



KONCEPCE ROZVOJE CYKLISTIKY NA ÚZEMÍ ZLÍNSKÉHO KRAJE

Implementační část



1. Obsah

1.	Obsah	2
2.	Úvodem	3
3.	Řídící struktura implementace Koncepce	3
4.	Plán řízení rizik	3
5.	Naplnění a monitoring cílů Koncepce	6
	Vyhodnocování (evaluace) Koncepce a aktualizace/zpracování Akčního plánu	7
6.	Nastavení rámcového rozpočtu a financování implementace	8
7.	Návrh metodiky získávání a evidence připravovaných záměrů (resp. dat) a jejich implementace do krajského GIS	9
	Přehled cyklotras z návrhové části	9
8.	Popis vedení a popis problémových úseků na páteřních cyklotrasách	13
	Navrhovaná trasa D1, aneb Moravská stezka	13
	Navrhovaná trasa D2, aneb Cyklostezka Bečva	13
	Navrhovaná trasa D3, aneb cyklotrasa BEVLAVA	14
	Navrhovaná trasa D4	14
	Navrhovaná trasa R1	15
	Navrhovaná trasa R2	17
	Navrhovaná trasa R3	18
	Navrhovaná trasa R4	19
	Navrhovaná trasa R5	19
	Navrhovaná trasa R6	20
	Navrhovaná trasa R7	21
	Navrhovaná trasa R8	21
	Navrhovaná trasa R9	22
	Navrhovaná trasa R10	22
	Navrhovaná trasa R11	22
	Navrhovaná trasa R12	23
9.	Akční plán	24



2. Úvodem

Zpracování Koncepce rozvoje cyklistiky na území Zlínského kraje (dále jen „Koncepce“) je výchozím krokem pro realizaci aktivit podporující rozvoj cyklistické dopravy na území kraje. Udává základní směr rozvoje cyklistiky do roku 2030, ale bez následné implementace se tvorba tohoto střednědobého koncepčního rozvojového dokumentu stává zbytečnou záležitostí.

Implementací se rozumí komplexní proces realizace opatření a aktivit vymezených v Koncepti za účelem dosažení stanovených priorit a cílů a vedoucí k naplnění rozvojové vize. Má-li být implementace úspěšná a má-li být Koncepce živým dokumentem, je nezbytné zabezpečit nezbytné procesní a organizační kroky, jež budou vyžadovat úzkou spolupráci všech zapojených/zúčastněných subjektů (jednotlivých odborů Krajského úřadu Zlínského kraje, jeho Ředitelství silnic Zlínského kraje, příspěvková organizace, ale i dalších veřejnoprávních, podnikatelských či neziskových subjektů). Systém implementace by měl přitom vycházet ze stávajícího nastavení kompetencí a procesů.

3. Řídící struktura implementace Koncepce

Řídící struktura souvisí s nastavením procesů implementace. Ze strategických důvodů byla tato kapitola přesunuta do návrhové části, a to jako Specifický cíl 4.1 Koordinace a řízení rozvoje cyklistiky. Základním nástrojem bylo vytvoření pracovní skupiny, která je složená z politických a odborných zástupců, kteří mají 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 rozvoje cyklo dopravy a cyklistiky obecně. V pracovní skupině jsou zástupci měst, obcí, odborných organizací MDČR, Klub českých turistů, Partnerství pro městskou mobilitu, Nadace Partnerství, Moravská stezka, z.s. a Cyklostezka Bečva, z.s. a Destinační managementy 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. Pracovní skupina úzce spolupracuje s krajským cyklokoordinátorem.

4. Plán řízení rizik

Rizika Koncepce představují všechny neadekvátní situace, které mohou nastat v průběhu všech fází implementace Koncepce, a které by mohly ohrozit veškerý proces a správnou realizaci Koncepce. Mezi klíčová rizika jsou zahrnuta ta, která by mohla ohrozit stanovený cíl, termín realizace a náklady jednotlivých opatření. Rizika nejčastěji nastávají z důvodů změn, z důvodů špatné komunikace mezi osobami koordinačního týmu a dalších osob a organizací, které se podílejí na realizaci Koncepce, dále pak také v důsledku změn vnějších okolností a podmínek. Již v přípravné fázi a při plánování Koncepce je nutná prevence rizik, jejich identifikace a stanovení možností jejich eliminace, s cílem předejít případným budoucím nežádoucím problémům a komplikacím.

Vyhodnocení rizik je uvedeno v tabulce č.1 níže.

Tab. č. 1: Vyhodnocení rizik

Druh rizika a fáze projektu, ve kterém je možné riziko očekávat	Závažnost rizika (1 - nejnižší, 5 - nejvyšší)	Pravděpodobnost výskytu/četnost výskytu rizika (1 - téměř vyloučená až 5 - téměř jistá)	Předcházení / eliminace rizika
Provozní rizika realizace projektu			
Nedodržení termínu jednotlivých opatření Koncepce	3	3	V rámci přípravy Koncepce byl sestaven harmonogram všech činností, které společně vytvářejí jádro realizované Koncepce. Všechny části harmonogramu byly navrženy zpracovatelem s odpovídajícími zkušenostmi a konzultovány s pracovní skupinou. Eliminace tohoto rizika je zajištěna důslednou kontrolou jednotlivých opatření a v rámci Každoroční zprávy uvedena nápravná opatření.
Živelné pohromy	4	2	Živelná pohroma je mimořádná událost vzniklá v důsledku škodlivého působení přírodních sil. Vlastní realizace Koncepce by byla v případě vzniku živelných pohrom ohrožena - jednalo by se však o zásah vyšší moci, kterou není možné ovlivnit. V případě vzniku živelné pohromy, dle jejího charakteru, by došlo ke změně termínu realizace (například zničení cyklostezky podél řeky vlivem povodně).
Zvýšení cen vstupů a ceny práce	4	2	Rozpočet Koncepce byl sestaven na základě předchozích zkušeností a odpovídá cenám běžným na trhu. Prudký cenový výkyv, jež by narušil výdaje žadatele způsobem, který by pro něj byl eliminační, se nepředpokládá. V případě dodavatelů služeb bude proveden výběr na základě příslušné úrovně výběrového řízení.

Nekvalitní tým Implementace Koncepce	4	1	Pracovní skupina byla sestavena z odborníků z praxe, kteří disponují dlouholetými zkušenostmi v oboru
Absence/výpadek některého z členů koordinačního týmu (pracovní skupiny)	5	2	Pracovní skupina byla sestavena v dostatečném časovém předstihu a všichni členové byli se svými pozicemi, zodpovědnostmi a kompetencemi seznámeni. Výpadek kteréhokoliv z členů se nepředpokládá, avšak pokud by se tak stalo, je předem zajištěna adekvátní náhrada - toto riziko je tak maximálně eliminováno. Z každého setkání pracovní skupiny budou pořízeny zápisy, které budou v případě nepřítomnosti některého ze členů sloužit jako zdroj informací o proběhlých jednáních a z nich vyplývajících závěrech.
Finanční rizika			
Neobdržení dotace	5	2	Riziko neobdržení dotace pro cyklostezky na cyklotrasách ze státních a evropských zdrojů bude minimalizováno kvalitní přípravou projektu a žádosti o dotaci. Dílčí projekty budou připravené v dostatečném časovém předstihu, aby došlo k zamezení nekvalitní projektové přípravy, nedostatkům a chybám vyplývajícím z časové tísně.
Kraj nezřídí dotační titul	5	1	Koncepce vychází z předpokladu, že kraj zřídí dotační titul na podporu vybraných opatření. Dotační titul by měl být vyhlášen pro prioritní oblasti v rámci SC 1.1. a SC 1.2.



