



# KONCEPCE ROZVOJE CYKLISTIKY NA ÚZEMÍ ZLÍNSKÉHO KRAJE

Návrhová část

## Obsah

<b>Obsah.....</b>	<b>2</b>
<b>Vize a přehled cílů a opatření.....</b>	<b>3</b>
<b>Teze rozvíjící vizi Koncepce .....</b>	<b>4</b>
<b>Strategický cíl 1 – Bezpečná síť dálkových a regionálně významných cyklotras.....</b>	<b>6</b>
Specifický cíl 1.1 - Projektová příprava sítě dálkových a regionálně významných cyklotras .....	10
Opatření 1.1.1 Zpracování průzkumů, studií a analýz cyklistiky v kraji .....	10
Opatření 1.1.2 Zpracování projektových dokumentací pro realizaci sítě dálkových a regionálně významných cyklostezek.....	10
Specifický cíl 1.2 - Realizace sítě dálkových a regionálně významných cyklostezek a cyklotras .....	11
Opatření 1.2.1 Zajištění přímé dostupnosti nejdůležitějších cílů v regionu systémem bezpečných propojení .....	11
Opatření 1.2.2 Optimalizace sítě cyklotras .....	11
<b>Strategický cíl 2 – Cyklistika jako součást dopravního systému .....</b>	<b>13</b>
Specifický cíl 2.1 Bezpečný pohyb cyklisty v intravilánu a extravilánu sídel .....	13
Opatření 2.1.1 Začlenění bezpečné cyklistiky do plánů rozvoje a rekonstrukcí pozemních komunikací .....	13
Opatření 2.1.2 Bezpečná dojíždka do zaměstnání a do škol .....	14
Specifický cíl 2.2 Využití synergií mezi cyklistikou a ostatními druhy dopravy .....	14
Opatření 2.2.1 Rozvoj systému BIKE & RIDE.....	14
Opatření 2.2.2 Rozvoj služeb podporujících využití kola jako dopravního prostředku .....	15
<b>Strategický cíl 3 – Cykloznačení a doprovodná infrastruktura cyklotras.....</b>	<b>16</b>
Specifický cíl 3.1 Značení a údržba značení cyklotras .....	16
Opatření 3.1.1 Pasport a průběžný monitoring cykloznačení .....	16
Opatření 3.1.2 Cykloznačení a jeho obnova, údržba cykloznačení, včetně přeznačení .....	17
Specifický cíl 3.2 Realizace doprovodné cyklistické infrastruktury .....	19
Opatření 3.2.1 Realizace informačního a naučného systému .....	20
Opatření 3.2.2 Realizace doplňkových služeb pro cyklisty .....	20
<b>Strategický cíl 4 – Řízení rozvoje cyklistiky.....</b>	<b>21</b>
Specifický cíl 4.1 Koordinace a řízení rozvoje cyklistiky .....	21
Opatření 4.1.1 Spolupráce v území .....	21
Opatření 4.1.2 Prověřování absorpční kapacity území.....	22
Opatření 4.1.3 Aktualizace sítě cyklostezek a cyklotras v GIS.....	22
Specifický cíl 4.2 Financování rozvoje cyklistiky.....	23
Opatření 4.2.1 Monitorování zdrojů financování cyklistiky.....	23
Opatření 4.2.2 Metodika systému podpory z krajských dotačních zdrojů.....	24



