



Podpora rozvoje  
Olomouckého kraje



# Územní studie rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji



Říjen 2009

Dopravní projektování, spol. s r. o.,  
středisko Olomouc



## Obsah

|          |  |                |
|----------|--|----------------|
| <b>1</b> | <b>ANALYTICKÁ ČÁST .....</b>   | <b>- 5 -</b>   |
| 1.1      | ÚVOD.....  | - 5 -          |
| 1.1.1    | Účel vzniku.....   | - 5 -          |
| 1.1.2    | Smysl a zaměření nové koncepce.....  | - 5 -          |
| 1.1.3    | Dokumenty řešící cyklistickou dopravu na národní úrovni, na krajské úrovni, legislativa..... | - 5 -          |
| 1.1.4    | Základní pojmy, použité zkratky .....  | - 7 -          |
| 1.2      | ZÁKLADNÍ ÚDAJE O OLMOUCKÉM KRAJI .....   | - 11 -         |
| 1.2.1    | Obecně o OK .....  | - 11 -         |
| 1.2.2    | OK z pohledu dopravy.....  | - 11 -         |
| 1.2.3    | OK z pohledu cestovního ruchu .....  | - 11 -         |
| 1.2.4    | Koncepce cyklistické dopravy OK – 2003 .....   | - 12 -         |
| 1.3      | CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ OK Z POHLEDU CYKLISTIKY .....  | - 16 -         |
| 1.3.1    | Charakteristika území OK z pohledu cyklistické dopravy .....                                 | - 16 -         |
| 1.3.2    | Charakteristika území OK z pohledu rekreační cyklistiky .....                                | - 18 -         |
| 1.4      | STAV CYKLISTIKY NA ÚZEMÍ OK.....   | - 25 -         |
| 1.4.1    | Cyklostezky na území OK .....  | - 25 -         |
| 1.4.2    | Cyklotrasy na území OK.....  | - 27 -         |
| 1.5      | AKTIVITY V CYKLISTICE NA ÚZEMÍ OK .....  | - 34 -         |
| 1.5.1    | Cykloprodukty/cyklobalíčky/mapy na území OK.....   | - 34 -         |
| 1.5.2    | Propagační akce – „Kolmo za poznáním Olomouckého kraje“.....                                 | - 55 -         |
| 1.5.3    | Doprovodný informační systém v OK.....   | - 58 -         |
| 1.5.4    | Analýza možností propojení cyklistické a veřejné dopravy.....                                | - 60 -         |
| 1.6      | ANALÝZA POTŘEB MIKROREGIONŮ .....  | - 66 -         |
| 1.6.1    | Plány obcí a měst na výstavbu nových cyklostezek .....                                       | - 66 -         |
| 1.6.2    | Další doporučení na výstavbu nových cyklostezek .....  | - 67 -         |
| 1.6.3    | Cenová kalkulace & typy konstrukcí.....  | - 70 -         |
| 1.6.4    | Finanční zdroje pro pokrytí plánů obcí v OK .....  | - 72 -         |
| 1.7      | ZÁVĚRY Z PROVEDENÉHO SČÍTÁNÍ A DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ .....                                   | - 85 -         |
| 1.7.1    | Závěry ze sčítání.....   | - 85 -         |
| 1.7.2    | Závěry z dotazníků .....   | - 87 -         |
| 1.8      | DEFINOVÁNÍ HLAVNÍCH KRITICKÝCH OBLASTÍ.....  | - 93 -         |
| 1.8.1    | Bezpečnost - pohyb cyklistů po silnicích I. a II. třídy .....                                | - 93 -         |
| 1.8.2    | Systém Bike & Ride.....  | - 94 -         |
| 1.8.3    | Bezpečnost; doprava a rekreace & dálkové trasy .....   | - 94 -         |
| 1.8.4    | Rekreační cyklistika - marketing.....  | - 96 -         |
| 1.8.5    | Rekreační cyklistika – související cyklistická infrastruktura .....                          | - 97 -         |
| 1.8.6    | Rekreační cyklistika – služby.....   | - 97 -         |
| 1.9      | SWOT ANALÝZA.....  | - 98 -         |
| <b>2</b> | <b>STRATEGICKÁ ČÁST.....</b>   | <b>- 101 -</b> |
| 2.1      | NAVRŽENÉ ÚPRAVY (PŘELOŽKY) TRAS PRO CYKLODOPRAVU .....                                       | - 101 -        |



|       |  |                |
|-------|--|----------------|
| 2.2   | MAPA.....  | - 103 -        |
| 2.3   | SEZNAM NUTNÝCH OPATŘENÍ – STRATEGICKÝ PLÁN .....                               | - 104 -        |
| 2.3.1 | <i>Definování obecných priorit, cílů a opatření v rozvoji cyklistiky .....</i> | - 104 -        |
| 2.3.2 | <i>Priorita I. - Rozvoj cyklistické infrastruktury a dopravy .....</i>         | - 104 -        |
| 2.3.3 | <i>Priorita II. - Rozvoj rekreační cyklistiky a navazujících služeb.....</i>   | - 106 -        |
| 2.3.4 | <i>Priorita III. - Koordinace a partnerství.....</i>                           | - 110 -        |
| 3     | <b>AKČNÍ PLÁN .....</b>  | <b>- 112 -</b> |
| 4     | <b>ZÁVĚR &amp; DESATERO PRO CYKLISTIKU .....</b>                               | <b>- 117 -</b> |
| 5     | <b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>  | <b>- 119 -</b> |



Podpora rozvoje  
Olomouckého kraje



## ZÁKLADNÍ INFORMACE

### Základní údaje o zakázce

#### **DOPRAVNÍ PROJEKTOVÁNÍ, spol. s r.o.**

NÁZEV ZAKÁZKY: **Územní studie rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji**

OBJEDNAVATEL: OLOMOUCKÝ KRAJ  
OKRESY: JESENÍK, OLOMOUC, PŘEROV, PROSTĚJOV,  
ŠUMPERK  
KRAJ: OLOMOUCKÝ

ZPRACOVATELÉ:  
URBANISMUS: ING. ARCH. HELENA SALVETOVÁ (Urbanistické  
středisko Ostrava)

CYKLISTICKÁ DOPRAVA,  
CYKLOTURISTIKA: ING. ALEŠ CIPRIS, ING. JAROSLAV MARTÍNEK

PASPORTIZACE CYKLOTRAS: JIŘÍ ZAPLETAL

DOPRAVNÍ ÚDAJE:  
- SČÍTÁNÍ CYKLODOPRAVY  
- DOTAZNÍKY  
JIŘÍ ZAPLETAL

MAPY, GRAFICKÝ INF. SYSTÉM JAN MACHOVSKÝ

ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: ING. ALEŠ CIPRIS  
TELEFON: 585 234 014

ZAKÁZKOVÉ ČÍSLO: 0812310 DATUM: 10/2009

ZPRACOVALO: DOPRAVNÍ PROJEKTOVÁNÍ, spol. s r.o.

STŘEDISKO OLOMOUC, KŘÍŽKOVSKÉHO 5 PSČ: 772 00  
TELEFON: 585 234 014 FAX: 585 221 188





# 1 ANALYTICKÁ ČÁST

## 1.1 ÚVOD

Územní studie rozvoje cyklistické dopravy Olomouckého kraje je zpracována na základě smlouvy o dílo a objednávky Olomouckého kraje.

### 1.1.1 Účel vzniku

Účelem díla je zmapování a následné doplnění územně plánovacích podkladů o umístění dopravní infrastruktury určené k cyklistické dopravě, protože v dosavadních územně plánovacích podkladech tato oblast není detailně řešena. Cílem je zjištění aktuálního stavu sítě cyklistických tras a cyklostezek v kraji a navržení krátkodobých a dlouhodobých řešení vedoucích k rozvoji cyklodopravy a cykloturistiky na území Olomouckého kraje v období let 2009 - 2013 tak, aby byla zajištěna bezpečnost dopravy cyklistů. Dalším cílem je podpora využití jízdních kol k denní dojíždě do cca 7 km vzdálenosti, tj. dojížděka do škol, zaměstnání, na úřady aj. Tento cíl lze zaručit vybudováním bezpečných cyklistických stezek a cyklotras procházející městy a hlavně spojující obce s ORP.

### 1.1.2 Smysl a zaměření nové koncepce

Smyslem a zaměřením nové koncepce je zhodnotit stav realizace plnění cyklistické koncepce z roku 2003 a navrhnout nová krátkodobá a dlouhodobá řešení vedoucí k rozvoji cyklodopravy a cykloturistiky na území Olomouckého kraje, která by reflektovala nové poznatky z této oblasti. Jde především o zkoordinování rozvoje cyklistické dopravy na území Olomouckého kraje, sladit jej s národní cyklokonceptí a vytvořit tak předpoklady pro prověření a doplnění sítě mezinárodních, dálkových, nadregionálních a regionálních cyklotras na uvedeném území s napojením na trasy sousedních krajů a na trasy na polské straně. Neméně významnou součástí zůstává také zlepšení kvality tras v nevyhovujících úsecích a především zvýšení bezpečnosti na stávajících problémových místech. Na druhé straně již byla celá řada nebezpečných úseků odstraněna, což vytváří předpoklady k bezpečné cyklodopravě. Rok 2010 by měl být rokem, kdy se bude připravovat národní produkt s tématikou „cyklistiky“, mj. pro potřebu koordinace projektů v oblasti cykloturistiky a Olomoucký kraj by měl být na něj dobře připraven. V tomto kontextu je nová koncepce zaměřena na dvě oblasti - na rozvoj cyklistické infrastruktury a dopravy a na rozvoj rekreační cyklistiky a navazujících služeb. Tomu odpovídá členění analytické i strategické části.

### 1.1.3 Dokumenty řešící cyklistickou dopravu na národní úrovni, na krajské úrovni, legislativa

#### Národní dokumenty:

- Rozvoj cyklistické dopravy v České republice I. a II. díl (CDV-publikace, 2002)
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy (MD - vládní dokument, 2004)
- Cyklistika pro města (Kancelář pro úřední publikace EK, překlad MŽP, 2006)



### **Krajské dokumenty:**

- Koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území Olomouckého kraje (2003)
- Vyhledávací studie cyklostezky Jeseník – Bělá pod Pradědem – Červenohorské sedlo (2004)
- Vyhledávací studie cyklokomunikace Desná, ( 2007)
- Aktualizace Programu rozvoje cestovního ruchu Olomouckého kraje na období 2007-2009 (výhled 2010-2013)
- In-line stezky Jesenícko (2008)
- Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje (2008)

### **Další dokumenty:**

- Metodika přírodě blízkých cest (ČEMBA, 2007)
- Metodika cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty (CDV, 2009)

### **Legislativa:**

- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- Zákon č. 56/2001 Sb., ve znění vyhlášky Ministerstva dopravy č. 341/2002 Sb.
- Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
- Zákon č. 289/95 Sb., o lesích
- TP 132 Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 100 Zásady pro orientační značení na cyklistických trasách, kapitola F
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty
- ČSN 73 61 10 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 61 08 Lesní dopravní síť
- ČSN 73 61 09 Projektování polních cest



## 1.1.4 Základní pojmy, použité zkratky

### A. Přehled a výklad základních pojmů

>> Prvních osm bodů vychází z Technických podmínek 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“:

**(1) Komunikace pro cyklisty** je pozemní komunikace nebo její část, na které není zakázán provoz cyklistů.

**(2) Cyklistická trasa (cyklotrasa)** vede po silnicích, dobrých místních a účelových komunikacích. Dopravní značení je značkami IS 18 a, IS 18b, IS 19 A, IS 19b, IS 19c, IS 19d, IS 20, IS 21a, IS 21b, IS 21c, nebo pásovým/turistickým značením.

**(3) Jízdní pruh pro cyklisty** (někdy též pruh pro cyklisty) je část pozemní komunikace určena pro jeden jízdní proud cyklistů jedoucích za sebou.

**(4) Pás pro cyklisty** je pozemní komunikace nebo její část, která je složena z jízdních pruhů pro cyklisty.

**(5) Pruh/pás pro chodce** je část pozemní komunikace určené pro provoz chodců.

**(6) Společný pás pro provoz cyklistů a chodců** je pozemní komunikace nebo její část určena pro společný provoz chodců a cyklistů.

**(7) Stezka pro cyklisty** je pozemní komunikace nebo její část určena pro provoz cyklistů. Označuje se dopravní značkou č. C 8a „Stezka pro cyklisty“.

**(8) Stezka pro chodce a cyklisty** je pozemní komunikace nebo její část určena pro provoz chodců a cyklistů. Označuje se:

- a) v případě společného pásu pro provoz chodců a cyklistů dopravní značkou č. C 9a „Stezka pro chodce a cyklisty“,
- b) v případě odděleného pruhu/pásu pro chodce a pruhu/pásu pro cyklisty dopravní značkou č. C 10a „Stezka pro chodce a cyklisty“.



>> Další základní pojmy jsou definovány pro potřeby daného materiálu:

**(9) Bezmotorová doprava** - systém bezpečných cest určených pro všechny druhy dopravy alternativních k dopravě motorové a vedených mimo dopravní komunikace (cyklistická doprava, kolečkové brusle, pěší doprava, koloběžky, apod.).

**(10) Cyklostezka** - cyklostezky, jako speciální cesty pro cyklisty, oddělené od automobilového provozu, budou využívány k pravidelným cestám lidí do zaměstnání, škol, za rekreací a podobně. Za předpokladu organizačního usměrnění jednotlivých druhů dopravy mohou být stezky využívány také chodci včetně osob, které se pohybují na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy (§ 2 písm. j) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích..., ve znění pozdějších předpisů). Dopravní značení značkami C 8a, C 8b, C 9a, C 9b, C 10 a, C 10 B.

**(11) Cyklistika** – v kontextu tohoto materiálu tento pojem zastřešuje cyklistická doprava, cykloturistika a terénní cyklistika.

**(12) Cyklistická doprava** – druh dopravy, který se podílí na celkové dělbě přepravní práce lidí do zaměstnání, škol, za nákupy, úřady apod.

**(13) Cykloturistika** - forma rekreační cyklistiky, která navazuje na tradice českého turistického hnutí. Pro naplňování turistické činnosti využívá jako přesunového prostředku jízdního kola.

**(14) Jednostopá cesta (singltrek)** – stezka přírodního charakteru tak úzká, že jí nemohou využívat dvoustopá motorová vozidla. Její uživatelé se po ní musí pohybovat v zástupu, spíše než vedle sebe.

**(15) Terénní cyklistika** – je svébytná forma rekreační cyklistiky, která se odehrává na lesních a polních cestách a stezkách. Je charakterizována potěšením jezdce z pobytu a z pohybu v přírodě, z radosti z ovládání kola a překonávání překážek a z pěkných výhledů do kraje. V obtížných úsecích může být kombinovaná s tlačáním, případně s nesením kola.



## B. Použité zkratky

|          |  |
|----------|--|
| BMD      | - Bezmotorová doprava                          |
| CDV      | - Centrum dopravního výzkumu                   |
| ČEMBA    | - Česká Mountainbiková Asociace                |
| ČD       | - České dráhy, a.s.                            |
| ČR       | - Česká republika                              |
| DSP      | - Dokumentace pro stavební povolení            |
| DUR      | - Dokumentace pro územní rozhodnutí            |
| DZ       | - Dopravní značení                             |
| EU       | - Evropská unie                                |
| EVL      | - Evropsky významné lokality                   |
| CHKO     | - Chráněná krajinná oblast                     |
| IDS      | - Integrovaný dopravní systém                  |
| J – SCR  | - Jeseníky – Sdružení cestovního ruchu         |
| KČT      | - Klub českých turistů                         |
| KH - OCR | - Kancelář hejtmána, oddělení cestovního ruchu |
| KÚOK     | - Krajský úřad Olomouckého kraje               |
| MD       | - Ministerstvo dopravy                         |
| MK       | - Místní komunikace                            |
| MTB      | - Mountainbike                                 |
| MZe      | - Ministerstvo zemědělství                     |
| NP       | - Národní park                                 |
| NPP      | - Národní přírodní památka                     |
| NPR      | - Národní přírodní rezervace                   |
| ODSH     | - Odbor dopravy a silničního hospodářství      |
| OK       | - Olomoucký kraj                               |
| OP       | - Ochranné pásmo                               |
| ORP      | - Obec s rozšířenou působností                 |
| OSR      | - Odbor strategického rozvoje kraje            |
| OŠMT     | - Odbor školství, mládeže a tělovýchovy        |
| OŽPZ     | - Odbor životního prostředí a zemědělství      |
| PL       | - Polská republika                             |
| PO       | - Ptačí oblast                                 |
| POV      | - Program obnovy venkova                       |
| PP       | - Přírodní památka                             |
| PPK      | - Přírodní park                                |
| PR       | - Přírodní rezervace                           |
| ŘSD      | - Ředitelství silnic a dálnic ČR               |
| SFDI     | - Státní fond dopravní infrastruktury          |
| SO       | - Správní oblast                               |
| SM – SCR | - Střední Morava – Sdružení cestovního ruchu   |
| SSOK     | - Správa silnic Olomouckého kraje              |
| SÚS OLK  | - Správa a údržba silnic Olomouckého kraje     |
| SŽDC     | - Správa železniční dopravní cesty             |
| TP       | - Technické podmínky                           |





Podpora rozvoje  
Olomouckého kraje



|         |   |
|---------|---|
| TS      | - Technické služby                                |
| ÚK      | - Účelová komunikace                              |
| ÚSES    | - Územní systém ekologické stability              |
| VKP     | - Významný krajinný prvek                         |
| ZCHÚ    | - Zvláště chráněná území                          |
| ZO CSOP | - Základní organizace český svaz ochránců přírody |



## 1.2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O OLOMOUCKÉM KRAJI

### 1.2.1 Obecně o OK

Olomoucký kraj se rozkládá ve střední a severní části Moravy. Z hlediska územně-správního pro Regionální operační program tvoří spolu se Zlínským krajem oblast Střední Moravy. Člení se na okresy Jeseník, Olomouc, Prostějov, Přerov a Šumperk. Na území Olomouckého kraje bylo stanoveno 13 správních obvodů obcí s rozšířenou působností a 20 správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem. Olomoucký kraj má na severu 104 km dlouhou hranici s Polskem, na východě sousedí s Moravskoslezským krajem, na jihu se Zlínským a Jihomoravským krajem a na západě s krajem Pardubickým. Celková výměra kraje je 5 266,77 km<sup>2</sup> (tj. 6,7 % z celkové rozlohy ČR). Krajským městem je statutární město Olomouc, které má 101 000 obyvatel. Geograficky je kraj členěn na severní hornatou část s pohořím Jeseníky s nejvyšší horou Praděd (1492 m n. m.). Jižní část kraje je tvořena rovinatou Hanou. Územím kraje protéká řeka Morava s Bečvou. Olomoucký kraj nabízí velké množství přírodních zajímavostí. Turisty je hojně navštěvovaná Chráněná krajinná oblast Jeseníky s nejrozsáhlejším moravským rašeliništěm Rejvíz, s pětáctýřicetimetrovým Vysokým vodopádem, přečerpávací vodní elektrárnou Dlouhé Stráně na vrcholu kopce a dalšími přírodními scenériemi. Zajímavé jsou i lužní lesy v Chráněné krajinné oblasti Litovelské Pomoraví s mnohými ohroženými druhy rostlin i živočichů. V Olomouckém kraji leží i řada jeskyní - Javoříčské, Mladečské a Zbrašovské aragonitové jeskyně, Na Pomezí, Na Špičáku.