5. Naplňování a monitoring cílů Koncepce

Nedílnou součástí implementačního procesu je soustavné monitorování průběhu realizace a vyhodnocování výsledků koncepčních dokumentů. Monitoring poskytuje zpětnou vazbu ohledně postupu naplňování Koncepce a jejich priorit/cílů, poskytuje tak vstupy nejen pro zacílení Akčních plánů, ale také pro eventuelní aktualizaci Koncepce.

Základním nástrojem monitoringu jsou monitorovací indikátory (MI). Ty představují jistou (více či méně přesnou) kvantifikaci cílů do podoby měřitelných ukazatelů. Pro každou úroveň je určena odpovídající kategorie indikátorů – indikátory výstupu, výsledku a dopadu, a to včetně uvedeného zdroje dat.

Indikátory výstupu monitorují bezprostřední efekty implementace Koncepce (výstupy realizace projektů) – tedy např. počet km nově vystavěných cyklistických komunikací. Indikátory výsledku naproti tomu již nepředstavují bezprostřední efekt implementace Koncepce, měří výsledky těchto aktivit ve vztahu k definovaným cílům – tedy např. snížení počtu dopravních nehod či zvýšení podílu cyklistiky na přepravních výkonech (díky vybudování nové komunikace). Indikátory dopadu se vztahují ke globálnímu cíli, respektive k vizi Koncepce. Podávají tak informaci o tom, zda se kraj posouvá ve směru definované vize (zpravidla ovšem nemají bezprostřední schopnost sdělit, do jaké míry za tímto trendem stojí implementace Koncepce). V rámci monitoringu by měl být kladen důraz především na indikátory výsledku a dopadu, které poskytují skutečnou zpětnou vazbu o tom, zda realizované akce (monitorované prostřednictvím výstupů) dosahují cílů, kvůli kterým byly implementovány.

Indikátory výstupu jsou definovány na úrovni jednotlivých opatření a během realizace Koncepce budou sledovány nositeli jednotlivých projektových záměrů a prostřednictvím odpovědné osoby daného opatření předávány Odboru strategického rozvoje kraje k následnému vyhodnocení. Přehled dosažených hodnot jednotlivých indikátorů bude součástí každoročních zpráv o naplňování Koncepce. Zpráva o naplňování Koncepce je nástrojem periodického (ročního) monitoringu Koncepce. Jejím účelem je získat informace a vyhodnotit postup plnění Koncepce a dosažených výstupů a výsledků v jednotlivých letech. V tomto dokumentu se shromažďují informace o aktuálním stavu realizace dílčích projektů a aktivit zařazených v Akčním plánu na konkrétní časové období.

Tab. č. 2: Monitorovací indikátory výstupu sledované pro potřebu evaluace

Opatření	Název	Jednotka
1.1.1	Počet studií	ks
1.1.2	Počet projektových dokumentací	ks
1.2.1 2.1.2	Délka nově vybudovaných a rekonstruovaných cyklostezek*	Km
1.2.2	Délka nových cyklotras	Km
2.1.1	Délka rekonstruovaných polních a lesních cest na cyklistických trasách	Km
2.1.1	Počet realizací vedoucích ke zvýšení bezpečnosti cyklistické dopravy na státních a krajských komunikacích	realizace
1.2.1 2.1.2	Počet realizací vedoucích ke zvýšení bezpečnosti v dopravě	realizace



2.2.1	Počet vytvořených parkovacích míst pro jízdní kola	parkovací místa
2.2.2	Počet vytvořených parkovacích stanic pro jízdní kola v rámci bikesharingu	Parkovací stanice
3.1.1	Provedení pasportu cykloznačení	Pasport
3.1.2	Délka nově navržených a přeznačených cyklotras Délka udržovaných cyklotras	km
3.2.1	Počet schůzek/doporučení týkajících se doprovodné infrastruktury resp. doplňkových služeb **	ks
3.2.2		
4.1.1 – 4.1.3	Každoroční zpráva o naplňování cílů koncepce	ks
4.2.1		
4.2.2	Vyhlášený dotační program	ks

Poznámka:

* v rámci tohoto MI lze monitorovat veškeré cyklistické komunikace včetně jízdních pruhů vyhrazených pro cyklistickou dopravu; u cyklotras se bude jednat nejen o vyznačení nových tras, ale i o jejich přeznačení např. v důsledku výstavby nových cyklostezek

** odpočívadla, orientační systémy, informační tabule a panely, stojany na kola, úschovny kol, atd.

Vyhodnocování (evaluce) Koncepce a aktualizace/zpracování Akčního plánu

Vzhledem k povaze Koncepce, která by měla být živým dokumentem odrážejícím aktuální situaci na území kraje a pružně reagujícím na změny vnitřního i vnějšího prostředí působící na jeho vývoj, byly stanoveny podmínky pro jeho aktualizaci. Průběžné zohlednění a zapracování změn se týká všech jeho částí. Mezi pravidelně aktualizované výstupy strategického plánování lze zařadit Akční plán, jehož příprava vyžaduje koordinaci se sestavováním rozpočtu kraje.

Tab. č. 3: Aktualizace/upřesnění Akčního plánu

Četnost	Odpovědný subjekt	Popis činností a kompetencí	Výstupy
Jednou za dva roky	Odbor strategického rozvoje kraje*; Pracovní skupina pro rozvoj cyklistiky	Vytvoření či aktualizace souhrnného přehledu projektových záměrů a aktivit pro realizaci v daném roce.	Akční plán

Poznámka: * prostřednictvím cyklokoordinátora

Minimem evaluačního systému je hodnocení v polovině návrhového období (cca v roce 2025) a po ukončení implementace Koncepce (v tento okamžik dojde k ověření, zda bylo prostřednictvím jednotlivých aktivit/projektů dosaženo zvolených cílů, popř. do jaké míry došlo k naplnění rozvojové vize). Na základě vyhodnocení bude provedena aktualizace Koncepce. Potřeba aktualizace samotného dokumentu (především její návrhové části) může vyvstat i dříve, např. při výrazné změně vnějších podmínek, nebo v momentě, kdy je splněna většina opatření navržených v jeho stávající verzi. Pokud bude třeba provést aktualizaci dříve, pak by podnět k ní měla vznést Pracovní skupina pro rozvoj cyklistiky na základě doporučení Odboru strategického rozvoje kraje.