## Vize a přehled cílů a opatření

<b>VIZE</b> <b>Zlínský kraj je významnou cyklistickou destinací, pro kterou je cyklistika rovnocenným pilířem krajské dopravní politiky</b> <b>Zlínský kraj má vybudovanou síť dálkových a regionálně významných cyklistických tras</b>		
<b>Strategický cíl I:</b> <b>Bezpečná síť dálkových a regionálně významných cyklotras</b>	<b>Strategický cíl II:</b> <b>Cyklistika jako součást dopravního systému</b>	<b>Strategický cíl III:</b> <b>Cykloznačení a doprovodná infrastruktura cyklotras</b>
Specifický cíl 1.1 Projektová příprava sítě dálkových a regionálně významných cyklotras  <i>Opatření 1.1.1 Zpracování průzkumů, studií a analýz cyklistiky v kraji</i>  <i>Opatření 1.1.2 Zpracování projektových dokumentací pro realizaci sítě dálkových a regionálně významných cyklostezek</i>	Specifický cíl 2.1 Bezpečný pohyb cyklisty v intravilánu a extravilánu sídel  <i>Opatření 2.1.1 Začlenění bezpečné cyklistiky do plánů rozvoje a rekonstrukcí pozemních komunikací</i>  <i>Opatření 2.1.2 Bezpečná dojíždka do zaměstnání a do škol</i>	Specifický cíl 3.1 Značení a údržba značení cyklotras  <i>Opatření 3.1.1 Pasport a průběžný monitoring cykloznačení</i>  <i>Opatření 3.1.2 Cykloznačení a jeho obnova, údržba cykloznačení, včetně přeznačení</i>
Specifický cíl 1.2 Realizace sítě dálkových a regionálně významných cyklostezek a cyklotras  <i>Opatření 1.2.1 Zajištění přímé dostupnosti nejdůležitějších cílů v regionu systémem bezpečných propojení</i>  <i>Opatření 1.2.2 Optimalizace sítě cyklotras</i>	Specifický cíl 2.2 Využití synergií mezi cyklistikou a ostatními druhy dopravy  <i>Opatření 2.2.1 Rozvoj systému BIKE &amp; RIDE</i>  <i>Opatření 2.2.2 Rozvoj služeb podporujících využití kola jako dopravního prostředku</i>	Specifický cíl 3.2 Realizace doprovodné cyklistické infrastruktury  <i>Opatření 3.2.1 Realizace informačního a naučného systému</i>  <i>Opatření 3.2.2 Realizace doplňkových služeb pro cyklisty</i>
<b>Strategický cíl IV: Řízení rozvoje cyklistiky</b>		
<b>Specifický cíl 4.1 Koordinace a řízení rozvoje cyklistiky</b>  <i>Opatření 4.1.1 Spolupráce v území</i> <i>Opatření 4.1.2 Prověřování absorpční kapacity území</i> <i>Opatření 4.1.3 Aktualizace sítě cyklostezek a cyklotras v GIS</i>		
<b>Specifický cíl 4.2 Financování rozvoje cyklistiky</b>  <i>Opatření 4.2.1 Monitorování zdrojů financování cyklistiky</i> <i>Opatření 4.2.2 Metodika systému podpory z krajských dotačních zdrojů</i>		



## Teze rozvíjící vizi Koncepce

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

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

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

### Teze č. 1:

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

Teze je naplňována prostřednictvím Strategického cíle 1

Věcné naplnění teze:

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

### Teze č. 2:

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

- Teze je naplňována prostřednictvím Strategického cíle 2.

Věcné naplnění teze:

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

### Teze č. 3:

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

- Teze je naplňována prostřednictvím Strategického cíle 3.



*Věcné naplnění teze:*

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

**Teze č. 4:**

***Nastavení řízení implementace Konceptce***

- Teze je naplňována prostřednictvím Strategického cíle 4.