### 1.2.2 OK z pohledu dopravy

Olomoucký kraj je dobře dostupný jak po silnici, tak i po železnici z celého území České republiky. Dopravní dostupnost kraje zajišťuje 600 km železničních tratí a 3 568 km silnic, z nichž je pouze 12,1 % silnic I. třídy. Olomouc a nedaleký Přerov jsou významnými železničními uzly, hustá železniční síť je vedena rovnoměrně celým územím kraje. Silniční síť je samozřejmě hustější v jižní rovinaté části kraje. V blízkosti Olomouce se nachází letiště pro malá dopravní letadla, které má statut mezinárodního letiště.

### 1.2.3 OK z pohledu cestovního ruchu

Olomoucký kraj se z pohledu cestovního ruchu dělí na dva turistické regiony, na území Jeseníků a území Střední Moravy.

Území Jeseníků (v rámci OK) je vymezeno okresy Jeseník a Šumperk (nezahrnující území správního obvodu obce s rozšířenou působností Mohelnice – obce Klopina, Krchleby, Líšnice, Loštice, Maletín, Mírov, **Mohelnice**, Moravičany, Palonín, Pavlov, Police, Stavenice, Třeština a Úsov).

Z pohledu potenciálu cestovního ruchu je charakterizováno dvěma lokalitami s velmi vysokým přírodním a kulturním potenciálem a také s vysokou koncentrací infrastruktury a služeb. Jedná se o **Jesenicko** (katastrální území města Jeseník a obcí Lipová-lázně, Ostružná, Bělá pod Pradědem, Česká Ves) a **Šumpersko** (katastrální území města Šumperk a obcí Víkýřovice, Rapotín, Vernířovice, Sobotín, Velké Losiny a Loučná nad Desnou).



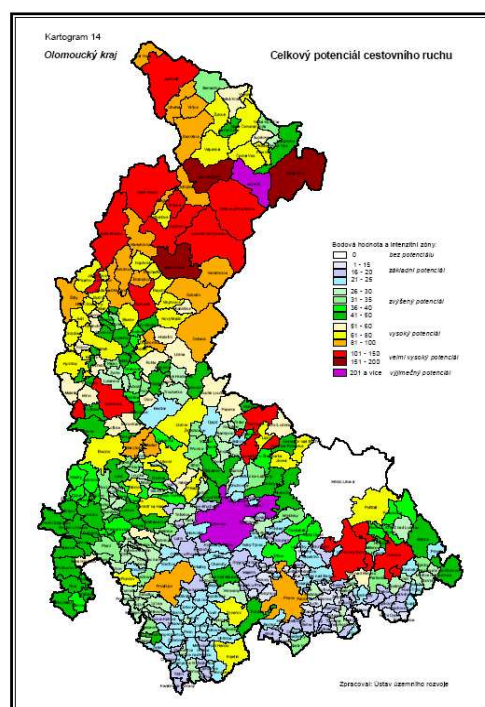
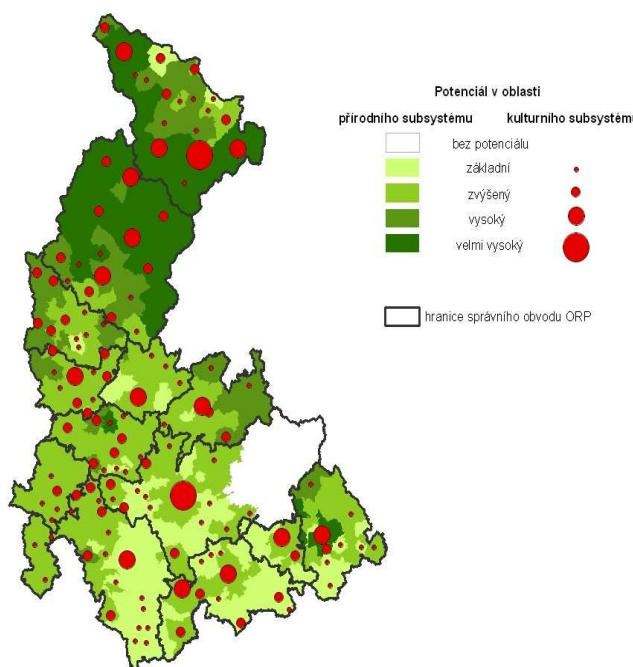
Turistický region Střední Morava je územně vymezen okresy Olomouc, Prostějov, Přerov a územím správního obvodu obce s rozšířenou působností Mohelnice (obce Klopina, Krchleby, Líšnice, Loštice, Maletín, Mírov, **Mohelnice**, Moravičany, Palonín, Pavlov, Police, Stavenice, Třeština, Úsov). Z pohledu potenciálu cestovního ruchu je charakterizováno dominantním postavením města **Olomouce**, jako území s výjimečným kulturním potenciálem a také s vysokou koncentrací infrastruktury a služeb.

Ostatní území Jeseníků (v rámci OK) i Střední Moravy vykazují různou úroveň potenciálu pro rozvoj CR, který vyplývá z přirozené přírodní dispozice a kulturně historického vývoje dané oblasti.

### Potenciál cestovního ruchu v Olomouckém kraji

#### Potenciál cestovního ruchu v Olomouckém kraji

Zdroj: Ústav územního rozvoje Brno



Zdroj: Aktualizace Programu cestovního ruchu Olomouckého kraje na období 2007 – 2009 (výhled 2010 – 2013)

### 1.2.4 Koncepce cyklistické dopravy OK – 2003

Koncepce cyklistické dopravy na území Olomouckého kraje byla zpracována na základě objednávky odboru dopravy, silničního hospodářství Olomouckého kraje a usnesení Rady Olomouckého kraje. Je rozdělena mimo úvodních kapitol na dvě části a to na analýzu současného stavu a část vlastní koncepce.

**V úvodní části** je seznámení s řešenou problematikou. Je zde uvedeno, že cyklistika, a nejvíce cykloturistika, zaznamenává v posledním období bouřlivý rozvoj. Jízda na kole umožňuje pohyb na čerstvém vzduchu a současně většinou bezprostřední styk s přírodou. Kolo je téměř bezhlučný dopravní prostředek pro všechny věkové generace, neznečišťuje okolí, čímž přispívá k ozdravení životního prostředí. Mezi další výhody jízdy na kole patří jeho dostupnost pro všechny vrstvy obyvatel.

K jízdě na kole člověk nepotřebuje žádné oprávnění, na kole se dostaneme tam, kde autem nikoliv, s kolem nevzniká problém zaparkování, dopravní zácpu lze rychle vyřešit převedením kola na jinou komunikaci, na kole je možné jet od domu až do práce, školy, na úřad, provoz kola má minimální finanční nároky na vaši peněženku, aj.

Pro získání základní informace je v další části popsáno rozdělení cyklistické dopravy. Základní rozdělení jízdy na kole je možné uvést jako:

- jízda za prací, zaměstnáním, do školy. Při této jízdě jsou využívány nejkratší trasy s pokud možno kvalitním povrchem. Výsledkem je opakující se projížděná trasa v pracovní dny, v krátkém časovém úseku. Významným prvkem je zde bezpečnost cyklisty. Tento pohyb je však v současnosti většinou v plném silničním provozu a to i na komunikacích s vysokou intenzitou motorového provozu, kde o bezpečnosti cyklisty lze s úspěchem pochybovat. Ideální stav je oddělená cyklistická doprava na cyklostezce, cyklopruhu, cyklopásu,
- rekreační, turistická jízda, která ponejvíce využívá cykloturistické trasy, vyznačené na silnicích s nižší intenzitou provozu, na místních, lesních a polních komunikacích. Tyto vedou z města do vesnice, přes hrady a zámky, jeskyně, přibližují zajímavé přírodní výtvořy, významným prvkem je zde poznání, relaxace a to, že člověk pohybem vlastními silami dělá něco pro své zdraví,
- kategorie sportovní, má svá zvláštní specifika (zvláštní podmínky, uzavřené tratě a okruhy, atd.) a sportovně-rekreační, která umožňuje na vybraných trasách, drahách a v areálech věnovat se další formě tzv. adrenalinových aktivit, což umožní odreagování bez vedlejších následků, pochopitelně při respektování zásad bezpečnosti.

**V pokračování je vytýčen cíl této koncepce**, tj. zkoordinovat rozvoj cyklistické dopravy na území Olomouckého kraje, sladit jej s národní koncepcí a vytvořit tak předpoklady pro prověření a doplnění sítě mezinárodních, dálkových, nadregionálních a regionálních cyklotras na uvedeném území s napojením na trasy sousedních krajů a na trasy na polské straně. Neméně významnou součástí je také zlepšení kvality tras v nevyhovujících úsecích a především zvýšení bezpečnosti na stávajících problémových místech. Časový horizont pro řešení jednotlivých návrhů je šestiletý, v souladu s Metodikou zpracování střednědobých koncepcí Olomouckého kraje, s rozdělením akcí podle priorit a s orientačním výhledem na delší období. Důležitým mezníkem, který je zdůrazněn, je vstup České republiky do Evropské unie v květnu roku 2004.

Následně jsou uvedeny **podklady**, které autoři použili. Vymezeno je řešené území, včetně sousedních oblastí, popsána je dopravní dostupnost kraje různými druhy dopravy v návaznosti na cyklistiku a cykloturistiku a stávající dopravní infrastruktura (kolejová, silniční a ostatní). Doplněny jsou informace o cestovním ruchu a návštěvnosti kraje ve spojitosti s cykloturistikou.

Závěrem je popsáno, že výsledkem **koncepce** by měl být materiál, který navrhne, jakým směrem se má ubírat rozvoj cyklistické a cykloturistické dopravy. Připraví podklady a zásadní informace pro tento rozvoj, a tím vytvoří podmínky pro rozvoj bezpečné cyklistické dopravy do zaměstnání, do školy, na úřad, aj. a současně v rámci cykloturistické dopravy podpoří rozvoj cestovního ruchu na území Olomouckého kraje. Vzhledem k novému územnímu rozdělení ČR na kraje budou v koncepci řešeny mezinárodní, dálkové, nadregionální a regionální cyklotrasy, které by měly být vzhledem ke svému významu pod patronací kraje. Nepřehlédnutelnou částí je i doplnění doprovodných zařízení pro cykloturistiku v jednotlivých úsecích nebo lokalitách a rozvoj ostatních služeb (stravovací, ubytovací, informativní, poznávací, zábavné, aj.), které souvisí s cykloturistikou.

V **analytické části** je v úvodu provedena základní charakteristika cyklistické dopravy, na kterou navazuje popis stávajícího platného dopravního a cykloturistického značení. V jednotlivých částech kapitoly „Cyklistická doprava v současnosti“ je provedeno seznámení s platnými zákony, vyhláškami a normami, které se vztahují k cyklistice.

Kapitola „Cyklistická (ale i cykloturistická) doprava ve městech a obcích“ je součástí další kapitoly zpracovaného materiálu. Ten je proveden podle jednotlivých okresů Olomouckého kraje, se zaměřením na jejich města a obce, s vyšší intenzitou silniční nebo cyklistické dopravy. Potřeby cyklistické dopravy (do zaměstnání, škol, na úřady a za zábavou) ve městech jsou částečně shodné s cykloturistickými trasami, resp. rozdílné na příjezdech. Proto je v této části věnována pozornost také těmto trasám.

Uvedené údaje o intenzitě dopravy jsou ze sčítání v roce 2000, pro následující roky (2005 – 2010) je nutno počítat s 1,4 - 1,7 násobným nárůstem intenzity silniční dopravy. Neméně významnou informací jsou údaje o nehodovosti cyklistů, ze kterých vychází, která místa jsou pro cyklisty nebezpečná nebo kde, ale i proč dochází k nehodám cyklistů z jejich viny.

V další kapitole „Současný stav cykloturistiky“ se popisuje systém značení cyklotras v ČR, který je používán i na území Olomouckého kraje, základní rozdělení značených cyklotras, s uvedením informací o značených cykloturistických trasách v Olomouckém kraji. Pro cykloturistiku jsou v Olomouckém kraji příhodné podmínky. Podle databáze Klubu českých turistů bylo v České republice v roce 2002 evidováno 17 156 km cyklotras, z toho plná desetina v Olomouckém kraji, který se hustotou cyklotras řadí na 4. místo v republice. V porovnání se sousedními kraji je vyšší kilometráž v Moravskoslezském a Jihomoravském kraji, vyšší hustota v Moravskoslezském a Zlínském kraji.

Dále jsou popsány dálkové (mezinárodní), nadregionální a regionální cyklotrasy. Uvedena je část o údržbě cykloturistických tras vč. jejich značení. Toto je v současnosti jeden z nejzávažnějších problémů cykloturistiky. Z cyklotras I. třídy prochází Olomouckým krajem tzv. Jantarová stezka a Moravská stezka.

Závěrem jsou uvedeny informace o doplňkových službách pro cykloturistiku, možnosti jejího spojení s ostatními druhy dopravy a jako nezanedbatelná je zde uvedena propagace cykloturistiky. Analýzu uzavírá výčet významných akcí, rozvíjející cykloturistiku na území kraje.

**Část koncepční** je uvedena kapitolou „Strategické cíle v rozvoji cyklistické dopravy“ s rozdělením na hlavní zásady pro cyklistickou a cykloturistickou dopravu.

Mezi hlavní zásady rozvoje cyklistické dopravy na území kraje, které musí zajišťovat na svém území příslušné městské a obecní úřady, patří především:

- zvýšení bezpečnosti pohybu cyklistů při běžných denních jízdách do zaměstnání, škol, aj., vytipovávat nebezpečná místa pro pohyb cyklistů. Podkladem bude sčítání dopravy, a to i cyklistické (př. Olomoučtí kolaři zajistili toto sčítání ve městě Olomouci), sčítání dopravy, které provádělo naposledy v roce 2000 ŘSD, kde je cyklistický provoz hodnocen stupněm intenzity, 3-silná (nad 50 cyklistů za hodinu), 2-střední (6 - 50 za hodinu), 1-slabá (do 5 za hodinu), 0-žádná (0 za hodinu). Dalším podkladem pro řešení „problémových míst“ bude nehodovost cyklistů, přednostně řešení míst s opakovanými střety cyklistů s automobily. Při řešení problematiky železničních přejezdů zjistit a sledovat vždy i pohyb cyklistů,
- řešení cyklistické dopravy jako rovnocenného druhu dopravy, při dopravních řešeních vycházet ze schválené metodiky MDaS, která je předkládána formou TP od CDV Brno,



- systematická a trvalá podpora cyklistické dopravy, která bude deklarovaná zapracováním výsledků koncepce po jejich projednání do územních plánů měst a obcí.

Mezi hlavní zásady rozvoje cykloturistické dopravy na území kraje patří řešení tzv. problémových míst u páteřních dálkových cyklostezek (př. úsek na Moravské stezce u Hynkova), převedení úseků mimo frekventované komunikace při využití nově budovaných hrází (př. úsek u Kroměříže), využití příp. rušených tratí (př. úsek z Nezamyslic do Morkovic, část na území Olomouckého kraje).

Jako doplňující je navržena trasa, která by doplnila II. variantu Moravské stezky od Jeseníku po Bludov, a to přes Červenohorské sedlo, mimo komunikace I., ale i II. třídy.

Další rozvoj je třeba soustředit na:

- zajištění péče o dálkové (mezinárodní) trasy na území kraje formou patronace,
- stanovení garanta pro rozvoj cyklistické a cykloturistické dopravy na území kraje,
- doplnění (doznačení) cyklistických a cykloturistických tras, úprava značení dle platné legislativy, umístění značek dle Zásad pro dopravní značení na pozemních komunikacích TP 65,
- dořešení financování údržby dopravního značení, na základě pasportizace cyklistického DZ, vyjít od vlastníka (správce) komunikace až po obec, na jehož katastru se značená trasa nachází,
- úpravu povrchu cyklotras a budování nových cyklostezek, prosazovat jednotné barevné označení cyklistických pruhů a pásů,
- nové dopravní stavby financované krajem, (tj. rekonstrukce komunikace a ostatních staveb, vydání územního rozhodnutí každé stavby), je nutné posoudit s dopadem na dopravu a to i cyklistickou,
- doplnění vybavenosti cykloturistických tras,
- propagace sítě a jednotlivých cyklotras.

