



DATUM: Prosinec 2019

VYPRACOVAL: Ing. Petr Smítal  
IČO 1202264

## ***Olomoucký kraj***

### ***Zajištění činností krajského cyklokoordinátora na období leden – prosinec 2019***

#### ***Závěrečná zpráva***

Objednatel:

Olomoucký kraj

Adresa: Jeremenkova 40a, Olomouc 779 11

Kontaktní osoba: Ing. Petr Heinisch

Tel.: 585 508 354, E-mail: [p.heinisch@olkraj.cz](mailto:p.heinisch@olkraj.cz)

Dodavatel:

Ing. Petr Smítal

Adresa: Hviezdoslavova 1, Olomouc-Nemilany, 783 02

Tel.: 603 980 299, E-mail: [cyklokoordinator@atelis.eu](mailto:cyklokoordinator@atelis.eu)

Tým cyklokoordinátorů:

Ing. Petr Smítal

Ing. Jaroslav Martinek

Ing. Stanislav Losert

## Obsah

1.1.1 Výstavba a údržba komunikací pro cyklisty.....	3
1.2.1 V rámci zpracování projektových dokumentací rekonstrukcí krajských komunikací prověření možnosti začlenění cyklistických opatření.....	4
1.2.2 Zamezení rizika vzniku bariér cyklistické dopravy při novostavbách a rekonstrukcí na státních komunikacích a při realizaci velkých železničních staveb .....	5
1.2.3 Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů .....	7
1.3.1. Zmapování potřeby podpory systému sdílení kol (bikesharing) a podpora rozvoje systému BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS a v rámci budování dopravních terminálů .....	11
2.2.1. Vypracování studií a projektových dokumentací pro vybrané páteřní dálkové cyklotrasy .....	11
2.2.3 Postupné značení a přeznačení mezinárodních, dálkových a regionálních tras na území Olomouckého kraje .....	13
2.3.1 Zajištění průběžné údržby značení cyklotras .....	14
2.3.4 Podpora realizace doprovodné cyklistické infrastruktury.....	14
3.1.1. Koordinační podpora.....	15
3.1.2. Průběžná aktualizace a doplňování sítě cyklotras a cyklostezek a motivace měst a obcí.....	16
3.2.1. Zvyšování informovanosti zainteresovaných subjektů .....	17
3.2.3 Podpora řešení legislativních otázek na národní úrovni.....	19

### 1.1.1 Výstavba a údržba komunikací pro cyklisty

- A. Udržování vazby s obcemi buď přímo nebo prostřednictvím ORP, jako nejvhodnější tok informací se jeví z úrovně mikroregionů - snaha o účast na jednání mikroregionů
- B. Aktualizace seznamu úseků formou projektového námětu a finančního plánu ve spolupráci s obcemi (udržování aktuálnosti tabulek „Zpracovávané projekty cyklostezek“ a „Zrealizované úseky“), aktualizace akčního plánu Koncepce.
- C. Aktualizace mapové části „Koncepce cyklistické dopravy v Olomouckém kraji“ - pouze elektronicky
- D. Spolupracovat s ODSH při zpracování textu výzvy obsahující podmínky podpory dle tohoto opatření na poskytnutí dotace z krajského rozpočtu.

#### Realizace opatření:

- Byly zajištěny vazby na obce buď přímo nebo prostřednictvím ORP. Vzhledem k tomu, že cyklokoordinátor nemá pravomoc „přikázat“ vytvoření povinného připomínkového místa na všechny záměry cyklistických komunikací na území kraje, tak se aspoň snažil motivovat všechny ORP, aby mu zasílaly své podněty na adresu [cyklokoordinator@atelis.eu](mailto:cyklokoordinator@atelis.eu). Motivace je spojována, jak s vazbou na rozpočet/dotaci Olomouckého kraje na cyklostezky, tak i s vazbou na rozpočet/dotaci SFDI na cyklostezky. Pokud prokážou obce zájem, dá se alokace na podporu cyklostezek navyšovat. Za motivační vzor pro města Olomouckého kraje a vůbec pro celou Českou republiku bylo vybráno město Uničov. Za tím účelem byla připravena stránka [www.unicov.dobramesta.cz](http://www.unicov.dobramesta.cz). Proběhla tato jednání:
  - 29. 1. 2019 -- jednání o cyklostezce Hvězdná (vhodné stavební úpravy), příprava cyklostezky Štěpánov – Olomouc [viz příloha č. 1](#)
  - 29. 1. 2019 - jednání o drážní cyklostezce Moravský Beroun – Dvorce [viz příloha č. 2](#)
  - 26. 3. 2019 - jednání o budování cyklistické infrastruktury z Velkého Újezdu do Lipníka nad Bečvou) [viz příloha č. 3](#)
  - 2. 4. 2019 - jednání o budování cyklostezky Šternberk – Litovel [viz příloha č. 4](#) jednotlivé úseky cyklostezky Šternberk – Litovel [viz příloha č. 4.a](#)
  - 5. 4. 2019 - jednání o budování cyklostezky Bystřička [viz příloha č. 5](#)
  - 26. 4. 2019 - úvodní jednání k rozvoji cyklodopravy na Prostějovsku [viz příloha č. 6](#)
  - 7. 5. 2019 – jednání k rozvoji cyklodopravy v úseku Olomouc-Přerov v rámci kompenzačních opatření při výstavbě dálnice D55 [viz příloha č. 7](#)
  - 17. 5. 2019 - jednání o budování cyklistické infrastruktury z Lipníka nad Bečvou do Hranic přes Jezernici) [viz příloha č. 8](#)
  - 24. 5. 2019 - setkání na jízdním kole náměstků hejtmanů Olomouckého kraje se zástupci regionu MAS Haná [viz příloha č. 9](#)
  - 28. 5. 2019 – účast na valné hromadě mikroregionu Mohelnicko [viz příloha č. 10](#)
  - 29. 5. 2019 – jednání k rozvoji cyklodopravy v úseku Olomouc-Přerov [viz příloha č. 11.](#) a [příloha 11.a](#) - Návrh kompenzačních opatření při výstavbě D55 Olomouc-Přerov
  - 31. 5. 2019 – účast na propagační akci mikroregionu Bystřička [viz příloha č. 12.](#)
  - 27. 6. 2019 – první jednání o vedení cyklistické komunikace v optimalizované trase Moravské stezky v úseku Mitrovice – Mladeč [viz příloha č. 13](#)
  - 21. 8. 2019 – druhé jednání o vedení cyklistické komunikace v optimalizované trase Moravské stezky v úseku Mitrovice – Mladeč [viz příloha č. 14](#)
  - 21. 09. 2019 – účast na propagační jízdě primátorů Olomouce, Přerova a Prostějova na podporu Moravské stezky [viz příloha č. 15.](#)
  - 2. 10. 2019 – účast na setkání zástupců Olomouckého kraje a mikroregionů Olomouckého kraje [viz příloha č. 16.](#)
- V rámci propagace opatření bylo pro obce na webovém portále cyklokoordinátora zveřejněno devět novinek, a to na tomto odkaze: [https://www.atelis.eu/mesta\\_a\\_regiony](https://www.atelis.eu/mesta_a_regiony):
  - [Horka nad Moravou - rekonstrukce tří páteřních ulic](#)

- [Olomouc a podpora cyklistické dopravy](#)
  - [Olomouc instalovalo dalších 33 ks stojanů pro kola](#)
  - [Prostějov - celková koncepce](#)
  - [Přerov - druhý ročník kampaně "Přerov jede na kole"](#)
  - [Region MAS Haná](#)
  - [Region Uničovsko: neznámá cyklostezka Dlouhá Loučka - Valšovský Důl](#)
  - [Uničov - celková koncepce](#)
  - [Velká Bystřice - zklidnění průtahu](#)
- Na konci listopadu proběhly e-mailové a telefonické konzultace k rozpočítání aktivit na "Cyklostezce Romže". Cyklokoordinátoři dostali dne 13. 11. 2019 upravený návrh vedení této trasy mezi Kostelcem na Hané a Běleckým mlýnem **viz příloha č. 17**, ke které poslali první připomínky a které budou následně řešeny na jednání až v roce 2020. Trasu průchodu můžete nalézt zde <https://www.atelis.eu/cyklokoncepce---mapy>, jedná se o mapový list: V.a Region Haná, (zbytek Konicka pak: V.b Region Haná). Je tam hlavní trasa, u které došlo ke změně v úseku Kostelec - Lutotín (nyní podél dráhy). To je jediný úsek, který je v pokročilé fázi projektu a požádal o dotaci ze SFDI.
  - Na setkání u starosty v Mohelnici dne 21. 8. 2019 bylo dohodnuto, že náměstkovi hejtmána pro dopravu Ing. Janu Zahradníčkovi budou zaslány podněty na provedení úprav v podmínkách Podpory výstavby a oprav cyklostezek pro rok 2020 - **viz příloha č. 18**.

