

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji

A. Analytická část

Objednatel:

Olomoucký kraj

Adresa: Jeremenkova 40a, Olomouc 779 11

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

Zpracovatel:

Regionální agentura pro rozvoj střední Moravy

Adresa: Horní náměstí 5, Olomouc 772 00

Tel.: (+420) 585 205 970, E-mail: rarsm@rarsm.cz
<http://www.rarsm.cz>

Zpracovatelský tým:

Ing. Petr Smítal

Ing. Jaroslav Martinek

Ing. Stanislav Losert

Mgr. Dušan Struna

Ing. Zita Pírnosová

ÚNOR 2017

OBSAH

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1. Úvod | 3 |
| 1.1 Účel vzniku, smysl a zaměření koncepce..... | 3 |
| 1.2 Vymezení základních pojmů, použité zkratky..... | 4 |
| 1.3 Dokumenty na evropské, národní a krajské úrovni..... | 7 |
| 1.4 Nový pohled na cyklistiku..... | 8 |
| 2. Charakteristika území Olomouckého kraje z pohledu cyklistiky | 10 |
| 2.1 Charakteristika území Olomouckého kraje z pohledu cyklistické dopravy..... | 12 |
| 2.2 Charakteristika území Olomouckého kraje z pohledu cykloturistiky..... | 19 |
| 2.2.1 Marketing a propagace cykloturistiky..... | 23 |
| 2.2.2 Dálkové cyklotrasy z pohledu marketingu a doplňkových služeb..... | 27 |
| 2.3 Další aspekty rozvoje cyklistické dopravy a cykloturistiky na území Olomouckého kraje..... | 28 |
| 2.3.1 Bezpečnost cyklistické dopravy..... | 28 |
| 2.3.2 Propojení veřejné a cyklistické dopravy..... | 34 |
| 2.3.3 Cyklistická doprava a životní prostředí..... | 37 |
| 2.4 Princip a způsob řízení a organizace cyklistiky na jednotlivých úrovních..... | 39 |
| 3. Stav cyklistické dopravy na území Olomouckého kraje | 44 |
| 3.1 Cyklostezky..... | 45 |
| 3.2 Cyklotrasy..... | 49 |
| 3.2.1 Dálkové cyklotrasy..... | 51 |
| 3.2.2 Lokální/místní a regionální cyklotrasy..... | 58 |
| 3.2.3 Vazba národních a regionálních cyklotras Olomouckého kraje na sousední regiony..... | 63 |
| 3.2.4 Terénní cyklotrasy..... | 67 |
| 3.2.5 Značení cyklistických tras..... | 68 |
| 4. Analýza potřeb území ORP ležících v Olomouckém kraji | 71 |
| 5. Možnosti systému financování | 75 |
| 5.1 Evropské zdroje..... | 75 |
| 5.2 Národní zdroje..... | 78 |
| 5.3 Krajské zdroje..... | 81 |
| 6. Východiska pro návrhovou část | 82 |
| 6.1 Kritické body..... | 82 |
| 6.2 SWOT analýza..... | 84 |

Příloha č. 1 - Analýza potřeb

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

Příloha č. 3 - Vyhodnocení dotazníkového šetření

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

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

1. ÚVOD

1.1 Účel vzniku, smysl a zaměření koncepce

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

Konceptce navazuje na dokumenty, na základě kterých Olomoucký kraj přistoupil k systematické podpoře cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky na svém území – na Konceptci 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 Konceptce.

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

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

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**, které určují další směry rozvoje cyklistiky na jeho území, **evidence a zpracování dat o cyklistické infrastruktuře** a v neposlední řadě také **finanční podpora a koordinace aktivit v oblasti cyklistické dopravy a cykloturistiky**. Kraj má **plnit svoji koordinační úlohu**, a to pokud možno prostřednictvím krajského cyklokoordinátora s patřičnými kompetencemi a jeho pracovní krajské cykloskupiny, zejména u páteřní sítě dálkových cyklistických tras (evropských, národních a nadregionálních), které jím procházejí. V určitých specifických případech by měl být i pořizovatelem technických studií, na základě kterých by bylo možné projektově připravit a realizovat konkrétní projekty. Rozhodovat o konkrétních projektech by měl v úsecích, kde se obecní samospráva nechce a nebo nemůže touto problematikou zabývat.

1.2 Vymezení základních pojmů, použité zkratky

Základní pojmy

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

Cykloturistika – turistika spojená s využitím jízdního kola.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cyklistická trasa = cyklotrasa a cykloturistická trasa.

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

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

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

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

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

Použité zkratky

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

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

1.3 Dokumenty na evropské, národní a krajské úrovni

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

Evropské strategické dokumenty

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

Národní strategické a územně-plánovací dokumenty

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

Krajské strategické a územně-plánovací dokumenty

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

1.4 Nový pohled na cyklistiku

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

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

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

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

Krátká charakteristika cyklo dopravy a výstavby cyklistické infrastruktury:

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

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

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

Krátká charakteristika cykloturistiky a volnočasových aktivit:

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

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

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

2. CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ OLOMOUCKÉHO KRAJE Z POHLEDU CYKLISTIKY

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

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

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

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

- **terénní** či **sportovně-rekreační**, která umožňuje na vybraných cyklistických trasách, drahách či v areálech věnovat se další formě tzv. adrenalinových aktivit, což umožní odreagování bez vedlejších následků, pochopitelně při respektování zásad bezpečnosti. Druhá a třetí skupina jsou pak zpravidla chápány v rámci jedné kategorie – pod společným pojmem **cykloturistika**.

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

- **Dopravní cyklisté:**

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

- **Cykloturisté:**

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

- **Terénní cyklisté:**

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

a přirozených místech odpočinku.

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

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

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

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

Zdroj: Vlastní šetření

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

2.1 Charakteristika území Olomouckého kraje z pohledu cyklistické dopravy

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Role kraje při podpoře bezpečnostních opatření pro cyklisty

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

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

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

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

strop záměru atd.).

Klíčové je také pamatovat na:

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

Podíl cyklistické dopravy na přepravních výkonech

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

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

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

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

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

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

Zdroj: Český statistický úřad

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

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

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

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

Zdroj: Český statistický úřad

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

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

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

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

Během pracovního dne je využití modů rozděleno zhruba na třetiny mezi auto (30 %), veřejnou dopravu (28 %) a pěší chůzi (34 %). **Jízdní kolo bylo používáno v 6 %**. O víkendu se toto rozložení posouvá ve prospěch individuální automobilové dopravy (36 %), podíl cest realizovaných na kole zůstává stejný (tj. 6%). Zde je vhodné také připomenout, že během víkendu počet cest klesá na méně než 1/2 cest uskutečněných v pracovní dny, na druhou stranu ale stoupá jejich délka.

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

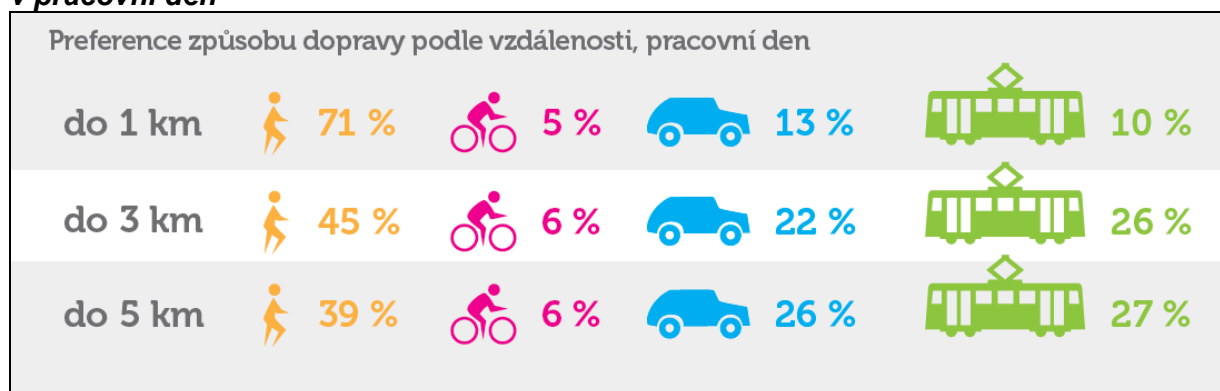
| Dopravní prostředek | Pracovní den | Víkend |
|-----------------------------------|--------------|--------|
| Individuální automobilová doprava | 30 % | 36 % |
| Veřejná hromadná doprava | 28 % | 24 % |
| Pouze jízdní kolo | 6 % | 6 % |
| Pouze pěší chůze | 34 % | 29 % |
| Ostatní* | 2 % | 5 % |

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

Realizované národní projekty v oblasti koordinace/organizace cyklistické dopravy

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

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

Asociace realizuje tyto **základní aktivity**:

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

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

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

2.2 Charakteristika území Olomouckého kraje z pohledu cykloturistiky

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Typologie rekreačních cyklistů jako klientů

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

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

2.2.1 Marketing a propagace cykloturistiky

Propagace cykloturistiky a terénní cyklistiky z národní úrovně

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

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

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

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

Propagace cykloturistiky a terénní cyklistiky z krajské úrovně

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

Propagační materiály vydané **Olomouckým krajem:**

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

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

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



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

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

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

v nákladu 10 000 ks (vydání 2010).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2.2 Dálkové cyklotrasy z pohledu marketingu a doplňkových služeb

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

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

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

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

v etapových místech.