V rámci rozvoje cykloturistiky je deklarována podpora rozvoje cestovního ruchu, jako jednoho z předpokladů ekonomického rozvoje Olomouckého kraje. V posilování je třeba zaměřit pozornost na delší dobu pobytu návštěvníků na území našeho kraje a především na stálé zlepšování dopravní dostupnosti z okolních regionů.

Cykloturistika může pro Olomoucký kraj znamenat nástroj, který napomůže využít možnosti, které má kraj především ve svém přírodním a kulturním bohatství, ale také potenciál, který je dán krásou zdejší krajiny. Olomoucký kraj by proto měl ve svých strategických dokumentech podporovat takové projekty, které povedou ke zlepšování kvality cyklotras v kraji a služeb s cykloturistikou spojených.

Ve společné části je uvedeno, že v rámci rozpočtových možností kraje by mělo Zastupitelstvo Olomouckého kraje přijmout usnesení k podpoře rozvoje cyklistické a cykloturistické dopravy. Tato podpora, by měla vycházet z:

- průzkumů, analýz, studií k návrhům rozvoje cyklistické dopravy na území kraje,
- sčítání intenzity cyklistické dopravy na jednotlivých cyklotrasách,
- návrhů k vybudování bezpečných cyklistických komunikací ve městech a obcích, které budou pro tyto druhy cyklotras využívány,
- návrhu vedení cyklistické a cykloturistické dopravy, umožňující propojení na železniční a silniční síť a na systém IDS v městech a regionech.

Současně by podpora měla směřovat na rozvoj infrastruktury pro cestovní ruch, který se skládá především z:

- obnovy stávající technické infrastruktury, která slouží k rozvoji cestovního ruchu,
- výstavby a rozvoje další technické a turistické infrastruktury (stravování, ubytování),
- zadání projektů a následné realizace dálkových, regionálních a ve spolupráci s městy a obcemi i místních cyklostezek a cyklotras včetně doprovodných služeb.

**V závěrečné části** koncepce jsou uvedeny pro jednotlivé města a regiony okamžité, krátkodobé a výhledové návrhy akcí, které jsou v obou sledovaných oblastech (cyklistické a cykloturistické). Zmínka je i o rozvoji infrastruktury, která souvisí také s cyklistickou dopravou.

**Velmi důležité je i řešení finanční (nákladové) stránky rozvoje**, v maximální míře využití synergického efektu v roce 2004 a v letech následujících, tj. spojení finančních prostředků, grantová politika kraje, spojená s podporou rozvoje cyklistické a cykloturistické dopravy metodicky a finančně.

Tato koncepce se snaží o rozvoj cyklistické dopravy na území Olomouckého kraje. Vytváří předpoklady pro doplnění sítě mezinárodních, dálkových, nadregionálních a regionálních cyklotras na uvedeném území včetně zlepšení jejich kvality a především zvýšení bezpečnosti na těchto trasách. Dále rozvoj soustředí na doznačení cyklistických a cykloturistických tras dle platné legislativy. Snaží se o budování nových stezek a nových dopravních staveb a v neposlední řadě řeší doplnění vybavenosti cykloturistických tras a propagaci cyklotras.

### 1.3 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ OK Z POHLEDU CYKLISTIKY

**Cyklistika** je vnímána jako integrální část, která se dělí z hlediska kompetencí **do oblasti dopravní obsluhy území** (odbor dopravy) a **oblasti prezentace cykloturistiky** (Kancelář hejtmána). Během posledních několika málo let přestává být pouze individuální záležitostí a plynule přechází do městského i regionálního plánování, koexistuje s dalšími druhy dopravy a přirozenou cestou vznikají nároky uživatelů na dopravní prostor a odpovídající vybavení.

Jízda na kole umožňuje pohyb na čerstvém vzduchu a současně většinou bezprostřední styk s přírodou. Kolo je téměř bezhlučný dopravní prostředek pro všechny věkové kategorie, neznečišťuje okolí, čímž přispívá k ozdravení životního prostředí. Mezi další výhody jízdy na kole patří jeho dostupnost pro všechny vrstvy obyvatel. K jízdě na kole člověk nepotřebuje žádné oprávnění, na kole se dostane tam, kde autem nikoliv, dopravní zácpu může rychle vyřešit převedením kola na jinou komunikaci, na kole je možné jet od domu až do práce, školy, na úřad, provoz kola má minimální finanční nároky na vaši peněženku, aj. Určité nedostatky samotné cyklistické dopravy lze naopak spatřovat v možnostech bezpečného parkování kol (ochrana před krádežemi, nedostatek kvalitních stojanů, úschoven).

**Využití cyklistiky k dopravním i rekreačním účelům** má ve světě stoupající tendenci a v mnoha zemích se tomuto trendu přizpůsobují služby, plánování i nabídka v dopravě. Tendence zdravého životního stylu je hlavním motivačním faktorem k rozšíření cyklistiky.

#### 1.3.1 Charakteristika území OK z pohledu cyklistické dopravy

Dopravní funkce umožňuje rychlé propojení dvou a více lokalit (obce, města, rekreační centra apod.) s předpokládanou opakovanou frekvencí užívání. Nezbytným předpokladem jsou parametry



bezpečnosti a komfortu tras, které odvedou cyklisty ze stávajících dopravně zatížených komunikací. Zcela zásadní je požadavek oddělení tras od motorové dopravy a návrh vedení zajišťující pro uživatele minimální energetickou náročnost.

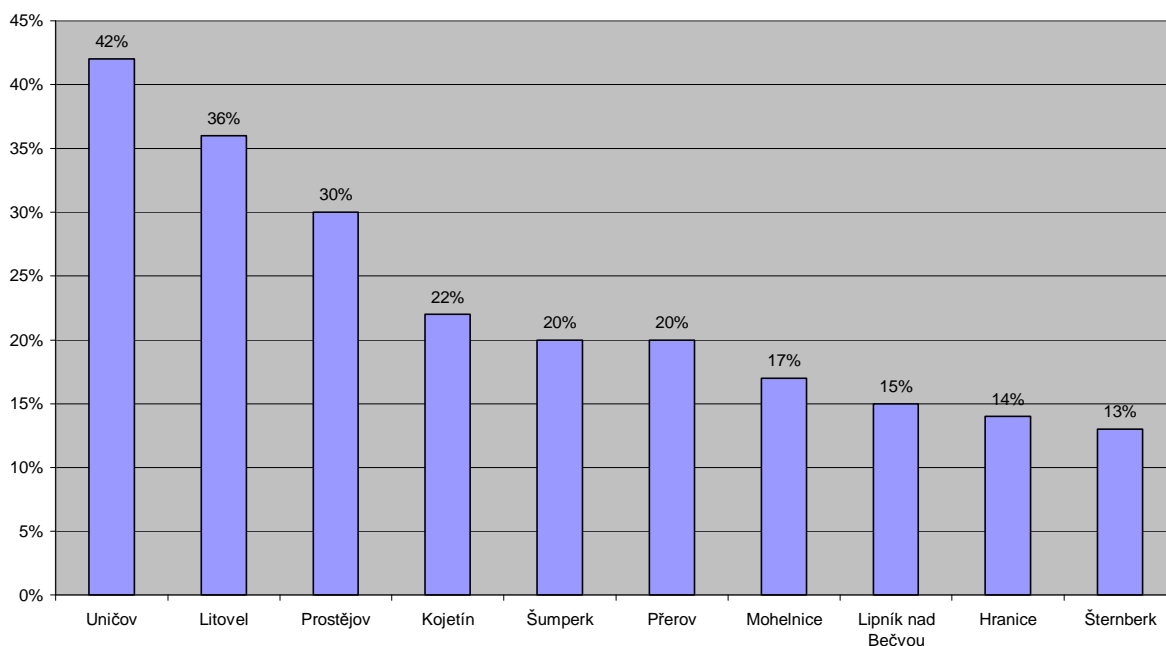
Při jízdě do zaměstnání, školy jsou využívány nejkratší trasy s pokud možno živiným povrchem. Výsledkem je opakující se projížděná trasa v pracovní dny v krátkém časovém úseku. Významným prvkem je zde bezpečnost cyklisty. Ideální stav je oddělená cyklistická doprava na **cyklostezce, cyklopruhu, nebo zklidnění celé oblasti, tzn. zónou 30**. Chce-li jet cyklista z místa bydliště do místa zaměstnání, či školy, tak potřebuje mít:

- k dispozici bezpečnou komunikaci pokud možno přímého směru bez větších převýšení,
- možnost na terminálech IDS a na železničních stanicích si kolo bezpečně uschovat a dále pokračovat hromadnou dopravou (v případě, že dojížděková vzdálenost je příliš velká),
- možnost u zaměstnavatele, nebo ve škole si kolo bezpečně uschovat a provést odpovídající hygienu, včetně možnosti osprchování se (v případě, že cyklista dojezdí na kole až do zaměstnání).

Obdobná pravidla platí i pro cyklisty - zákazníky, kteří se potřebují dostat z místa bydliště na nákup, za službami, na úřady apod.

V kontextu dojíždění lidí do zaměstnání pak uvádíme přehled 10 měst, ve kterých je největší podíl cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce.

Podíl cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce, Olomoucký kraj TOP10



*Zdroj: podklady Českého statistického úřadu, který zabezpečoval, organizoval, řídil a koordinoval  
Sčítání lidu, domů a bytů 2001 (SLDB 2001)*

Plány měst na řešení otázky podpory cyklistické dopravy jsou uvedeny v **příloze č.2**.

### 1.3.2 Charakteristika území OK z pohledu rekreační cyklistiky

#### A. Základní informace o rekreační cyklistice a o Olomouckém kraji

Cyklistiku můžeme spojit jak s volným časem, cestovním ruchem, tak s rekreací. Pro zjednodušení terminologie se nejčastěji používá termín rekreační cyklistika, která zastřešuje všechna uvedená spojení. Rekreační cyklistika v České republice je téma velmi přitažlivé a aktuální. V dnešní době jsou lidé hnáni neodolatelnou touhou po co nejširším poznání, co v nejkratším možném časovém úseku a co nejlevnějším způsobem. Jízdní kolo se pro splnění těchto cílů stává univerzálním a přitom dostupným prostředkem. Celý svět se globalizuje. Stává se jednou „vesnicí“. Veškerá naše konání, záměry, touhy, vysněné mety nezávisí pouze od našich finančních možností, ale i času, který jim ze svých rozhodnutí věnujeme. Rekreační cyklistika je z hlediska obou citovaných hodnot – času i peněz – příjemným, zdravím prospěšným a úsporným řešením. Na kole jsme bytostně spjati s prostředím, kterým projíždíme. Ať s městskou aglomerací nebo volnou přírodou. Přesouváme se mnohem rychleji než chůzí a přesto plně vnímáme lokalitu, již jsme si určili za cíl poznání. Na kole navíc poznáváme sami sebe, svoji fyzickou i psychickou kondici, svoji vůli. Po každé absolvované túře nám náš organizmus sděluje svůj momentální zdravotní stav bez lékařských vyšetření. I rekreační cyklistika se může stát pro určité jedince adrenalinovým sportem, jenž je v mnohých sportovních odvětvích současně preferenční podmínkou.

Také předpoklady pro rozvoj rekreační cyklistiky jsou v Olomouckém kraji velmi dobré. Krásná krajina s členitým reliéfem, lesy, vodními plochami, nespočtem kulturně-historických a technických památek a spoustou přírodních krás. Rekreační cyklistika má potenciál obohatit naše zážitky v krátkém časovém úseku a k životnímu prostředí zůstává přátelská. Atraktivní cyklistická nabídka pomáhá turisticky zajímavým místům v České republice a přispívá i k rozvoji zaostalejších regionů. K propagaci těchto zajímavých míst by měl aktivně přispět destinační management. Podpora cyklistiky zajišťuje pracovní místa v různých oblastech služeb cestovního ruchu.

Olomoucký kraj je složený z turistických regionů Střední Morava a Jeseníky, které jsou vhodné pro cyklistiku.

Střední Morava je převážně rovinatým úrodným krajem plným kulturních památek. Jeho historie je vskutku dlouhá a bohatá. Z velké části je kulturní krajina Střední Moravy se znatelnými otisky dlouhodobého lidského působení zajímavá pro milovníky a znalce přírody. Předmětem zájmu nejsou jen relikty původního přírodního stavu, ale také zajímavé biotopy vzniklé právě spolupůsobením lidských a přírodních činitelů. Více o atraktivitách turistického regionu je možno vyhledat na [www.ok-tourism.cz/strednimorava](http://www.ok-tourism.cz/strednimorava).

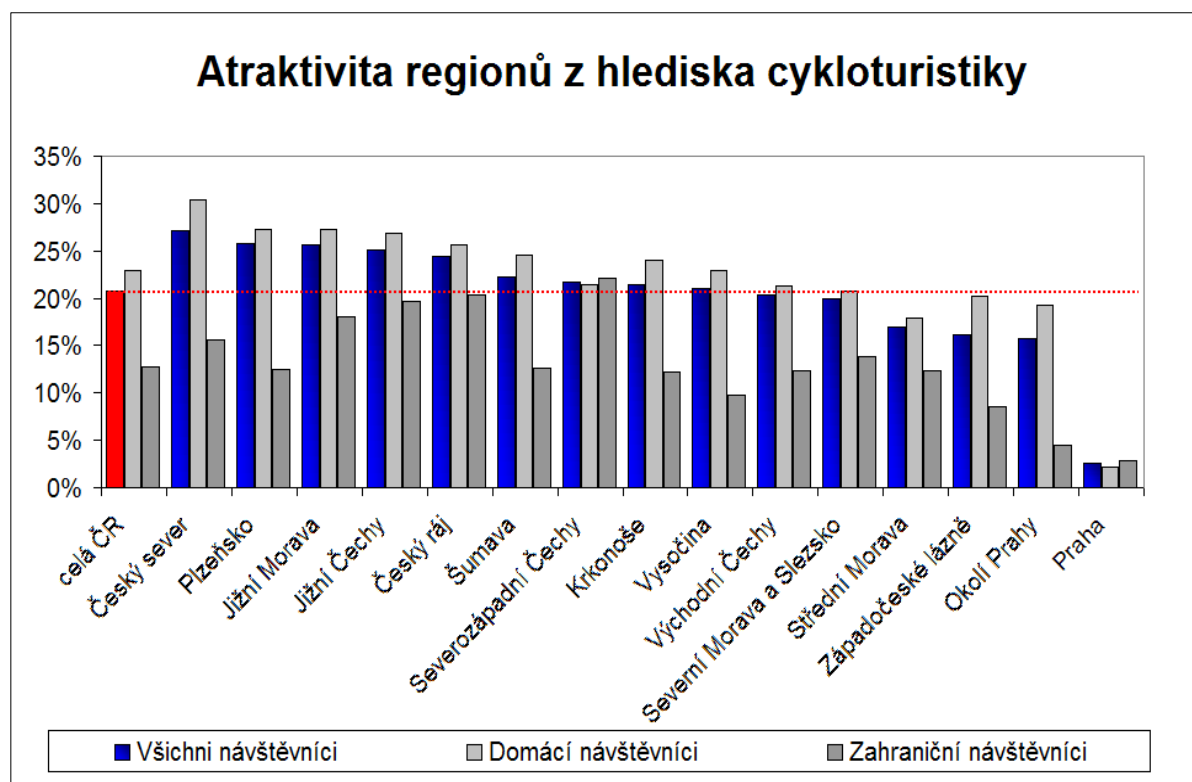
Příroda Jeseníků zaujme a nadchne jistě všechny. Odborník zde najde vzácné druhy, vrchovištní rašeliniště či kryoplanáčnické terasy. Nicméně je třeba připomenout, že lokalita Jeseníků je na cestovním ruchu již dnes značně závislá, především proto, že v lokalitě ukončilo činnost hodně středních a větších podniků, které zaměstnávaly velké množství místních obyvatel. Cestovní ruch, resp. služby v cestovním ruchu dávají dobrou možnost pro využití lidského potenciálu, který v této lokalitě žije. Je proto pochopitelné, že např. ubytovací služby tzv. střední kategorie (př. ubytování v soukromých domech, bytech a v malých penzionech jsou na Jesenícku nejvíce rozvinuté z celého kraje). Cykloturistou je tento typ ubytování vyhledáván, zejména pro poskytování většinou dobrých služeb za přijatelnou cenu. Více o atraktivitách turistického regionu je možno vyhledat na [www.ok-tourism.cz/jeseniky](http://www.ok-tourism.cz/jeseniky).