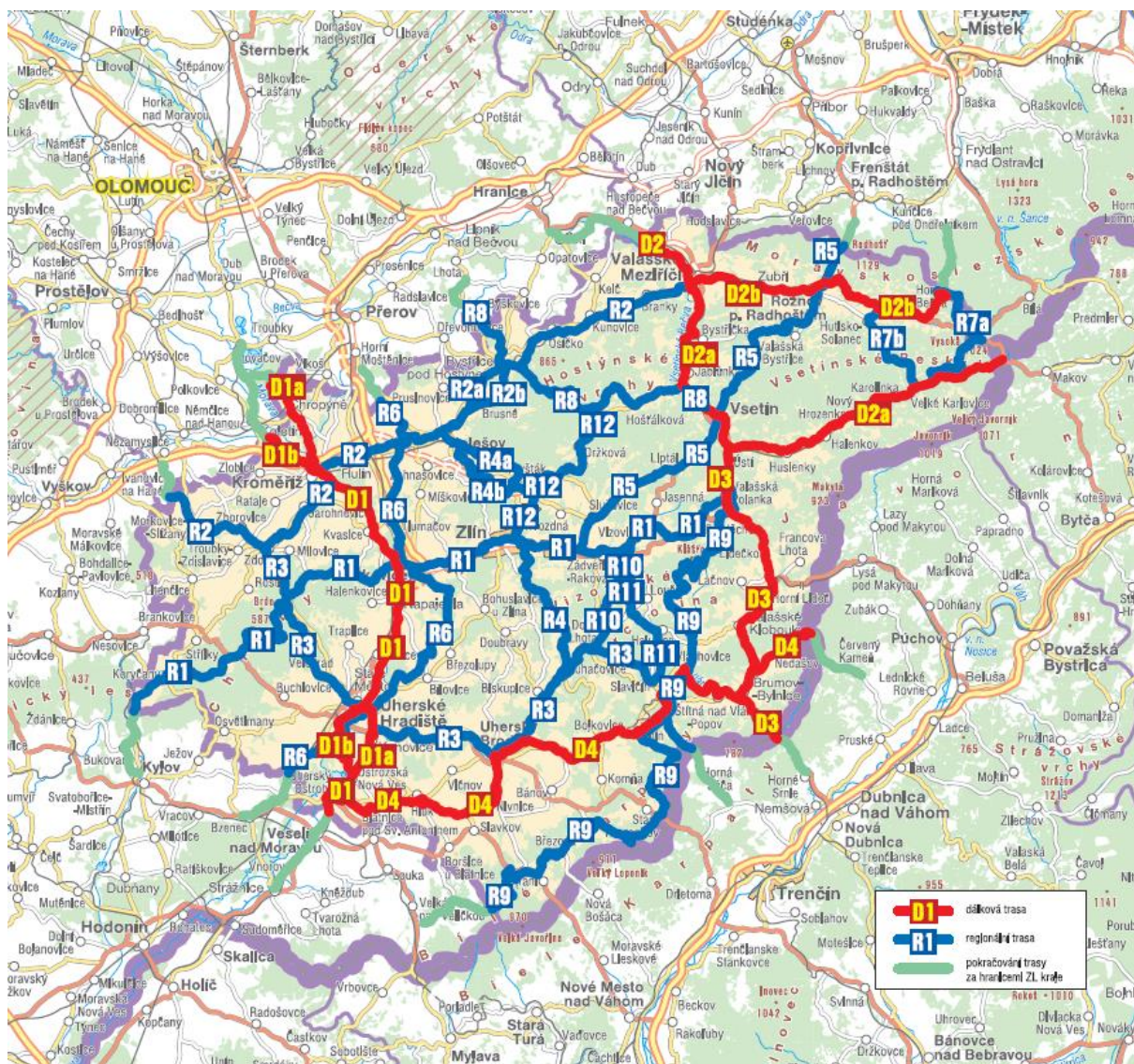
*Věcné naplnění teze:*

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



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

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



Mapa č. 1 - síť dálkových a regionálně významných cyklotras



Základem sítě cyklistických tras je roštový systém tvořený čtyřmi dálkovými a dvanácti významnými regionálními trasami, pracovně označenými jako trasy D1 až D4 a R1 až R12 (D = dálková trasa, R = významná regionální trasa)<sup>1</sup>.

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

#### Návrh optimalizace dálkových cyklotras:

- D1: Moravská stezka:
  - D1.A: Chropyně - Kroměříž / D1.B: Bezměrov – Kroměříž
  - Kroměříž – Kvasice – Napajedla – Staré Město – Uherské Hradiště – Uherský Ostroh
- D2: Cyklostezka Bečva:
  - D2A: Valašské Meziříčí - Vsetín – Velké Karlovice
  - D2B: Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm - Prostřední Bečva – Horní Bečva - Martiňák.  
Ve Valašském Meziříčí se trasa spojuje do jedné trasy pod označením D2 a vede dále přes Lhotku nad Bečvou až na hranice kraje.
- D3: Cyklostezka BEVLAVA:
  - st. hranice (Slovensko) - Svatý Štěpán - Brumov-Bylnice - Valašské Klobouky - Horní Lideč – Ústí (vede po nové cyklotrase Bečva – Vlára – Váh) s přesahem na slovenskou dálkovou cyklotrasu č. 002 Vážská cyklomagistrála.
- D4: Karpatská magistrála
  - Uherský Ostroh – Hluk – Dolní Němčí – Nivnice – Uherský Brod - Bojkovice – Pitín (v tomto koridoru trasa vede převážně po samostatných a bezpečných cyklistických komunikacích)
  - Pitín – Slavičín - Brumov-Bylnice (je nutné vybudovat nové úseky cyklistických komunikací)
  - Brumov-Bylnice – Nedašova Lhota – st. hranice (Slovensko). Zde se jedná o propojení na slovenskou dálkovou cyklotrasu č. 002 Vážská cyklomagistrála.

#### Návrh optimalizace regionálně významných cyklotras:

- R1 - hranice kraje – Koryčany – Staré Hutě – Salaš – Bunč – Kostelany – Nová Dědina – Žlutava – Otrokovice – Zlín – Vizovice – Lutonina – Pozděchov – Valašská Polanka
- R2 - Uhřetice – Morkovice-Slížany – Zborovice - Zdounky – Kotojedy – Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice pod Hostýnem – (Všechovice) – Kelč – Choryně – Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí
- R3 - Zdounky – Bunč – Velehrad – Staré Město – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Luhačovice – Slavičín – Šanov – státní hranice
- R4 - Holešov – Fryšták – Zlín – Luhačovice
- R5 - Lípa – Slušovice – Vsetín - Rožnov pod Radhoštěm – Horní Paseky – Pindula – dále směr na Frenštát pod Radhoštěm
- R6 - Stará Ves – Tlumačov – Otrokovice – Topolná – Uherské Hradiště – Nedakonice – Moravský Písek (Jihomoravský kraj)

Další trasy R7 – R12 jsou především rekreačního charakteru, u kterých se počítá také s využitím elektrokol.

<sup>1</sup> Uvedené číslování tras bylo zvoleno pouze pro popis jednotlivých tras v textu a pro přehlednost jejich identifikace v tomto dokumentu. Při postupné realizaci a budování tras v terénu musí být použit celostátně platný princip číslování cykloturistických tras, přičemž doporučujeme na již vyznačených úsecích provést přečíslování a přeznačení s ohledem na celkovou filosofii navrženého systému cyklistických tras v území.