Tab. č. 4: Aktualizace strategické části

Četnost	Odpovědný subjekt	Popis činností a kompetencí	Výstupy
Dle potřeby	Odbor strategického rozvoje kraje*; Pracovní skupina pro rozvoj cyklistiky	Přizpůsobení obsahu obecné strategické části případným změnám prostředí	cíle, opatření

Poznámka: * prostřednictvím cyklokoordinátora



6. Nastavení rámcového rozpočtu a financování implementace

Souvisí s nastavením procesů implementace. Ze strategických důvodů byla tato kapitola přesunuta do návrhové části, a to jako Specifický cíl 4.2 Financování rozvoje cyklistiky.



7. Návrh metodiky získávání a evidence připravovaných záměrů (resp. dat) a jejich implementace do krajského GIS

Daný návrh má vazbu na opatření 4.1.3. návrhové části Aktualizace sítě cyklostezek a cyklotras v GIS. Týká se ovšem zejména dálkových a regionálně významných cyklotras. Za tím účelem je nutné získávat data od realizátorů v území, včetně prověřování možností přesměrování jednotlivých cyklistických tras.

Při získávání dat cyklokoordinátor úzce spolupracuje s pracovní skupinou na principu partnerství a sdílení informací. V případě záměrů podpořených z dotačního programu ZK bude povinnost daného realizátora záměru dodat do stanoveného termínu požadovaná data.

Implementaci získaných dat do krajského GIS provede odbor územního plánování a stavebního řádu ZK. Doporučuje se požadovat informace o připravovaných i realizovaných záměrech v minimální rozsahu, jak je uveden v návrhové části, opatření 4.1.3.

Přehled cyklotras z návrhové části

Kostru celého základního systému cyklistických tras na území Zlínského kraje tvoří síť dálkového charakteru (dálkové a významné regionální trasy), kterou doplňují místní trasy zajišťující lepší dostupnost navazujícího území. Tato síť pokrývá celý Zlínský kraj, přičemž je zohledňována rovnoměrnost pokrytí s ohledem na charakter území.

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)¹.

Cílem je aktualizovat a koordinovat síť dálkových a regionálně významných cyklotras. Cílem jí a realizovat výstavbu alespoň těch nejproblematictějších úseků na vybraných koridorech, kde obce nemají zájem o realizaci cyklostezek, nebo nemají organizační kapacitu a finance, ale přitom je třeba na nich zajistit bezpečnost cyklistů a oddělit je od frekventované automobilové dopravy. Jedná se o podporu úseků a tras, kde je nutné zajistit obě funkce cyklotrasy, tedy dopravní i rekreační.

Je třeba zdůraznit, že v některých případech nově vybudovanou cyklostezku nebude možné vést např. podél řeky, ať již z pohledu reliéfu krajiny, nebo z důvodu ochrany přírody a krajiny. Je tedy možné, že samotný koridor cyklotras podél řeky se odkloní např. až o 3 km od břehu řeky. Návrhová část tak určuje koridor, který zajistí průjezdnost krajiny.

Optimalizace cyklotras:

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

Návrh optimalizace dálkových cyklotras:

- D1: Moravská stezka:
 - D1.A: Chropyně - Kroměříž / D1.B: Bezměrov – Kroměříž

¹ 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.



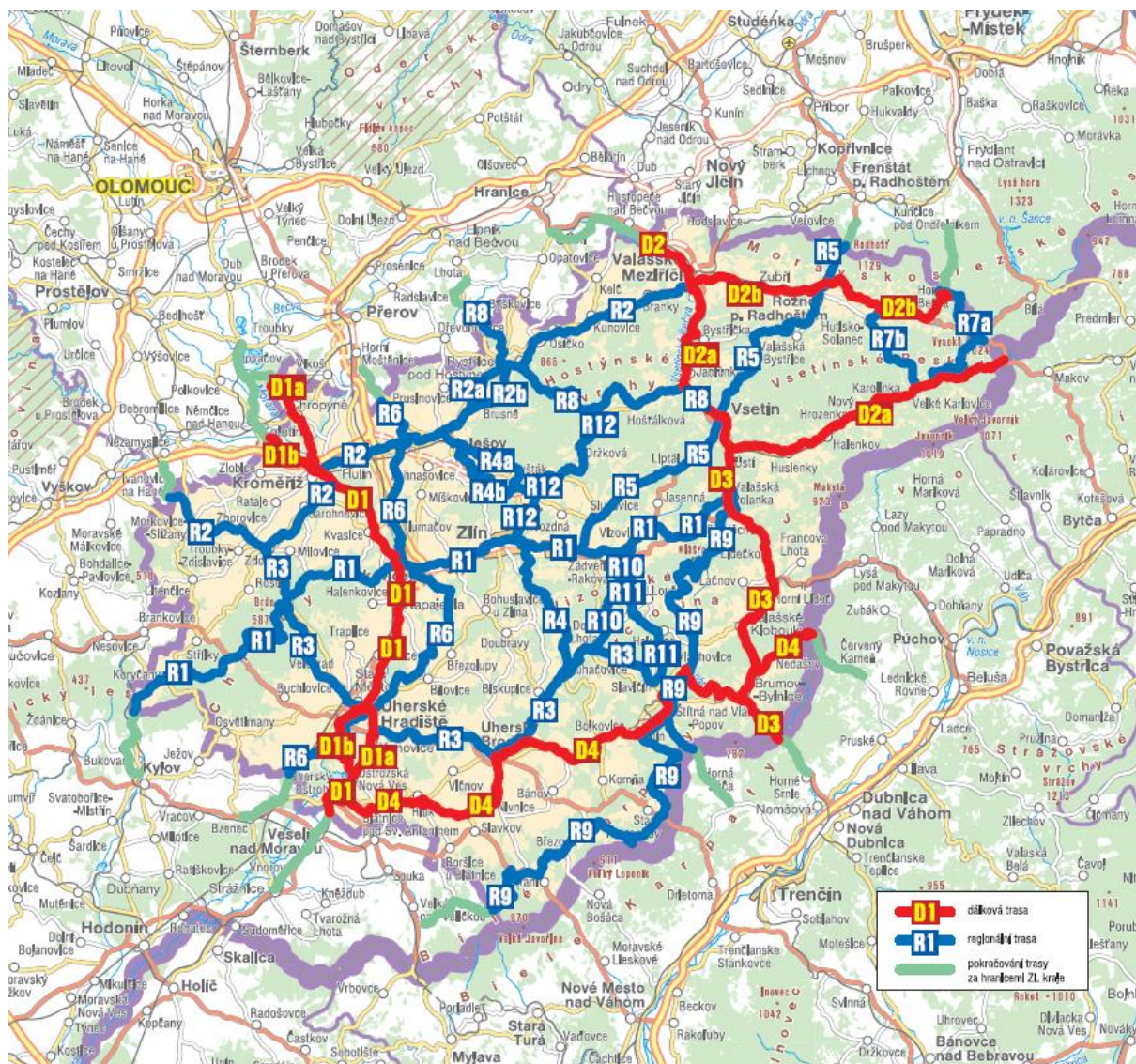
- Kroměříž – Kvasice – Napajedla – Staré Město – Uherské Hradiště – Uherský Ostroh
- D2: Cyklostezka Bečva:
 - D2A: Valašské Meziříčí - Vsetín – Velké Karlovice
 - D2B: Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm - Prostřední Bečva – Horní Bečva - Martiňák.
- D3: Cyklostezka BEVLAVA:
 - st. hranice (Slovensko) - 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 - Uhřice – Morkovice-Slížany – Zborovice - Zdounky – Kotojedy – Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice pod Hostýnem – (Všechnovice) – 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.