## B. Postavení Olomouckého kraje na „cyklistickém“ trhu

Nejoblíbenější turistické regiony, hodnocení služeb (srovnání českých a zahraničních turistů):

- **Skupina 1; vysoce atraktivní:** Slovácko (38 %), Lednicko-Valtický areál, Jizerské hory, Podýjí
- **Skupina 2; atraktivní:** Frýdlantsko, Děčínsko a Lužické hory, Plzeňsko, Lužické hory a Ještědský hřbet, Jižní Čechy, Beskydy – Valašsko, Šumava – východ, Český ráj, Chrudimsko – Hlinecko, Střední Čechy - severovýchod – Polabí, Orlické hory a Podorlicko, Máchův kraj
- **Skupina 3; průměr:** Kladské pomezí, Krkonoše – východ, Krkonoše – střed, Tachovsko – Stříbrsko, **Jeseníky**, Vysočina, Poodří, Těšínské Slezsko, Zlínsko, Moravský kras a okolí, Pardubicko, Opavské Slezsko
- **Skupina 4; mírně podprůměrné:** Krkonoše – západ, České středohoří a Žatecko, Chodsko, Svitavsko, **Střední Morava**, Podzvičínsko, Hradecko, Krušné hory a Podkrušnohoří, Krušné hory – západ, Střední Čechy – západ, Západočeský lázeňský trojúhelník, Střední Čechy – jihovýchod, Brno a okolí



Zdroj: Monitoring návštěvníků v turistických regionech ČR, STEM/MARK pro Czechtourism

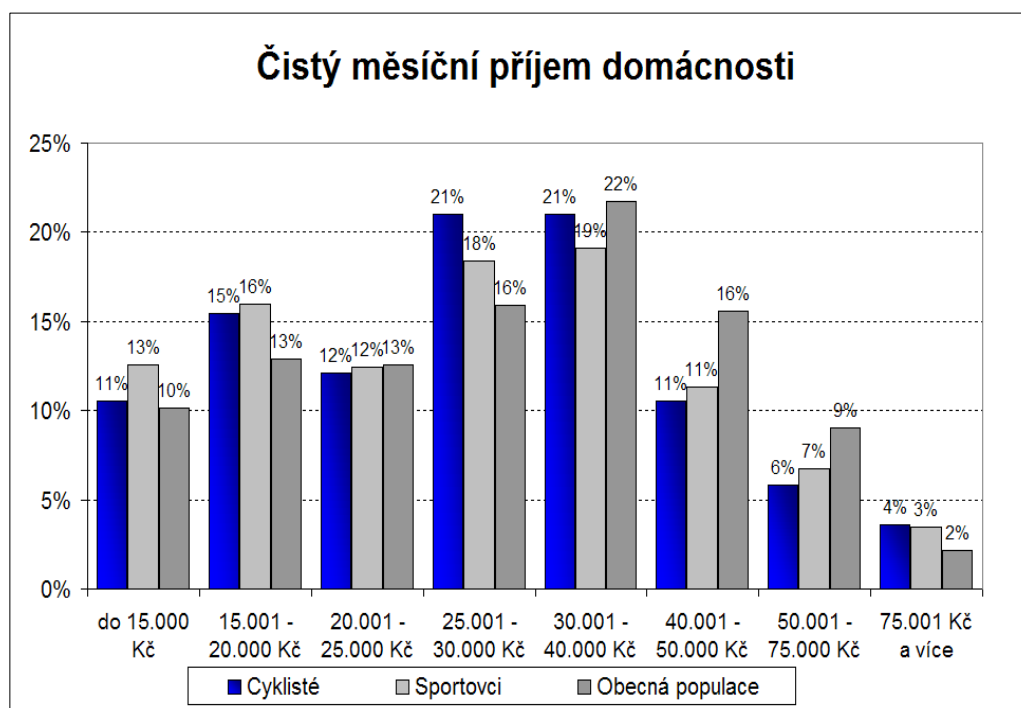




## C. Epicentrum – jaký je náš klient „cyklista“?; jak ho zaujmout?

**C.1 Očekávání klienta:** zážitek v originálním prostředí, spokojenost se službami, preference malých rodinných penzionů, kontakt s místními obyvateli, co dostanu za své peníze?

**C.2 Existuje mnoho faktorů, podle kterých je možné rozřadit cyklisty do skupin:** 1. Typ terénu, povrchu. 2. Délka tras. 3. Jízdy individuální /s rodinou/ s přáteli. 4. Jízdy „natěžko“ nebo „nalehko“. 5. Víkendy/denní jízdy. 6. Frekvence využití automobilu/kola. 7. Využívání ubytovacích zařízení. 8. Frekvence využití vlaku/cyklobusu. 8. Typ kola. 9. Využívání stravovacích zařízení. 10. Místní vs. přespolní.



Zdroj: Sport Equipment & Fashion 2007, Incoma Research (údaje Cyklisté, Sportovci)  
Media Projekt, GfK a Median (údaje Obecná populace 15-69 let)



Podpora rozvoje  
Olomouckého kraje



### **C.3 Typologie cyklistů (klientů):**

**C.3.1 Rodiny s dětmi:** kratší a bezpečné trasy, preferují převážně kvalitní zpevněný povrch, častým cílem je restaurace se zahrádkou nebo hřiště.

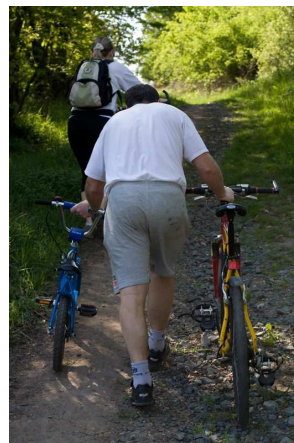


Foto archiv: Jitka Vrtalová

**C.3.2 Méně zdatní rekreační cyklisté;** nenáročné kratší trasy, cca do 30 km, preferují převážně kvalitní zpevněný povrch.



Foto archiv: Jitka Vrtalová





Podpora rozvoje  
Olomouckého kraje



**C.3.3 Zdatnější rekreační cyklisté;** okružní trasy 40 - 80 km, často v kombinaci s poznáváním místních zajímavostí a kulturních památek, zpevněný povrch i nenáročné přírodní cesty. Delší trasy ani nekvalitní povrch nejsou překážkou, cílem je radost z jízdy.



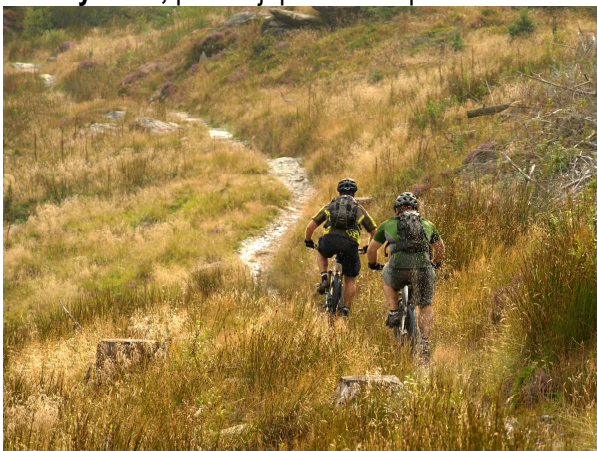
Foto archiv: Jitka Vrtalová

**C.3.4 Dálková cyklisté;** trasy 50 – 100 km, převážně se drží páteřních tras, většinou se zdrží na jednu noc „páteřní trasy s dobrým značením jsou podmínkou, jedeme z místa na místo, často trasy podél řek“.



Foto archiv: Jitka Vrtalová

**C.3.5 Terénní cyklisté;** preferují především přírodě blízké cesty a úzké stezky v terénu.



Singltreck. Foto: Pavel Horník



Foto archiv: Jitka Vrtalová



Podpora rozvoje  
Olomouckého kraje



**C.3.6 Sportovně rekreační cyklisté;** vyhledávají masové akce sportovního typu, například MTB maratóny nebo silniční maratóny. Testují své síly v závodech, překonávají vlastní hranice, trénují pro výkon.



Foto archiv: Jitka Vrtalová

#### **C.4 Principy propagace produktu**

**Prodej – orientace na efektivní metody – Internet, mobil, online**

Příklad Česká republika:

|                            |               |                            |                                 |
|----------------------------|---------------|----------------------------|---------------------------------|
| Rozhlas                    | 14 395 552 Kč | Rozhlas                    | 4 743 000 posluchačů            |
| Kampaň v městské dopravě   | 4 627 771 Kč  | Kampaň v městské dopravě   | 1 883 355 cestujících           |
| Inzeráty v tisku           | 1 350 000 Kč  | Inzeráty v tisku           | 5 063 000 čtenářů               |
| Akce v obchodních centrech | 1 241 309 Kč  | Akce v obchodních centrech | 27 250 kusů rozdaných materiálů |
| Internet                   | 1 202 750 Kč  | Internet                   | 8 545 527 shlédnutí             |
| Redakční články            | 844 646 Kč    | Redakční články            | 19 000 000 přečtení             |

Zdroj: CzechTourism

#### **Závěr:**

- nejefektivnější jsou články, které čtenáři vnímají jako informaci a ne jako reklamu.
- druhý nejefektivnější výstup je Internet - poměr cena/výkon

#### **C.5 Marketing zaměřit hlavně na služby**

Motto: „Pokrok stojí námahu. Technologie a infrastruktura není všechno. Musíme se vrátit k tradici ústního podání.“

Z pohledu cestovního ruchu je nabídka dovolené s kolem či dokonce na kole od běžné nabídky odlišná. Nabídka ucelených služeb je v oblasti cestovního ruchu nazývána produkt. Pro přípravu produktů cestovního ruchu pro cyklisty, tzv. „cyklobalíčku“ je třeba mít na paměti potřeby cyklistů, jejich kol, ale i mnohé aspekty, které nabídka dovolené s kolem či na něm zahrnuje. Cyklobalíčky jsou jednou z možností, jak zvýšit počet turistů v regionu. Nejde přitom jen o samotnou infrastrukturu (cyklostezky),





jako spíš o související vybavení a služby, které zpříjemní nebo dokonce umožní její využívání. Jde zejména o vybavení cyklostezek, ale i značených cyklotras odpočívkami, informačními tabulemi s mapami či popisem okolních zajímavostí. Ubytovací, stravovací zařízení a turistické cíle nabízející služby s přihlédnutím ke specifickým potřebám cyklistů (vhodné jídlo a nápoje, servis, uložení kol atp.) mají také možnost získat certifikaci Cyklisté vítání, která uživatelům garantuje rozsah a kvalitu cyklistických služeb. Cílem je vytvoření certifikačního systému Cyklisté vítání, jako národního standardu kvality služeb cestovního ruchu pro cyklisty a cykloturisty, zavedení certifikace a systému kontroly do praxe na celém území ČR na základě úspěšných zkušeností ze zahraničí. V Olomouckém kraji je ale tento systém rozvinut jen v okrese Jeseník a částečně i v okrese Šumperk. Seznam všech certifikovaných zařízení v Olomouckém kraji je uveden v **příloze č. 3**.



CYKLISTEVITANI.CZ

Přestože existuje velké množství map a propagačních materiálů, které mohou cyklisté využít jako informační zdroj pro přípravu trasy, či celé dovolené, jen velice málo z nich je koncipováno jako „cyklobalíček“, tedy materiál poskytující kompletní informace vč. služeb pro cykloturistiku v daném místě. Infocentra pak poskytují často jen základní informace, služby cykloprůvodců téměř chybí.

Aktivity měst a obcí podporující cestovní ruch se často zaměřují na propagaci architektonických památek, přičemž cyklisté pravděpodobně preferují jízdu přírodou a poznávání zajímavostí přírodních (přírodní památky), oceňují krásné výhledy do krajiny a cesty přírodou mimo zastavěné lokality. Propagace takového typu cykloturistiky vyžaduje tedy aktivitu a koordinaci. Nabídky prezentující možnosti cyklistiky jsou často zaměřeny obecně, tj. na cyklisty jako takové, bez specifikace potřeb jednotlivých skupin.

Cyklobalíček bude prioritně určen jedné z uvedených skupin, jejím potřebám a zvykům. Délka pobytu by se měla přizpůsobit potenciálu regionu, a to nejen z pohledu pouhé cyklistiky, ale také z pohledu cestovního ruchu, tedy množstvím zajímavých míst.

Přestože dosud neexistují přesná statistická čísla o tom, kolik lidí pro svou dovolenou v ČR využívá kola (prioritně, nebo jen doplňkově), lze odhadnout, že nejpočetnější skupinou u nás jsou cyklisté „pohodoví“. Stále se ale zvětšuje skupina dálkových cyklistů a terénních cyklistů, kteří se ze skupiny „pohodoví“ po čase rekrutují.

Z pozice samosprávy, resp. jejích správních celků, lze připravit cyklobalíčky jen pro individuály popř. skupiny individuálů. Pro skupiny cyklistů, jejichž cesta je organizována cestovní kanceláří, je nutná spolupráce s místním subjektem zajišťujícím služby cestovního ruchu, nejlépe s incomingovou cestovní kanceláří – zde se nabízí podpora takovéto aktivity formou grantů regionálního charakteru.

**Potřeby cyklistů v oblasti služeb:** infocentra, ubytování, stravování, mapy, propagační materiály, průvodce, půjčovny kol, servisy, úschova nebo odstavení a uzamčení kola, přeprava kol a zavazadel, odpočívadla, stojany na kola.



## 1.4 STAV CYKLISTIKY NA ÚZEMÍ OK

### 1.4.1 Cyklostezky na území OK

Díky dlouhodobé finanční podpoře je v Olomouckém kraji nejvíce samostatných cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty. Pokud se započítají do celkového součtu i ty cyklostezky, které se nyní staví, tak je celkem v Olomouckém kraji **168 km samostatných cyklostezek a komunikací vhodných pro zaměstnaneckou cyklistickou dopravu** (z toho 67,5 km je v intravilánu a 97,5 v extravilánu). **Cyklostezek je pak 140 km** a komunikací vhodných pro cyklisty je 28 km (Komunikace jsou označené dopravních značkou B11. Jsou zde ale započítány jen ty úseky, které plní významnou dopravní, či rekreační funkci ve vztahu k cyklistům. Vzhledem k tomu, že daná komunikace musí sloužit i pro provoz zemědělské techniky, nebo vozidel Povodí a.s., musely být označeny značkou B11. Mezi takové komunikace patří například cyklostezka Bečva v úseku Osek nad Bečvou – Lipník nad Bečvou. Rozhodně zde nejsou započítány lesní cesty, např. v Jeseníkách, či Rychlebských horách). Pasport cyklistických komunikací v Olomouckém kraji je pak aktuální k 14.7.2009. Detaily k cyklostezkám jednotlivých obcí jsou v **příloze č.2**.

| OBECE  | Celkem<br>(m) | Intravilán<br>(m) | Extravilán<br>(m) | Intravilán<br>Cyklostezky<br>(m) | Intravilán<br>DZ „B11“<br>(m) | Extravilán<br>Cyklostezky<br>(m) | Extravilán<br>DZ „B11“<br>(m) |
|--|---------------|-------------------|-------------------|----------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|-------------------------------|
| <b>ORP Jeseník</b>                               |               |                   |                   |                                  |                               |                                  |                               |
| Bernartice                                       | 391           | 391               | 0                 | 391                              | 0                             | 0                                | 0                             |
| Česká Ves  | 500           | 500               | 0                 | 0                                | 500                           | 0                                | 0                             |
| Jeseník  | 200           | 0                 | 200               | 0                                | 0                             | 200                              | 0                             |
| Mikulovice                                       | 6252          | 2521              | 3731              | 2521                             | 0                             | 3731                             | 0                             |
| <b>ORP Olomouc</b>                               |               |                   |                   |                                  |                               |                                  |                               |
| Bělkovice-Laštany,<br>Bohuňovice-Hlušovice       | 5200          | 100               | 5100              | 100                              | 0                             | 5100                             | 0                             |
| Bystrovany – Velká Bystřice –<br>Mariánské Údolí | 3320          | 0                 | 3320              | 0                                | 0                             | 2720                             | 600                           |
| Dub nad Moravou                                  | 760           | 0                 | 760               | 0                                | 0                             | 760                              | 0                             |
| Lubnice  | 500           | 0                 | 500               | 0                                | 0                             | 0                                | 500                           |
| Majetín  | 1060          | 1060              | 0                 | 1060                             | 0                             | 0                                | 0                             |
| Náměšť na Hané                                   | 810           | 810               | 0                 | 810                              | 0                             | 0                                | 0                             |
| Olomouc  | 23419         | 21519             | 1900              | 20129                            | 1390                          | 1900                             | 0                             |
| Přáslavice – Daskabát – Velký<br>Újezd           | 7175          | 3000              | 4175              | 3000                             | 0                             | 4175                             | 0                             |
| Samotičky  | 1187          | 487               | 700               | 487                              | 0                             | 700                              | 0                             |
| Těšetice   | 2162          | 900               | 1262              | 900                              | 0                             | 1262                             | 0                             |
| <b>ORP Uničov</b>                                |               |                   |                   |                                  |                               |                                  |                               |
| Medlov   | 810           | 0                 | 810               | 0                                | 0                             | 810                              | 0                             |
| Uničov   | 14092         | 6447              | 7645              | 6447                             | 0                             | 7645                             | 0                             |
| <b>ORP Šternberk</b>                             |               |                   |                   |                                  |                               |                                  |                               |
| Šternberk – intravilán                           | 1 140         | 1 140             | 0                 | 1 140                            | 0                             | 0                                | 0                             |
| Šternberk – Štarnov                              |               |                   |                   |                                  |                               |                                  |                               |
| Šternberk – Lužice                               | 2749          | 0                 | 2749              | 0                                | 0                             | 2749                             | 0                             |