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

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

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

Zdroj: Vlastní šetření

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

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

2.3.1 Bezpečnost cyklistické dopravy

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

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

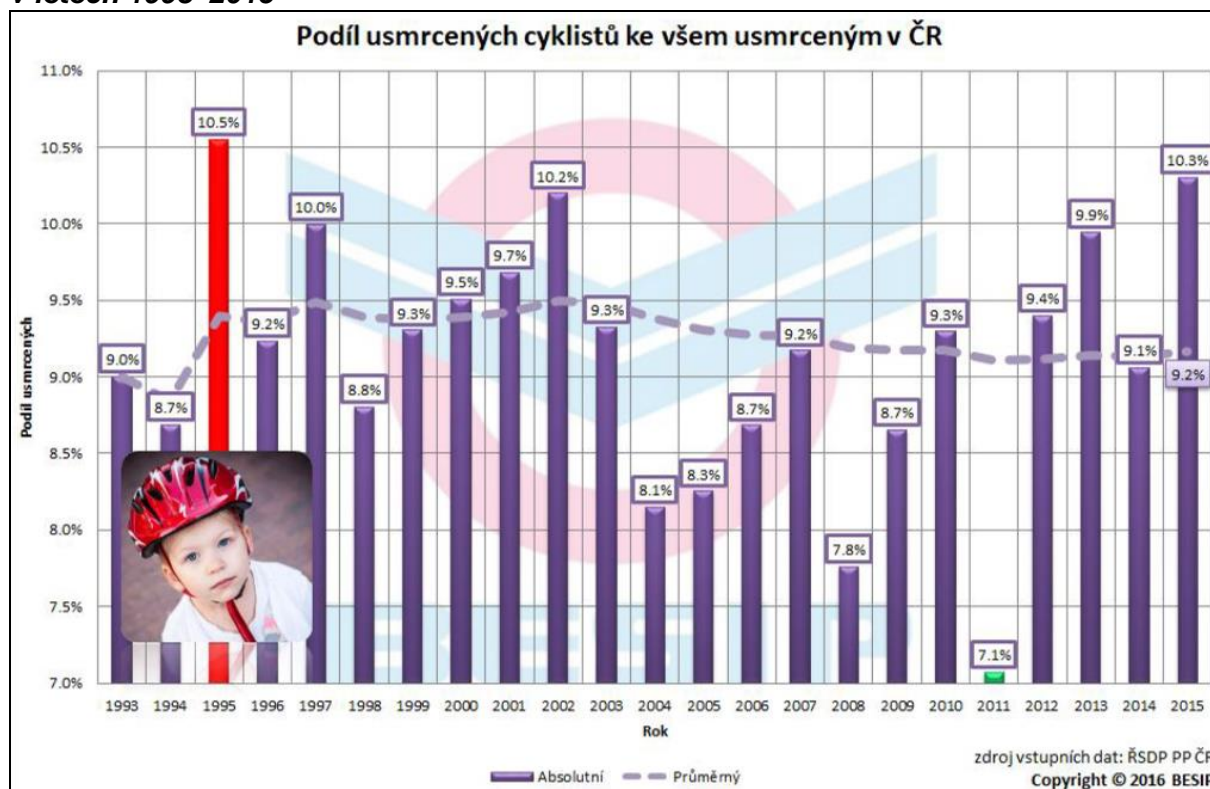
Tab. č. 7: Počet usmrcených a těžce zraněných cyklistů v ČR v porovnání se stanovenými cíly v (NSBSP) v letech 2011–2016

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

Zdroj: Policie ČR

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

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

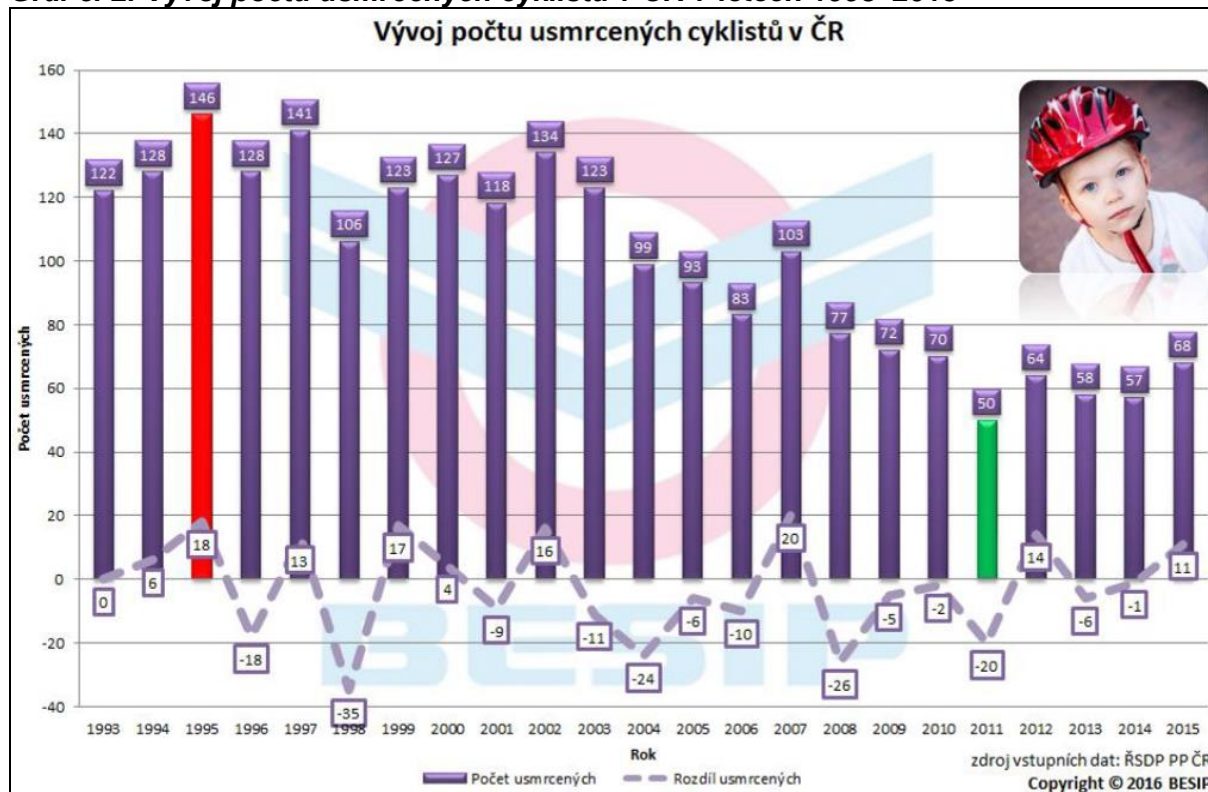


Zdroj: Ministerstvo dopravy, oddělení BESIP, dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/statistika/nsbsp-2011-2020/tematicke-analyzy-2015/cykliste.pdf>

V roce 2015 bylo na území ČR usmrceno celkem 68 cyklistů a od roku 2011, kdy byl zaznamenán nejnižší počet usmrcených osob v rámci celého sledovaného období, **dochází k jejich zvyšování** (přitom Národní strategie bezpečnosti silničního provozu si stanovila zcela opačný cíl). Více než 4/5 obětí dopravních nehod (přesně 82 %, což představuje 56

osob) nemělo na sobě ochranou přilbu. **V roce 2016 došlo k poklesu usmrcených cyklistů na 39 (informace Policie ČR), na druhou stranu ale byl zaznamenán 5,8% nárůst těžce zraněných cyklistů (z 394 v roce 2015 na 417 osob v roce 2016).**

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



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

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

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

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

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

Zdroj: Policie ČR

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

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

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

Zdroj: Vlastní šetření

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

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

Dopravní výchova

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších změn a doplnění stanovuje cyklistům minimální věk pro samostatnou jízdu na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné komunikaci na 10 let (mladší 10 let smí na těchto

komunikacích jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let).