#### Klíčové výstupy:

- Přehled zrealizovaných cyklostezek v letech 2017–2019. Lze konstatovat, že od začátku roku 2017, kdy byla dokončena práce na analytické části Koncepce, bylo dobudováno nebo zahájeno budování více než **69 km** cyklistických stezek a pruhů ve finančním objemu **cca 680 mil. Kč**. **viz příloha č. 19**
- Přehled plánovaných cyklostezek ve stupni DUR a vyšším. Je monitorováno více než **87 km** cyklistických stezek a pruhů v objemu **cca 940 mil. Kč**. **viz příloha č. 20**
- Seznam kontaktních osob jak ze strany ORP, tak projektantů **viz přílohy č. 21 a 22**
- Aktualizace akčního plánu Koncepce je navržena v rámci jednotlivých aktivit.
- Mapové přílohy byly zaktualizované dle zasláných údajů z jednotlivých ORP **viz II. Přílohy mapové**

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

- E. Pokračování ve spolupráci na posuzování projektů oprav komunikací z pohledu využívání cyklopruhů, cyklopiktokoridorů) a při posuzování PD rekonstrukcí či oprav silnic II. a III. tř. předcházet bariérám cyklistické dopravy.
- F. Zajišťovat přístup k seznamu plánovaných investic (ze strany SSOK a odboru investic) již ve fázi zadání, příp. zpracování projektových dokumentací. V návaznosti na rok 2018 se bude pracovat na dořešení nevyřešených otázek zodpovědnosti za údržbu, resp. budou upřesněny různé výklady.
- G. Požádá-li obec nebo další příslušná organizace SSOK o řešení dopravní bezpečnosti cyklistů, cyklokoordinátor bude spolupracovat s SSOK a hledat společné řešení.

#### Realizace opatření:

- Na základě dohody s odborem dopravy cyklokoordinátor dostává informace s vazbou na cyklo dopravu na adresu [cyklokoordinator@atelis.eu](mailto:cyklokoordinator@atelis.eu). V roce 2018 SSOK zaslala

cyklokoordinátorovi aktuální střednědobý plán oprav, rekonstrukcí a budování silnic II. a II. třídy na roky 2019-2021. Bylo tak možné stanovit počet a charakter kolizních míst se sítí cyklostezek a cyklotras v souladu se zpracovanou cyklokonceptcí - **viz příloha č. 23**, který je stále aktuální. Na rok 2020 existuje příslib, že cyklokoordinátor bude informován o dlouhodobém plánu investičních akcí.

- Cyklokoordinátor dále se SSOK prodiskutoval jednotlivá kolizní místa a přijali se příslušná opatření a doporučení tak, aby je bylo možné případně zahrnout do aktualizace střednědobého plánu oprav pro další období - **viz příloha č. 24.a**. Cílem je ovlivnit záměry k realizaci až 2020-2021, u kterých ještě není zpracována PD nebo se zpracovává. Dále byl posouzen seznam akcí ze *Strategie rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje* - **viz příloha č. 24.b**.
- V rámci propagace opatření byly pro obce na webovém portále cyklokoordinátora zveřejněné tři novinky, a to na tomto odkaze <https://www.atelis.eu/opatreni-pro-cyklisty-na-krajskych-komunikacich>:
  - [V Horce nad Moravou plánují rekonstrukce hned tří páteřních ulic](#)
  - [Velká Bystřice - zklidnění průtahu](#)
  - [Kategorizace komunikací pro cyklisty, způsob údržby a vazba na SSOK](#)

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

- H. Dále vstupovat do jednání s ŘSD v rámci novostaveb silnic I. třídy a se SŽDC v případě výstavby či rekonstrukce železnic a předcházet bariérám cyklistické dopravy
- I. Zapojovat zástupce těchto organizací do pracovní skupiny.

### Realizace opatření s vazbou na ŘSD:

- V rámci opatření, které se týká silnic I. třídy proběhly dvě jednání, které byly svolány z důvodu příprav výstavby dálnice D55 a s tím souvisejícím příslibem ŘSD ke kompenzacím ve formě podpory napojení bezmotorové dopravy. U těchto projektů se předpokládá spolupráce ŘSD a později přidělení dotace ze SFDI. Detailně byly diskutovány úseky:
  - Rokytnice-Brodek u Přerova, kde bude nutné ověřit v ÚP Brodku u Přerova možnost využít pro část úseku dle návrhu polní cestu - dle výkresu uveřejněného na webu městyse není definováno jako koridor v územním plánu městyse Brodek u Přerova.
  - Přerov-Tovačov - cyklostezka Bečva, který byl označen za prioritní a na který bude nutno další úseky navázat.
  - Cyklostezka Přerov – Předmostí, na kterou má již Přerov stavební povolení a schválenou dotaci ze SFDI.
  - Kokory-Brodek u Přerova – k cyklo dopravě je využívána silnice III. třídy (č. 0553), kde je nízká intenzita motorové dopravy, ale silnice je ve špatném stavu, plánováno je ji k cyklo dopravě využít formou opravy s vyznačením pruhů pro cyklisty po obou stranách silnice (po vzoru JMK, kde byla zpracována analýza vytíženosti silnic III. tř. a následného využití těchto prvků v extravilánu).
  - Krčmaň-Majetín, který je již v plánu ŘSD.
  - Velký Týnec-Krčmaň.
  - Grygov-Velký Týnec, kde bude nutné s ŘSD projednat řešení křížení se silnicí (přemostění).
- Celkem proběhly dvě jednání:
  - 7. 5. 2019 – jednání k rozvoji cyklo dopravy v úseku Olomouc-Přerov **viz příloha č. 7**
  - 29. 5. 2019 – jednání k rozvoji cyklo dopravy v úseku Olomouc-Přerov **viz příloha č. 11**. Příloha 11.a - Návrh kompenzačních opatření při výstavbě D55 Olomouc-Přerov

- Obdobně jako u SSOK, je zpracována na základě dodaných podkladů ([viz příloha č. 25](#)) tabulka kolizních záměrů s výhledovými stavbami ŘSD - [viz příloha č. 26](#). Seznam je stále aktuální, v roce 2020 je nutné stanovit další jednání.

### Realizace opatření s vazbou na SŽDC:

**Jednání se SŽDC proběhlo ve třech termínech.** Závěry z jednání jsou k dispozici v samostatných zápisech. Celkově lze charakterizovat přístup ze strany SŽDC k podpoře cyklistické dopravy za velmi vstřícný.