| OBEC  | Celkem<br>(m) | Intravilán<br>(m) | Extravilán<br>(m) | Intravilán<br>Cyklostezky<br>(m) | Intravilán<br>DZ „B11“<br>(m) | Extravilán<br>Cyklostezky<br>(m) | Extravilán<br>DZ „B11“<br>(m) |
|---|---------------|-------------------|-------------------|----------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|-------------------------------|
| <b>ORP Litovel</b>  |               |                   |                   |                                  |                               |                                  |                               |
| Litovel – intravilán  | 760           | 760               | 0                 | 760                              | 0                             | 0                                | 0                             |
| Litovel – Nasobůrky   |               |                   |                   |                                  |                               |                                  |                               |
| Litovel – Sobáčov   |               |                   |                   |                                  |                               |                                  |                               |
| Litovel – Rozvadovice   |               |                   |                   |                                  |                               |                                  |                               |
| Litovel – Střeň   | 9 683         | 0                 | 9 683             | 0                                | 0                             | 4 433                            | 5250                          |
| <b>ORP Prostějov</b>  |               |                   |                   |                                  |                               |                                  |                               |
| Bedihošť – Čehovice – Hrubčice<br>– Telčice – Klenovice na Hané | 7 762         | 0                 | 7 762             | 0                                | 0                             | 7 762                            | 0                             |
| Dřevnovice  | 870           | 0                 | 870               | 0                                | 0                             | 870                              | 0                             |
| Kralice na Hané   | 1520          | 0                 | 1520              | 0                                | 0                             | 1 520                            | 0                             |
| Mořice  | 1470          | 0                 | 1470              | 0                                | 0                             | 0                                | 1470                          |
| Prostějov   | 12 120        | 6 775             | 5345              | 6 775                            | 0                             | 5345                             | 0                             |
| Smržice – Držovice  | 2100          |                   | 2100              |                                  |                               |                                  |                               |
| Smržice – Prostějov   | 1300          |                   | 1300              |                                  |                               | 2100                             |                               |
| Smržice - Čelechovice   | 500           | 0                 | 500               | 0                                | 0                             | 1300                             | 500                           |
| <b>ORP Konice</b>   |               |                   |                   |                                  |                               |                                  |                               |
| Ochoz   | 200           | 200               | 0                 | 200                              | 0                             | 0                                | 0                             |
| <b>ORP Přerov</b>   |               |                   |                   |                                  |                               |                                  |                               |
| Brodek u Přerova – Cítov –<br>Luková                            | 6874          | 390               | 6484              | 390                              | 0                             | 3484                             | 3000                          |
| Kojetín   | 575           | 575               | 0                 | 135                              | 440                           | 0                                | 0                             |
| Přerov  | 24 852        | 13424             | 11428             | 13 424                           | 0                             | 6 316                            | 5112                          |
| Radslavice  | 2400          | 0                 | 2400              | 0                                | 0                             | 0                                | 2400                          |
| Vlkoš   | 880           | 0                 | 880               | 0                                | 0                             | 880                              | 0                             |
| <b>ORP Hranice</b>  |               |                   |                   |                                  |                               |                                  |                               |
| Hranice   | 8810          | 3792              | 5018              | 729                              | 3063                          | 5018                             | 0                             |
| <b>ORP Lipník nad Bečvou</b>                                    |               |                   |                   |                                  |                               |                                  |                               |
| Lipník nad Bečvou - Osek nad<br>Bečvou.                         | 3400          | 0                 | 3400              | 0                                | 0                             | 0                                | 3400                          |
| Týn nad Bečvou  | 2600          | 0                 | 2600              | 0                                | 0                             | 2600                             | 0                             |
| <b>ORP Šumperk</b>  |               |                   |                   |                                  |                               |                                  |                               |
| Nový Malín  | 700           | 700               | 0                 | 700                              | 0                             | 0                                | 0                             |
| Ruda nad Moravou  | 775           | 775               | 0                 | 775                              | 0                             | 0                                | 0                             |
| Šumperk   | 3820          | 3400              | 420               | 3400                             | 0                             | 420                              | 0                             |
| Kamenná –Rohle  | 790           | 0                 | 790               | 0                                | 0                             | 790                              | 0                             |
| <b>ORP Zábřeh</b>   |               |                   |                   |                                  |                               |                                  |                               |
| Zábřeh  | 580           | 580               | 0                 | 580                              | 0                             | 0                                | 0                             |
| <b>ORP Mohelnice</b>  |               |                   |                   |                                  |                               |                                  |                               |
| Mohelnice   | 2077          | 250               | 1827              | 250                              | 0                             | 1827                             | 0                             |
| <b>Celkem</b>   | <b>168345</b> | <b>70496</b>      | <b>97849</b>      | <b>65103</b>                     | <b>5393</b>                   | <b>75617</b>                     | <b>22232</b>                  |

## 1.4.2 Cyklotrasy na území OK

Garantem cykloznačení a koordinátorem sítě cyklotras ČR je Klub Českých turistů. Cyklistické trasy se dělí na cyklotrasy a cykloturistické trasy.

Cyklotrasy:

- Hlavní:
  - I. třída (jednociferná)
  - II. třída (dvojciferná čísla)
- Vedlejší:
  - III. třída (trojciferná čísla)
- Doplnkové:
  - IV. třída (čtyřciferná čísla)

Cykloturistické trasy:

- Hlavní (červená a modrá barva)
- Vedlejší (zelená)
- Doplnkové (bílá)

V Olomouckém kraji je 2603 km cyklotras, z toho 122 km cyklotras 1. třídy, 177 km 2. třídy, 59 km 3. třídy, 1556 km cyklotras 4. třídy (silniční značení), 12 km cyklotras 4. třídy (silniční značení - rozpracované), 654 km cyklotras 4. třídy (terénní značení) a 23 km cyklotras IV. třídy (terénní značení - rozpracované).

Značení cyklistických, resp. cykloturistických tras se zásadně liší podle toho, zda-li jde o trasy vedoucí převážně po silnicích, místních a kvalitnějších účelových komunikacích (tzv. silniční cyklotrasy) nebo o trasy vedoucí převážně po horších účelových komunikacích, tedy po polních a lesních zpevněných cestách (tzv. terénní cyklotrasy). Terénní značení je používáno i na území národních parků a CHKO, tedy i v CHKO Jeseníky a Litovelské Pomoraví.

Jak cyklotrasy, tak i cykloturistické trasy jsou voleny tak, aby umožňovaly použití i turistických (krosových) kol, nikoliv jen kol horských (není-li dále v textu uvedeno jinak). Pro popis značení cyklotras byl použit jako podklad „Systém značení turistických tras v České republice“, vydaný Klubem českých turistů v Praze.

Cykloturistické (cyklistické) trasy značené silničním způsobem, používají žlutých směrových tabulek o rozměru 200 x 300 mm s černým piktogramem kola a číslem cyklotrasy v záhlaví. Místo šipek se používá směrových tabulek s černou šipkou v příslušném směru.



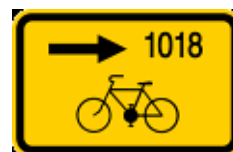
IS 21a

Směrová tabulka (přímě)



IS 21b

Směrová tabulka (vlevo)

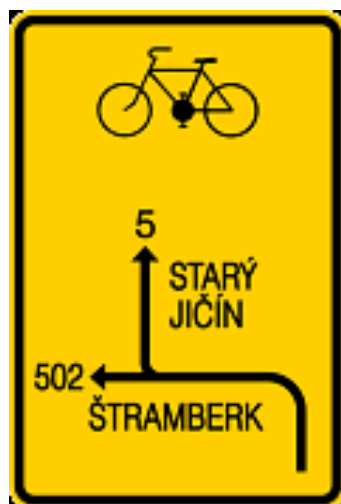


IS 21c

Směrová tabulka (vpravo)

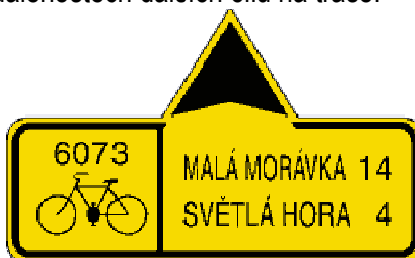


Na některých orientačně složitějších úsecích nebo křižovatkách bývá použita i tzv. návěst před křižovatkou, zobrazující schéma křižovatkы v daném místě a další průběh cyklotrasy nebo jiných navazujících cyklotras.



**IS 20**  
**Návěst před křižovatkou**

Na počátku trasy a na křižovatkách cyklotras jsou umístěny směrové tabule, kde jsou navíc uvedeny i údaje o názvech a kilometrových vzdálenostech dalších cílů na trase.



**IS 19b**  
**Směrová tabule (s dvěma cíly)**

Všechny tyto cykloznačky nalezneme umístěné na zvláštních sloupcích, sloupech veřejného osvětlení nebo instalované pod silničními dopravními značkami.

Cykloturistické trasy značené turistickým, terénním způsobem používají stejné pásové a tvarové značky jako u tras pro pěší turistiku, ale s obrysovými rozměry 140 x 140 mm a se žlutými upozorňovacími pruhy. Barevné označení používá čtyř základních barev, tj. červenou, modrou, zelenou a bílou (na mapách značená žlutou). Rozdělení tras podle použitých barev:

- hlavní, označení červenou a modrou barvou,
- vedlejší, označení zelenou barvou,
- doplňkové, označení bílou barvou.

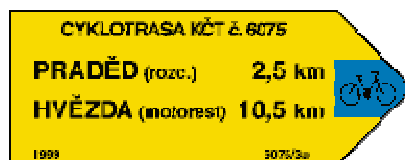


Podpora rozvoje  
Olomouckého kraje



### Cykloturistická pásová značka a šipka

Součástí turistického značení jsou i směrovky, které na jednotlivých informačních místech značené trasy průběžně informují o vzdálenostech k různým cílům. Cyklistické směrovky jsou žluté se zpravidla dvouřádkovým textem, vzdálenější místo je na druhém řádku, v záhlaví je uvedeno, př.: Cyklotrasa KČT č. 6075.



### Cykloturistická směrovka

Pro cykloturistické značení není používána taková hustota jako u značení pěšího. Z toho důvodu ne všechny křižovatky cest jsou vybaveny značkami. Pokud trasa vede po hlavní silnici, asfaltové nebo zpevněné cestě, tak neodbočuje bez vyznačení na vedlejší a povrchově horší cesty.

## A. Cyklotrasy

### CYKLOTRASY I. - III. TŘÍDY PROCHÁZEJÍCÍ OLOMOUCKÝM KRAJEM

#### Cyklotrasy I. třídy

*Ev. číslo | Průběh trasy | Celkem km*

**5** | Skelná Huť - Prostějov - Olomouc - Přerov - Lipník nad Bečvou – Teplice nad Bečvou – Poruba | 122 km

#### Cyklotrasy II. třídy

*Ev. číslo | Průběh trasy | Celkem km*

- 47** | Lobodice - Tovačov – Olomouc | 31 km
- 51** | Olomouc – Litovel – Mohelnice – Bludov – Hanušovice | 84 km
- 52** | Hanušovice – Malá Morava | 10 km
- 53** | Hanušovice – Jeseník – Písečná | 43 km
- 54** | Písečná – Mikulovice (CZ/PL) | 9 km

#### Cyklotrasy III. třídy

*Ev. číslo | Průběh trasy | Celkem km*

- 511** | Litovel – Paseka – odb. na Karlov | 22 km
- 512** | Doubravice – Bouzov – Kozov | 16 km
- 521** | Petrušov, chaty – Koruna - Hoštejn - Štítý | 21 km



## CYKLOTRASY IV. TŘÍDY OLOMOUCKÉHO KRAJE (příp. část) – silniční značení

Ev. číslo | Průběh trasy | Celkem km

- 4063 | Petrušov, chaty – Maletín – Svojanov | 7 km
- 4224 | Valteřice – Heroltice – Štíty – Cotkytle | 11 km
- 5013 | Staré Město – Velehrad – Zdounky – Němčice na Hané – Pivín – Určice – Prostějov | 34 km
- 5028 | Prostějov – Čechy pod Kosířem – Skřípov – Pohora – Boskovice | 37 km
- 5029 | Úsobno – Buková – Protivanov – Rozstání – Vyškov – Snovídky | 27 km
- 5030 | Konice – Ospělov – Bouzov | 21 km
- 5031 | Konice – Stražisko – Vícov – Plumlov | 19 km
- 5032 | Kladky – Březinky – Chornice | 12 km
- 5033 | Kroměříž – Bystřice pod Hostýnem – Kelč – Nemetice | 7 km
- 5035 | Týn nad Bečvou – Oprostovice – Bystřice pod Hostýnem – Ratiboř | 11 km
- 5039 | Čelechovice – Kostelec na Hané – Lipová – Horní Štěpánov | 27 km
- 5040 | Plumlov – Brodek u Přerova – Kojetín – Lobodice | 40 km
- 5041 | Brodek u Přerova – Určice | 8 km
- 5042 | Prostějov – Věrovany – Cítov – Rokytnice – Přerov | 32 km
  
- 5075 | Plumlov – Repešský Žleb – Niva – Sloup | 12 km
- 5076 | Studnice – Baldovec – Vysočany | 11 km
- 5084 | Víceměřice – Nezamyslice – Uhřice – Měrovice | 24 km
- 5118 | Rozstání – Baldovec – Holštejn | 4 km
- 5222 | Dědice – Radslavice – Podivice – Brodek u Prostějova | 18 km
- 5249 | Čehovice – Skalka | 4 km
- 5250 | Prostějov – Bedihošť – Čehovice – Skalka | 13 km
- 5250A | Čelčice – Klenovice | 2 km
- 5252 | Teplice nad Bečvou – Opatovice – Malhostice – Rouské | 14 km
- 5253 | U Antonína – Valšovice – Býškovice – Drholec, křiž. | 19 km
- 6009 | Velká Bystřice – Hlubočky – Šternberk – Paseka | 58 km
- 6025 | Bouzov – Slavětín – Náměšť na Hané – Olomouc | 39 km
- 6025A | Olomouc – Vojnice | 7 km
- 6026 | Hrabová – Úsov – Červenka | 20 km
- 6027 | Litovel – Náklo – Poděbrady | 24 km
- 6028 | Úsov – Uničov – Brníčko | 15 km
- 6029 | Olomouc – Bohuňovice – Dětrichov – Bruntál – Vrbno pod Pradědem | 37 km
- 6030 | Mariánské Údolí – Kopeček – Dolany – Hlušovice | 13 km
- 6031 | Úsov – Veleboř – Lipinka – Troubelice | 12 km
- 6032 | Uničov – Troubelice – Nová Hradečná – Oskava – Rabštejn | 28 km
- 6033 | Pěnčín – Mladeč – Nový Dvůr | 24 km
- 6034 | Čechy pod Kosířem – Slatinice – Těšetice | 15 km
- 6035 | Grymov – Radslavice – Pavlovice – Pod Krásnicí | 14 km
- 6036 | Javoříčko – Doly – Jeřmaň – Loštice – Moravičany | 18 km
- 6037 | Ješov – Nové Pole – Krakovec | 11 km
- 6043 | Žulová – Javorník – Bílý Potok (CZ/PL) | 21 km
- 6046 | Vidnava – Černá Voda – Žulová | 18 km
- 6049 | Grygov – Brodek u Přerova – Cítov – Tovačov, park | 15 km
- 6050 | Lipinka – Nedvězí, rozc. – Lipinka | 9 km
- 6051 | Spožka u Nových Mlýnů | 2 km





- 6052 | Troubelice – Šumvald - Dlouhá Loučka | 10 km
- 6053 | Haukovice – Rešov – Sovinec - Jiříkov, rozc. | 11 km
- 6056 | Lhota nad Moravou – Náklo - Příkazy | 5 km
- 6058 | Hranice – Bohuslávky – Veselíčko -Tršice | 30 km
- 6059 | Loučka - Lipník nad Bečvou | 4 km
- 6061 | Blatec – Grygov – Přestavky – Lipňany - Tršice | 22 km
- 6071 | Zlaté Hory – Rejvíz - Písečná | 9 km
- 6072 | Heřmanovice - Zlaté Hory (CZ/PL) | 13 km
- 6102 | Bělkovice - Sv. Kopeček, rozc. | 6 km
- 6103 | Bělkovice - Lašťany - Sv. Kopeček - Bystrovany | 14 km
- 6104 | Šternberk – Bohuňovice | 8 km
- 6105 | Dalov – Huzová – Babice - Šternberk | 30 km
- 6106 | Šternberk – Huzová - Jiříkov | 19 km
- 6107 | Šternberk – Štěpánov - Lhota nad Moravou | 16 km
- 6108 | Hraničné Petrovice - Domašov nad Bystřicí - Hrubá Voda | 24 km
- 6114 | Nedvězí, rozc.– Šumperk – Staré Město - Kladské sedlo (CZ/PL) | 66 km
- 6129 | Bělkovice - Lašťany - Horní Loděnice | 16 km
- 6130 | Dalov – Hrádek Mutkov | 4 km
- 6137 | Helfštýn – Soběchleby - Blazice | 10 km
- 6139 | Teplice nad Bečvou - Hranice – Olšovec - Odry | 21 km
- 6144 | Jiříkov – Arnoltice – Moravský Beroun – Budišov nad Budišovkou – Kružberk, přehrada | 28 km
- 6145 | Stránské – Huzová – Dalov | 15 km
- 6146 | Břidličná – Rýžoviště – Křišťanovice – Dvorce – Budišov nad Budišovkou | 3 km
- 6148 | Nová Pláň – Moravský Beroun - Domašov nad Bystřicí. | 15 km
- 6149 | Roudno – Křišťanovice – Stará Libavá - Domašov nad Bystřicí | 11 km
- 6172 | Potštát – Milenov – Lipník nad Bečvou | 19 km
- 6173 | Středolesí – Hrabůvka – Drahotuše – Hranice | 17 km
- 6187 | Vernířovice – Sobotín – Velké Losiny – Rapotín – Šumperk – Dolní Studénky | 29 km
- 6202 | Mohelnice, rozc. – Mírov – Svojanov | 15 km
- 6203 | Maletín – Krchleby – Lupěné | 13 km
- 6204 | Hrabí – Loštice – Líšnice – Řepová – Krchleby, rozc. | 20 km
- 6205 | Radnice – Pavlov – Líšnice | 5 km
- 6206 | Jeřmaň – Radnice – Vranová Lhota | 7 km
- 6210 | Albrechtov - Bělá pod Pradědem – Adolfovice - Jeseník | 12 km
- 6224 | Potštát – Kyžlířov – Potštátské Skalní Město | 7 km
- 6225 | Starojická Lhota – Bělotín – Střítež nad Ludinou – Partutovice – Na Čardě | 24 km
- 6226 | Potštát – Potštátské Skalní Město – Olšovec | 7 km
- 6228 | Štíty, rozc. – Jedlí – Svěbohov – Zábřeh | 15 km
- 6229 | Cotkylt – Jedlí – Horní Studénky – Písařov – Pod Čečelem | 19 km
- 6230 | Drozdovská Pila – Pivonín – Svěbohov – Rovensko – Chrovice | 17 km
- 6231 | U Štítů – Zborov – Chrovice – Postřelmov – Nový Dvůr, rozc. | 23 km
- 6232 | Hoštejn – Zábřeh – Lesnice – Rohelská bouda | 20 km
- 6233 | Zábřeh – Leština | 4 km
- 6234 | U Dlouhé Vsi – Dolní Bušínov – Lupěné | 10 km
- 6235 | Uničov – Střelice – Nový Dvůr | 8 km
- 6242 | Písečná – Nová Ves – Terezín – Kolnovice – Mikulovice | 11 km
- 6243 | Šargoun – Rozvadovice – Litovel – Víška – Sobáčov | 8 km
- 6244 | Náklo – Dubčany – Odrlice | 7 km
- 6245 | Dubčany – Cholina – Loučka | 6 km
- 6246 | Senička – Cakov | 4 km
- 6247 | Nové Dvory – Olbramice – Bohuslavické rybníky | 5 km