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

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

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

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

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

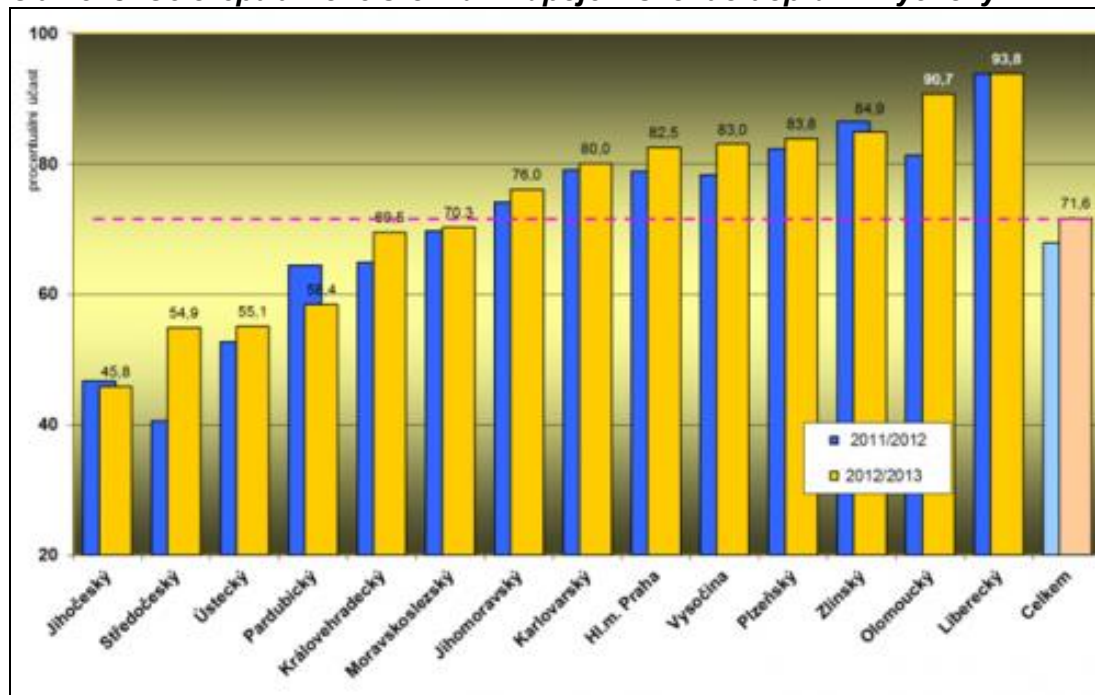
| Kraj | Počet dopravních hřišť | Výuka dle tematického plánu | Výuka jen pro MŠ | Slouží i pro veřejnost | Dopravní hřiště s lektorem |
|------------------|------------------------|-----------------------------|------------------|------------------------|----------------------------|
| Praha | 11 |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

Zdroj: BESIP

V rámci České republiky je v současné době zapojení škol do dopravní výchovy 71,6 %. Nejvíce zapojených škol, z celkového počtu škol v kraji, má již pravidelně Liberecký

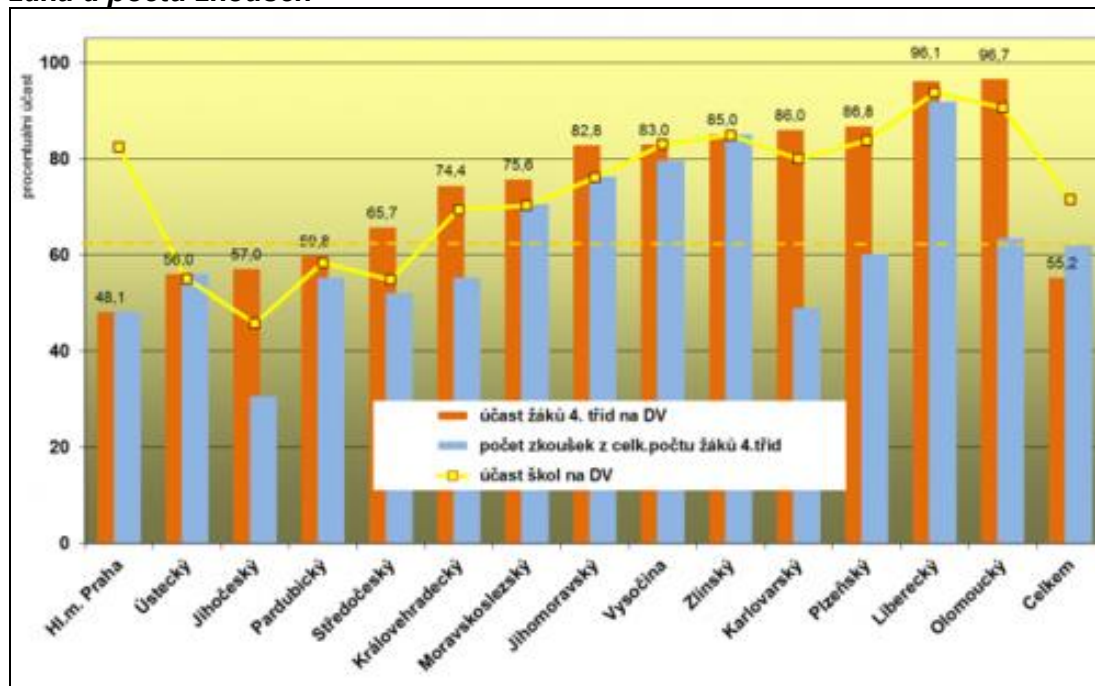
kraj, následuje pak Olomoucký kraj.

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



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

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



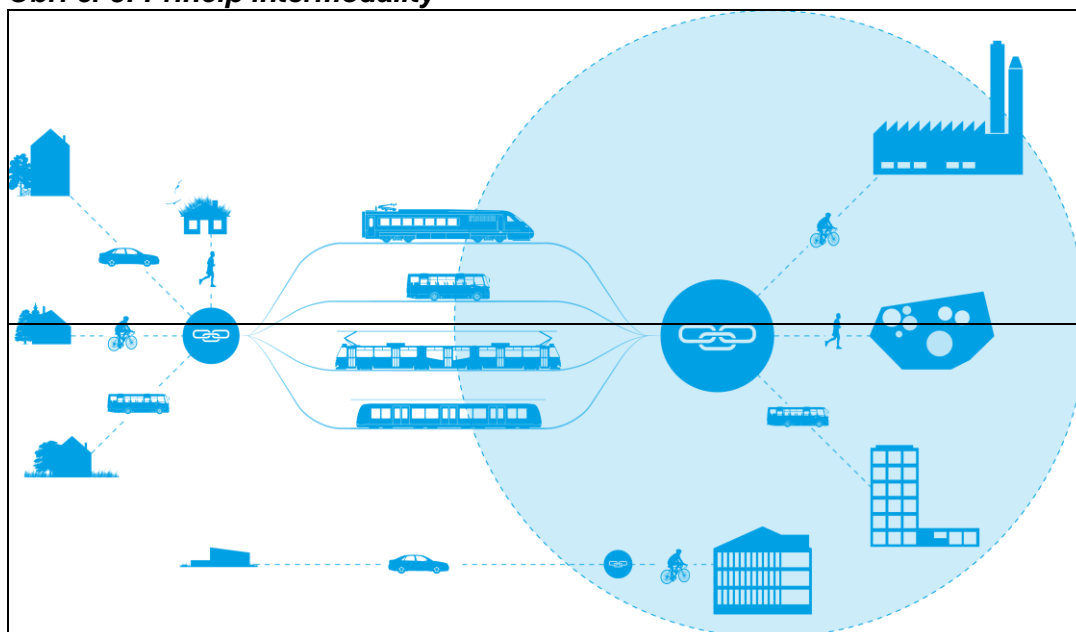
Zdroj: BESIP, dostupné: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova>.

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

2.3.2 Propojení veřejné a cyklistické dopravy

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

Obr. č. 5: Princip intermodality



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

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

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

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

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

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

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




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


Zdroj: Přerovská rozvojová, s.r.o.