- 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



Mapa č. 1 - optimalizovaná síť dálkových a regionálně významných cyklotras

Aby každá cyklotrasa splňovala bezpečnostní kritéria, pak na každé cyklotrase je nutné realizovat vybraná stavební a organizační opatření:

- realizace nových úseků dálkových, významných regionálních a významných místních cyklistických tras (výstavba komunikací, dopravní značení),
- výstavba nových cyklistických komunikací v hlavních přepravních směrech pravidelné dopravy do zaměstnání a do škol s návazností na stávající a navržené dálkové, významné regionální a významné místní cyklotrasy turistického charakteru,
- rekonstrukce a stavební úpravy nevhodných a dopravně nebezpečných úseků na stávajících dálkových a významných regionálních trasách (šířkové poměry, povrch, křížení s významnými silničními tahy, apod.),
- realizace organizačních a stavebních úprav na trasách dálkového, regionálního a místního charakteru směřujících k oddělení cyklistického provozu od intenzivní automobilové dopravy jak v extravilánu, tak v průtazích měst a obcí (cyklistické stezky, cyklistické pruhy apod.),



- změna značení a zařídění cyklistických tras zařazených mezi trasy dálkového, významného regionálního a významného místního charakteru s cílem sjednotit a zpřehlednit založený systém cyklotras v terénu.



8. Popis vedení a popis problémových úseků na páteřních cyklotrasách

Navrhovaná trasa D1, aneb Moravská stezka

Vedení trasy

D1A: Hranice kraje – Bezměrov – Postoupky – Kroměříž

D1B: Hranice kraje – Záříčí - Chropyně – Kroměříž

a dále Kroměříž – Kvasice – Napajedla – Staré Město – Uherské Hradiště – Uherský Ostroh – hranice kraje

Popis cílového stavu

Cyklotrasa vedená po kvalitních zpevněných komunikacích minimální šířky 3,0 m s vyloučeným nebo omezeným provozem motorových vozidel vhodná pro všechny věkové i výkonnostní skupiny cyklistů.

Charakteristika navrhovaných úprav

1. Vedení Moravské stezky v nových úsecích s vybudováním cyklostezek v prostoru:
 - Bezměrov – hranice kraje směr na Kojetín,
 - Postoupky – Kroměříž (úsek pod dálnicí)
 - průjezd Kroměříži bude upřesněn dle místního plánu udržitelné městské mobility Kroměříž
2. Rekonstrukce a stavební úpravy nevhodných a dopravně nebezpečných úseků Moravské stezky v úsecích:
 - Napajedla (podél řeky Morava)

Jedná se především o realizaci cyklostezky podél řeky Moravy náhradou za stávající pěšiny a nezpevněné polní cesty.

Navrhovaná trasa D2, aneb Cyklostezka Bečva

Vedení trasy

D2A: Valašské Meziříčí - Vsetín – Velké Karlovice

D2B: Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm - Prostřední Bečva – Horní Bečva – Martiňák (varianta vede po cyklotrase č. 6260 až do Horní Bečvy, odkud dále vede po cyklotrase č. 6015 až na Martiňák).

Ve Valašském Meziříčí se trasa spojuje do jedné trasy pod označením D2 a vede dále přes Lhotku nad Bečvou až na hranice kraje.

Popis cílového stavu

Cyklotrasa vedená po kvalitních zpevněných komunikacích minimální šířky 3,0 m s vyloučeným nebo omezeným provozem motorových vozidel vhodná pro všechny věkové i výkonnostní skupiny cyklistů.

Charakteristika navrhovaných úprav

1. Vedení Cyklostezky Bečva v novém úseku, s vybudováním cyklostezky podél Bečvy od Valašského Meziříčí směrem na obec Choryně.



2. Rekonstrukce a stavební úpravy nevhodných a dopravně nebezpečných úseků Cyklostezky Bečva v úseku u Jablůnky.

Navrhovaná trasa D3, aneb cyklotrasa BEVLAVA

Vedení trasy

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.

Popis cílového stavu

Cyklotrasa vedená po kvalitních zpevněných komunikacích minimální šířky 3,0 m s vyloučeným nebo minimálním provozem motorových vozidel, případně odděleně od automobilového provozu, vhodná pro všechny věkové a výkonnostní skupiny cyklistů.

Popis vedení navrhované trasy

- První část státní hranice - Svatý Štěpán začíná na stávající příjezdové komunikaci k ČOV Sv. Štěpán (u bývalého statku), u vodárny se lávkou dostáváme přes Vlára a pokračuje podél silnice I/57 a kopíruje ji až k železničnímu přejezdu; tady pokračuje podél železniční trati a za pomoci opěrné zdi překonává zúžení mezi tratí a tokem a končí napojením na stávající MK za železniční stanicí Vlárský průsmyk. Pro komplikace při jednání s vlastníky pozemků byla tato etapa rozdělena na 2 úseky. Úsek od železničního přejezdu po napojení na stávající MK na Vláře je v současné době ve fázi územního řízení (podaná žádost o územní řízení v 02/2019).
- Druhá část vede po plánované nově vybudované cyklostezce Brumov-Bylnice – Horní Lideč – Ústí u Vsetína.

Charakteristika navrhovaných úprav

1. Vybudování cyklostezky v celkové délce 1,9 km v úseku Svatý Štěpán – státní hranice
2. Realizace nových úseků cyklotrasy v podobě samostatné, nemotoristické komunikace v oblasti:
 - Valašské Klobouky - Poteč
 - Valašské Příkazy – Lidečko
 - Lidečko – Lužná
 - Lužná – Ústí
 - Cyklostezka Prostřední Bečva

Navrhovaná trasa D4

Vedení trasy

Uherský Ostroh – Uherský Brod – Bojkovice – Pitín – Štítná nad Vláří-Popov – Brumov-Bylnice – Nedašova Lhota – st. hranice (Slovensko). Zde se jedná o propojení na slovenskou dálkovou cyklotrasu č. 002 Vážská cyklomagistrála.

Popis cílového stavu

Cyklotrasa vedená po kvalitních zpevněných komunikacích minimální šířky 3,0 m s vyloučeným nebo minimálním provozem motorových vozidel, případně odděleně od automobilového provozu, vhodná pro všechny věkové a výkonnostní skupiny cyklistů.