- R7A - hranice kraje – Martiňák – Hlavatá – Třeštík – Velké Karlovice
- R7B - Velké Karlovice – Soláň – Hutisko-Solanec - Prostřední Bečva
- R8 - hranice kraje – Blazice – Bystřice pod Hostýnem – Tesák – Troják – Hošťálková – Ratiboř
- R9 - Valašské Klobouky - Vlachovice - Slavičín – (Šanov – státní hranice) - Pitín – Žitková – Vyškovec – Lopeník (bývalá cyklotrasa 46)
- R10 - Luhačovice – Vizovice
- R11 - Vizovice – Slavičín
- R12 - Troják – Držková – Kašava – Lukov - Zlín

Některé obce Zlínského kraje ležící na výše uvedených dálkových a významných páteřních cyklotrasách mají velký katastr, ale malý počet obyvatel. Při jejich relativně malém rozpočtu s nízkými příjmy (z rozpočtového určení daní) **nejsou schopny na svém území vybudovat delší bezpečné úseky cyklistických komunikací** (příkladem může být páteřní stezka vedoucí přes celé katastrální území). Z legislativy vyplývá, že zodpovědnost za místní komunikace jako komunikace IV. třídy přísluší obci. Cyklostezky jsou zařazeny pod tuto kategorii, ač je nelze zrovna považovat za místní komunikace, protože mnohdy bývají vedeny mimo intravilán a slouží především občanům okolních obcí či rekreačním cyklistům a nikoliv obyvatelům dané obce. Tyto obce pak nemají ve svých prioritách zařazenu výstavbu nových cyklostezek „pro cizí“ a odkládají je na pozdější období. Z tohoto důvodu se na **dálkových a regionálně vybraných cyklotrasách objevují „prázdná místa“, kde se nenachází žádná cyklistická infrastruktura a cyklisté jsou vedeni po nebezpečných komunikacích vyšších tříd.**

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

#### Spojky v síti

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

Do sítě jsou zařazeny tyto místní cyklotrasy:

- M01 - Zdounky – Troubky – Honětice – Litenčice – Nitkovice – Chvalkovice – hranice kraje
- M02 - Bunč (Zdounky) – Koryčany (nahrazuje vedení ze Zdounek přímo do Koryčan po cyklotrase 5012, trasa je vedena přes lesy po cyklotrasách 5013 a 5158).
- M03 - Staré Hutě – Buchlov – Buchlovice – Velehrad (vedené po cyklotrasách 5159, 5151, 5150)
- M04 - Koryčany – Osvětimany – Medlovice – Stříbrnice – Močidla – Smraďavka – Boršice – Nedakonice
- M05 - Buchlovice – Smraďavka – Boršice – Tučapy – Polešovice – Vážany – Ořechov – Těmice
- M06 - Tlumačov – Kvasice – Nová Dědina
- M07 - Nové Paseky – Losky – Zlámanec – Svárov – Březolupy – Topolná
- M08 - Zlín – Dolní Paseky – Salaš – Lhota – Březolupy – Částkov – Pašovice – Prakšice – Drslavice
- M09 - Veletiny – Vlčnov – Dolní Němčí – Horní Kopec
- M10 - Troják – Podhradní Lhota – Kunovice – Kelč
- M11 - Kunovice – Loučka – Podolí – Lázy – Mikulůvka – Bystřička – přehrada Bystřička – Malá Bystřice
- M12 - Dešná – Slušovice – Štípa – Lešná, ZOO
- M13 - Martiňák – Pustevny – Rožnov pod Radhoštěm – Dolní Bečva – Vigantice – Hutisko-Solanec – Čarták – Kyčera – Karolinka – Nový Hrozenkov – Vranča – Kohútka – státní hranice





- M14 - Velké Karlovice – Podřaté – Kasárna, státní hranice
- M15 - Huslenky – Zděchov – Pulčínské skály – Střelná
- M16 - Morkovice-Slížany – Kroměříž – Kurovice - Fryšták
- M17 - Nivnice – Březová – státní hranice.
- M18 – Valašské Klobouky – Vlachovice
- M19 - Nedašova Lhota – Nedašov – Brumov-Bylnice – Svatý Štěpán
- M20 - Bojkovice – Lopeník – Březová – Strání
- M21 - hřebenovka: Bumbálka – Čarták – Vsacký Cáb - Vsetín
- M22 - hřebenovka: Kasárna – Kohútka

**Strategický cíl bude naplňován prostřednictvím následujících specifických cílů a opatření:**

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

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

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

### Opatření 1.1.1 Zpracování průzkumů, studií a analýz cyklistiky v kraji

Opatření řeší předprojektovou přípravu dálkových a regionálně významných cyklotras tzn. vyhledávací studie, a to na podkladě katastrální mapy a zajištěného polohopisu a výškopisu území. Součástí studie bude technický popis a záborový elaborát dotčených pozemků. Studie bude projednána s významnými subjekty, které mohou daný návrh ovlivnit - hlavní správci inženýrských sítí (např. ČEZ, GridService, apod.), správci stávající souběžné dopravní infrastruktury, správci souběžných vodních toků, příj. orgány ochrany přírody a krajiny.