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

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

Propojení cyklistické dopravy se železniční dopravou

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

U vybraných vlaků je možná rezervace místa pro jízdní kolo, u některých dokonce povinná. U vlaků s možností přepravy kola jako spoluzavazadlo, u kterých je v jízdním řádu symbol kola v kroužku , je možné si místo rezervovat. Vlaky s povinnou rezervací místa

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

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

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

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

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

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

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

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

Propojení cyklistické dopravy s dopravou autobusovou

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

Cyklobusy společnosti ARRIVA MORAVA a.s. jsou provozovány jako běžné autobusové linky a mohou je využít k přepravě jak cykloturisté s jízdními koly, tak i pěší

turisté a všichni ostatní cestující. Jízdní kola jsou přepravována ve speciálních cyklovozících připojených za autobusy s kapacitou 18 až 28 jízdních kol. V roce 2017 budou zajištěny následující cyklobusy:

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

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

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

2.3.3 Cyklistická doprava a životní prostředí

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

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

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

Níže jsou proto uvedeny základní požadavky týkající se vztahu cyklistiky a ochrany životního prostředí především se zaměřením na aspekt ochrany přírody. První pohled řeší limity z pohledu samotných cyklistů, druhý pohled řeší možnosti rozvoje cyklo dopravy.

Základní legislativní požadavky pro cyklisty z hlediska ochrany životního prostředí

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

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

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

Zdroj: Česká mountainbiková asociace a aktuálně platná legislativa

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

Rozvoj cyklodopravy a ochrana životního prostředí

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

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

- při plánování cyklostezek/tras v chráněných územích úzce spolupracovat s příslušnými orgány ochrany přírody (tj. zejména příslušná střediska AOPK ČR, KÚ),
- přednostně využívat stávajících komunikací a stezek (i s ohledem na ochranu půdního fondu),
- povolovat a umísťovat nové stavby je zakázáno v 1. zóně CHKO, národních přírodních

rezervacích a přírodních rezervacích,

- v lokalitách Natura 2000 (ptačí oblasti a evropsky významné lokality) je nutno zajistit příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (tj. vyhnout se nebo minimalizovat zásahy do chráněných stanovišť, zajistit příznivý stav pro výskyt chráněných druhů).

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

2.4 Princip a způsob řízení a organizace cyklistiky na jednotlivých úrovních

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

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

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

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

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

| Rok | Schválený příspěvek z rozpočtu OK | Skutečné čerpání |
|------|-----------------------------------|------------------|
| 2004 | 10 000 000 Kč | 5 564 701 Kč |
| 2005 | 15 000 000 Kč | 14 429 144 Kč |
| 2006 | 15 000 000 Kč | 14 774 000 Kč |
| 2007 | 12 000 000 Kč | 12 000 000 Kč |
| 2008 | 0 Kč | 0 Kč |
| 2009 | 12 000 000 Kč | 8 336 671 Kč |
| 2010 | 6 000 000 Kč | 2 052 000 Kč |
| 2011 | 4 000 000 Kč + 2 403 109 Kč* | 4 426 785 Kč |

| Rok | Schválený příspěvek z rozpočtu OK | Skutečné čerpání |
|---------|-----------------------------------|------------------|
| 2012 | 6 500 000 Kč** | 6 575 626 Kč |
| 2013 | 0 Kč | 0 Kč |
| 2014*** | 5 000 000 Kč + 200 000 Kč* | 5 123 330 Kč |
| 2015 | 5 000 000 Kč | 3 879 319 Kč |

Poznámka:

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

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

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

Zdroj: Krajský úřad Olomouckého kraje

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

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

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

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

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

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

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

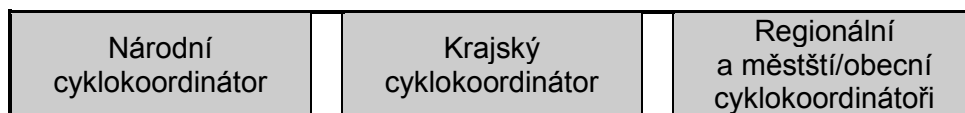
Zdroj: Vlastní šetření

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

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

Principy koordinace

Podpora cyklistické dopravy a cykloturistiky potřebuje solidní základnu, aby mohla dosáhnout cílů, které sleduje. Kontinuita a přiměřené vybavení personálními a finančními prostředky jsou důležitými faktory úspěchu. Efektivní organizační struktury musí také zaručovat jejich optimální nasazení a zahrnovat relevantní aktéry. Koordinovaný postup zainteresovaných ministerstev, krajů a měst v jejich jednotlivých oblastech kompetence je správným východiskem pro uskutečňování politiky podpory cyklistické dopravy a cykloturistiky. Rovněž se počítá s podporou neziskového sektoru. Tento model je třeba přenést a zkvalitnit i pro nadcházející Konceptci.



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

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

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

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

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

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

Spolupráce dalších subjektů zabývajících se cyklistikou

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

A. Nejvýznamnější organizace působící v oblasti cykloturistiky a terénní cyklistiky

Klub českých turistů (www.kct.cz)

Klub českých turistů je tradiční organizace s historií sahající až do roku 1888. Dnes má

40 tis. členů a značné množství partnerů. Je duchovním otcem a správcem zejména pěšího turistického značení, které je považováno za nejlepší v Evropě. KČT se chopila role metodika cykloturistického značení a správce ve smyslu přidělování čísel cyklotras, v mnoha případech i jeho kontroly, údržby pásového značení a dle podmínek v místě i údržby silničního značení.

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

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

Nadace Partnerství (www.nadacepartnerstvi.cz)

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

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

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

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

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

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

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

vazba na převádění pozemků drážních stezek).

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

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

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

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

3. STAV CYKLISTICKÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ OLOMOUCKÉHO KRAJE

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

3.1 Cyklostezky

Komunikace pro cyklisty rozlišujeme podle prostorových možností vedení cyklistů:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

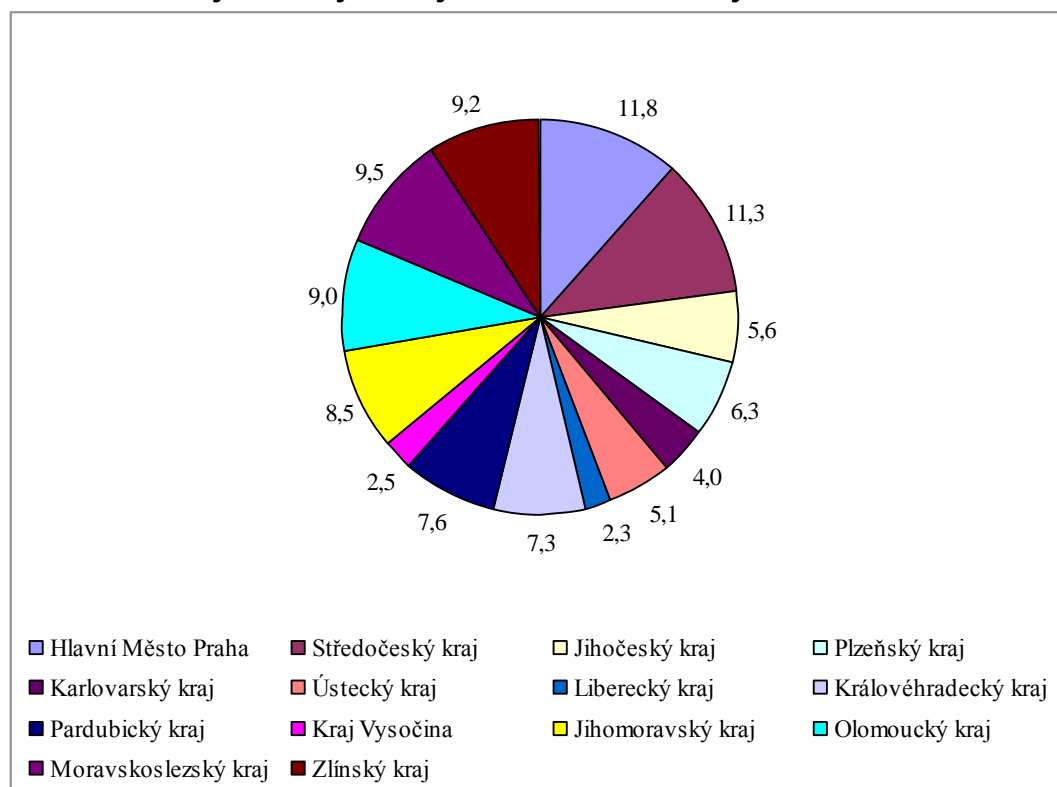
Na základě vyjádření národního cyklokoordinátora a vzhledem k množství nově zrealizovaných úseků cyklistických komunikací na území Olomouckého kraje (viz níže) předpokládáme, že by si **Olomoucký kraj měl i nadále uchovat své postavení v rámci celé České republiky a svoji hustotou cyklistických stezek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

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

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

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu

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



Zdroj: Centrum dopravního výzkumu

V rámci realizace zakázky byla mj. provedena **pasportizace cyklostezek na území**

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

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

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

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu

Poznámka: * hodnoty za r. 2009 převzaty z Územní studie rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji

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

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

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

cyklotrasám).