- **Jednání se SŽDC ze dne 24. 5. 2019** - byla dohodnuta spolupráce se SŽDC při rekonstrukci stojanů na kola u nádraží a také při zlegalizování cyklistických přejezdů přes železniční trať ([viz příloha č. 9](#))
- **Jednání se SŽDC ze dne 19. 6. 2019** - jednání s Ing. Ladislavem Kašparem a Ing. Františkem Komárkem a Ing. Mirkem Volkem ve věci vedení cyklostezky podél trati č. 270 a návaznost na mimoúrovňová křížení mezi žst. Štěpánov a žst. Olomouc. Cílem jednání bylo vzájemně prokonzultovat za jakých podmínek je možné zbudování doprovodné cyklostezky podél trati č. 270 vlevo ve směru na Českou Třebovou v úseku Černovír - Březce na nově vzniklém odřezu tělesa dráhy - [viz příloha č. 27](#). V návaznosti na toto jednání byly realizovány tyto kroky:
  - na Pozemkovém úřadu se jednalo o možnosti převodu zaorané polní cesty na obec s cílem mít pozemek na eventuální směny podél trati. S ohledem na umístění a záměr není možný bezúplatný převod. Je však možná směna za obecní pozemky, kdy obec nabídne násobek 1.3 výměry své orné půdy. Je to běh na cca rok a schvaluje se to v Praze. Bezúplatné převody jsou přesně specifikované v zákoně 503/2012 Sb. a na tento případ se to nevztahuje.
- Spolupráce s městem Lipník nad Bečvou spolu ohledně nasazení nízkopodlažní železniční soupravy na trase Přerov – Lipník nad Bečvou – Hranice na Moravě – Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí – Vsetín. Naším cílem je, aby během letní sezóny alespoň jeden ranní spoj na této trase (a některý odpolední, jenž je nutný pro návrat soupravy), jehož objednavatelem je právě Olomoucký kraj, zajišťovala nízkopodlažní souprava. Železniční trať č. 270 v úseku Přerov – Lipník nad Bečvou – Hranice na Moravě a trať č. 280 v úseku Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Vsetín má ideální polohu podél řeky Bečvy, kolem níž je také vybudována Cyklostezka Bečva. Osobní železniční doprava by tak mohla představovat kvalitní spojení cyklistů a cyklostezky, neboť ta je vzdálena od jednotlivých zastávek často jen několik desítek metrů. Problémem je, že na osobní vlaky jsou nasazovány staré jednotky č. 460, lidově označované jako pantografy, které byly zkonstruovány v první polovině 70. let. Jejich největším problémem však není stáří, ale výška podlahy, neboť přestože jsou některé prostorově upraveny pro přepravu kol, nástup s koly do soupravy je pro řadu cyklistů (především pro maminky s dětmi) enormně náročný, až nemožný. Dostat kolo do dveří ve výši zhruba 1,5 metru je někdy nadlidský úkol.
- V rámci propagace opatření byly pro obce na webovém portále cyklokoordinátora zveřejněné dvě novinky, a to na tomto odkaze: <https://www.atelis.eu/spoluprace-se-szdc>
  - [Mobilita jako služba/MaaS: Uničov, Antverpy a Turku](#)
  - [Diskuse o možnostech rekonstrukci stojanů na kola u nádraží](#)

### Závěrečná poznámka:

- Zástupci jak ŘSD, tak SŽDC byli díky jednáním automaticky zapojeni do pracovní cykloskupiny.

### 1.2.3 Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů

- J. V návaznosti na aktivity roku 2018 pokračovat v jednáních se zainteresovanými organizacemi o možnostech realizace víceúčelových komunikací (cyklostezka + účelová komunikace) podél vodních toků.
- K. V návaznosti na aktivity roku 2018 pokračovat v jednáních vyvolat jednání na MZe ČR ve věci vytvoření hledání způsobu rekonstrukce a výstavbu polních cest v katastrálních územích, kde neproběhly komplexní pozemkové úpravy, které mohou mít pozitivní vliv na mobilitu občanů mezi obcemi. Příp. diskuze nad možnostmi financování z prostředků Olomouckého kraje.

#### Realizace opatření:

Pozornost byla především zaměřena na spolupráci při zpracování právní analýzy. Za tím účelem byly vypracovány zadávací podmínky **viz příloha č. 28** a dále proběhly jednání s vybraným zpracovatelem právní analýzy, a to ve dvou termínech 25. 6. 2019 a 12. 11. 2019. První bylo zaměřeno na představení cílů právní analýzy, druhé naopak seznamovalo s výsledky právní analýzy **viz příloha č. 29** (*objednateli předána přímo zpracovatelem, v přeloženém elaborátu pouze elektronicky*).

Iniciování jednání s MZe ČR probíhalo ve spolupráci s Jihomoravským krajem. Dopis na MZe nakonec zaslal Jihomoravský kraj **viz příloha č. 30**. Nicméně již v této chvíli známe reakci ministra zemědělství, která se dá shrnout následovně: každý právní subjekt se má chovat tržně a tak je de facto v pořádku, že ekonomika převládá nad vyššími zájmy, v tomto případě podpora cyklo dopravy. Je proto apelovat na skutečnost, že tento přístup není ideální a je potřeba se odvolávat na jiné přístupy např. z Německa, či Polska. O to důležitější je právní analýza, která by měla narovnat tento pokroucený pohled.

**Cílem právní analýzy** bylo popsat současný stav právní úpravy k dané problematice, vytipovat konfliktní místa, která buď zabraňují, nebo komplikují snahu o vedení cyklotras a budování cyklistické infrastruktury po pozemcích v majetku či ve správě organizací jako jsou Povodí Moravy, Povodí Odry, Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, obcí, Mze, Lesů ČR, Arcibiskupských lesů, apod. především z pohledu obav ze zodpovědnosti za bezpečnost cyklistů.

Z popisu stávajícího právního stavu byly vyvozeny návrhy, ve kterých oblastech by bylo potřebné udělat případné legislativní změny či předložit návrhy na využití již stávajících právních předpisů k snadnějším možnostem budování cyklistické infrastruktury.

Právní analýza má natolik závažné výstupy, že její závěry jsou součástí této zprávy. Závěry jsou členěny do dvou kapitol, kdy v kapitole první uvádíme zmiňovaný návrh postupu, kterým by se investor cyklistické infrastruktury mohl řídit v případě záměru výstavby cyklistické infrastruktury. V rámci druhé kapitoly pak navazujeme výčtem „konfliktních“ míst, který s navrhovaným postupem uvedeným v kapitole 1. této části neodmyslitelně souvisí.

#### A. Návrh postupu ve vztahu k záměru vést cyklistickou infrastrukturu

- Máme za to, že je pro investora cyklistické infrastruktury předně nutné si uvědomit, **kudy má cyklistická infrastruktura vůbec vést**. Jednotlivými možnostmi jsme se již výše zabývali, tj. cyklistická infrastruktura může vést podél VT, na LC či na PC. Toto je důležité si uvědomit, abychom si byli v dalších (navazujících) krocích co nejlépe vědomi, v jakém režimu, kterého zvláštního zákona se nacházíme a toto případně reflektovali.
- Ze strany investora cyklistické infrastruktury je třeba zabývat se tím, zda se v úseku, kde chce cyklistickou infrastrukturu vést, **již doposud nějaká pozemní komunikace ve smyslu § 2 odst. 2 ZPK nenacházela (či nenachází)**, ev. o jakou kategorii pozemní komunikace jde (o místní komunikaci či komunikaci účelovou). Spor o to, zda se jedná o veřejně přístupnou

účelovou komunikaci či nikoliv, lze řešit v řízení dle § 7 odst. 1 ZPK ve spojení s § 142 SŘ (viz např. část C., kapitola 1 – bod 1.1.1).