Popis vedení navrhované trasy

- První část nevyžaduje téměř žádné úpravy, neboť většinou vede po samostatných cyklostezkách. Vede z Uherského Ostrohu přes Hluk až do Dolního Němčí po stávající značené cyklotrase č. 5048. Z Dolního Němčí do Nivnice vede cyklotrasa po cyklostezce, která ale není označena cykloturistickým značením. Z Nivnice do Uherského Brodu vede po značené cyklotrase č. 5266. Z Uherského Brodu dále trasa vede po značené cyklotrase č. 5049 přes Šumice až do Nezdenic. V úseku Nezdenice – Záhorovice je potřeba zrekonstruovat polní cestu a v Záhorovicích se doporučuje vybudovat cyklistickou stezku podél řeky Olšavy. Dále trasa vede bezpečně přes Bojkovice až do Pitína.
- Druhá část od Pitína, přes Slavičín do Brumova–Bylnice bude vyžadovat značné finanční náklady na vybudování bezpečné cyklistické trasy. Svým způsobem se jedná o nejslabší místo celé nově navrhované cyklotrasy č. 46, neboť od Brumova–Bylnice už se plánuje budování nové cyklostezky. V celé části je více variant, jak řešit daný úsek, ale všechny návrhy jsou zatím jen ve stádiu vize jednotlivých měst a obcí. Samozřejmě by bylo nejvýhodnější vybudovat cyklostezku podél silnice II/495 z Pitína přímo do Slavičina, ale v plánech měst se tato varianta neobjevila. Obce naopak preferují variantu podél železniční trati a v obci Rokytнице by trasa vedla po zelené turistické značce do Slavičina. Dále nová cyklotrasa povede po stávající cyklotrase č. 5058, po silnici směrem na obec Bohuslavice nad Vlárí, odkud se navrhuje vybudovat novou cyklistickou stezku v trase modré turistické značky až do Popova a dále v koridoru na Brumov-Bylnici.
- Třetí část vede po stávající cyklotrase 49 v úseku Brumov-Bylnice – Nedašova Lhota – st. hranice (Slovensko) – dále ve směru na Červený Kameň.

Charakteristika navrhovaných úprav

1. Rekonstrukce a stavební úpravy nevhodných, nesjízdných, resp. dopravně nebezpečných úseků v oblasti: Nezdenice – Záhorovice (jedná se především o zpevnění úseků v min. šířce 3,0 m)
2. Realizace nových úseků cyklotrasy v podobě samostatné, nemotoristické komunikace v oblasti:
 - a. Šanov, rozc. - Slavičín
 - b. Bohuslavice nad Vlárí - Štítná nad Vlárí-Popov
 - c. Štítná nad Vlárí-Popov – Brumov-Bylnice (podél říček Vlárý a Brumovky)

Navrhovaná trasa R1

Vedení trasy

Hranice kraje – Koryčany – Staré Hutě – Salaš – Bunč – Kostelany – Nová Dědina – Žlutava – Otrokovice – Zlín – Vizovice – Lutonina – Pozděchov – Valašská Polanka

Popis vedení navrhované trasy

- První část vede po stávající značené cyklotrase č. 473 v úseku Koryčany – Staré Hutě – Salaš – Bunč – Kostelany – Nová Dědina – Žlutava – Otrokovice. V tomto úseku jsou navržena pouze dopravně-organizační opatření, a to formou dopravního značení.
- Druhá část vede po značené cyklotrase č. 471 v úseku Otrokovice – Zlín – Vizovice. Ve Zlíně bude cyklotrasa postupně upravována dle generelu cyklodopravy města Zlína. Ve směru na Vizovice se počítá s výstavbou nových cyklistických komunikací v oblasti obcí Lužkovice – Klečůvka, Lípa a Zádveřice, kde jsou zpracovány vyhledávací studie.
- Od Vizovic ve směru na Pozděchov povede cyklotrasa v souladu s vyhledávací studií.



- V posledním úseku z Pozdětchova do Valašské Polanky je navrženo vedení cyklotrasy přes Kozinec, Osíkovice, dále podél potoka Pozdětchůvka k rybníku Neratov. Následně je ale nutné vybudovat novou cyklistickou stezku podél silnice I/49, která by vedla až do Valašské Polanky.

Charakteristika navrhovaných úprav

1. Realizace nových úseků cyklotrasy ve směru:

- Zlín (vedení dle generelu cyklotras města Zlína)
- Lužkovice – Klečůvka, Lípa a Zádveřice. Je zpracována vyhledávací a prověřovací studie, která řeší možnost realizace úseku regionálně významné cyklotrasy Zlín – Vizovice mezi místní komunikací propojující obce Lípa a Klečůvka (u mostu přes Dřevnici), kde se napojuje na úsek cyklostezky Lužkovice – Klečůvka (t.č. v projektové přípravě), po křížení se silnicí II/491 – Lípa – Slušovice, kde se napojuje na připravovanou stezku k.ú. Zádveřice, řešenou v rámci cyklostezek mikroregionu Vizovicko (studie z roku 2015). Vzhledem k tomu, že obec Zádveřice-Raková plánuje v okolí železniční tratě realizovat cyklostezku, je potřeba v nově vznikající dokumentaci elektrizace trati v k.ú. Zádveřice s touto realizací počítat a navrhnout v průběhu trati taková opatření, která by zohlednila zvýšený výskyt cyklistů a potřeb pro ně, například stojany u vlakové zastávky, koše na odpadky a další.
- Vizovice - Pozdětchov – Valašská Polanka: v úseku Vizovice – Lutonina – Bratřejov – Pozdětchov – Prlov – Valašská Polanka (výstavba samostatných víceúčelových nebo jen cyklistických komunikací při využití tělesa nedokončené Baťovy dráhy; je nutno studijně prověřit možnost vedení cyklistické komunikace v průtahu Vizovicemi, podobně jako úsek Pozdětchov – Valašská Polanka), včetně převedení cyklotrasy z původního vedení Zlín – Vizovice – Vsetín do nově vybudovaných úseků (s využitím zemního tělesa nedokončené Baťovy dráhy).
- Pozdětchov – Valašská Polanka (zatím v rovině vize).



Navrhovaná trasa R2

Vedení trasy

Uhřice – Morkovice-Slížany – Zborovice - Zdounky – Kotojedy – Kroměříž – Hulín – Holešov – Bystřice pod Hostýnem – Loukov - Osičko – Loučka – Valašské Meziříčí