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

Odpovědná osoba: obce ve spolupráci s cyklokoordinátorem (STR).

#### **Monitorovací indikátor výstupu sledovaný pro potřebu evaluace:**

- Počet zpracovaných studií (jednotka – počet: ks)

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

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

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

Odpovědná osoba: obce ve spolupráci s cyklokoordinátorem (STR).

Na základě finanční alokace v dotačním titulu bude přidělena dotace obcím, či svazkům obcí na zpracování projektových dokumentací.

#### **Monitorovací indikátor výstupu sledovaný pro potřebu evaluace:**

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



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

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

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

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

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

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

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

#### **Monitorovací indikátory výstupu sledované pro potřebu evaluace:**

- Délka nově vybudovaných cyklostezek\*
- Délka rekonstruovaných cyklostezek\*

Poznámka:

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

### Opatření 1.2.2 Optimalizace sítě cyklotras

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

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

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



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

- R1 - cyklotrasa 473 a 471 (návrh nového čísla cyklotrasy – 47): hranice kraje – Koryčany – Staré Hutě – Salaš – Bunč – Kostelany – Nová Dědina – Žlutava – Otrokovice – Zlín – Vizovice – Lutonina – Pozdřechov – Valašská Polanka
- R2 - návrh nového čísla cyklotrasy – 474: Uhřice – Morkovice-Slížany – Zborovice - Zdounky – Kotojedy – Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice pod Hostýnem – Loukov - Osičko – Loučka — Valašské Meziříčí
- R3 - návrh nového čísla cyklotrasy – 475: Zdounky – Bunč – Velehrad – Staré Město – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Luhačovice – Slavičín - Šanov
- R4 - návrh nového čísla cyklotrasy – 476: Holešov – Fryšták – Zlín – Luhačovice
- R5 - návrh nového čísla cyklotrasy – 477: Lípa – Slušovice – Vsetín - Rožnov pod Radhoštěm
- R6 - návrh nového čísla cyklotrasy – 478: Stará Ves – Tlumačov – Otrokovice – Topolná – Uherské Hradiště – Nedakonice – Moravský Písek
- R10 - návrh nového čísla cyklotrasy – 479: Valašské Klobouky - Vlachovice - Slavičín – (Šanov – státní hranice) - Pítlín – Žitková – Vyškovec – Lopeník (bývalá cyklotrasa 46)

Odpovědná osoba: správci cyklotras, obce, ve spolupráci s cyklokoordinátorem (STR)

Správci cyklotras ve spolupráci s cyklokoordinátorem zajistí změnu trasování cyklotras (oznámení správcům mapových serverů).

#### **Monitorovací indikátor výstupu sledovaný pro potřebu evaluace:**

- Délka nových cyklotras\*

Poznámka:

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



## Strategický cíl 2 – Cyklistika jako součást dopravního systému

Cílem je metodicky podporovat rozvoj cyklistické dopravy v území a to formou kvalitně zpracovaných rozvojových dokumentů menších územních a správních celků – měst, obcí a mikroregionů.

Strategický cíl je postaven na postupném naplňování schválených územních plánů, generelů cyklistické dopravy a plánů udržitelné městské mobility měst a obcí Zlínského kraje, které již obsahují komplexní řešení dopravní nabídky pro cyklisty.

Strategický cíl podporuje postupnou výstavbu dalších cyklistických tras a cyklistických stezek v území s ohledem na řešení problémových míst. Cílem je vytvoření uceleného systému, neoddělitelného od ostatních druhů dopravy ani od celkového demografického a urbanistického pojetí rozvoje řešeného území. Navržená síť tras pak musí respektovat zejména funkci cyklistické dopravy danou převládajícím účelem cest, přičemž výsledkem musí být efektivní propojení hlavních cílů a zdrojů cyklistické dopravy a funkční napojení na síť cyklistických tras sledovanou na krajské úrovni.

Takto zpracovaný podklad doplněný o návrhy na postupné zřizování prostor sloužících k bezpečnému parkování a odstavení jízdních kol, případně sloužících k odpočinku a relaxaci je důležitým prvkem vedoucím k podpoře cyklistiky v regionu ze strany Zlínského kraje.

Strategický cíl podporuje integrované dopravní strategie, které zahrnují všechny druhy dopravy.