- Navíc v případech, kdy o tom, zda se jedná o veřejně přístupnou účelovou komunikaci či nikoliv, není sporu, není třeba vydávat správní rozhodnutí, ale správní orgán může vydat pouhé osvědčení dle § 142 odst. 2 SŘ. V tomto směru je třeba znovu připomenout § 7 odst. 1 větu 2. ZPK, která vlastníkovi účelové komunikace (napříč deklaratornímu rozhodnutí veřejné přístupnosti účelové komunikace) umožňuje navrhnout, aby byl přístup na veřejně přístupnou účelovou komunikaci upraven či omezen za předpokladu, že je to nezbytně nutné k ochraně oprávněných zájmů tohoto vlastníka (např. enormní nárůst frekvence dopravy na účelové komunikaci, zvýšení nákladů na údržbu).
- Průběh tohoto (již třetího) navazujícího kroku se bude opět odvíjet od závěru v předchozím bodu. V případě, že se nebude jednat o veřejně přístupnou účelovou komunikaci, bude nezbytně zamýšlený postup vedení cyklistické infrastruktury upravit. V případě, že bude dáno najisto, že jde o veřejně přístupnou účelovou komunikaci či o komunikaci místní, se bude následný proces odvíjet od zvolené varianty<sup>1</sup>, která bude v rámci výstavby cyklistické infrastruktury investorem zvolena a realizována.
- V případě, že půjde o variantu 1., bude zejména třeba upravit dopravní značení. Zvolit si, jaké dopravní značení bude na cyklistickou infrastrukturu umístěno (k tomu blíže viz např. část C. kapitola 1., bod 1.1.1.). A jak bylo popsáno v rámci analýzy, tak u varianty 2. a varianty 3. bude u jednotlivých možností vedení cyklistické infrastruktury ze strany jejího investora vždy nezbytně třeba (mimo zajištění dopravního značení v kontextu předchozího odstavce) absolvovat územní, resp. stavební řízení, a získat územní, resp. stavební povolení, a na to navazující kolaudační souhlas, resp. kolaudační rozhodnutí. Mimo to bude ze strany investora nutné, aby získal i veškerá další stanoviska, souhlasy či rozhodnutí, jejichž potřeba se bude odvíjet od toho, kudy cyklistická infrastruktura povede. K bližším podrobnostem odkazujeme na část C. kapitolu 1., bod 1.1.1, kapitolu 2., bod 2.1.1 a kapitolu 3., bod 3.1.1.
- V návaznosti na bod 3 dále sdělujeme, že by paralelně s bodem 3 (tj. paralelně se shora popsanou veřejnoprávní částí celého procesu) konkrétní investor cyklistické infrastruktury rovněž měl spolu s vlastníky (výstavbou) dotčených pozemků řešit i soukromoprávní část celého procesu. Zejména jednotlivé možnosti majetkoprávního vypořádání, již popsány a hodnoceny v rámci části D. této analýzy, které se v konkrétním případě budou lišit v závislosti na tom, zda bude třeba majetkoprávně vypořádávat tzv. fázi 1, fázi 2 či obě fáze najednou.
- Za předpokladu, že je cyklistická infrastruktura již vybudovaná, nepochybně nelze nechat bez povšimnutí velmi významný aspekt týkající se potenciální odpovědnosti za újmu. Domníváme se přitom, že otázky odpovědnosti za újmu do jisté míry bezprostředně navazují právě na to, jakým způsobem byly majetkoprávní vztahy mezi investorem cyklistické infrastruktury na straně jedné, a vlastníkem pozemku, na němž se cyklistická infrastruktura nachází na straně druhé, právně vypořádány. Shora uvedený popis právní úpravy a analýzy soudní judikatury přitom nasvědčuje tomu, že každý jednotlivý případ, který byl do dnešního dne před českými soudy rozhodován, vždy představoval velmi komplexní úvahu, v jejímž rámci byly otázky odpovědnosti za vzniklou újmu hodnoceny všemi možnými kritérii. V tomto směru považujeme pro účely vedení cyklistické infrastruktury za vhodné přijmout určitá opatření, které možnosti vzniku odpovědnosti za újmu v maximální možné míře eliminují:

<sup>1</sup> V rámci této analýzy jsme vytvořili tři základní varianty, které mohou s výstavbou cyklistické infrastruktury nastat. K tomu odkazujeme na část C. kapitolu 1, bod 1.1.1, kapitolu 2, bod 2.1.1 a kapitolu 3 bod 3.1.1.



- a. co nejpřesněji si v rámci majetkoprávního vypořádávání vzájemně smluvně nastavit konkrétní práva a povinnosti, které s bezproblémovým provozem cyklistické infrastruktury neodmyslitelně souvisí, zejména údržba cyklistické infrastruktury, údržba okolní trávy, dřevin, rozsah této údržby apod., a tyto řádně plnit, aby došlo k maximální možné eliminaci v úvahu přicházejících rizik,
- b. plnit základní prevenční povinnosti ve smyslu § 2900 a násl. OZ,
- c. vytipovat si riziková místa na konkrétní CS/CT a učinit potřebné úpravy či umístit potřebné dopravní značení.

## B. Shrnutí konfliktních míst souvisejících s výstavbou cyklistické infrastruktury

V rámci druhé kapitoly této části postupujeme tak, že k jednotlivým návrhům postupu (uvedeným v bodech 1 až 5), které popisujeme v kapitole předchozí, poukazujeme (v souladu se zadáním této analýzy) na námi vytipovaná „konfliktní“ místa, která by hypoteticky mohla výstavbě cyklistické infrastruktury bránit či ji komplikovat.

Ad 1) Ve vztahu k tomuto bodu žádná konfliktní místa nespátřujeme.

Ad 2) V rámci tohoto bodu spatřujeme několik sporných bodů. Tyto se týkají zejména nejasné povahy veřejně přístupných účelových komunikací. Výkladu o účelových komunikacích jsme se hojně věnovali v části B., kapitole 2. této analýzy, a proto se na něj odkazujeme. Ve vztahu k veřejně přístupným účelovým komunikacím sporné body v obecné rovině rekapitulujeme následovně:

- a. mezi investorem a vlastníkem této komunikace může nastat spor, zda je konkrétní účelová komunikace veřejně přístupnou či nikoliv, kdy tento spor lze řešit postupem dle § 7 odst. 1 ZPK ve spojení s § 142 SŘ (viz např. část C., kapitola 1 – bod 1.1.1), ev. (v nesporných případech) vydáním osvědčení dle § 142 odst. 2 SŘ,
- b. i přesto, že by se v konkrétním případě jednalo o veřejně přístupnou účelovou komunikaci, tak § 7 odst. 1 věta 2. ZPK umožňuje vlastníku této komunikace (napříč deklaratornímu rozhodnutí veřejné přístupnosti účelové komunikace) navrhnout, aby byl přístup na veřejně přístupnou účelovou komunikaci upraven či omezen za předpokladu, že je to nezbytně nutné k ochraně oprávněných zájmů tohoto vlastníka,
- c. odkazem na část B., kapitolu 2. této analýzy navíc připomínáme další základní problém, týkající se účelové komunikace a to, zda je účelová komunikace v onom konkrétním případě součástí pozemku, či zda se jedná o samostatnou věc v právním slova smyslu.

Ad 3) V rámci tohoto bodu opět spatřujeme hned několik „konfliktních“ míst. Tyto se týkají zejména zvláštních zákonů souvisejícím s výstavbou cyklistické infrastruktury podél VT, na LC a na PC. S ohledem na to, že „konfliktní“ body níže řešíme jen ve stručných bodech, proto na další podrobnosti věnující se této problematice odkazujeme na část C. kapitulu 1., bod 1.1.1, kapitulu 2., bod 2.1.1 a kapitulu 3., bod 3.1.1.

- a. **VZ:** Ve vztahu k VZ je nutno sdělit, že jde o zákon, který pochází již z roku 2001 (účinný od 1. 1. 2002), a logicky tedy při jeho tvorbě nebyla potřeba výstavbu cyklistické infrastruktury nikterak reflektovat, neboť rozmach výstavby cyklistické infrastruktury nastal až později. Tomu ostatně odpovídá i samotný účel (předmět) tohoto zákona uvedený v § 1, kterým je primárně ochrana vod. V souvislosti s VZ je potřeba poukázat na několik dalších ustanovení, která mohou výstavbu cyklistické infrastruktury znemožnit či značně zkomplikovat. Těmito je zejména § 46 VZ, tj. obecná ochrana VT a jejich koryt před nedovolenými zásahy způsobené člověkem (ve spojení s § 17 VZ,

který upravuje záměry, k nimž je třeba souhlasu vodoprávního úřadu, a na který není právní nárok). Za další „konfliktní“ bod považujeme obecně ustanovení § 58 VZ, a to jako celek. Výkladové problémy tohoto ustanovení popisujeme v části C. kapitole 1., bodu 1.1.1. této analýzy. K výše uvedené problematice obecně odkazujeme na část C. kapitolu 1. této analýzy.