Popis vedení navrhované trasy

- První část vede po stávající cyklostezce, která byla vybudována po bývalé železniční trati a která vede z Olomouckého kraje z Nezamyslic do Zlínského kraje, obce Morkovice-Slížany. Odsud se doporučuje zpevnit polní cestu, která vede do Zborovic a dále po silnici III. třídy do Zdounek (alternativně by se mohla vybudovat cyklistická stezka podél silnice).
- Druhá část řeší optimalizaci koridoru Zdounky – Kroměříž. Do obce Šelešovice je nutné vybudovat novou cyklistickou stezku. Vyhledávací studie určí, zda podél železniční trati, nebo podél říčky Kotojedka. Z Šelešovic až do Kotojed by cyklostezka mohla vést po stávající pěšině podél říčky Kotojedka. Z Kotojed už cyklotrasa vede po stávající cyklostezce až k Moravské stezce (cyklotrase č. 4), odkud se napojí na stávající cyklotrasu č. 5033.
- Třetí část vede po stávající cyklotrase 5033 Kroměříž - Hulín.
- Čtvrtá část z Hulína opouští stávající cyklotrase 5033 a do Količina je navržena nová komunikace pro cyklisty podél říčky Rusava.
- Pátá část z Količina se opět vrací do koridoru stávající cyklotrasy 5033 a přes Holešov vede do Jankovic, dále do Chomýže a Slavkova pod Hostýnem, odkud je cyklotrasa navržena v novém koridoru do Bystřice pod Hostýnem (Poznámka: pokud se obce rozhodnou budovat novou komunikaci pro cyklisty v koridoru Hlinsko pod Hostýnem – Bilavsko - Bystřice pod Hostýnem a to podél železniční trati, pak by cyklotrasa měla být převedena do tohoto koridoru).
- Šestá část z Bystřice pod Hostýnem opět opouští stávající cyklotrasu č. 5033, neboť vede po frekventovaných silnicích a dává přednost zcela novému vedení. Nejprve je navržena nová komunikace pro cyklisty do Loukova, dále je navržena cyklostezka podél silnice od Osička. Z Osička již návrh koresponduje s návrhem obcí z místního šetření: do Rajnochovic se navrhuje vybudovat podél železniční trati novou komunikaci pro cyklisty, odkud povede cyklotrasa ve stávajícím koridoru až do Loučky. Z Loučky může cyklotrasa provizorně vést do Valašského Meziříčí po cyklotrase č. 6216, nicméně pro zkvalitnění koridoru se navrhuje vybudovat komunikaci pro cyklisty do obce Branky podél železniční trati a také vybudovat krátký úsek mezi osadou Dolní Dvůr a Trnové.

Charakteristika navrhovaných úprav

1. Realizace nových úseků cyklotras výstavbou samostatných komunikací pro cyklisty ve směru:
 - Zdounky – Šelešovice - Kotojedy
 - Hulín – Količín
 - Slavkov pod Hostýnem - Bystřice pod Hostýnem
 - Jankovice - Bystřice pod Hostýnem
 - Bystřice pod Hostýnem – Loukov
 - Loukov – Osičko
 - Osičko – Rajnochovice
 - Loučky – Branky
 - Dolní Dvůr - Trnové
2. Rekonstrukce a zpevnění povrchu komunikací v úseku
 - Morkovice-Slížany - Zborovice



- Kroměříž – Bílany – Hulín
- Holešov, Dobrotice – Jankovice
- Jankovice – Chomýž

Navrhovaná trasa R3

Vedení trasy

Zdounky - Bunč – Velehrad – Staré Město – Uherské Hradiště – Uherský Brod – Luhačovice – Slavičín – Šanov – státní hranice (Slovensko) s přesahem na slovenskou dálkovou cyklotrasu č. 002 Vážská cyklomagistrála.

Popis vedení navrhované trasy

- První část vede po stávající cyklotrase č. 5013 ze Zdounek do Bunče, po silnici III. třídy. Z Bunče pak pokračuje nový koridor po cyklotrase č. 5018 až do Velehradu. Z Velehradu vede opět nový koridor po cyklotrase č. 5150 do Starého Města, odkud je směřován po zklidněných komunikacích a cyklistických stezkách do Uherského Hradiště a dále až do Kunovic.
- Druhá část vede z Kunovic po nově navržené cyklistické komunikaci, podél železnice do Vések a dále do Popovic a Podolí. Z Podolí trasa může vést po stávajících cyklotrasách až do Uherského Brodu, ale současně se doporučuje pomocí studie proveditelnosti prověřit vedení trasy částečně podél železnice a částečně podél řeky Olšava.
- Třetí část vede z Uherského Brodu do Luhačovic. Nejprve vede po stávajících cyklostezkách a cyklotrasách města Uherský Brod, poté je nutné dobudovat cyklostezku do Těšova, odkud vede přes místní komunikace cyklotrasa do Újezdce u Luhačovic. Dále pokračuje po stávající cyklostezce až před obec Polichno. Plánuje se vybudování cyklostezky do Biskupic, odkud už vede cyklotrasa po stávající cyklostezce až do Luhačovic.
- Vzhledem k tomu, že se nedaří dobudovat problematické úseky, je potřeba zadat další studii proveditelnosti, zda by nebylo možné vybudovat cyklostezku na levém břehu Luhačovického potoka.
- Poslední úsek vede z Luhačovic do Slavičína a to v celé délce po stávající cyklotrase č. 5238.
- Ze Slavičína vede cyklotrasa ve směru na Šanov a dále na státní hranici se Slovenskem.

Charakteristika navrhovaných úprav

1. Realizace nových úseků cyklotrasy v podobě samostatné, nemotoristické komunikace v oblasti:
 - Kunovice – Popovice
 - Podolí – Uherský Brod
 - Uherský Brod – Těšov
 - Polichno - Biskupice



Navrhovaná trasa R4

Vedení trasy

Holešov – Fryšták – Zlín – Luhačovice

Popis vedení navrhované trasy

- První část vede v koridoru Holešov – Fryšták a mělo by se jednat o optimalizaci cyklotrasy č. 5035. V tomto koridoru může dojít k významné změně vedení trasy, neboť v současné době je již zpracována studie, která uvažuje i s druhou variantou, tzv. dálniční variantou. V této koncepci cyklo dopravy se zatím dále bude počítat s optimalizací cyklotrasy č. 5035.
- Z Fryštáku do Zlína zatím existuje spojení přes Lešnou, nicméně i tato varianta začíná být pro cyklisty nebezpečná. Proto se navrhuje, aby s nově navrženou dálnicí Fryšták – Zlín se počítalo s využitím obslužné komunikace.
- Třetí část vede ze Zlína do Provodova po stávající cyklotrase č. 5054. Počítá se s realizací opatření na zvýšení bezpečnosti cyklistů při průjezdu městem Zlín v úseku Zlín (pod Jižními svahy) – Jaroslavice (cyklostezka, cyklistický pruh apod.) a dále s rekonstrukcí stávajících komunikací v úseku osada Za Díly – Provodov.
- Čtvrtá část z Provodova do Luhačovic je navržena v novém koridoru. Vede přes Malenisko do Řetechova, kde v tomto úseku je nutné upravit stávající lesní cestu. Z Řetechova vede cyklotrasa už po stávající cestě do Luhačovic.

