2.1 Zajištění komplexní marketingové prezentace rekreační cyklistiky	2.1.1 Zajištění souhrnné prezentace nabídky kraje
			2.1.2 Podpora tvorby cykloproduktů dálkového typu s vazbou na sousední regiony včetně Polska
2.1.3 Podpora tvorby cykloproduktů terénní cyklistiky			
2.1.4 Spolupráce na tvorbě národního produktu Česko jede			
2.2 Realizace páteřních dálkových tras na území kraje		2.2.1 Vypracování studií a projektových dokumentací pro vybrané páteřní dálkové cyklotrasy	
		2.2.2 Postupná výstavba úseků cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty na vybraných úsecích dálkových cyklotras na území Olomouckého kraje ze strany kraje	
		2.2.3 Postupné značení a přeznačení mezinárodních, dálkových a krajských koridorů na území Olomouckého kraje včetně pasportizace	
2.3 Zvýšení kvality rekreační cyklistiky podporou související doprovodné cyklistické infrastruktury a kvalitních služeb		2.3.1 Zajištění pružné údržby značení cyklotras	
		2.3.2 Podpora terénní cyklistiky	
		2.3.3 Podpora projektů integrujících kolo do jednotlivých druhů dopravy	
	2.3.4 Podpora realizace doprovodné cyklistické infrastruktury		
Priorita 3 – Koordinace a organizace cyklistiky	3.1 Koordinace aktivit cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky	3.1.1 Finanční podpora	
		3.1.2 Koordinační podpora	
		3.1.3 Průběžná aktualizace a doplňování sítě cyklotras a cyklostezek	
	3.2 Realizace poradenství a propagace	3.2.1 Zvyšování informovanosti zainteresovaných subjektů	
		3.2.2 Podpora komplexní dopravní výchovy na místní úrovni	
		3.2.3 Podpora řešení legislativních otázek na národní úrovni	

Stručný popis vyhodnocení:

Vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí bylo provedeno v souladu s požadavky zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, a zpracováno v rozsahu přílohy č. 9 zákona č. 100/2001 Sb. a v souladu s požadavky Závěru zjišťovacího řízení. Pro posouzení byla využita metoda referenčních cílů ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, vytvořených na základě platných strategických dokumentů na regionální a národní úrovni, a to především porovnáváním možného vlivu cílů a

opatření koncepce se stanovenými referenčními cíli ochrany životního prostředí a veřejného zdraví a dále s možnými vlivy na jednotlivé složky životního prostředí. Hodnocen byl rovněž rozsah vlivu, spolupůsobení a časový horizont působení.

Závěry vyhodnocení:

„Na základě návrhu koncepce, oznámení koncepce, závěru zjišťovacího řízení, vyhodnocení koncepce podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, vyjádření dotčených územně samosprávných celků, dotčených správních úřadů a veřejnosti a veřejného projednání

v y d á v á

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 21 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů

souhlasné stanovisko

k návrhu koncepce

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji

Souhlasné stanovisko k návrhu Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji aglomerace se vydává současně s těmito požadavky a doporučeními:

- povolovat a umísťovat nové stavby pro cyklo dopravu je zakázáno v 1. zóně CHKO, národních přírodních rezervacích a přírodních rezervacích,
- v lokalitách Natura 2000 (ptačí oblasti a evropsky významné lokality) je nutno zajistit příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (tj. vyhnout se nebo minimalizovat zásahy do chráněných stanovišť, zajistit příznivý stav pro výskyt chráněných druhů).
- zákaz jízdy ve volném terénu v lesních porostech.
- v rámci CHKO Jeseníky respektovat požadavek, že rozvoj nových záměrů cyklotras/stezek by měl být přednostně směřován mimo MZCHÚ
- zázemí pro rekreační turistiku (např. mountainbike) by mělo být směřováno ve vazbě na stávající zástavbu obcí
- při vymezení nových komunikací pro cyklo dopravu je vhodné (kromě technického, dopravního a ekonomického řešení) zohledňovat také požadavek na minimalizaci záborů půdního fondu v I. a II. třídě ochrany a přednostně využívat stávajících komunikací.
- v případě nových úseků cyklostezek ve zvláště chráněných územích zvážit po dohodě s orgány ochrany přírody potřebnost provedení biologického průzkumu
- ke stávajícím a novým záměrům doplňovat vhodné plochy (především) liniové doprovodné zeleně
- u záměru Moravská stezka v úseku č. 7 v Branné je řešení tohoto úseku nutno vést po stávající komunikaci, důkladně projednat s SCHKO Jeseníky a případně vést tento úsek mimo I. zónu CHKO Jeseníky
- u cyklostezky Bystřice, s ohledem na vedení návrhu trasy přes PR Hrubovodské sutě, je možné pouze využití stávající komunikace nebo vedení trasy mimo území přírodní rezervace, a to s ohledem na zákaz umísťovat nové stavby v přírodních rezervacích.
- rozvojové záměry lokalizované do ZCHÚ řešit důkladně ve spolupráci s orgány ochrany přírody

- v případě nových úseků cyklostezek ve zvláště chráněných územích prověřit po dohodě s orgány ochrany přírody potřebnost provedení biologického průzkumu
- ke stávajícím a novým záměrům doplňovat vhodné plochy (především) liniové doprovodné zeleně

Toto stanovisko není Rozhodnutím podle zákona č. 500/2004 Sb., o správním řízení (správní řád), ve znění pozdějších předpisů. Toto stanovisko nenahrazuje vyjádření dotčených správních úřadů ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Datum vydání stanoviska:

Otisk razítka příslušného úřadu:

Jméno, příjmení a podpis ověřeného zástupce příslušného úřadu:

Mgr. Evžen Doležal
ředitel odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

16. PŘEHLED LITERATURY A INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- EKOTOXA, AGERIS (2017): Územní studie krajiny Olomouckého kraje
- Krajský úřad Olomouckého kraje (2017): Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje (ve znění 2b aktualizace)
- Ministerstvo dopravy, Centrum dopravního výzkumu (2013): Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy pro léta 2013 - 2020
- Ministerstvo zdravotnictví (2002): Zdraví 21 – Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR (2003-2020)
- Ministerstvo zdravotnictví (2014): Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí
- MMR (2015): Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje ČR
- MŽP (2017): Závěr zjišťovacího řízení podle § 10d zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů ze dne 7.3.2017
- MŽP: Metodika posuzování vlivu regionálních rozvojových koncepcí na životní prostředí
- MŽP (2012): Státní politika životního prostředí České republiky na období 2012 – 2020
- MŽP (1998, aktualizace 2009): Státní program ochrany přírody a krajiny ČR
- MŽP (2016): Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016 - 2025
- MZČR (2006): Zdraví 21 – Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR
- Olomoucký kraj (2017): Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji - návrh
- Quitt (1971): Mapa klimatických oblastí
- SCHKO Jeseníky (2013): Plán péče o CHKO Jeseníky
- SCHKO Litovelské Pomoraví (2008): Plán péče o CHKO Litovelské Pomoraví
- Zákon ČNR ČR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů

- www.cyklostrategie.cz
- www.chmi.cz
- www.czso.cz
- <http://jeseniky.ochranaprirody.cz/>
- www.kr-olomoucky.cz
- <http://litovelskepomoravi.ochranaprirody.cz/>
- www.mapy.cz
- www.mzp.cz
- www.natura2000.cz
- www.nature.cz
- www.portal.nature.cz
- Data z AOPK ČR – vymezení zvláště chráněných území a lokalit soustavy Natura 2000