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

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

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

3.2 Cyklotrasy

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

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

K 31. 12. 2015 bylo na území České republiky udržováno KČT celkem 35 723,5 km cyklistických tras, z toho 31 952,5 km bylo silničních tras a 3 771,0 km tras pásových. Nejrozsáhlejší síť cyklotras se v rámci ČR nachází na území Jihočeského kraje (4 629,5 km),

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

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

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

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

Zdroj: Klub českých turistů

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

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

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

| Kraj/region | Neudržované cyklotrasy (v km) | | |
|----------------------------|-------------------------------|--------------|------------|
| | Celkem | Silniční | Pásové |
| Středočeský a hl. m. Praha | 38,0 | 38,0 | 0,0 |
| Jihočeský | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Plzeňský | 173,5 | 48,0 | 125,5 |
| Karlovarský | 12,0 | 12,0 | 0,0 |
| Ústecký | 144,0 | 144,0 | 0,0 |
| Liberecký | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Královéhradecký | 34,0 | 0,0 | 34,0 |
| Pardubický | 19,0 | 19,0 | 0,0 |
| Vysočina | 113,5 | 57,0 | 56,5 |
| Jihomoravský | 13,0 | 13,0 | 0,0 |
| Olomoucký | 109,0 | 109,0 | 0,0 |
| Zlínský | 7,5 | 0,0 | 7,5 |

| Kraj/region | Neudržované cyklotrasy (v km) | | |
|------------------------|-------------------------------|--------------|--------------|
| | Celkem | Silniční | Pásové |
| Moravskoslezský | 77,0 | 77,0 | 0,0 |
| Česká republika | 740,5 | 517,0 | 223,5 |

Zdroj: Klub českých turistů

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

3.2.1 Dálkové cyklotrasy

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

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

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

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

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

Koordinace sítě dálkových tras je zajišťována ve spolupráci čtyř subjektů a to Asociace měst pro cyklisty, Centra dopravního výzkumu, Klubu českých turistů a Nadace Partnerství. V předchozích letech byla definována nová síť dálkových cyklotras a byla k tomu vydána metodika. Ve spolupráci s krajskými úřady dochází k postupnému přeznačení celé sítě dle Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR (cíl 1.3.) Skutečnost je ale taková, že moravské kraje, až na výjimky, zatím nepřistoupily k doporučenému přeznačení celé sítě (např. Moravská stezka má být označena číslem 4, což zatím akceptuje pouze Jihomoravský kraj).

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

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

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

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

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

1. Evropské trasy EuroVelo

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

Olomouckým krajem procházejí 2 trasy EuroVelo:

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



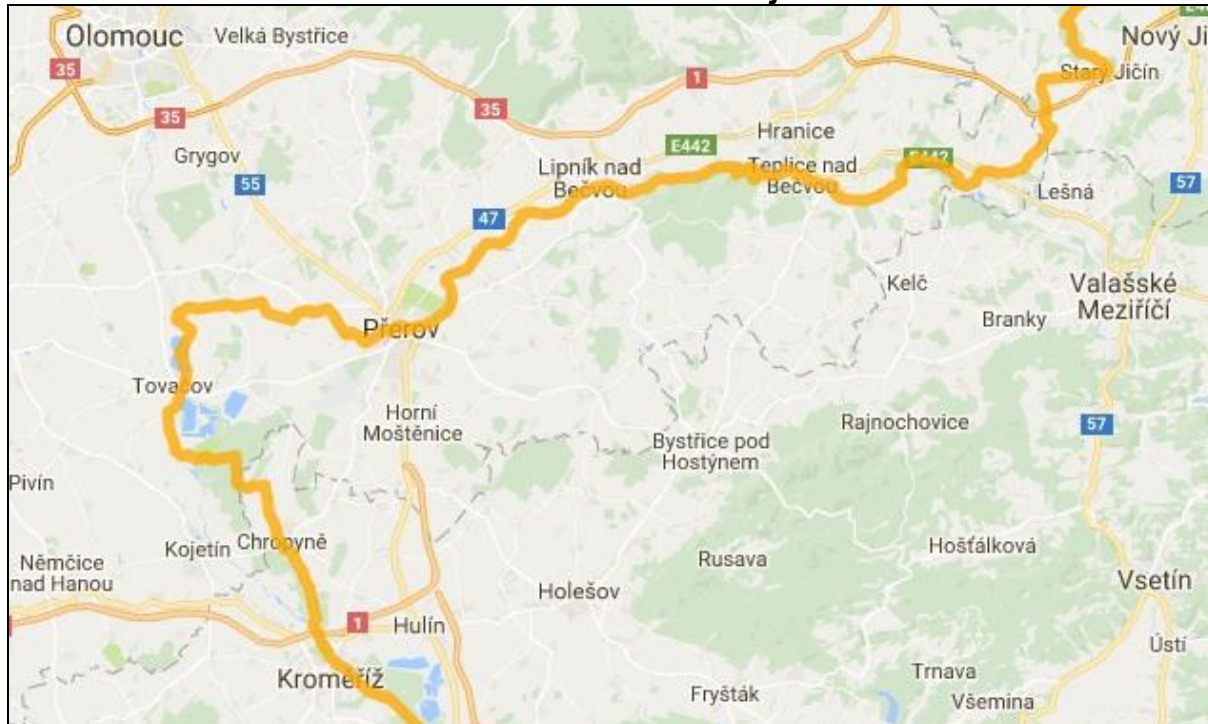
Na území Olomouckého kraje je **vyznačen pouze krátký úsek trasy EuroVelo 9**, a to v úseku od hranice Jihomoravského a Olomouckého kraje přes Repešský žleb až po Hamry. Tento úsek byl vyznačen za pomoci Jihomoravského kraje, který se jako jediný společně s Karlovarským krajem pustil do vyznačování tras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