Charakteristika navrhovaných úprav

1. Realizace nových úseků cyklotrasy v podobě samostatné, nemotoristické komunikace v oblasti:
 - Holešov – Fryšták dle studie proveditelnosti
 - Fryšták – Zlín
 - Úseky ve Zlíně
2. Rekonstrukce a zpevnění povrchu komunikací v úseku
 - Za Díly – Provodov
 - Malenisko - Řetečov

Navrhovaná trasa R5

Vedení trasy

Lípa – Slušovice – Vsetín - Rožnov pod Radhoštěm – Frenštát pod Radhoštěm

Popis vedení navrhované trasy

- První část vede v koridoru Lípa – Slušovice a to po silnici II/491. Šířkové parametry této komunikace umožňují zúžit silnici a vyznačit na ni cyklistické pruhy.
- Druhá část vede po silnici ve směru Slušovice – Liptál, kde zatím nejsou navrženy další bezpečnostní opatření pro cyklisty.
- Třetí část vede po nově navržených cyklistických komunikacích tzv. cyklostezky Rokytenka a to v úseku Liptál - Lhota u Vsetína – Vsetín.
 - Jednotlivé úseky cyklostezky Vsetín - Lhota u Vsetína:
 - I. část – úsek po areál Kotrla (délka 205 m) a úsek po hranici k.ú. Vsetín, (830 m),
 - II. část – úsek od radaru po visutou cyklo lávku (2,5 km), visutá cyklo lávka (250 m),
 - Cyklostezka Jasenice, II. Etapa (205 m).



- Jednotlivé úseky cyklostezky Rokytěnka: Lhota u Vsetína – Liptál:
 - 1. úsek: Cyklostezka začne u podjezdu silnice I/69 a bude ukončena na hranici s obcí Lhota u Vsetína (2,4 km),
 - 2. úsek: Cyklotrasa povede po silnici III/4887 od Lhoty u Vsetína až po Základní školu Liptál, kde začne cyklotrasa. Pokud by na silnici III, třídy bylo dostatek místa, mohl by zde vzniknout cyklopruh (1,9 km),
 - 3. úsek: Cyklostezka začne u Základní školy Liptál a bude ukončena na hranici s obcí Jasenná na kopci Syrákov. Cyklostezka přivede cyklisty do centra obce a bude je vést přes zastavěnou část obce (2,9 km),
 - 4. úsek: Cyklostezka začne u podjezdu silnice I/69 a bude ukončena na hranici s obcí Všemina (2,5 km),
- Čtvrtá část vede po stávající cyklistické trase č. 46 Vsetín – Rožnov pod Radhoštěm.
- Pátá část počítá s výstavbou cyklistické trasy v úseku Rožnov pod Radhoštěm - Frenštát pod Radhoštěm.

Charakteristika navrhovaných úprav

1. Realizace nových úseků cyklotrasy v podobě samostatné, nemotoristické komunikace v oblasti:
 - Vsetín - Lhota u Vsetína
 - Lhota u Vsetína – Liptál
2. Rekonstrukce a zpevnění povrchu komunikací v úseku, značení cyklistickými pruhy
 - Lípa – Slušovice
3. Realizace nových úseků cyklotrasy v podobě samostatné, nemotoristické komunikace v oblasti Rožnov pod Radhoštěm - Frenštát pod Radhoštěm.

Navrhovaná trasa R6

Vedení trasy

Hranice kraje - Stará Ves – Němčice – Rymice - Količín – Třebětice – Kurovice – Tlumačov – Otrokovice - Oldřichovice – Karlovice – Komárov – Topolná – Kněžpole – Uherské Hradiště – Kostelany – Nedakonice – Polešovice - hranice kraje

Popis trasy

- První část vede po stávající polních cestách, které se navrhuje zpevnit. Jedná se o úsek Stará Ves – Němčice – Rymice a Količín – Třebětice – Kamenecký Mlýn odkud vede kvalitní cesta do obce Kurovice. Z Kurovic vede trasa v koridoru silnice III. třídy do Tlumačova.
- Druhá část vede z Tlumačova po polní cestě do Otrokovic, ke se napojuje na stávající značenou cyklotrasu č. 5181. Dále trasa vede většinou po polních cestách ve směru Oldřichovice – Karlovice – Komárov – Topolná – Kněžpole – Uherské Hradiště (variantou je vedení zkrácené verze Napajedla - Topolná – Kněžpole – Uherské Hradiště, aneb variantní vedení Moravské stezky).
- Z Uherského Hradiště vede po stávajících cyklostezkách ve směru Kostelany – Nedakonice. Z Nedakonic by mohla vést cyklotrasa podél železniční trati, ale vzhledem k tomu, že se chystá obchvat obce Polešovice a tím dojde ke zklidnění provozu na silnici II. třídy, může vést cyklotrasa po této silnici, přičemž lze zde navrhnout víceúčelové cyklistické pruhy.

Charakteristika navrhovaných úprav

1. Realizace nových úseků cyklotrasy v podobě samostatné, nemotoristické komunikace v oblasti:
 - Nedakonice – Polešovice - Moravský Písek



2. Rekonstrukce a zpevnění povrchu komunikací v úseku

- Stará Ves – Němčice – Rymice - Količín – Třebětice – Kurovice

Navrhovaná trasa R7

Vedení trasy

7.A Hranice kraje – Martiňák – Hlavatá – Třeštík – Velké Karlovice

7.B Velké Karlovice – Soláň – Hutisko-Solanec - Prostřední Bečva

Popis vedení navrhované trasy

Trasa ve variantě 7.A v celé své délce vede po stávající cyklotrase 472. Klíčové je vybudovat cyklistickou stezku v krátkém úseku podél silnice I/35 a dále upravit úsek, který vede po žluté turistické trase od Vašútek na Třeštík.

Trasa ve variantě 7.B vede v koridoru trasy Velké Karlovice – Soláň – Hutisko-Solanec - Prostřední Bečva. Obce plánují odklonit v celé délce cyklistický provoz z frekventované silnice

Charakteristika navrhovaných úprav

1. Realizace nových úseků cyklotrasy v podobě samostatné, nemotoristické komunikace v oblasti:
 - krátký úsek podél silnice I/35
 - realizace cyklistických stezek Velké Karlovice – Soláň – Hutisko-Solanec - Prostřední Bečva dle záměru obcí

Navrhovaná trasa R8

Vedení trasy

Hranice kraje – Blazice – Bystřice pod Hostýnem – Tesák – Troják – Hošťálková – Ratiboř – Vsetín

Popis vedení navrhované trasy

- První část vede z Blazic do obce Mrlínek po stávající zpevněné cestě. Trasu do Bystřice pod Hostýnem je potřeba studijně prověřit, zda ji nelze vést lesem ve východním souběhu se silnicí II/438.
- Druhá část vede po stávající cyklotrase č. 5035 z Bystřice pod Hostýnem přes Tesák na Troják.
- Třetí část se doporučuje vést do Hošťálkové odklonem po stávajících cyklotrasách č. 6122 a č. 6118.
- Čtvrtou část z Hošťálkové do Ratiboře je nutno vyřešit z hlediska bezpečnosti cyklistů a je třeba pomocí studie proveditelnosti najít bezpečný koridor pro cyklisty, kteří budou využívat především v rámci dopravní obslužnosti, nikoliv rekreace.
- Z Ratiboře až do Vsetína je již možno využít stávající bezpečné cyklistické komunikace.