## CYKLOTRASY IV. TŘÍDY OLOMOUCKÉHO KRAJE ROZPRACOVANÉ

*Ev. číslo | Průběh trasy | Celkem km*

**6227** | Mírov – Řepová – Lukavice – Bohuslavice | 12 km

## CYKLOTRASY IV. TŘÍDY OLOMOUCKÉHO KRAJE (příp. část) – terénní pásové značení

*Ev. číslo | Průběh trasy | Celkem km*

- 4071** | Kladská Brána – Suchý vrch – Mladkov – Hanička – Velká Deštná – Šerlich, sedlo – Čihalka | 42 km
- 4077** | Sv. Trojice – Králíky – Lichkov – Mladkov – Pastviny-Kraví skok | 4 km
- 6044** | Bílá Voda(CZ/PL) – Javorník – Hraničky – Horní Lipová | 68 km
- 6045** | Horní Heřmanice – Hraničky - Dolní Fořt | 24 km
- 6047** | Vidnava - Černá Voda | 9 km
- 6074** | Vidly - Lysý vrch - Pod Orlíkem - Most přes Černou Opavu – Zlaté Hory | 29 km
- 6075** | Hvězda – Ovčárna - Praděd, rozc.- Petrovka - Červenohorské sedlo | 12 km
- 6154** | Červenohorské sedlo – Pod Skalami Jeřábu – Sedlo Videlský Kříž | 15 km
- 6155** | Kouty nad Desnou - Loučná nad Desnou - Pod Horní nádrží PVE DS – Kouty nad Desnou | 49 km
- 6156** | Přemyslov, rozc.- Loučná nad Desnou – U obrázku - Kouty nad Desnou | 14,5 km
- 6157** | Přemyslov – Kouty nad Desnou – Petrovka | 20,5 km
- 6158** | Tetřeví chata – Uhlířská cesta - U Obrázku | 7 km
- 6169** | Nad Petrovicemi – Petrovice | 2,5 km
- 6170** | Pod Kovadlinou – Stříbrné Údolí | 2,5 km
- 6171** | Nýznerov, pila – Polská cesta | 10 km
- 6189** | U Bochnerovy boudy - Vernířovice – Pod Vlčím sedlem | 12 km
- 6196** | Velké Losiny – Pekařov – Pekařovská cesta | 7,5 km
- 6197** | Okruh Velké Losiny | 9 km
- 6207** | Bělá pod Pradědem – Šerák – Ostružná - Petřikov | 18 km
- 6208** | Adolfovice – Pod Javoříkem – Obří Skály – Ramzová - Horní Lipová – Luční vrch | 31,5 km
- 6209** | Horní Lipová – Pod Javoříkem – Adolfovice – U Vodárny – Pod Velkým Bradlem | 23,5 km
- 6210** | Mariin pramen – Albrechtov | 2 Bělá p. Pradědem – Adolfovice - Jeseník | 12 km
- 6211** | U Vodárny – Spálená chata | 6,5 km
- 6212** | Drátovna – Mariin pramen – Pod Velkým Klínem | 4,5 km
- 6222** | Pod Bílou skálou - Borůvková hora – Pod Reslovým křížem | 12,5 km
- 6223** | Ruda nad Moravou – Janoušov – Čechel | 10,5 km
- 6237** | Lipník nad Bečvou – Hranice – U Huberta – Lipník nad Bečvou | 31 km
- 6238** | Lipník nad Bečvou-Zelinka – Peklo – Slavkov – Veselíčko – Osek nad B.-Lipník n. B.-Zelinka | 49,5 km
- 6239** | Osek nad Bečvou – Bezuchov – Tučín – Grymov – Osek nad Bečvou | 28 km
- 6240** | Lipník n. Bečvou-Zelinka – Drahotuše – U Huberta – Pavlovice – Lipník nad Bečvou-Zelinka | 46 km
- 6241** | Lipník n. Bečvou-Zelinka – Podhoří – Rybáře – Týn nad Bečvou – Lipník nad Bečvou-Zelinka | 43 km



## CYKLOTRASY IV. TŘÍDY OLOMOUCKÉHO KRAJE ROZPRACOVANÉ

Ev. číslo | Průběh trasy | Celkem km

**6254** | Pod Suchou horou – Knížecí cesta | 2 km

**6255** | Uhlířská cesta – Branka – Pod Ztracenými Kameny | 19 km

**6256** | Sedmidvory-Brněnka – Rozsocha | 2 km

Základním problémem značených cyklotras je kromě údržby i „zastaralost“ celé sítě. Jde totiž o to, že cyklotrasy byly vyznačeny převážně v letech 1999 – 2001, kdy ještě neexistovaly cyklostezky (nebo jen pár). Nyní se ale může Olomoucký kraj pyšnit i hustou sítí cyklistických stezek, po kterých ale často nevedou žádné cyklotrasy. Někde se sice podařilo přeměrovat cyklotrasu, ale ve většině případů jsou udržované trasy v původním trasování. Dalším problémem je, že při místním šetření se zjistil katastrofální stav povrchu vyznačených cyklotras. Z toho plyne závěr, že by mělo dojít k přetrasování nebo zrušení několika tras.

### B. Analýza údržby značení cyklotras

KČT je garantem turistických značených tras v ČR a již dlouhou dobu provádí také kontrolu a následnou údržbu cyklotras. K této činnosti ovšem potřebuje zajistit nezbytné podmínky – jednak legislativní a jednak finanční.

Od 1.1.2001 platí zákon č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích a také prováděcí vyhláška k němu č. 30/2001 Sb. V ní jsou prvky značení cyklotras zobrazeny a zařazeny mezi tzv. informativní dopravní značky. Mají označení IS 19, IS 20 a IS 21. Novelizované TP č. 65: Zásady umísťování dopravních značek a dopravních zařízení pak stanovují i základní způsob bočního, výškového a směrového umístění jednotlivých dopravních značek (tedy i značek pro cyklisty), jejich vzdálenosti, uspořádání a kombinace.

Žádný závazný předpis však dosud neřeší způsob používání jednotlivých druhů značek pro cyklisty, tedy, kde přesně používat směrové tabule pro cyklisty IS 19, kde návěsti před křižovatkou pro cyklisty IS 20 a kde směrové tabulky pro cyklisty IS 21 a v jaké hustotě je osazovat. Důsledkem toho je velká rozdílnost způsobu značení cyklotras v jednotlivých regionech, kde jednotliví zřizovatelé cyklotras často volí velmi odlišnou hustotu značení a také jiný způsob používání jednotlivých druhů značek pro cyklisty.

Podstatným problémem značených cyklotras u nás je jejich údržba, přesněji financování údržby. Dle zkušeností KČT z posledních pěti let, je potřeba na údržbu značení vynaložit na 1 km vyznačené cyklotrasy 300,- Kč za rok.

Klub českých turistů již několik let dostává na údržbu značených tras z rozpočtu Ministerstva pro místní rozvoj ČR částku 7 mil. Kč. Je to částka, která s určitými úspornými opatřeními a částečným dofinancováním ze zdrojů jednotlivých KÚ pokryje pouze údržbu pěších a lyžařských značených tras.

Jako možné východisko z této situace je možnost financování údržby značení cyklotras i z rozpočtu krajského úřadu, příp. velkých měst. Představa KČT je tato:

1) U cyklotras značených dopravními značkami pro cyklisty:

- údržbu značení cyklotras na silnicích ve správě Krajských správ silnic by zajišťovaly samy tyto správy a také by hradily náklady s tím spojené,
- údržbu značení cyklotras na území velkých měst, kde jsou zřízeny TS, by zajišťovala sama tato města prostřednictvím svých TS a také by hradila náklady s tím spojené,



Podpora rozvoje  
Olomouckého kraje



- údržbu značení cyklotras mimo silnic ve Správě silnic OK a mimo území velkých měst by zajišťoval Klub českých turistů prostřednictvím svých vyškolených značkářů a náklady s tím spojené by dostával od příslušného KÚ.
- 2) U cyklotras značených pásovými značkami pro cyklisty:
- údržbu značení cyklotras by zajišťoval Klub českých turistů prostřednictvím svých vyškolených značkářů a náklady s tím spojené by byly hrazeny z rozpočtu MMR ČR.

V kontextu Olomouckého kraje je třeba proto zabezpečit pravidelnou finanční částku na údržbu (ale i přeznačení nebo doznačení) celé sítě cyklotras. Dále je třeba externě pověřit zástupce KČT Olomouckého kraje, aby tuto funkci vykonával a aby byl za to i finančně ohodnocen.

## 1.5 AKTIVITY V CYKLISTICE NA ÚZEMÍ OK

### 1.5.1 Cykloprodukty/cyklobalíčky/mapy na území OK

#### A. Propagace cyklistiky OK z národní úrovně

Propagace cyklotras na národní úrovni prakticky neexistuje. Naposledy vyšel v roce 2006 katalog „Cycling free and easy“. Ten je již však rozebrán. Pro rok 2010 se chystá vydání mapového letáku.



Propagace na webových stránkách také nefunguje. Webový portál [www.kudyznudy.cz](http://www.kudyznudy.cz) informuje pouze o dvou projektech:

- Pod názvem „Po stopách využívání vodní a větrné energie“ se na Hranicku podařilo rozeběhnout projekt, který propojuje bohatou historii zdejších vodních a větrných mlýnů. Pomocí tématicky zaměřené cyklotrasy se mohou návštěvníci regionu seznámit s tím, jak byla na venkově využívána vodní a větrná energie.
- Areál rekreačního komplexu ve Velkých Losínách nabízí ideální zázemí pro školy v přírodě, školní výlety, školní lyžařské kurzy, rodinnou rekreaci, sportovní soustředění.





Podpora rozvoje  
Olomouckého kraje



Webové portály [www.tourism.cz](http://www.tourism.cz); [www.oblasti.cz](http://www.oblasti.cz); [www.atlc.cz](http://www.atlc.cz); [www.cyklotrasy.cz](http://www.cyklotrasy.cz) vždy odkazují jen na seznam cyklotras, který je starý. Lépe je odkázat na mapové weby. [www.cykloatlas.cz](http://www.cykloatlas.cz); a nebo na [www.cyklotrasy.info](http://www.cyklotrasy.info).

V polovině roku 2010 by ale Asociace turistických regionů [www.atr.cz](http://www.atr.cz) měla podávat projekt do Integrovaného operačního programu na téma Cyklistika & in-line a tak by se situace mohla zlepšit. Další určité snahy o celoplošnou propagaci lze spatřit na: [www.mavlast.cz](http://www.mavlast.cz); [www.cyklotoulky.cz](http://www.cyklotoulky.cz); [www.nakole.cz/regiony](http://www.nakole.cz/regiony); [www.nakole.cz/regiony](http://www.nakole.cz/regiony).

## B. Propagace cyklistiky z krajské úrovně

Za základní informativní cykloturistický materiál Olomouckého kraje lze považovat mapové dílo, které vyšlo v roce 2005 „Na kole celou Moravou a Slezskem“ a které navázalo na cyklistickou mapu Střední Moravy z roku 2000.





Podpora rozvoje  
Olomouckého kraje

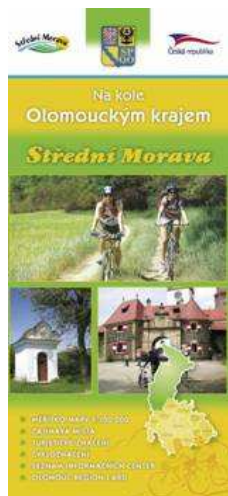
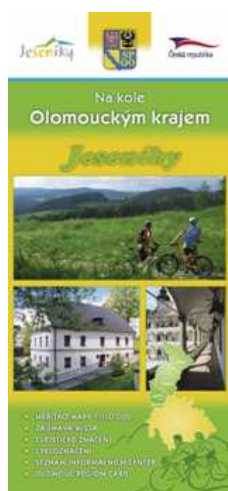


Dále byly vydány tyto mapová díla:

## ROK 2007

### Cyklomapy Střední Moravy a Jeseníků (náklad 2 x 8 000 ks)

- oboustranné podrobné cyklomapy obou turistických regionů
- využití na všech akcích cestovního ruchu

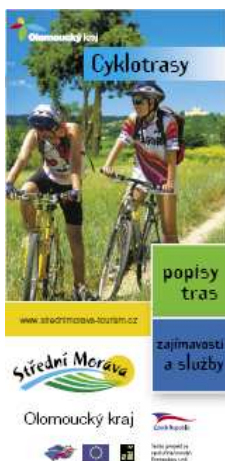


### Cyklotrasy na Střední Moravě (náklad ČJ 21 000 ks, PJ 3 000 ks, NJ 3 000 ks, AJ 3 000 ks)

### Cyklotrasy v Jeseníkách (náklad ČJ 21 000 ks, PJ 3 000 ks, NJ 3 000 ks, AJ 3 000 ks)

Vydáno v rámci projektu „Marketing cestovního ruchu v Olomouckém kraji“

- na jedné straně mapa se zvýrazněním vybraných cyklotras
- na druhé straně délka, výškový profil a popis vybraných cyklotras



## ROK 2008

### Cyklotrasy na Střední Moravě (náklad ČJ 15 000 ks)

### Cyklotrasy v Jeseníkách (náklad ČJ 15 000 ks)

- na jedné straně mapa se zvýrazněním vybraných cyklotras





- na druhé straně délka, výškový profil a popis vybraných cyklotras

## ROK 2009

### Cyklomapy Střední Moravy a Jeseníků (náklad 2 x 18 000 ks)

- oboustranné podrobné cyklomapy obou turistických regionů
- využití na všech akcích cestovního ruchu

Jak ale plyne z kapitoly 1.3.2 propagace by se měla zaměřit v první řadě na propagaci cyklistiky na internetu. V současné době se tak děje na webových stránkách turistických regionů Střední Morava a Jeseníky:

- [www.ok-tourism.cz/strednimorava/trasa/typ/cyklo/](http://www.ok-tourism.cz/strednimorava/trasa/typ/cyklo/)
- [www.ok-tourism.cz/jeseniky/trasa/typ/cyklo/](http://www.ok-tourism.cz/jeseniky/trasa/typ/cyklo/)

Za zmínku ale stojí také ta skutečnost, že se v současné době pracuje na aktualizaci daných webových stránek. Aktualizace bude ale známa až po odevzdání tohoto díla. Pro inspiraci a pro srovnání je níže uvedeno několik jiných regionálních webů: [www.bikearena.ergis.cz/](http://www.bikearena.ergis.cz/); <http://cykloportal.kr-ustecky.cz/>; [www.kr-karlovarsky.cz/cyklo/](http://www.kr-karlovarsky.cz/cyklo/); [www.cyklo-jizni-morava.cz/](http://www.cyklo-jizni-morava.cz/).

## C. Klasické cykloprodukty (rodiny s dětmi, méně, i více zdatní cyklisté)

Na webových stránkách turistických regionů Střední Morava a Jeseníky je rekreační cyklistika prezentována takto.

### Turistický region Střední Morava

#### Hranicko

| Název   | Délka  | Náročnost |
|---|--------|-----------|
| <u>Údolím Moravské brány</u>  |        |           |
| Lipník nad Bečvou - Maleník - Lipník nad Bečvou. Trasa vhodná i pro rodiny s dětmi od 8 let vede cykloturisty malebným krajem Moravské brány. | 41 km  | Nízká     |
| <u>Bečva</u>  |        |           |
| Hranice - Lipník nad Bečvou - Přerov.   | 31 km  | Nízká     |
| <u>Helfštýnská aneb K Helfštýnu z kopce</u>   |        |           |
| Lipník nad Bečvou - Helfštýn - Lipník nad Bečvou. Pohodová trasa po nejkrásnějších místech úbočí Maleníku.                                    | 32 km  | Střední   |
| <u>Hranická trojka</u>  |        |           |
| Hranice - Týn nad Bečvou - Hranice. Středně náročná trasa k sousoší Cyrila a Metoděje.  | 40 km  | Střední   |
| <u>Jantarová stezka</u>   |        |           |
| Protivanov - Prostějov - Olomouc - Přerov - Teplice nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou.  | 103 km | Střední   |
| <u>Ku pramenu Odry</u>  |        |           |
| Hranice - Loučka - Hranice. Vyjíždka k pramenu Odry pro zdatnější cykloturisty.   | 51 km  | Vysoká    |

#### Konicko

| Název | Délka | Náročnost |
|-------|-------|-----------|
|-------|-------|-----------|

## Moravská stezka

Hanušovice - Litovel - Olomouc - Kroměříž. Páteří cyklotrasa mezi jižní Moravou a 108 km Střední Jeseníky.