- b. **LesZ:** Rovněž k LesZ je nutno sdělit, že jde o zákon, který pochází z roku 1995 (účinný od 1. 1. 1996) a při jeho tvorbě ještě nebyla (stejně jako v případě VZ) potřeba výstavbu cyklistické infrastruktury nikterak reflektovat. I samotný účel (předmět) tohoto zákona uvedený v § 1 stanovuje, že tento zákon primárně stanovuje předpoklady pro zachování lesa, péči o les a jeho obnovu apod. V souvislosti s LesZ níže poukazujeme na ustanovení, která mohou výstavbu cyklistické infrastruktury znemožnit či značně zkomplikovat. Jedním z těchto ustanovení § 13 odst. 1 LesZ, které stanovuje, že využití pozemků sloužících k plnění funkcí lesa k jiným účelům, je zakázáno. Odnětí pozemků sloužících k plnění funkcí lesa lze docílit na základě žádosti podané ve smyslu § 15 a násl. LesZ, na které však není právní nárok. Navíc v případě, že je toto odnětí povoleno, je žadatel povinen zaplatit poplatek za odnětí ve smyslu § 17 LesZ. Za další konfliktní ustanovení LesZ lze označit § 19 – 20 LesZ, která upravují obecné užívání lesů. K výše uvedené problematice odkazujeme na část C. kapitolu 2. této analýzy.
- c. **ZPF:** V souvislosti se ZPF pouze poukazujeme na tzv. odnětí zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu pro nezemědělské účely dle § 9 a násl. ZPF, k němuž je třeba souhlasu orgánu ochrany zemědělského půdního fondu. K tomu blíže v části C. kapitole 3, bodu 3.1.1. této analýzy.

Ad 4) K bodu 4. zřejmě ani nelze hovořit o existenci „konfliktních“ míst ve smyslu, který byl v zadání k této analýze zamýšlen. Ve vztahu k bodu 4. tak jen doporučujeme, aby mezi smluvními stranami došlo k řádnému (a důkladnému) majetkoprávnímu vypořádání ať už na základě institutů obligačních či institutů věcně-právních. V závislosti na tom, v jaké fázi se záměr vést cyklistickou infrastrukturu právě nachází. K tomu blíže v části D. této analýzy.

Ad 5) I ve vztahu k tomuto bodu dospíváme k závěru, že v rámci něj nelze vymezovat konkrétní „konfliktní“ místa. Sdělujeme, že judikatura, kterou jsme v souvislosti s posuzováním otázek týkajících se vzniku odpovědnosti za újmu posuzovali (viz část E. kapitola 4. této analýzy), vychází z právní úpravy SOZ, která již v dnešní době není účinná. Tato (starší) judikatura přitom posuzování otázek týkajících se odpovědnosti za újmu hodnotí primárně optikou prevenční povinnosti ve smyslu § 415 SOZ.

Se shora uvedeným souvisí další dvě skutečnosti.

- První skutečnost představuje přijetí OZ. Byť se prevenční povinnost dle § 2900 OZ (oproti předchozí právní úpravě) mírně modifikovala (viz část E. kapitola 5. této analýzy), nelze jednoznačně vyvodit, že by se pouze na základě této skutečnosti soudní judikatura měla odchýlit od té dosavadní, protože cíl této úpravy je totožný.
- Druhá skutečnost, která již může být způsobilá ke změně dosavadní (konstantní) judikatury, je představována ustanovením § 63 odst. 5 OPrKr, zejména větou 2., která stanoví, že:

*Vlastníci pozemků neodpovídají za škody na majetku, zdraví nebo životě, vzniklé jiným osobám působením přírodních sil nebo vlastním zaviněním těchto osob.*

Judikatura týkající se vedení cyklistické infrastruktury, která by současně reflektovala jak (novou) právní úpravu obsaženou v OZ, tak úpravu obsaženou v § 63 odst. 5 OPrKr, a která by byla způsobilá dovozené závěry v této analýze změnit, nám k dnešnímu dni není známa.

Ke shora uvedenému, zejména pak k nástinu možného vývoje soudní judikatury vlivem přijetí § 63 odst. 5 OPrKr, odkazujeme na část E., a to primárně na kapitolu 5. této části.

V souvislosti s majetkoprávním vypořádáním (a smluvními ujednáními) znovu připomínáme, že změnou právní úpravy (s účinností OZ) současně došlo k novému pojetí civilního deliktu, tzv. dualitě civilního deliktu (viz část E. kapitola 3. této analýzy).

V souvislosti s vedením cyklistické infrastruktury (a s tím souvisejícím majetkoprávním vypořádáním) je třeba nově reflektovat i § 2913 OZ, který (napříč relativním účinkům smluvních závazků) umožňuje, aby se i (poškozené) třetí osoby, které budou v tomto ustanovení požadované podmínky naplňovat, domáhaly náhrady újmy po smluvní straně, která některou povinnost z dané smlouvy porušila. Význam smluvních ujednání navíc spatřujeme i v možnosti uplatnění tzv. práva regresu ve smyslu § 2917 OZ. K tomu blíže v části E. kapitole 6 a 7 této analýzy.

Ve vztahu k současné právní úpravě, která se možnostmi vedení cyklistické infrastruktury zabývá, lze konstatovat, co již bylo uvedeno v rámci části C. této analýzy, a sice že současná právní úprava vedení cyklistické infrastruktury výslovně nijak nebrání, ale ani nelze říci, že by jí byla nějak zvlášť nakloněna. Ve vztahu k úvahám de lege ferenda odkazujeme na část C. body 1.1.2, 2.1.2, 3.1.2 a kapitolu 4.

### 1.3.1. Zmapování potřeby podpory systému sdílení kol (bikesharing) a podpora rozvoje systému BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS a v rámci budování dopravních terminálů

- L. Spolupracovat s ODSH při zpracování textu výzvy obsahující podmínky podpory dle tohoto opatření a poskytnutí dotace z krajského rozpočtu.

#### Realizace opatření:

- V rámci opatření proběhlo jednání dne 24. 5. 2019 se zástupci SŽDC v rámci výjezdu regionem MAS Náměštsko. Diskutovalo se na téma možnosti obnovy stojanů na kola u nádraží a zastávek **viz příloha č. 9**. Bylo dohodnuto, že zatím není potřeba podporovat rozvoje systému BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS z prostředků dotačního titulu ODSH, neboť opatření je pokryto právě aktivitami SŽDC. Do budoucího období se tato otázka na úrovni Ol. kraje opět otevře.
- Opatření tak bylo dále realizováno v souběhu s naplněním opatření 2.3.4 Podpora realizace doprovodné cyklistické infrastruktury.

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

- M. Pokračovat ve spolupráci na zadání zpracování vyhledávací studie po dohodě s příslušnými obcemi, která bude definovat nově přetrasované úseky dálkové Moravské cyklostezky, které budou realizovány Olomouckým krajem a doporučit pořadí realizace.
- N. Následně navázat spolupráci s projektantem a odborem investic při projektové fázi, účastnit se pracovních výborů.