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



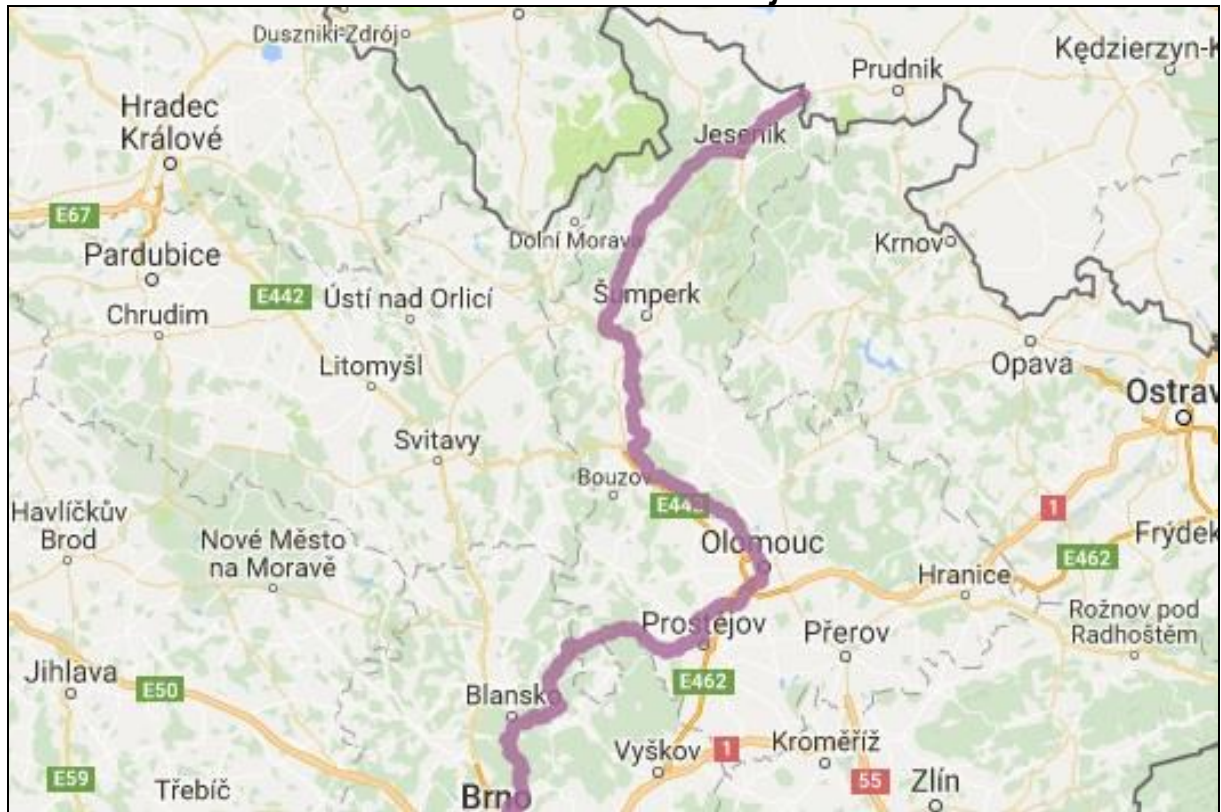
Zdroj: Centrum dopravního výzkumu

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



Zdroj: Nadace Partnerství

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



Zdroj: Nadace Partnerství

2. Národní a regionální cyklotrasy

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

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

Obr. č. 9: Síť dálkových tras ČR



Zdroj: Centrum dopravního výzkumu

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

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

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

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

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

Stávající základní síť **dálkových cyklotras v Olomouckém kraji vykazuje nedostatky**. Stále se zde setkáváme s **nevhodným šířkovým uspořádáním** (některé úseky nedosahují šíře ani 1 m) či s **nezpevněnými polními a lesními cestami**, přitom dobrá

kvalita povrchů je základním předpokladem atraktivity dálkových tras. Velkým problémem z hlediska bezpečnosti jsou **častá křížení s frekventovanými silnicemi I., II. a III. třídy**, nebo dokonce **vedení dálkových cyklotras přímo po těchto komunikacích**, což je pro tuto kategorii tras naprosto nevyhovující.

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

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

A. Jantarová stezka

Co se podařilo zrealizovat

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

Co se nepodařilo zrealizovat

- vybudovat přeložku úseku Hustopeče nad Bečvou – Skalička, která povede podél řeky Bečvy – vyřešeno pouze podél Hustopečských jezer,
- provést úpravy povrchu a přeznačit vedení trasy přes město Přerov – realizováno částečně,

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

B. Moravská stezka

Co se podařilo zrealizovat

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

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

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

Co se nepodařilo zrealizovat

- po vybudování přeznačit trasu na nově navrženou cyklostezku Jeseník – Písečná, která povede v souběhu s železniční tratí Jeseník – Mikulovice,
- po vybudování přeznačit trasu v úseku Jeseník – Ostružná, tato je navržena v rámci In-line stezky Jesenicko,

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

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

3.2.2 Lokální/místní a regionální cyklotrasy

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

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

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

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

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

| Č. trasy | Průběh trasy | Km |
|----------|----------------------------------------------------------|------|
| 511 | Litovel – Paseka – Sovinec – Jiříkov – Rýmařov | 25,0 |
| 511A | Haukovice – Želechovice | 7,0 |
| 512 | Doubřavice – Bouzov – Kozov – Pěčíkov – Městečko Trnávka | 15,0 |
| 521 | Moravská Třebová – Hoštejn – Štítý | 18,0 |
| 4063 | Petrušov – Maletín – Svojanov | 7,0 |

| Č. trasy | Průběh trasy | Km |
|----------|-----------------------------------------------------------------------|------------|
| 4224 | Výprachtice – Štíty – Cotkytle – Tatenice | 10,0 |
| 5013 | Modrá – Zdounky – Němčice na Hané – Pivín – Určice – Prostějov | 32,0 |
| 5028 | Čelechovice – Čechy pod Kosířem – Skřípov – Pohora – Boskovice | 35,0 |
| 5029 | Úsobrno – Buková – Protivanov – Roztání – Vyškov – Snovídky | 26,0 |
| 5030 | Konice – Ospělov – Bouzov | 20,0 |
| 5031 | Konice – Stražisko – Vícov – Plumlov | 19,0 |
| 5032 | Dětkovice – Březinky – Chornice | 13,0 |
| 5033 | Kroměříž – Bystřice pod Hostýnem – Kelč – Nemetice + 2 odb. | 16,0 |
| 5035 | Týn nad Bečvou – Oprostovice – Bystřice pod Hostýnem – Ratibof | 13,0 |
| 5039 | Čelechovice – Kostelec na Hané – Lipová – Horní Štěpánov | 27,0 |
| 5040 | Plumlov – Brodek u Přerova – Kojetín – Lobodice | 40,0 |
| 5041 | Brodek u Přerova – Určice | 8,0 |
| 5042 | Prostějov – Věrovany – Cítov – Rokytnice – Přerov | 32,0 |
| 5076 | Studnice – Baldovec – Vysočany | 14,0 |
| 5084 | Víceměřice – Nezamyslice – Uhřice – Měrovice | 24,0 |
| 5118 | Rozstání – Baldovec – Holštejn | 6,0 |
| 5222 | Dědice – Radslavice – Podivice – Brodek u Prostějova | 2,5 |
| 5249 | Čehovice – Skalka (rozc.) | 4,0 |
| 5250 | Prostějov – Bedihošť – Čehovice – Skalka + odb. Čelčice – Klenovice | 13,0 + 2,0 |
| 5252 | Teplice nad Bečvou – Opatovice – Malhostice – Rouské (křiž.) | 14,0 |
| 5253 | U Antonína – Valšovice – Býškovice – Drmolec (křiž.) | 19,0 |
| 6009 | Velká Bystřice – Hlubočky – Šternberk – Paseka | 58,0 |
| 6025 | Bouzov – Slavětín – Náměšť na Hané – Olomouc + odb. Olomouc – Vojnice | 39,0 + 9,0 |
| 6026 | Hrabová – Úsov – Červenka | 20,0 |
| 6027 | Litovel – Náklo – Poděbrady – Řepčín | 26,0 |
| 6028 | Úsov – Uničov – Brníčko | 15,0 |
| 6029 | Olomouc – Bohuňovice – Dětrichov | 42,0 |
| 6030 | Mariánské Údolí – Kopeček – Dolany – Hlušovice | 13,0 |
| 6031 | Úsov – Veleboř – Lipinka – Troubelice | 12,0 |
| 6032 | Uničov – Troubelice – Nová Hradečná – Oskava – Rabštejn | 28,0 |
| 6033 | Pěňčín – Mladeč – Nový Dvůr | 24,0 |
| 6034 | Čechy pod Kosířem – Slatinice – Těšetice | 15,0 |
| 6035 | Grymov – Radslavice – Pavlovice – Hubert | 15,0 |
| 6036 | Údolí Javoříčky – Bouzov, Doly – Jeřmaň – Loštice – Moravičany | 14,0 |
| 6037 | Ješov – Nové Pole – Krakovec | 11,0 |
| 6041 | Bílá Voda (CZ/PL) – Javorník – Vidnava – Terezín | 37,0 |
| 6042 | (Rejvíz – Jeseník) – Žulová – Bernartice (CZ/PL) | 13,0 |
| 6043 | Žulová – Javorník – Bílý Potok (CZ/PL) | 21,0 |
| 6049 | Grygov – Brodek u Přerova – Cítov – Tovačov, park. | 15,0 |
| 6050 | Lipinka – Nedvězí, rozc. – Lipinka | 9,0 |
| 6051 | Spojka u Nových Mlýnů | 2,0 |
| 6052 | Králová – Šumvald – Dlouhá Loučka | 17,0 |
| 6053 | Haukovice – Rešov – Sovinec - Jiříkov, rozc. | 34,0 |
| 6056 | Lhota nad Morsvou – Náklo – Příkazy | 5,0 |
| 6058 | Hranice – Bohuslávky – Veselíčko – Tršice | 30,0 |
| 6059 | Loučka – Lipník nad Bečvou | 4,0 |
| 6060 | Milenov – Drahotuše – Hranice | 7,0 |
| 6061 | Blatec – Grygov – Přestavlky – Lipňany – Tršice | 22,0 |
| 6071 | Zlaté Hory – Rejvíz – (Písečná) | 9,0 |
| 6072 | Heřmanovice – Zlaté Hory (CZ/PL) | 13,0 |