### **Lipnicko**

| Název   | Délka | Náročnost |
|---|-------|-----------|
| <u>Údolím Moravské brány</u><br>Lipník nad Bečvou - Maleník - Lipník nad Bečvou. Trasa vhodná i pro rodiny s dětmi od 8 let vede cykloturisty malebným krajem Moravské brány. | 41 km | Nízká     |
| <u>Bečva</u><br>Hranice - Lipník nad Bečvou - Přerov.   | 31 km | Nízká     |
| <u>Helfštýnská aneb K Helfštýnu z kopce</u><br>Lipník nad Bečvou - Helfštýn - Lipník nad Bečvou. Pohodová trasa po nejkrásnějších místech úbočí Maleníku.                     | 32 km | Střední   |

### Hranická trojka

Hranice - Týn nad Bečvou - Hranice. Středně náročná trasa k sousoší Cyrila a Metoděje.

40 km Střední

### Jantarová stezka

Protivanov - Prostějov - Olomouc - Přerov - Teplice nad Bečvou.

72 km Střední

### **Litovelsko**

| Název  | Délka  | Náročnost |
|--|--------|-----------|
| <u>Gurmánská trasa</u><br>Olomouc - Litovel - Olomouc. Za krásou přírody do lužních lesů a niv i za místními specialitami.           | 68 km  | Nízká     |
| <u>Za krásami přírody</u><br>Šternberk - Náklo - Šternberk. Ze Šternberka do Litovelského Pomoraví.                                  | 42 km  | Nízká     |
| <u>Doubrava</u><br>Uničov - Červenka - Uničov. Fyzicky zvládnutelná trasa malebným krajem bohatým na historické památky.             | 41 km  | Nízká     |
| <u>Moravská stezka</u><br>Hanušovice - Litovel - Olomouc - Kroměříž. Páteří cyklotrasa mezi jižní Moravou a 108 km Střední Jeseníky. | 108 km | Střední   |
| <u>Ku pramenu Odry</u><br>Hranice - Loučka - Hranice. Vyjíždka k pramenu Odry pro zdatnější cykloturisty.                            | 51 km  | Vysoká    |

### **Mohelnicko**

| Název  | Délka  | Náročnost |
|--|--------|-----------|
| <u>Za krásami přírody</u><br>Šternberk - Náklo - Šternberk. Ze Šternberka do Litovelského Pomoraví.                      | 42 km  | Nízká     |
| <u>Doubrava</u><br>Uničov - Červenka - Uničov. Fyzicky zvládnutelná trasa malebným krajem bohatým na historické památky. | 41 km  | Nízká     |
| <u>Moravská stezka</u>   | 108 km | Střední   |



Hanušovice - Litovel - Olomouc - Kroměříž. Páteří cyklotrasa mezi jižní Moravou a Jeseníky.

Zábřežskou vrchovinou okolo zámku Úsova a hradu Mírova

Zábřeh - Mohelnice – Zábřeh.

59 km Střední

Čarodějnická cyklotrasa

Jedná se o tematicky naučnou cyklotrasu, která cyklistu provede po místech spjatých s čarodějnickými procesy, které se na Jesenícku a Šumpersku odehrávaly v 17. století.

138 km Vysoká

**Olomouc**

**Název**

**Délka Náročnost**

Gurmánská trasa

Olomouc - Litovel - Olomouc. Za krásou přírody do lužních lesů a niv i za místními specialitami.

68 km Nízká

Jantarová stezka

Protivanov - Prostějov - Olomouc - Přerov - Teplice nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou.

103 km Střední

Moravská stezka

Mikulovice – Jeseník - Hanušovice - Litovel - Olomouc – Chropyně.

138 km Střední

Adrenalinová trasa aneb I Haná má kopečky

Olomouc - Jívová - Olomouc. Fyzicky náročnější trasa do Nízkého Jeseníku.

63 km Vysoká

Bystřička

Moravský Beroun - Domašov nad Bystřicí – Hlubočky - Velká Bystřice – Olomouc.

37 km Vysoká

**Olomoucko**

**Název**

**Délka Náročnost**

Severozápadní cyklistický okruh

Nezamyslice - Brodek u Prostějova - Nezamyslice. Příjemná projížďka německým mikroregionem.

62 km Nízká

Gurmánská trasa

Olomouc - Litovel - Olomouc. Za krásou přírody do lužních lesů a niv i za místními specialitami.

68 km Nízká

Za krásami přírody

Šternberk - Náklo - Šternberk. Ze Šternberka do Litovelského Pomoraví.

42 km Nízká

Jantarová stezka

Protivanov - Prostějov - Olomouc - Přerov - Teplice nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou.

85 km Střední

Moravská stezka

Mikulovice – Jeseník - Hanušovice - Litovel - Olomouc – Chropyně.

138 km Střední

Adrenalinová trasa aneb I Haná má kopečky

Olomouc - Jívová - Olomouc. Fyzicky náročnější trasa do Nízkého Jeseníku.

63 km Vysoká

Ku pramenu Odry

Hranice - Loučka - Hranice. Vyjížďka k pramenu Odry pro zdatnější cykloturisty.

51 km Vysoká



Podpora rozvoje  
Olomouckého kraje



## Bystřička

Domašov nad Bystřicí – Hlubočky - Velká Bystřice - Olomouc.

37 km Vysoká

## **Přerovsko**

### **Název**

### **Délka Náročnost**

#### Údolím Moravské brány

Lipník nad Bečvou - Maleník - Lipník nad Bečvou. Trasa vhodná i pro rodiny s dětmi od 8 let vede cykloturisty malebným krajem Moravské brány. 41 km Nízká

#### Bečva

Hranice - Lipník nad Bečvou – Přerov.

31 km Nízká

#### Jantarová stezka

Protivanov - Prostějov - Olomouc - Přerov - Teplice nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou. 103 km Střední

## **Prostějovsko**

### **Název**

### **Délka Náročnost**

#### Severozápadní cyklistický okruh

Nezamyslice - Brodek u Prostějova - Nezamyslice. Příjemná projížďka německým mikroregionem. 62 km Nízká

#### Jantarová stezka

Protivanov - Prostějov - Olomouc - Přerov - Teplice nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou. 103 km Střední

## **Šternbersko**

### **Název**

### **Délka Náročnost**

#### Za krásami přírody

Šternberk - Náklo - Šternberk. Ze Šternberka do Litovelského Pomoraví.

42 km Nízká

#### Adrenalinová trasa aneb I Haná má kopečky

Olomouc - Jívová - Olomouc. Fyzicky náročnější trasa do Nízkého Jeseníku.

63 km Vysoká

#### Do hlubin věků

Šternberk - Mutkov - Šternberk. Trasa pro zdatnější cykloturisty.

30 km Vysoká

#### Bystřička

Moravský Beroun - Domašov nad Bystřicí – Hlubočky - Velká Bystřice – Olomouc.

37 km Vysoká

## **Střední Haná**

### **Název**

### **Délka Náročnost**

#### Jihozápadní cyklistický okruh

Nezamyslice - Dřevnovice - Nezamyslice. Vyjíždka po malebném, barokem formovaném Němčicku s možností koupání. 6 km Nízká

#### Severozápadní cyklistický okruh

Nezamyslice - Brodek u Prostějova - Nezamyslice. Příjemná projížďka německým mikroregionem. 62 km Nízká

#### Moravská stezka

Mikulovice – Jeseník - Hanušovice - Litovel - Olomouc - Kroměříž. Pátevní cyklotrasa mezi jižní Moravou a Jeseníky. 145 km Střední



Podpora rozvoje  
Olomouckého kraje



## Uničovsko

### Název

### Délka Náročnost

#### Doubrava

Uničov - Červenka - Uničov. Fyzicky zvládnutelná trasa malebným krajem bohatým 41 km Nízká na historické památky.

#### Úsovskou vrchovinou na tajemné Bradlo a hrad Brničko

Nová Hradečná - Brničko - Šumperk. Fyzicky nepřiliš náročná, ale zajímavá vyjížďka 30 km Nízká po malebném Úsovsku.

#### Cyklotrasa Sovinec

Uničov - Sovinec - Uničov. Vyjížďka do lesů kolem Sovince pro zdatnější cykloturisty. 24 km Střední

## Ukázky cyklistických balíčků mikroregionů:



## Turistický region Jeseníky Javornicko a Žulovsko

### Název

### Délka Náročnost

#### Ze Žulové do Vidnavy Žulovskou pahorkatinou

Žulová - Vidnava. Nenáročná relaxační trasa vhodná i pro rodiny s dětmi.

17 km Nejnižší

#### Okolo Račího údolí

Javorník - Račí údolí - Javorník. Okružní trasa kolem přírodní rezervace Račí údolí 20 km Nízká s krásnými výhledy.

#### Oblast Rychlebské hory - Žulovsko

Žulová - Hradisko - Černá Voda - Smolný vrch - Velké Kraš – Vidnava.

17 km Nízká

#### Nejsevernějším výběžkem Rychlebských hor

32 km Střední





Javorník - Bílá Voda - Javorník. Okružní výlet odlehlým výběžkem Rychlebských hor.

Oblast Rychlebské hory - Javornicko

Javorník - Čertovy kazatelny - Hřeben - Buk - Račí údolí – Javorník.

20 km Střední

## Jesenicko

### Název

### Délka Náročnost

Hřebenem Hrubého Jeseníku

Červenohorské sedlo - Praděd - Červenohorské sedlo. Atraktivní náročná horská trasa.

44 km Vysoká

## Ramzovské sedlo

### Název

### Délka Náročnost

Z Ramzové do Šumperka údolím Moravy

Celodenní nenáročná trasa podél toku říčky Branné a Moravy.

52 km Nízká

## Staroměstsko a Hanušovicko

### Název

### Délka Náročnost

Ze Svaté Trojice k partyzánským bunkrům na Čečeli

Okružní výlet po zpevněných cestách vhodný i pro rodiny s dětmi.

17 km Nejnižší

Z Ramzové do Šumperka údolím Moravy

Celodenní nenáročná trasa podél toku říčky Branné a Moravy.

52 km Nízká

Moravská stezka

Hanušovice - Litovel - Olomouc - Kroměříž. Pátevní cyklotrasa mezi jižní Moravou a Jeseníky.

108 km Střední

Z údolí Moravy do údolí Moravské Sázavy

Malá Morava - Zábřeh. Celodenní trasa po málo frekventovaných komunikacích a lesních cestách.

54 km Střední

Po východních svazích Králického Sněžníku

Staré Město - Hanušovice. Celodenní náročná trasa s nádhernými výhledy vhodná pro horská a trekingová kola.

38 km Vysoká

Oblast Staroměstsko

Staré Město - Nová Seninka - Kladská brána - Návrší - Jasaní - Vojtíškov – Hanušovice.

38 km Vysoká

## Šumpersko

### Název

### Délka Náročnost

Ludvíkovský okruh okolo Velkých Losin

Velké Losiny - Nad Ludvíkovým - Velké Losiny. Nenáročný vyjížďkový okruh.

9 km Nejnižší

Ze Svaté Trojice k partyzánským bunkrům na Čečeli

Okružní výlet po zpevněných cestách vhodný i pro rodiny s dětmi.

17 km Nejnižší

Z Ramzové do Šumperka údolím Moravy

Celodenní nenáročná trasa podél toku říčky Branné a Moravy.

52 km Nízká

Úsovskou vrchovinou na tajemné Bradlo a hrad Brníčko

Nová Hradečná - Brníčko - Šumperk. Fyzicky nepřilíš náročná, ale zajímavá

30 km Nízká





vyjížďka po malebném Úsovsu.

### Ze Skřítku na hrad Rabštejn

Skřítek - Rabštejn - Skřítek. Nenáročný výlet atraktivním terénem vhodný i pro 16 km Nízká rodiče s dětmi.

### Moravská stezka

Hanušovice - Litovel - Olomouc - Kroměříž. Páteřní cyklotrasa mezi jižní Moravou a 108 km Střední Jeseníky.

### Na Tři kameny a pod Černou stráň

Loučná nad Desnou - Přemyslovské sedlo - Kouty nad Desnou. Polodenní 25 km Střední náročnější trasa po lesních cestách a silničkách.

### Po východních svazích Králického Sněžníku

Staré Město - Hanušovice. Celodenní náročná trasa s nádhernými výhledy vhodná 38 km Vysoká pro horská a trekingová kola.

### Z Koutů nad Desnou do Šumperka přes Dlouhé stráně

Náročná trasa jižní částí Hrubého Jeseníku. 47 km Vysoká

### Oblast Staroměstsko

Staré Město - Nová Seninka - Kladská brána - Návrší - Jasaní - Vojtíškov – 38 km Vysoká Hanušovice.

### **Zábřežsko**

#### **Název**

#### **Délka Náročnost**

#### Z Ramzové do Šumperka údolím Moravy

Celodenní nenáročná trasa podél toku říčky Branné a Moravy.

52 km Nízká

#### Úsovskou vrchovinou na tajemné Bradlo a hrad Brničko

Nová Hradečná - Brničko - Šumperk. Fyzicky nepřiliš náročná, ale zajímavá 30 km Nízká vyjížďka po malebném Úsovsu.

### Moravská stezka

Hanušovice - Litovel - Olomouc - Kroměříž. Páteřní cyklotrasa mezi jižní Moravou a 108 km Střední a Jeseníky.

### Z údolí Moravy do údolí Moravské Sázavy

Malá Morava - Zábřeh. Celodenní trasa po málo frekventovaných komunikacích 54 km Střední a lesních cestách.

### Zábřežskou vrchovinou okolo zámku Úsova a hradu Mírova

Zábřeh - Mohelnice – Zábřeh.

59 km Střední

### Oblast Severomoravské chaty, Štítecko

Podlesí - Svatá Trojice - U tří tabulí - Mlýnský Dvůr - Štíty - Hoštejn - Hněvkov – 54 km Střední Zábřeh.

### **Zlatohorsko**

#### **Název**

#### **Délka Náročnost**

#### Okolo Zlatých Hor

Zlaté Hory - Heřmanovice - Zlaté Hory. Náročnější vyjížďka Zlatohorskou 34 km Vysoká vrchovinou.



### Čarodějnická cyklotrasa

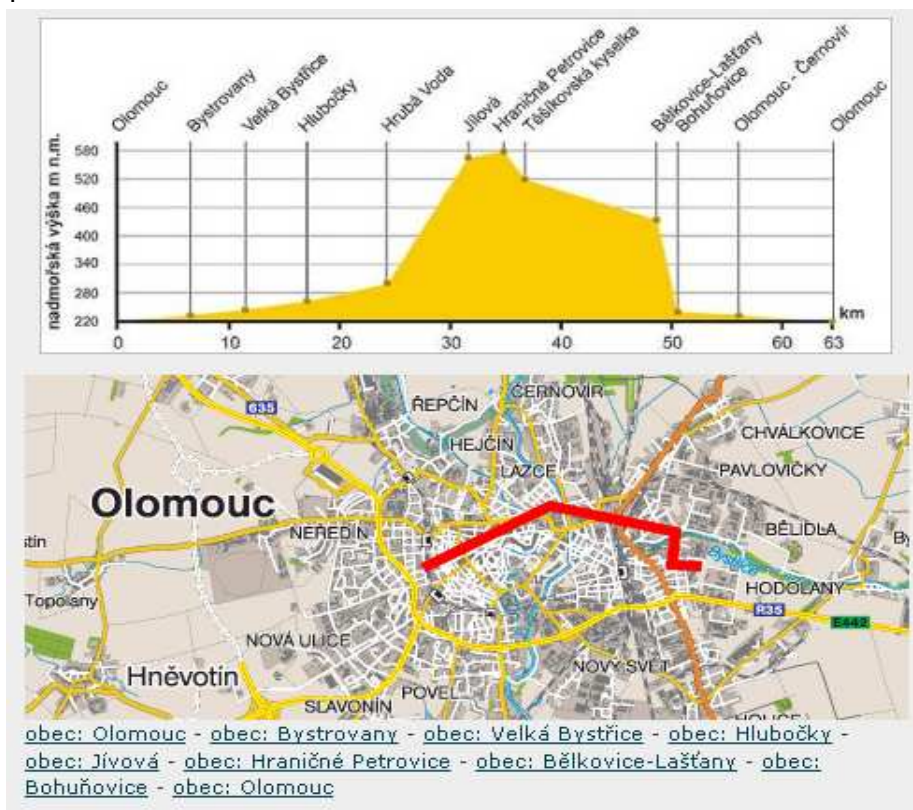
Jedná se o tématicky naučnou cyklotrasu, která cyklistu provede po místech 138km Vysoká spjatých s čarodějnickými procesy, které se na Jesenicku a Šumpersku odehrávaly v 17. století.

### **Ukázka:**



### Postřehy k navrhovaným produktům:

1. Pokud si klikneme na jednotlivé produkty regionu Střední Morava, tak zde již na první pohled největším nedostatkem je mapa, která nepřibližuje daný cyklookruh, ale pouze výřez mapy obce, kudy prochází. Niže jsou uvedeny mapové informace z produktu "Adrenalinová trasa aneb I Haná má kopečky".