### Strategický cíl bude naplňován prostřednictvím následujících specifických cílů a opatření:

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

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

Tento cíl zajišťuje realizaci všech opatření, která budou zvyšovat bezpečnost cyklistů na pozemních komunikacích. Jedná se zejména o úseky, kde je nutné vybudovat cyklostezku především v rámci dojíždění do zaměstnání, škol, pro posílení bezpečnosti silničního provozu z obcí do měst a následně mezi obcemi. V prioritách podpory by se měly objevit úseky, které odklánějí cyklisty ze silnic I. a II. třídy, v opodstatněných případech ze silnic III. třídy a plní jak funkci dopravní, tak i funkci rekreační, pokud na nich přesáhne intenzitu 1000 voz/den.

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

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

Opatření na zvýšení bezpečnosti cyklistů je realizováno prostřednictvím dvou nástrojů:

- **Zamezení vzniku bariér cyklistické dopravy při modernizaci a rekonstrukci na státních a krajských komunikacích a při realizaci velkých železničních staveb atd.** V rámci zpracování projektových dokumentací na výše uvedených stavbách bude prověřena možnost



začlenění opatření na podporu zvyšování bezpečnosti cyklistů. Systém spolufinancování jednotlivých úseků bude vždy stanoven v rámci místních podmínek.

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

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

#### **Monitorovací indikátory výstupu sledované pro potřebu evaluace:**

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

#### **Opatření 2.1.2 Bezpečná dojíždka do zaměstnání a do škol**

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

Odpovědná osoba: obce ve spolupráci s odborem dopravy ZK (DOP) a cyklokoordinátorem (STR).

Cyklokoordinátor v součinnosti s odborem dopravy ZK (DOP) poskytuje metodická doporučení odpovídající moderním evropským trendům, která mohou pomoci městům a obcím při přípravě žádosti na evropské a státní fondy.

#### **Monitorovací indikátor výstupu sledovaný pro potřebu evaluace:**

- Délka nově vybudovaných a rekonstruovaných cyklostezek\*

Poznámka:

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

#### **Specifický cíl 2.2 Využití synergií mezi cyklistikou a ostatními druhy dopravy**

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

##### **Opatření 2.2.1 Rozvoj systému BIKE & RIDE**

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



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

- Hulín - Otrokovice – Staré Město - Nedakonice
- Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice pod Hostýnem,
- Otrokovice – Zlín – Vizovice,
- Valašské Meziříčí – Vsetín,
- Staré Město – Uherské Hradiště – Kunovice – Uherský Brod,

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

#### **Monitorovací indikátor výstupu sledovaný pro potřebu evaluace:**

- Počet vytvořených parkovacích míst pro jízdní kola

#### **Opatření 2.2.2 Rozvoj služeb podporujících využití kola jako dopravního prostředku**

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

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

#### **Monitorovací indikátor výstupu sledovaný pro potřebu evaluace:**

- Počet vytvořených parkovacích stanic pro jízdní kola v rámci bikesharingu



## Strategický cíl 3 – Cykloznačení a doprovodná infrastruktura cyklotras

Cílem je zajistit kvalitní značení cyklistických tras a doplňování doprovodné infrastruktury.

Z hlediska řešení celkové koncepce cyklistické dopravy Zlínského kraje by základní systém cyklistických tras v území, s ohledem zajištění potřebné kvality, měl mít jednotné dopravní značení a jasně definované správcovství jednotlivých dopravních značek. Zásady pro užití těchto značek upravují TP 108 - Zásady pro orientační značení na cyklistických trasách.

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

Obr. 1 - Příklad dopravního značení pro cyklisty

Součástí strategického cíle je realizace doprovodné cyklistické infrastruktury.

**Strategický cíl bude naplňován prostřednictvím následujících specifických cílů a opatření:**

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

### Specifický cíl 3.1 Značení a údržba značení cyklotras

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

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

#### Opatření 3.1.1 Pasport a průběžný monitoring cykloznačení

Opatření se zaměřuje na zpracování pasportu značení a jeho následnou každoroční aktualizaci, která nastaví pravidla pro její údržbu. Většina cyklotras byla vyznačena kolem roku 2000, a to z prostředků okresních úřadů. Nedošlo ale k převedení značení na nové majitele, takže se v současné chvíli udržuje značení, které v mnoha případech nemá svého majitele a správce. Proto je nutné vytvořit pasport stávajícího značení, kde každá značka bude zaevidovaná a bude jí přidělen správce. Vše bude provedeno v digitální podobě. Tento pasport umožní zjistit aktuální stav značení a navrhnout přesnou částku, kterou je třeba věnovat na údržbu.

Každý, kdo bude chtít získat z kraje individuální dotaci na údržbu značení, musí mít k dispozici tento pasport. KČT a dalším správcům může být poskytnuta individuální podpora na zpracování pasportu značení cyklotras a sladění systému značení podle čísel a podle log (tematických tras) a provedení revize značení dle tohoto pasportu spojenou s údržbou značení.





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

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

Odpovědná osoba: za vyhotovení pasportu jsou odpovědni správci cyklotras a cyklokoordinátor (STR) kontroluje stav daného pasportu.