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

Zdroj: Klub českých turistů
 Poznámka: odb. – odbočka

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

| Barva | Č. trasy | Průběh trasy | Km |
|-------|----------|-----------------------------------------------------------------------|------|
| Č | 4071 | Kladská brána - Jasaní - Vojtíškov - M. Morava - Mlýnický Dvůr | 47,0 |
| B | 4077 | Svatá Trojice - Pod Svatou Trojicí | 1,0 |
| M | 6044 | B. Voda (CZ/PL) - Javorník - Hraničky - H. Lipová - Pramen Josefa II. | 68,0 |
| B | 6045 | Buková - Vlčice - Hraničky - N. Vilémovice - Uhelná - D. Fořt | 20,0 |

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

Zdroj: Klub českých turistů

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

| Č. trasy | Průběh trasy | Km |
|----------|--------------|----|
|----------|--------------|----|

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

Zdroj: Klub českých turistů

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

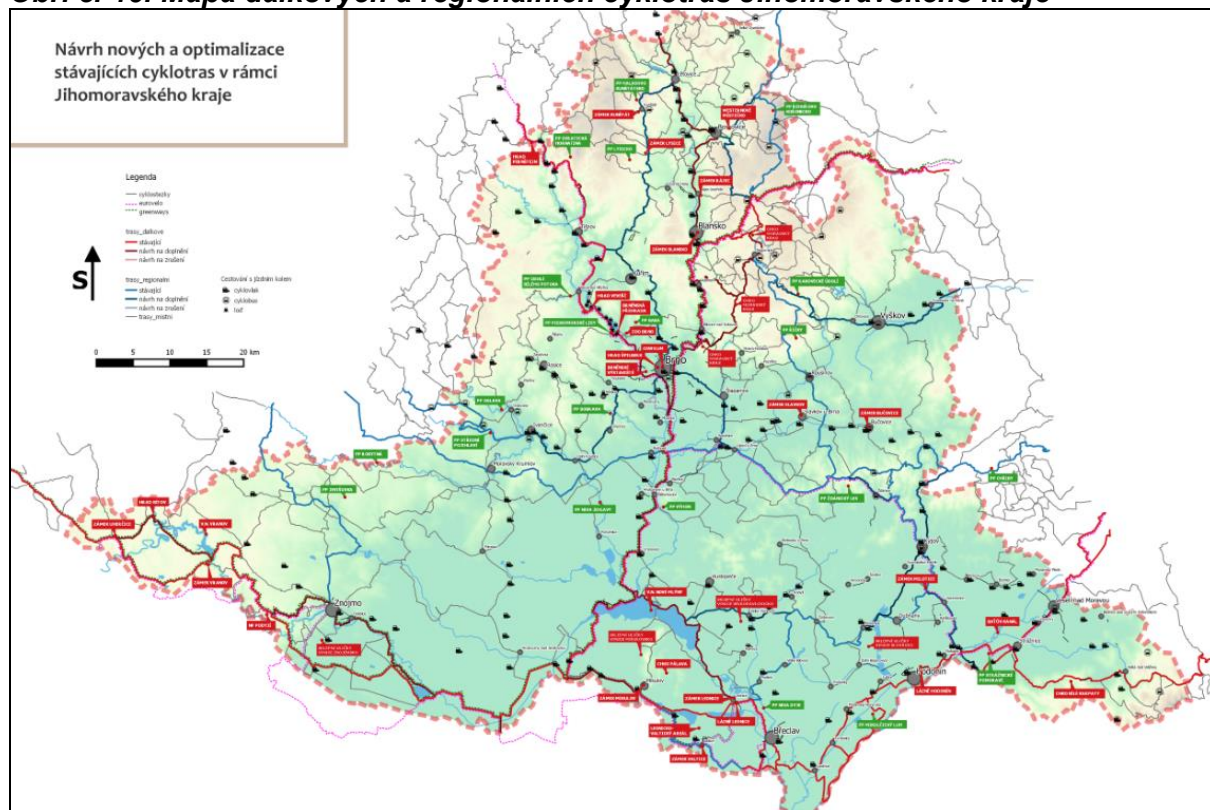
Existuje potenciál řady témat, která se nabízejí k jejich marketingovému uchopení, a to zejména v mikroregionálním nebo místním rozměru (např. témata jako pivovary, hrady a zámky, rozhledny, olomoucké pevnůstky v rámci fortové pevnosti, místa bitev či natáčení filmů, řeky, významné osobnosti a rodáci,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

3.2.3 Vazba národních a regionálních cyklotras Olomouckého kraje na sousední regiony

Jihomoravský kraj

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

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



Zdroj: Centrum dopravního výzkumu

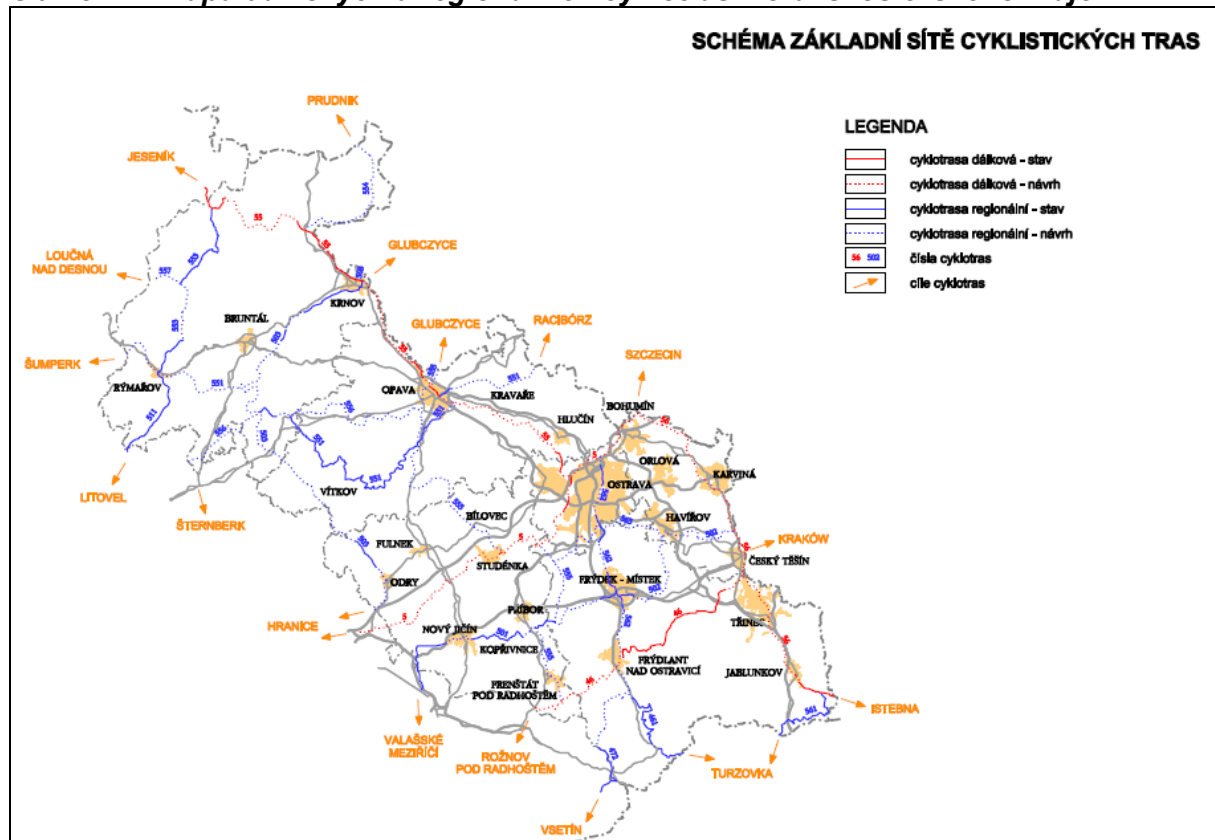
Z pohledu Olomouckého kraje jsou důležité tyto návaznosti:

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

Moravskoslezský kraj

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

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



Zdroj: Dopravní projektování

Z pohledu Olomouckého kraje jsou důležité tyto návaznosti:

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

Dvorce po tělese bývalé úzkokolejky.

- Nově navržená cyklotrasa „Střecha Evropy“ Hranice – Odry – Vítkov – Opava.