### Realizace opatření:

- I když v rozpočtu Olomouckého kraje byly alokovány prostředky na dvě vyhledávací studie Moravské stezky, tak byla zadána jen jedna, a to pro úsek Horní Lipová – Ramzová. Druhá měla být směřována do úseku mezi Lesnicí a Leštinou, ale nebyla zadána. Jelikož tato situace byla známá od června 2019, tak tým cyklokoordinátorů vyvolal jednání v mikroregionu Mohelnicko, aby finance na vyhledávací studii byly převedeny do úseku Moravičany – Mladeč. I když proběhly dvě jednání, tak se nepodařilo zajistit přesun financí na tento úsek. Jednání proběhla v těchto termínech:
  - 27. 6. 2019 – první jednání o vedení cyklistické komunikace v optimalizované trase Moravské stezky v úseku Mitrovce – Mladeč **viz příloha č. 13**
  - 21. 8. 2019 – druhé jednání o vedení cyklistické komunikace v optimalizované trase Moravské stezky v úseku Mitrovce – Mladeč **viz příloha č. 14**
- Pozornost byla směřována na úsek Horní Lipová – Ramzová. Předmětem vyhledávací studie je vytvoření bezpečné a funkční infrastruktury pro cyklistickou dopravu v koridoru „Cyklotrasy č. 4 – Moravská stezka“ v katastrech obcí Lipová Lázně a Ostružná. V současné době je Moravská stezka vedena přes zájmové území formou cyklotrasy. Z Jeseníku přes rekreační osadu Bobrovník jsou zbudovány úseky cyklostezek navazující na bezpečný pohyb cyklistů po místních komunikacích. V blízkosti křižovatky silnic I/60 a II/369 v Lipové-lázních se pak cyklotrasa 4 již dostává do vedení přímo po II/369 s dopravním zatížením cca 5300 voz./24 hod. V krátkých úsecích, kde existuje paralelní síť místních komunikací je na ně svedena. Z celkového úseku délky 9,6 km až po obec Ostružná je pouze 1,2 km vedeno mimo silnici II/369. Nutné je překonat výškový rozdíl 270 m na Ramzovské sedlo. V „Koncepti rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji“ zpracované v roce 2017 Regionální agenturou pro rozvoj střední Moravy je předmětný úsek přímo vyjmenovaný k řešení tohoto nevyhovující stavu. Návrh je plně v souladu s tímto koncepčním materiálem, viz příloha č. 6 - Návrh na úpravy dálkových cyklotras, která je součástí Strategické části.
- Koordinační jednání k cyklostezce proběhlo dne 5. 11. 2019 **viz příloha č. 31**
- V rámci propagace opatření bylo pro obce na webovém portále cyklokoordinátora zveřejněno šest novinek, a to na tomto odkaze: <https://www.atelis.eu/paterni-cyklotrasy-30>:
  - [Cyklostezka Bečva na katastrech obcí Ústí a Čermotín](#)
  - [Cyklostezka Olomouc - Prostějov](#)
  - [Cyklotrasa 5 - návrh vedení trasy z Lipníka nad Bečvou do Hranic přes Jezernici](#)
  - [Cyklotrasa 5 - návrh vedení cyklotrasy z Velkého Újezdu do Lipníka nad Bečvou](#)
  - [Moravská stezka: úsek Lesnice - Leština](#)
  - [Moravská stezka: úsek Mohelnice - Mladeč - Litovel](#)

### Úkoly pro další období:

- Je třeba svolat jednání na úrovni vedoucích odborů a to OSR, odboru investic, odboru majetkoprávního a dohodnout se jak bude postupováno v plnění opatření 2.2.1 , které se momentálně týká vypracování PD na úsek Moravské stezky Leština - Lesnice a obsahu zadání pro výběr projektanta, který ještě neproběhl.
- Bylo doporučeno prodiskutovat, jak tuto problematiku a celkově ji jednotně uchopit. Při kontrole plnění jednotlivých aktivit bylo zjištěno, že se tuto aktivitu nedaří plnit. Předmětem jednání bude způsob majetkoprávního vyjednávání s majiteli pozemků, otázka vyšších stupňů PD, dalších úseků k řešení, které by se v následujícím období měly připravovat a otázka přidělování finančních prostředků pro tyto projekty v rozpočtu Olomouckého kraje.

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

- O. Spolupracovat s OKH na průběžné koordinaci značení cyklotras dle tohoto opatření s příslušnými marketingovými koordinátory dané tematické trasy a na nově zbudované úseky cyklostezek zpracovat jednoduchý metodický postup.

### Realizace opatření:

- K přeznačení cyklotras proběhla tato jednání:
  - 5.2.2019 - jednání ve věci možného trasování cyklistických komunikací na části území mikroregionu Konicko, viz příloha č. 32
  - 15. 2. 2019 - jednání k principům značení a přeznačení cyklotrasy 5, viz příloha č. 33
  - 22. 5. 2019 - jednání ve věci vyznačení cyklotrasy k pramenům Odry, viz příloha č. 34. Vyznačení cyklotrasy k prameni Odry odbočením z cyklotrasy č.5 je uvedeno v příloze č. 34.a
- Dále proběhla dvě koordinační jednání ve Zlíně se Zlínským krajem ohledně koordinace značení Moravské stezky a Cyklostezky Bečvy a to v rámci připravované Koncepce rozvoje cyklistiky ve Zlínském kraji. První jednání proběhlo dne 25. 6. 2019 a druhé 28. 11. 2019.
- Pro přeznačení bylo klíčové jednání, které proběhlo **dne 26. 9. 2019**. Na základě podnětu z pracovní skupiny ze dne 24.9.2019 bylo svoláno jednání ve věci koordinace opatření 2.2.3 Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji, které se uskutečnilo ve čtvrtek, dne 26.9.2019 ve 13:00 hod. v zasedací místnosti firmy Machovský s.r.o., Náves Svobody 8/14, Holice, 779 00 Olomouc, za účasti Jana Machovského, Jiřího Zapletala (KČT), Tomáše Webera a krajských cyklokoordinátorů. Předmětem jednání bylo se dohodnout na konkrétních krocích, jak naplnit jednotlivé aktivity tohoto opatření, které se týkají přeznačení dálkových cyklotras EuroVelo č. 9 a č.4, ale také přeznačení Moravské stezky, cyklostezky Bečva a cyklotrasy č.5 a odstranění značení Greenways Krakow - Morava - Vídeň. Zpráva viz příloha č. 35.
  - Příloha 35.a - Návrh na úpravy značení 4 - jaro 2020
  - Příloha 35.b - Návrh na úpravy značení 5 - jaro 2020
  - Příloha 35.c - Návrh na úpravy značení 50 - jaro 2020

Návrh na dílčí úpravy dálkových a dalších významných tras, které by se mohly zrealizovat na jaře 2020

### CT 4

- Lipová - lázně - vedení přes areál lázní - projednat s vedením lázní.
- Horní Lipová, namísto po silnici převést na MK k hotelu Helios.
- Sudkov po polní cestě podél Desné a Moravy a pak zpět na silnici.
- Leština - Třeština vedení po hráze - je to dobře sjízdné, ale toto by se muselo projednat s PM.
- Řimice - Mladeč - Sobáčov - Víška - namísto Nové Mlýny - Nové Zámky - Litovel (sice špatný povrch po té staré cestě souběžné s dálnicí, ale zase argument na realizaci opravy povrchu).
- Nemilany - Kožušany - přeznačit na pěšinku a polní cestu - tlak na realizaci (vlastně i v Horce je Moravská vedená po pěšině).
- Blatec.

## CT 5

- Repechy - trasovat okolo Rozhledny: <https://mapy.cz/s/rarukatule>
- Plumlov - jižně od Podhradského rybníka, ne po II/377: <https://mapy.cz/s/rebatosuce>
- vedení přes Prostějov - lépe podél Hloučely, záleží na realizaci úseku na k.ú. Mostkovice: <https://mapy.cz/s/dokuvajopu>
- Olšany - Bystročice - přes Žerůvky, ne přes MÚK Olšany: <https://mapy.cz/s/capozuseko> je oficiální vedení CT 5 v úseku Lipník nad Bečvou - Hranice po CS Bečva nebo vrchem po tzv. „Helfštýnské cestě“
- Hranice - Bělotín - Lučice (koordinovat s MSK), po realizaci CS Bělotín

## CT 50

- Skalička-Ústí (zde vznikla stezka mimo silnici z MAS).
- Ústí - Hranice, zda využít stezku v parku v Teplicích na pravém břehu, ač končí u učiliště. Úplně to bude, až po protipovodňových opatřeních na Bečvě.

### 2.3.1 Zajištění průběžné údržby značení cyklotras

- P. Uzavřít smlouvu s vybraným partnerem dané tematické trasy o provádění údržby značení a stanovit systém údržby značených cyklotras na území Olomouckého kraje.
- Q. Koordinace zpracování projektu značení a případného přeznačení z důvodu přeložení nebo úplného zrušení nevhodných cyklotras a stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci od Silničního správního úřadu

#### Realizace opatření:

- Realizace opatření: bylo realizováno v rámci opatření 2.2.3.
- V rámci místních šetření a jednání v rámci opatření 1.1.1. byla dána doporučení na koordinaci zpracování projektu značení a případného přeznačení z důvodu přeložení nebo úplného zrušení nevhodných cyklotras. Příkladem je cyklotrasa 6025 mezi Náměští na Hané a Těšeticemi, dále vyznačení cyklotrasy z Uničova ve směru na Rešovské vodopády, apod. Vzhledem k tomu, že od začátku roku 2017, kdy byla dokončena práce na analytické části Konceptce, bylo dobudováno nebo zahájeno budování více než **69 km** cyklistických stezek a pruhů, což je impulsem pro to, aby se v roce 2020 zadal návrh na pasportizaci cyklotras s jejich vazbou na nové cyklistické stezky a případně se navrhlo přeznačení vybraných cyklotras na celém území Olomouckého kraje.