#### **Monitorovací indikátor výstupu sledovaný pro potřebu evaluace:**

- Provedení pasportu cykloznačení (jednotka – 1 pasport)

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

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

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

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

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

Koordinace značení číselných cyklotras bude probíhat ve spolupráci s Klubem českých turistů, koordinace značení tematických cyklotras bude probíhat ve spolupráci s marketingovým koordinátorem dané tematické trasy.

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

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

Opatření zahrnuje:



- Vyhotovení projektů značení nových cyklotras, případně jejich přeznačení, přeložení nebo dokonce rušení nevhodných cyklotras, jejich projednání s dotčenými subjekty a získání Stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci od příslušného Silničního správního úřadu.
- Výroba a instalace značení cyklotras v terénu.
- Údržba značení cyklotras.

Odpovědná osoba: správce značení ve spolupráci s cyklokoordinátorem (STR)

**Monitorovací indikátory výstupu sledované pro potřebu evaluace:**

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

Poznámka:

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

## Specifický cíl 3.2 Realizace doprovodné cyklistické infrastruktury

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

### 1) Informační a naučný systém

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

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

### 2) Doplnkové služby pro cyklisty (odpočívky, mobiliář apod.)

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

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

Pokud je trasa vedena kolem železničních stanic, nebo kolem železničních a autobusových zastávek, je vhodné koordinovat umístění přístřešků a informačních tabulí s dopravci, resp. s příslušnými obecními úřady. Obdobně by tomu mělo být v případě cyklistických tras vedených kolem významných parkovišť, kde je předpoklad zahájení, zastavení nebo ukončení cest cykloturistů. Rovněž při přípravě všech předpokládaných integrovaných dopravních systémů (Valašsko, Uherskohradištsko) je nutno vyznačit vhodné lokality pro přístřešky pro kola, aby tak byla zajištěna návaznost na prostředky veřejné hromadné dopravy především pro účelové cesty do zaměstnání, do škol a na úřady.

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

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

V oblasti cyklistické dopravy směřují doporučení ke zřizování úschoven a půjčoven jízdních kol a doplňování infrastruktury pro statickou dopravu kol na hotelích, penzionech, turistických ubytovnách, v restauracích apod. Dále by měla být realizována výstavba cyklokempů podél dálkových a významných regionálních cyklotras. Údaje o těchto zařízeních musí být udržovány a průběžně aktualizovány, přičemž



splnění požadovaných kritérií může být podmínkou pro inzerci ve formě internetové prezentace Zlínského kraje, v průvodcích a informačních letácích.

### Opatření 3.2.1 Realizace informačního a naučného systému

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

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

#### Monitorovací indikátor výstupu sledovaný pro potřebu evaluace:

- Počet schůzek/doporučení týkajících se doprovodné infrastruktury pro cyklisty

### Opatření 3.2.2 Realizace doplňkových služeb pro cyklisty

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

Opatření zahrnuje také **realizaci infrastruktury terénní cyklistiky** (singltreků či singltrailů) a dalších staveb pro technické cyklistické disciplíny využitelných širokou veřejností. V dalších případech se jedná o podporu zbudování dráhy (pumptrack) nebo menších bikeareálů. Dále opatření zahrnuje vyhledávání, projektování, projednávání a vyznačování souvislých tras pro horská kola v terénu.

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

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

#### Monitorovací indikátor výstupu sledovaný pro potřebu evaluace:

- Počet schůzek/doporučení týkajících se doplňkových služeb pro cyklisty



## Strategický cíl 4 – Řízení rozvoje cyklistiky

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

Rozvoj cyklistické dopravy na území Zlínského kraje je dlouhodobý proces, který vyžaduje odpovědný přístup jak na krajské úrovni, tak na úrovni měst, obcí, mikroregionů, ale i silničních správních úřadů, správců komunikací, krajský koordinátor BESIP apod. Hlavní úkoly Zlínského kraje při prosazování stanovených dlouhodobých záměrů a cílů vycházejí z návaznosti na další strategické dokumenty a jsou současně ovlivňovány aktivitami kraje směřujícími také ke spolupráci s ministerstvy a se zástupci sousedících regionů.