Charakteristika navrhovaných úprav

1. Realizace nových úseků cyklotrasy:
 - studijně prověřit možnost vybudování samostatné cyklistické komunikace v úseku Bystřice pod Hostýnem – Mrlínek (lesem ve východním souběhu se silnicí II/438).
 - studijně prověřit možnost z Hošťálkové do Ratiboře realizace bezpečného koridoru pro cyklisty



2. Realizace opatření na zvýšení bezpečnosti cyklistů (dopravní značení pro cyklisty i motoristy) v úseku
 - Troják – Hošťálková – Ratiboř

Navrhovaná trasa R9

Vedení trasy

Valašská Polanka – Vlachovice - Slavičín – Pitín – Žitková – Starý Hrozenkov – Lopeník – Březová – Strání – hranice kraje.

Popis vedení navrhované trasy

- V první části, v úseku Valašská Polanka – Vlachovice, nová cyklotrasa počítá s výstavbou nového vodního díla Vlachovice.
- Z Vlachovic vede již po stávající trase ve směru na Slavičín a Pitín, odkud dále cyklotrasa vede po stávající cyklotrase č. 46 a to v koridoru Pitín – Žitková – Starý Hrozenkov – Vyškovec – Lopeník – Březová – Strání – Vápenky – Javorník.

Charakteristika navrhovaných úprav

1. Realizace nových úseků cyklotrasy:
 - Valašská Polanka – Vlachovice - nová cyklotrasa v souvislosti s výstavbou nového vodního díla Vlachovice.
2. Přeznačení stávající trasy č. 46 v koridoru Pitín - Javorník

Navrhovaná trasa R10

Vedení trasy

Luhačovice – Vizovice

Popis vedení navrhované trasy

- Vizovice - Medvědí – dále krátký úsek po cyklotrase 5056 – dále po červené turistické trase až do místní části Homole, odkud cyklotrasa vede po stávající cestě do Dolní Lhoty. Trasa dále vede po místních komunikacích. Na posledním úseku do Luhačovic je nutné vybudovat cyklistickou komunikaci.

Charakteristika navrhovaných úprav

V koridoru této cyklotrasy se počítá pouze s úpravou povrchu na lesních cestách.

Navrhovaná trasa R11

Vedení trasy

Vizovice - Medvědí – Slopné – Haluzice – Hájenka – Slavičín



Popis vedení navrhované trasy

- jedná se o náhradu za stávající vedení cyklotrasy č. 46 v úseku Vizovice – Slavičín. Trasa vede po místních komunikacích a po lesních cestách, které je nutné v některých úsecích zpevnit.

Charakteristika navrhovaných úprav

V koridoru této cyklotrasy se počítá pouze s úpravou povrchu na lesních cestách.

Navrhovaná trasa R12

Vedení trasy

Troják – Držková – Kašava – Lukov - Zlín

Popis vedení navrhované trasy

Trasa vede z Trojáku do Lukova po stávající cyklotrase 5034, dále potom až do Zlína po stávající cyklostezce.

Charakteristika navrhovaných úprav

Nejsou vyžadovány.



9. Akční plán

Akční plán (AP) rozpracovává Konceptci do konkrétních projektů, jejímž prostřednictvím mají být naplňovány jednotlivé priority, cíle a opatření.

Akční plán (AP), který vychází z návrhové části (stanovených a specifických cílů a opatření) Konceptce, je plánem „akcí“ či „aktivit“, jejichž postupná realizace by měla zajistit implementaci přijaté Konceptce. Jsou zde navržena taková řešení, která jsou podle názoru jednotlivých zástupců zapojených subjektů považována jednak za žádoucí a potřebná k rozvoji cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky na území kraje, a jednak jsou pokládána (těmito aktéry) za uskutečnitelná.

Vzhledem ke značné proměnlivosti místního i vnějšího prostředí a následné změny některých vstupních podmínek nelze individuální aktivity či projekty plánovat na příliš dlouhou dobu dopředu, proto je AP zpracován v krátkodobém časovém intervalu, v kontextu zadání pak do konce roku 2024.

Akční plán obsahuje návrhy aktivit a projektů, které jsou konkrétně vymezeny věcně, místně, časově, finančně. Za zajištění přípravy a realizaci jednotlivých projektových záměrů zodpovídá vždy jeho nositel, který si rozhodne, zda bude projekt zpracovávat sám za pomoci vlastních kapacit nebo ve spolupráci s dalšími partnery. Z hlediska financování se jedná o aktivity, které jsou hrazeny z rozpočtových prostředků samotného nositele nebo z vnějších finančních prostředků, které ovšem nemůže sám příliš ovlivňovat.

Vzhledem k omezeným zdrojům (finančním, materiálním, lidským), jež jsou jistým způsobem limitující, a potenciální provázanosti jednotlivých aktivit, není možné začít jednotlivé akce realizovat všechny současně (paralelně). Z tohoto důvodu budou přednostně do AP vybírány záměry, na jejichž realizaci se podaří získat finanční prostředky mimo rozpočet kraje, popř. obcí na jeho území. Akční plán by se tedy měl operativně přizpůsobovat dotační politice EU, stejně jako státním dotačním titulům. Ostatní projekty budou řešeny podle okolností, například tím, že jejich realizace bude rozfázována do delšího časového období nebo odložena na pozdější dobu, případně bude omezen rozsah projektu tak, aby se snížila jeho finanční náročnost. Výběr a realizace jednotlivých aktivit, stejně tak jako naplňování vlastního Akčního plánu, bude také záviset na aktivitě a schopnostech místních aktérů, na míře jejich spolupráce, množství vlastních disponibilních finančních zdrojů a celkové koordinaci.

Pro zajištění maximální synergie aktivit všech subjektů při rozvoji cyklistiky na území kraje by Akční plán měl zahrnovat také projekty, na nichž kraj nemá finanční spoluúčast. Takové opatření umožní pozorovat rozvojové aktivity pro následující období v jejich plné šíři a zabránit potenciálním duplicitám, tedy implementaci projektů obdobného zaměření ze strany veřejných i soukromých subjektů.

Nepředpokládá se, že všechny navržené projekty budou uskutečněny v daném období a v plném rozsahu. Akční plán totiž není závazným rozpisem přesně stanovených akcí, ale spíše zásobníkem kvalitně zpracovaných a v rámci kraje schválených námětů, jehož existence umožní jednak efektivně vyhledávat existující finanční zdroje na realizaci projektů a také rychle využívat příležitostí, které se v tomto směru budou objevovat.

Jelikož je Akční plán nejrychleji zastarávající částí celého koncepčního dokumentu (realizace některých projektů bude brzy ukončena, od jiných projektových záměrů bude upuštěno, apod.), jedná se o otevřený pracovní dokument, který bude průběžně aktualizován, zpřesňován, doplňován a upravován, a to podle aktuálních potřeb Zlínského kraje i dalších partnerů - nositelů konkrétních projektových záměrů, a také na základě vývoje vnějšího prostředí tak, aby přispěl k postupnému naplňování zvolené strategie a k celkovému rozvoji cyklo dopravy a rekreační cyklistiky na území kraje. Jeho aktualizace bude probíhat minimálně jednou ročně. Odbor strategického rozvoje kraje do konce července daného roku aktuální podobu tříletého Akčního plánu zpracuje do materiálu ke schválení pracovní skupinou.

Detailní Akční plán je uveden v samostatné příloze.