### 2.3.4 Podpora realizace doprovodné cyklistické infrastruktury

- R. Příprava podkladů pro vyhlášení dotačního titulu – k diskusi: podpora pro půjčovny, úschovny kol, stojany na kola, cykloboxy a servisní služby pro cyklisty včetně vzniku nabíjecích stanic pro elektrokola.

#### Realizace opatření:

- Doporučuje se, aby byla do dotačního titulu podpora cyklo dopravy v Olomouckém kraji v roce 2020 zařazena položka na budování cyklostojanů a cykloboxů. Evidujeme snahu jednotlivých investorů a jejich projektantů, že při budování cyklostezek pamatují i na doprovodnou infrastrukturu.
- Mimo to se jednotlivá města snaží zařazovat do svých ročních rozpočtů i položku na budování

cyklostanů. Např. krajské město Olomouc věnuje už od roku 2015 každoročně 200 tis. Kč na budování cyklostanů. (přičemž náklady na 1 cyklostan včetně terénních úpravy jsou v průměru 10 tis. Kč

- V rámci jednání na SŽDC ke stavbě řešící elektrizaci a zkapacitnění trati Olomouc-Uničov-Šumperk, byla podána ze strany SŽDC informace, že každou zastávku vybaví vhodně umístěnou zpevněnou plochou, kde budou stojany typu obráceného U, pro cca 15 kol. Jedná se o Hlušovice, Babice, Mladějovice, Troubelice - střed, zast., Nová Hradečná, Hrabšínský, Nový Malín. Obdobně se řeší (plocha + U stojan) i stanice Libina. Stanice Uničov a zastávka mají přístřešek na kola již dnes. Újezd u Uničova - zde bude nová zastřešená kolárna jako náhrada za zrušenou stávající kolárnu pro 20 kol. Ve Šternberku se nyní připravuje studie přednádražního prostoru (investor město) - o umístění stanů jedná SŽDC s městem. Bohuňovice plánují zcela novou kolárnu obec. Jediná zastávka Uničov (u UNEXu) nebude mít plochu pro kola, protože k tomu nevidí SŽDC důvod, neboť kolárna je ihned po vjezdu do areálu UNEX.

### 3.1.1. Koordinační podpora

- S. Monitoring naplňování jednotlivých opatření a spolupráce na jejich realizaci se zainteresovanými odbory a dalšími institucemi.
- T. Koordinace činností kolem mezinárodních a krajských cyklokoridorů.
- U. Pravidelné setkávání s městskými cyklokoordinátory.
- V. Jednání pracovní cyklokupiny, složené z jednotlivých zainteresovaných odborů a dalších institucí. Úkolem bude průběžný monitoring jednotlivých opatření tohoto dokumentu. Jednotliví členové mohou přinášet podněty rovněž průběžně. Klíčovými aktivitami spolupráce je především pomoc v realizaci cílů: 1.2 Vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy na krajských a státních dopravních stavbách a 2.2 Realizace dálkových páteřních tras na území kraje.

#### Realizace opatření:

- Prvním krokem bylo jednání s odborem dopravy a SSOK, aby byla upřesněna role Ing. Zahradníčka, náměstka hejtmána Olomouckého kraje, při vyjednávání s ministerstvy a dalšími institucemi pro systémovou podporu cyklistické dopravy v České republice. Jednání proběhlo dne 15. 1. 2019. Zápis z jednání – viz **příloha č. 36**. Náměstek byl touto rolí pověřen dne 21. 9. 2018 na Komisi dopravy Asociaci krajů ČR, která proběhla v Uherském Hradišti.
- Monitoring naplňování jednotlivých opatření a spolupráce na jejich realizaci se zainteresovanými odbory a dalšími institucemi byl realizován průběžně a je popsán v jednotlivých opatřeních.
- Koordinace činností kolem mezinárodních a krajských cyklokoridorů byla realizována v rámci opatření 2.2.1. a 2.2.3.
- Pravidelné setkání s městskými cyklokoordinátory bylo realizováno především v rámci opatření 1.1.1., které je spojeno s přípravou výstavby cyklostezky. Cílem je, ale problematiku jednání s městskými cyklokoordinátory posunout do vyšší úrovně, a to ve spojení s městskou mobilitou.
- Jednání pracovní skupiny proběhlo dne 24. 09. 2019 - viz **příloha č. 37a – prezentace, příloha č.37.b – akční plán (obě přílohy nahrazují zápis)**

### **V rámci opatření byla také poskytnuta obcím koordináční pomoc při sestavování tzv. fiše pro ITI Olomoucké aglomerace**

Ing. Petr Smítal je členem pracovní skupiny č. 3 pro Rozvoj infrastruktury a zlepšení kvality života pro přípravu strategie ITI 2021+. Sběr námětů probíhal převzetím ze seznamu národního investičního plánu, tedy ze seznamu, kterým disponuje Olomoucký kraj. E-mailem byly osloveny všechny obce v Olomoucké aglomeraci s tím, že pokud mají zájem o další projekty, mají vyplnit fiši. Pracovalo se s těmito soubory:

- SC 2.1 Podpora udržitelné multimodální městské mobility, **příloha č. 38**
- Seznam akcí pro zpracování fiší cyklo dopravy, **příloha č. 39**
- Byly připraveny tyto fiše:
  - **Příloha 39.a** - Projektová\_Fise\_cyklostezky\_Namest\_na\_Hane
  - **Příloha 39.b** - Projektová\_Fise\_cyklostezky\_Horka\_nad\_Moravou
  - **Příloha 39.c** - Projektová\_Fise\_cyklostezka\_Lipnik\_Velky\_Ujezd
  - **Příloha 39.d** - Projektová\_Fise\_Moravská stezka Mitrovce – Mladeč
  - **Příloha 39.e** - Projektová\_Fise\_Cyklostezka\_Romže

### **3.1.2. Průběžná aktualizace a doplňování sítě cyklotras a cyklostezek a motivace měst a obcí**

- W. Průběžné aktualizování sítě cyklotras a cyklostezek na území Olomouckého kraje a stanovování přiměřené finanční dotace z prostředků Olomouckého kraje nebo ze SFDI nebo jiných dotačních titulů.
- X. Získávání informací od obcí o jejich aktivitách v oblasti cyklo dopravy a jejich koordinování s dalšími partnery jako je SSOK, ŘSD, SŽDC, další obce apod., zejména pro využití zdrojů ze SFEU, SFDI, ITI apod.
- Y. Motivování starostů obcí a prosazování myšlenky, aby budování cyklostezek brali jako součást základní dopravní obslužnosti obcí (např. v rámci setkávání regionalistů, mikroregionů a konference samospráv).
- Z. Vytipování oblastí na území Olomouckého kraje, kde je vhodné počítat cyklisty jedoucí za dopravním, či rekreačním účelem.

#### **Realizace opatření:**

- Průběžně byla aktualizována síť cyklotras a cyklostezek na území Olomouckého kraje. Po dohodě s Odborem dopravy byla finanční dotace z prostředků Olomouckého kraje stanovena ve stejné výši jako pro rok 2019.
- Opatření je spojeno s bodem 1.1.1., díky kterému byly průběžně získávány informace od obcí o jejich aktivitách v oblasti cyklo dopravy. Informace následně byly dále koordinovány prostřednictvím dalších opatření s partnery jako je SSOK, ŘSD, SŽDC (opatření 1.2.1. a 1.2.2.), zejména pro využití zdrojů ze SFEU, SFDI, ITI apod.
- Ve vztahu k motivování starostů obcí a prosazování myšlenky, aby budování cyklostezek brali jako součást základní dopravní obslužnosti obcí (např. v rámci setkávání regionalistů, mikroregionů a konference samospráv)
  - 24. 5. 2019 proběhlo jednání v Náměšti, v regionu MAS se třemi náměstkyněmi Olomouckého kraje **viz příloha č. 9**
  - 2. 10. 2019 – účast na setkání zástupců Olomouckého kraje a mikroregionů Olomouckého kraje **viz příloha č. 16.**