Pardubický kraj

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

Obr. č. 12: Mapa dálkových cyklotras Pardubického kraje



Zdroj: OHGS, s.r.o.

Z pohledu Olomouckého kraje jsou důležité tyto návaznosti:

- Dálková cyklotrasa č.14. Vede z trojzemí Česko – Polsko – Německo přes celé Čechy na Moravu. Na území Pardubického kraje trasa vstupuje na území kraje za Potštejnem a vede přes Sopotnici – Libchavy – Ústí nad Orlicí – Českou Třebovou – Rybník – Třebovici – Lanškroun směrem do Zábřehu na Moravě. Trasa č. 14 dnes není ovšem v terénu vůbec vyznačena, vede po několika více číselně označených různorodých trasách. Trasu č. 14 bude možné vyznačit až se dořeší chybějící úseky. Olomoucký kraj má zatím cyklotrasu v úseku mezi Zábřehem a Hoštejnem označenou číslem 6232, ale je třeba počítat s tím, že v návaznosti na rychlost výstavby cyklostezek v Pardubickém kraji dojde k přečíslení tohoto úseku na cyklotrasu č.14.
- Dálková cyklotrasa č. 22. Cyklotrasa kopíruje hranici Česko – Německo a Česko – Polsko přes hraniční pásma hor z Chrastavy přes Rokytnici nad Jizerou, Vrchlabí, Trutnov, Hronov, Náchod, Olešnici v Orlických horách, Deštné v Orlických horách do Českých Petrovic, Mladkova, Králík a Hanušovic. Trasa je v terénu vyznačena číslem 22 (bez loga), z Mladkova na východ do Hanušovic má v terénu trasa dnes značení č. 52

a bude třeba ji přeznačit. K marketingu: Trasa nemá logo ani svého marketingového leadera, je však možné, že bude oživena v souvislosti s vlajkovým projektem Operačního programu Česko - Polské spolupráce.

Zlínský kraj

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

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

Polsko

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

3.2.4 Terénní cyklotrasy

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

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

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

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

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

3.2.5 Značení cyklistických tras

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

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

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

Stávající systém značení, který byl navržen před cca 17 lety, přestává **korespondovat se skutečným stavem v terénu**, neboť hlavní cyklistické koridory mnohdy vznikly, a to např. z důvodu výstavby nových cyklistických stezek, mimo původně navržené hlavní cyklotrasy. V území se ke všemu setkáváme se situací, že po vybudování nového úseku cyklostezky, která zároveň je vhodná k převedení stávající vyznačené cyklotrasy, **není definováno, kdo toto přeznačení provede**. V síti tak existují úseky, kde místně neznalý cyklista je veden po cyklotrase (po silniční komunikaci), ač již v území existuje bezpečná náhrada ve formě cyklostezky, na kterou jej však značení nedovede (např. nová stezka přes Bludoveček na Šumpersku). **Systém je tedy třeba změnit, aby lépe odpovídal současné**

situaci a budoucím požadavkům spojeným s bezpečností a komfortem cyklistů.

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

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

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

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

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

Závěrem lze konstatovat, že **stávající systém údržby a obnovy značení není přehledný ani pružný, nemá nastavené priority ani odpovědnosti, v některých místech dochází k duplicitám. Pro území Olomouckého kraje neexistuje aktualizovaný pasport cykloznačení, se kterým by se aktivně pracovalo**.

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

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

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

Zdroj: Vlastní šetření

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

4. ANALÝZA POTŘEB ÚZEMÍ ORP LEŽÍCÍCH V OLOMOUCKÉM KRAJI

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

Tab. č. 24: Přehled uskutečněných jednání:

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

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

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

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

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

Každá obec obdržela spolu s pozvánkou ještě před tímto jednáním dotazník, pomocí kterého byly obce požádány o popis svých projektových záměrů s informací o stavu připravenosti. Přímou na jednáních byly pak upřesněny jejich záměry, které sloužily jako základ pro vytvoření databáze a zpracování návrhu trasování. Na jednáních byla také obcím

a městům představena komplexní problematika podpory cyklistické dopravy.

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

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

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

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

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

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

Ne všechny řeky jsou pro rozvoj cykloturistiky stejně vhodné. Málo vhodné jsou především řeky, které protékají intenzivně obhospodařovanou venkovskou krajinou bez atraktivních cest a cílů a dobrých návazností na svém horním toku. Vedení cyklistických stezek je problematické také v případě horních toků řek, které pramení ve vysokých nadmořských výškách a mají v těchto oblastech příliš velké převýšení.

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

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

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

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

5. MOŽNOSTI SYSTÉMU FINANCOVÁNÍ

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

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

5.1 Evropské zdroje

Integrovaný regionální operační program (IROP)

Prioritní osa 1: Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony

Specifické cíl 1.2: Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy

Typy podporovaných aktivit u opatření Cyklodoprava:

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

Typy podporovaných aktivit u opatření Terminály:

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

Typy podporovaných aktivit u opatření Bezpečnost:

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

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

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

Míra dotace:

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

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

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

Interreg V-A Česká republika – Polsko

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

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

přírodních a kulturních zdrojů

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

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

Příjemci (poznámka: v rámci Investiční priority 2.1):

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

Míra dotace:

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

Program rozvoje venkova na období 2014–2020

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

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

5.2 Národní zdroje

Státní fond dopravní infrastruktury

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

Finanční příspěvek se poskytuje výhradně na:

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

Příjemci příspěvku:

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

Výše příspěvku:

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

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

Národní program podpory cestovního ruchu v regionech (program MMR)

Podprogram Rozvoj základní a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu

Dotační titul č. 1 - Podpora nadregionálních aktivit:

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

Předkládány mohou být např. projekty na podporu vybavenosti cyklostezek podél vodních toků, jednotnou vybavenost tratí pro běžeckou turistiku v horských oblastech,

projekty zaměřené na jednotný formát informačních panelů, monitoring, atd.

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

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

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

Dotační titul č. 3 - Rozvoj veřejné infrastruktury cestovního ruchu

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

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

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

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

Příjemci dotace:

Dotační titul č. 1 - Podpora nadregionálních aktivit:

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

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

- podnikatelské subjekty (podnikající PO a FO)

Dotační titul č. 3 - Rozvoj veřejné infrastruktury cestovního ruchu:

- samosprávné subjekty (obce – vyjma statutárních měst a městských částí, kraje), organizace zřízené samosprávnými celky (s výjimkou krajských muzeí),
- provozovatelé TIC,
- geoparky,
- NNO provozující atraktivitu cestovního ruchu,
- destinační společnosti,
- mikroregiony / DSO (zaměření projektu ve spolupráci s místní destinační společností).

Výše dotace:

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

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

Podpora obnovy a rozvoje venkova

Dotační titul č. 2: Podpora zapojení generací do komunitního života v obci
A - Podpora vybudování a obnovy míst aktivního a pasivního odpočinku

Zaměření podpory:

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

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

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

Příjemci podpory:

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

Výše dotace:

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

Další zdroje financování

Lesy ČR (LČR) v rámci „**Programu 2020 Lesů České republiky**“ umožňují široké veřejnosti zasílat náměty na konkrétní akce (opatření), které jsou zařazeny do zásobníku projektů a následně realizovány s ohledem na pokrytí celého území České republiky a dostupné finanční prostředky. Realizace konkrétních opatření v rámci tohoto programu probíhá výhradně na pozemcích s právem hospodařit LČR. Tato opatření LČR provádějí jak samostatně prostřednictvím svých organizačních jednotek, tak ve spolupráci s místními a regionálními partnery, např. obcemi, mikroregiony, orgány ochrany přírody či nevládními

organizacemi. Jedním z opatření je mj. také **Obnova a údržba lesních cest pro cykloturistiku**. Praktická opatření:

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

5.3 Krajské zdroje

Podpora výstavby a oprav cyklostezek

Cíl a důvod dotačního programu:

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

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

Okruh žadatelů:

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

Spoluúčast žadatele:

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

6. VÝCHODISKA PRO NÁVRHOVOU ČÁST

6.1 Kritické body

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

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

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

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

Rekreační a terénní cyklistika

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

Řízení, koordinace a organizace rozvoje cyklistiky

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

6.2 SWOT analýza

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

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

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

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

na území kraje je důležité při její tvorbě zohlednit.

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

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

SILNÉ STRÁNKY

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

SLABÉ STRÁNKY

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

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

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

PŘÍLEŽITOSTI

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

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

HROZBY

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

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