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

**Strategický cíl bude naplňován prostřednictvím následujících specifických cílů a opatření:**

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

### Specifický cíl 4.1 Koordinace a řízení rozvoje cyklistiky

Cílem je vytvořit podmínky pro řízení a koordinaci cyklistiky. Základním nástrojem bylo vytvoření pracovní skupiny, která je složená z politických a odborných zástupců, majících cyklistiku ve své gesci. Pracovní skupina spolupracuje na aktualizaci Akčního plánu a na průběžném plnění jednotlivých opatření a dává doporučení ke způsobu dalšího naplňování Koncepce. Jejím úkolem je rovněž prosazovat politickou podporu realizace Koncepce a případně lobbovat za uskutečnění dílčích aktivit a úkolů (zejména u oblastí, které jsou v kompetenci jiných subjektů – měst/obcí, státu, atd.). Koordinovaný postup zainteresovaných partnerů v jejich jednotlivých oblastech kompetence je správným východiskem pro uskutečňování politiky podpory cyklo dopravy a cyklistiky obecně. V pracovní skupině jsou zástupci měst, obcí, zástupci odborných organizací MDČR, Klubu českých turistů, Partnerství pro městskou mobilitu, Nadace Partnerství, Moravská stezka, z.s. a Cyklostezka Bečva, z.s. a destinačních managementů oblastí cestovního ruchu ve Zlínském kraji. Dále se jedná o organizace, které nepřímo ovlivňují výstavbu cyklistické infrastruktury. V pracovní skupině jsou zatím tyto organizace: Povodí Moravy, s.p., Ředitelství silnic Zlínského kraje příspěvková organizace, Lesy ČR, s.p. a další správci lesů. Tato pracovní skupina úzce spolupracuje s krajským cyklokoordinátorem.

#### Opatření 4.1.1 Spolupráce v území

Pilířem opatření je posílení pozice krajského cyklokoordinátora, který bude koordinovat naplňování jednotlivých opatření a spolupracovat na jejich realizaci s relevantními partnery v území. Dalším jeho úkolem je koordinace činností kolem dálkových a regionálních cyklotras. Opatření je také zaměřeno na spolupráci s pracovní cyklo skupinou.

Krajský cyklokoordinátor bude mít periodicky jednání s pracovní skupinou.



Odpovědná osoba: cyklokoordinátor (STR) ve spolupráci s pracovní skupinou

#### **Monitorovací indikátor výstupu sledovaný pro potřebu evaluace:**

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

#### **Opatření 4.1.2 Prověřování absorpční kapacity území**

Specifickým úkolem krajského cyklokoordinátora je prověřování absorpční kapacity území, na základě které bude možné prověřit připravenost realizace projektů a potřebu jejich financování. Průběžně bude ověřována absorpční kapacita území ve vztahu k evropským fondům.

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

Účelem této aktualizované databáze bude:

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

Odpovědná osoba: cyklokoordinátor (STR)

#### **Monitorovací indikátor výstupu sledovaný pro potřebu evaluace:**

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

#### **Opatření 4.1.3 Aktualizace sítě cyklostezek a cyklotras v GIS**

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

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

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

Odpovědná osoba: cyklokoordinátor (STR), odbor územního plánování a stavebního řádu ZK

Doporučuje se sledovat v GIS informace v alespoň následujícím rozsahu:

- typ trasy podle rozsahu jejího vedení,
- název cyklotrasy,
- číselný kód cyklotrasy,
- počátek a konec cyklotrasy,



- délka úseku,
- kvalita tělesa, po kterém je úsek veden,
- problémová a nebezpečná místa na trase,
- kód odkazující na adresář s fotodokumentací.

#### Monitorovací indikátor výstupu sledovaný pro potřebu evaluace:

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

### Specifický cíl 4.2 Financování rozvoje cyklistiky

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

Cílem je získávat a sdružovat finanční prostředky na realizaci projektu postupně a aktivně využít každé příležitosti k získání různých finančních zdrojů. Nabízí se několik konkrétních možností, jak v podobě programů strukturální pomoci, tak finanční podpory státu poskytované prostřednictvím jednotlivých ministerstev (Státní fond dopravní infrastruktury, Program obnovy venkova, dotace na pozemkové úpravy).

Finanční požadavky budou Zlínským krajem realizovány formou stávajících rozpočtových zdrojů (údržba a obnova značení) a dále prostřednictvím nově zřízeného dotačního titulu na zpracování DUR, DSP a na výstavbu úseků dálkových a regionálně významných tras.

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

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

#### Opatření 4.2.1 Monitorování zdrojů financování cyklistiky

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

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

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



Důležitým předpokladem realizace Koncepce je také podpora ze **Státního fondu dopravní infrastruktury** (např. příspěvek pro rok 2020 je navržen ve výši 200 mil. Kč/rok). Financování výstavby nebo oprav cyklistických stezek nebo zřizování jízdních pruhů pro cyklisty. Finanční příspěvek se poskytuje výhradně na: výstavbu cyklistické stezky, opravu cyklistické stezky a na zřizování jízdních pruhů pro cyklisty na místních komunikacích nebo na silnicích II. nebo III. třídy.

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

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

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

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

Odpovědná osoba: cyklokoordinátor (STR)

#### **Monitorovací indikátor výstupu sledovaný pro potřebu evaluace:**

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

#### **Opatření 4.2.2 Metodika systému podpory z krajských dotačních zdrojů**

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

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

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

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

Odpovědná osoba: cyklokoordinátor (STR)

#### **Monitorovací indikátor výstupu sledovaný pro potřebu evaluace:**

- Vyhlášený dotační program (jednotka – program: ks)