- 29. 11. 2019, proběhlo jednání na MMR ve vztahu k možnostem výstavby cyklostezek na dálkových trasách. Olomoucký kraj zde představil svůj model. Cyklokoordinátoři připravili tezi o podpoře cyklodopravy ze strany Olomouckého kraje, které zaštil náměstek hejtmana Olomouckého kraje Jan Zahradníček **viz příloha č. 40**
- Vytipování oblastí na území Olomouckého kraje, kde je vhodné počítat cyklisty jedoucí za dopravním, či rekreačním účelem. V příloze 41 je uveden přehled počítání cyklistů na cyklostezkách **viz příloha č. 41**

### 3.2.1. Zvyšování informovanosti zainteresovaných subjektů

- AA. Sledování a vytipování k účasti zástupců Olomouckého kraje na vhodných konferencích, seminářích a školeních pořádaných ostatními subjekty v oblasti cyklodopravy, cykloturistiky a terénní cyklistiky za účelem přenosu know-how do Olomouckého kraje.
- BB. Pomocí zástupcům Olomouckého kraje s podporou cyklistické dopravy v širším kontextu, zejména s vládní kampaní CityChangers (podpora akcí v rámci Evropského týdne mobility, podpora měst v rámci platformy značky Města s dobrou adresou ([www.dobramesta.cz](http://www.dobramesta.cz)), podpora kampaní Do práce na kole, podpora elektromobility, atd.)

#### Realizace opatření:

- Aktivita byla v první řadě spojena s vytvořením webového portálu cyklokoordinátora - <https://www.atelis.eu/cyklokoordinator>, na kterém jsou průběžně zveřejňovány novinky, které jsou následně tematicky tříděné.

Cyklokoncepce - text	>	Cyklokoncepce - mapy	>	Aktivity roku 2018	>
Města a regiony	>	Páteční cyklotrasy	>	Finance	>
Opatření pro cyklisty na krajských komunikacích	>	Spolupráce se SŽDC	>	CityChangers	>
Zajímavosti	>				

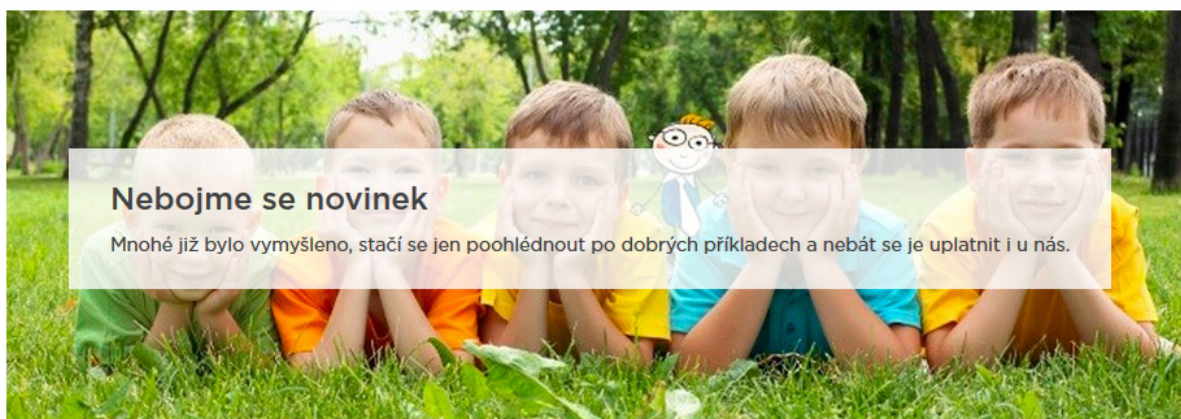
- V rámci opatření propagujeme téma FINANCE, kterého byly pro obce na webovém portále cyklokoordinátora zveřejněné čtyři novinky, a to na tomto odkaze: <https://www.atelis.eu/finance>
  - [Financování cyklostezek 2021 - 2027](#) (info k 30. 8. 2019)
  - [SFDI vyhlašuje nová pravidla na rok 2020](#) (info k 8. 7. 2019)
  - [Úvaha - nakolik evropské a národní fondy budou v budoucnosti počítat s podporou projektů aktivní mobility?](#) (info z 21. 5. 2019)
  - [Výbor SFDI podpořil výstavbu 29 cyklostezek ve výši 351,2 mil. Kč. Důvod k radosti jen poloviční.](#) (info k 7. 5. 2019)
- Dále cyklokoordinátor se vyjadřuje k dotazům veřejnosti:
  - **Příloha 42.a** - Podnety\_k\_cyklostezce\_Olomouc\_Prostějov
  - **Příloha 42.b** - Komentáře\_k\_návrhu\_trasy\_Arcibiskupska
  - **Příloha 42.c** - Odpověď na dotaz David Opravil
  - **Příloha 42.d** - Odpověď na dotaz B. Pytlíčka

- FN Olomouc pořádala dne 17. 5. 2019 1. ročník BĚHU ZA ZDRAVÍ FN OLOMOUC, jehož tématem byly zdravé plíce, zdravé srdce, propagace nekouření a odvykání kouření. Nová a netradiční sportovně-společenská akce je určena opravdu pro každého - od dětí, přes dospělé včetně trénovaných sportovců i „obyčejných“ milovníků zdravého pohybu až po seniory. Dále pro studenty a v neposlední řadě zaměstnance FN Olomouc. Více: <https://beh.fnol.cz/>. Olomoucký kraj na akci prezentoval prostřednictvím dvou bannerů a také letákem své aktivity, Přípravné jednání k tomu proběhlo dne 29. 4. 2019 **viz příloha č. 43**
- V rámci kampaně CityChangers proběhly dvě besedy s občany dne 16. 5. 2019 v Přerově a dne 3. 6. 2019 v Zábřehu. Dvě vzdělávací akce na školách (3. 6. 2019 Zábřeh a 27. 9. 2019 v Drahotuších). Škola v Drahotuších pilotně dostala svůj webový portál: <https://hranice.dobramesta.cz/>

**CITYChangers**  
Hranice

facebook

ÚVOD PRAVIDLA VĚDOMOSTI NÁMĚTY PŘÍBĚHY



ZŠ Drahotuše je pilotní škola,  
která byla přizvána ke spolupráci při tvorbě Plánu udržitelné městské mobility města Hranice.

- V rámci kampaně CityChangers byly pro obce na webovém portále cyklokoordinátora zveřejněny čtyři novinky, a to na tomto odkaze: <https://www.atelis.eu/citychangers>:
  - [Vláda ČR podpořila Závěry vyplývající z Dialogu o čistém ovzduší \(info z 9. 7. 2019\)](#)
  - [Místní šetření dne 24. 5. 2019 v regionu MAS Haná v rámci kampaně CityChangers](#)
  - [Olomouc zahájila diskusi se studenty](#)
  - [Akce CityChangers na ZŠ v Drahotuších](#)
- Za účelem přenosu know-how do Olomouckého kraje v oblasti městské mobility, cyklo dopravy, cykloturistiky a terénní cyklistiky se cyklokoordinátoři účastnili těchto akcí:
  - 26. 6. Praha, MZP, 10:00 - 12:00, setkání s obcemi na téma přípravy Evropského týdne mobility.
  - 25. – 26. 9. 2018 Nová městská mobilita a cyklistická doprava (Javoříčko).
  - 4. – 5. 10. 2018 Akademie městské mobility (Třebíč).
  - 29. 11. 2019 – pracovní setkání koordinátorů dálkových tras (Pardubice).

### 3.2.3 Podpora řešení legislativních otázek na národní úrovni

- CC. Pokračovat v iniciativách na zadání studie legislativních dopadů pro správce státního majetku jako jsou Státní lesy či Povodí Moravy a Povodí Odry v případě vyznačení cyklotras na jejich komunikacích a vyvodit z toho návrhy na legislativní změny pro příslušné ministerstvo.
- DD. Pokračovat v iniciativách na zadání odborné právní analýzy zohledňující požadavek zapracování do projektů rekonstrukcí krajských komunikací i požadavek na provoz cyklistů za současného řešení bezpečnosti cyklistů a kolizí s MHD.

**Realizace opatření: bylo realizováno v rámci opatření 1.2.3.**