„Adrenalinová trasa aneb I Haná má kopečky“

2. Mezi další nedostatky regionu Střední Morava lze například uvést:

- některé lokality nejsou skoro vůbec řešeny (např. Konicko, Prostějovsko). Rovněž zde nejsou uvedeny nabídky tras regionu Haná (Kosířsko),
- u Uničovska nejsou vůbec zahrnuty nabídky, které jsou zveřejněny na jejich webových stránkách <http://unicovsko.cz/mikroregion/bicycle> (na stránku se dostanete až tehdy, pokud si vyberete doporučenou trasu „Cyklotrasa na Sovinec“. Zde jsou přitom uvedeny kvalitnější mapové podklady než na webu Střední Morava,



„Příklad nabídky Uničovska – Královstvím lesních skřítků“

- nejsou zde reflektovány nové cyklistické stezky, které jsou ideální pro tvorbu cyklistických produktů; např. mikroregion Prostějov – venkov (poznámka - s výstavbou nových cyklostezek ze Strukturálních fondů EU se rodí další zajímavé nabídky; např. Bělkovice – Bohuňovice – Hlušovice),
- není zde odkaz na webovou stránku „Cyklisté vítání“ (poznámka - možná i z toho důvodu, že tento region nenabízí téměř žádné ubytování s logem „Cyklisté vítání“, na Jeseníku je situace mnohem lepší),
- cykloprodukty by neměly být nabízeny jen podle regionů, ale také podle typologie cyklistů (klientů). Také by mohly být nabízeny např. dvoudenní, s nabídkou ubytování, aj.,
- málo se používají při popisu číselné kódy cyklotras a často se nereflektuje špatný povrch (např. Čarodějnická cyklotrasa je místy téměř neprůjezdná). Navíc **Čarodějnická cyklotrasa** patří do **turistického regionu Jeseníky**, nikoliv do turistického regionu Střední Moravy; nicméně na webovém portálu Střední Moravy je zde tato trasa uvedena.



3. I v případě popisu cyklookruhů v turistickém regionu Jeseníky platí v podstatě podobné připomínky jako u Střední Moravy. Za pozitivní lze považovat odkaz na webový portál „Cyklisté vítání“ a také lepší popis cyklotras.

Jako příklad je uveden popis: „Z Ramzové do Šumperka údolím Moravy“.

| Lokalita                  | Nadmořská<br>výška | Km   | Značení  |
|---------------------------|--------------------|------|--|
| Ostružná-<br>Ramzová, ŽST | 760                | 0    | silniční cyklistická značená trasa 53                                  |
| Ostružná                  | 707                | 1,5  | silniční cyklistická značená trasa 53, zelená turistická značená trasa |
| Nad Splavem               | 690                | 3,5  | silniční cyklistická značená trasa 53, zelená turistická značená trasa |
| Branná u ŽST              | 578                | 6,5  | silniční cyklistická značená trasa 53                                  |
| Vikantice                 | 600                | 10   | silniční cyklistická značená trasa 53                                  |
| Habartice                 | 600                | 15   | silniční cyklistická značená trasa 53                                  |
| Hanušovice                | 395                | 20   | silniční cyklistická značená trasa 51                                  |
| Raškov – Dvůr             | 380                | 24,5 | silniční cyklistická značená trasa 51                                  |
| Bohdíkov ŽST              | 356                | 26,5 | silniční cyklistická značená trasa 51                                  |
| Ruda nad M.,<br>centrum   | 325                | 33,5 | silniční cyklistická značená trasa 51                                  |
| Bohutín                   | 310                | 37   | silniční cyklistická značená trasa 51                                  |
| Bludov                    | 315                | 41   | silniční cyklistická značená trasa 51                                  |
| Sudkov                    | 290                | 45   | silniční cyklistická značená trasa 6114                                |
| Králec                    | 310                | 49   | zelená turistická značená trasa  |
| Šumperk ŽST               | 317                | 52   |  |

4. Součástí jednotlivých produktů by měly být i údaje o povrchu. Každý cyklista preferuje jiný druh povrchu. Na druhé straně není problém, aby se u produktu kombinovaly jak asfaltové cyklostezky a cyklotrasy, tak nenáročné stezky na přírodě blízkém povrchu. Takovým příkladem může být cesta Terezkým údolím u Náměště, či přírodně zpevněné cesty v oblasti Dražanské vrchoviny (které často nejsou ani vyznačeny).





Foto archív: J. Martinek, cesty Drahanskou vrchovinou



Foto archív: J. Martinek, okolí Dalova

5. Je ale i mnoho značených tras, které převážně vedou po přírodně zpevněných cestách, které jsou vyhledávané terénními cyklisty. Příkladem mohou být cyklotrasy v Rychlebských horách.

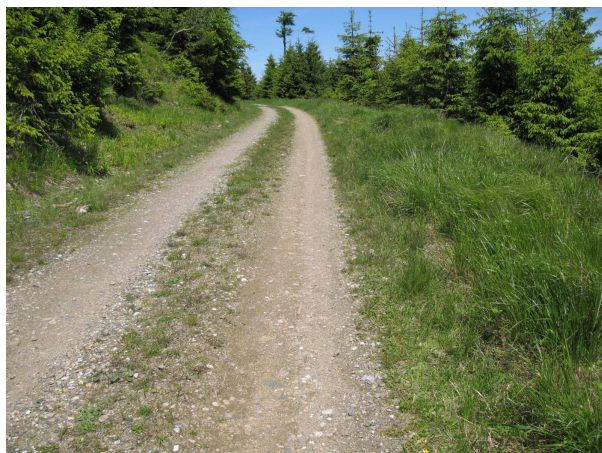


Foto archív: J. Martinek, Rychlebské hory



Foto archív: J. Martinek, Rychlebské hory

## D. Dálková cyklistika

### D.1 Projekt EuroVelo

Plány na rozvíjení dálkové cyklistiky vznikaly v letech 1995 – 1997 a to prostřednictvím pracovní skupiny Evropské cyklistické federace. Projekt rozvíjí 12 trans-evropských cyklotras spojujících všechny země Evropy a jeho podstatnou část tvoří již stávající státní regionální a místní cyklotrasy.

Cíl projektu:

- podporovat a doporučovat cyklodopravu a cykloturistiku
- propagovat cyklistiku jako „typ na dovolenou“ a motivovat k využití kola pro jízdy při běžných cestách
- rozvíjet síť EuroVelo pro zvýšení kreditu cyklistiky v zemích, kde byla potlačována minulými politikami





Podpora rozvoje  
Olomouckého kraje



Evropská komise cestovního ruchu označila EuroVelo za „první význačný zdroj rozvoje nového evropského cestovního ruchu pro další desetiletí, schopný vytvořit zcela nové tržní odvětví, ale i zvýšit počet pracovních míst ve venkovských oblastech“.



Síť tras EuroVelo - [www.eurovelo.org](http://www.eurovelo.org)

Celkově je v síti EuroVelo zahrnuto již více než 63 tis. km cyklistických tras. Českou republikou prochází 3 z 12 mezinárodních tras EuroVelo a Olomouckým krajem prochází dvě:

**EuroVelo č. 4** – prochází územím Francie, Belgie, Německa, ČR, Polska a Ukrajiny. Na území České republiky vede v koridoru Cheb, Plzeň, Praha, Brno, Ostrava. Z Brna vede trasa ve směru na Strážnici a odtud po Moravské stezce až do Kroměříže a Chropyně. Odtud je třeba upřesnit trasování Olomouckým krajem. Navrhuje se nově vyznačit trasu na Troubky a dále směrem na Přerov, odkud by dále vedla po cyklotrase č. 5 na Ostravu.

**EuroVelo č. 9** – prochází územím Polska, ČR, Rakouska,



Slovinska a Chorvatska. Na území České republiky vede v koridoru Moravské cyklostezky z Mikulovic až do Olomouce a následně po cyklotrase č. 5 do Brna a dále po cyklotrase č. 4 do Hevlína.

Pro Olomoucký kraj z toho pramení dva závěry:

- 1) Doznačit vedení trasy EuroVelo n. 6 v úseku Chropyně – Troubky – Přerov (případně i zajistit kvalitní povrch u Troubek)
- 2) Vyznačit trasy EuroVelo jejich logem.

## D.2 Aktivita Greenways (Zelené stezky):

Zelené stezky jsou trasy, komunikace nebo přírodní koridory, využívané v souladu s jejich ekologickou funkcí a potenciálem pro sport, turistiku a rekreaci. Přinášejí užitek v oblasti ochrany přírody a kulturního dědictví, zlepšují možnosti pro dopravu, rekreaci a turistiku, jsou výzvou k zdravějšímu životnímu stylu a udržitelnému využívání místních zdrojů. Zelené stezky vedou občany, zastupitele, úřady a podnikatele ke společnému plánování a zlepšování života v jejich obci a komunitě.

V době, kdy lidská společnost všude na světě bojuje o udržení jedinečnosti místa kde žijí, jsou Greenways efektivní cestou k zachování kvality života ke zpřístupnění většího rekreačního zázemí pro turisty a obyvatele sídel a k ochraně křehkých přírodních zdrojů. Myšlenka a realizace Greenways rovněž pomáhá vytvářet historické a kulturní povědomí regionu a podporovat ekonomické aktivity přímo svázané s příjemným životním prostředím a zdravým životním stylem.

Zelené stezky - Greenways je asistenční a grantový program Nadace Partnerství. Jeho prostřednictvím nadace poskytuje pomoc a podporu organizacím a projektům přispívajícím k udržitelnému rozvoji podél stezek a přírodních koridorů. Cílem programu je rovněž vytvořit síť organizací a projektů, které si mohou navzájem vyměňovat zkušenosti a spolupracovat jak mezi sebou, tak s partnerskými organizacemi doma i v zahraničí.

Přes území Olomouckého kraje jsou navrženy dvě trasy

- Greenways Krakov-Morava-Vídeň (Jantarová stezka), (Č.Těšín, Olomouc, Brno, Hevlín), (PL, CZ, A), souběh s EV 9 (Brno, Mikulov, Břeclav) – TRASA VYZNAČENA NA ÚZEMÍ OK, ALE BEZ POTŘEBNÝCH POVOLENÍ. Tato trasa víceméně kopíruje Jantarovou stezku, značení je v rozporu se silniční vyhláškou a je bohužel bez údržby.
- Greenways tří řek Odra-Morava-Dunaj (Moravská stezka), (PL, CZ, SK), (Ostrava, Nový Jičín, Kroměříž, Uherské Hradiště, Břeclav) – POUZE IDEOVÝ ZÁMĚR.



Uherské

Hradiště,

Břeclav)

### D.2.1 Krakow-Morava-Wien; Greenways pro lidi a stromy



Podpora rozvoje  
Olomouckého kraje



Krakov a Vídeň – města s nezaměnitelnou kulturou a historií, jsou nástupní místa na turistický koridor evropského významu. Páteří Greenways z Krakova do Vídně jsou bezpečné stezky a klidné cesty, upravené pro pěší, cyklisty i jezdce na koních. Zelená páteřní trasa je na území České republiky vyznačena od hraničního přechodu Bukovec až po Hevlín, v celkové délce 390 km. Společným cílem partnerů na území polských, slezských, moravských a rakouských regionů spojených turistickým koridorem Greenways Krakov - Vídeň je rozvíjet šetrné formy turistiky v souladu s ochranou přírodního a kulturního dědictví jako výlučného, ale křehkého a vyčerpatelného zdroje pro tento rozvoj. Příroda, památky, folklór a tradice našich národů tvoří kořeny dobrých vztahů a mohou být zdrojem kvalitnějšího života každého jednotlivce.

Hlavními partnery projektu jsou Polská a Česká nadace Partnerství, region Poodří, ZO ČSOP Studénka a Sdružení Cyklistická stezka Brno - Vídeň. Do projektu se zapojilo i město Ostrava, vybudováním bezpečných cyklostezek podél Odry a Ostravice a obce ležící na cyklistické stezce z Brna do Vídně.

Společným cílem je i postupná výsadba původních odrůd ovocných stromů podél stezek, k záchraně genofondu a užitku místních lidí i poutníků prahnoucích po stínu a sladkém ovoci.

[www.kmw.greenways.info](http://www.kmw.greenways.info)



### D.2.2 Greenways Odra-Morava-Dunaj

V lednu 2005 program Greenways přijal iniciativu regionu Poodří a SCHKO Poodří a zahájil přípravu mezinárodního projektu stezky Balt-Odra-Morava-Dunaj, jehož cílem bude spojit všechny rozhodující partnery a získat jejich podporu a spolupráci pro vybudování cyklistické stezky podél řek z Německa, přes Polsko, Česko a Slovensko, která spojí Balt s Dunajskou cyklistickou stezkou. Na území Moravy stezka povede podél Odry, Bečvy a Moravy.



Na polské straně projekt naváže na projekt Szlak Odry (Oderská Stezka), v rámci kterého bylo již po obou březích středního toku Odry v Polsku vybudováno 250 km stezek. Na území ČR projekt propojí řadu regionálních a místních stezek a tras v povodí Odry a Bečvy a dále povede v koridoru Moravy tzv. Moravskou stezkou do Děvína u Bratislavy, kde se Morava vlévá do Dunaje. Tam se stezka napojí na nejznámější a nejnavštěvovanější Dunajskou stezku.

### D.3 Marketingové produkty dálkového typu (realizovány na území OK)

#### D.3.1 Dálkové trasy I. kategorie – Moravská stezka, Jantarová stezka a cyklostezka Bečva

- **Moravská stezka**, tvoří ji na území kraje cyklotrasy č. 54, 53, 51 a 47 (Jeseník – Ramzová – Hanušovice – Bludov – Mohelnice – Litovel – Olomouc – Tovačov – Kroměříž – Břeclav – st. hranice ČR – Rakousko, Poštorná/Reinthal CZ/A).
- **Jantarová stezka**, označena na území kraje č. 5 (Tworkow/Hať (PL/CZ) – Hlučín – Ostrava – Kunín – Starý Jičín – Teplice nad Bečvou – Lipník nad Bečvou – Přerov – Olomouc – Prostějov – Sloup – Blansko – Brno – Židlochovice – Hevlín).
- **Cyklostezka Bečva**, spojnice Moravské a Jantarové stezky vedoucí z Přerova přes – Dluhonice – Troubky a Tovačov.

Na základě výstavby nových úseků cyklostezek v roce 2009 podél Bečvy (Olomoucký a Zlínský kraj) a Moravy (převážně Zlínský kraj) je nutné strategicky konstatovat, že pro vytvoření produktu dálkového typu se jeví pro sezónu 2010 a 2011 jako nejvýhodnější společná propagace dvou řek Bečvy (od Velkých Karlovic, přes Hranice a Přerov) a Moravy (od Tovačova směrem na Zlínský kraj). Z hlediska marketingu se jeví jako výhodné nazvat tento koridor např. sloganem „Cyklistická dálnice D1 otevřena“. Daný produkt bude až na několik málo hluchých míst vhodný pro in-liny, i pro rodiny s dětmi.

Pro Olomoucký kraj je doporučováno, aby se spojil se Zlínským krajem, resp. s turistickým regionem „Východní Morava“ a připravil společnou strategii podpory daného produktu. Teprve až v následujících letech je možné pracovat na propagaci Moravské stezky, dokud se nedořeší průjezd Olomoucí.

#### D.3.2 Dálkové trasy II. kategorie, uvnitř kraje, regionálního významu, s napojením na sousední kraje:

- Cyklo Bystřice – cyklistická doprava a cykloturistika na území mikroregionu Bystřička, s návazností na okolí, vyhledávané propojení Olomouce, Slezské Harty, Bruntálu a Krnova,
- Cyklo Desná – cykloturistika a cyklistická doprava v údolí řeky Desné s návazností na okolí. Cykloturistické trasy s úseky po nových cyklostezkách podél toku řeky Desné, a to na středním a dolním toku této řeky až k jejímu zaústění do řeky Moravy,
- Cyklo Bělá – propojení Jeseníků, Bělé pod Pradědem a Červenohorského sedla mimo silnici I/44, tj. po místních komunikacích, souběžných s touto silnicí, které budou propojeny cyklistickými stezkami,
- Cyklo Střecha Evropy – propojení Jantarové stezky s Budišovem nad Budišovkou a výhledově se Slezskou Hartou, Bruntálem a Krnovem (Slezská Magistrála).



Všechny produkty pro cykloturistiku včetně dálkových tras budou propagovány na „Turistickém informačním portále Olomouckého kraje“ ([www.ok-tourism.cz](http://www.ok-tourism.cz)), kde bude vytvořena samostatná sekce cykloturistika.

V propagaci Olomouckého kraje pro rok 2010 (alespoň v papírové podobě) se už se třemi dálkovými trasami počítá.



## E. Produkty terénní cyklistiky na území Olomouckého kraje<sup>1</sup>

Jako terénní cyklistika se sice označuje veškerá cyklistika odehrávající se mimo silnice a asfaltové povrchy, ale v této kapitole je dán pouze prostor pro originální projekt „Rychlebské stezky“ a pro klasickou závodní terénní cyklistiku (prostor pro další segmenty terénní cyklistiky byl již dán v podkapitole C).

### E.1 Rychlebské stezky

12. září 2009 se v Černé Vodě otevřely první stezky pro terénní cyklistiku v ČR. Jedná se o zrekonstruované staré lovecké chodníky, které byly adaptovány pro horská kola. Stezky tvoří uzavřený okruh, který začíná a končí u kulturního domu v Černé Vodě. Nabízejí nevšední cyklistický a estetický zážitek. Vedou často jinak neschůdným členitým terénem přes žulové plotny a dřevěné lávky, klikatí se podél potoka, proplétají se mezi obrovskými balvany. Nabízení 24 kilometrů opravdového sjíždění a jsou určeny spíše pro zkušené terénní cyklisty. Jsou to stezky, na kterých se

<sup>1</sup> Pro tuto kapitolu byly použity informace od autorů Tomáš Kvasnička, Hana Hermová z organizace ČEMBA o.s. Jedná se členskou neziskovou organizaci s celorepublikovou působností, která hájí zájmy českých terénních cyklistů. Aktivně se podílí na vytváření lepších podmínek pro terénní cyklistiku v Česku, a snaží se tak touto aktivitou přinést prospěch široké veřejnosti. Její činnost je založena na kvalifikovaném a odborném přístupu. Důraz klade na odpovědné a ohleduplné chování k přírodě, lidem a majetku.





historie potkává se současným pojetím využití volného času v těsném kontaktu s přírodou, bez zásahů do její podstaty. Myšlenku vytvoření Rychlebských stezek našli autoři v anglickém Walesu, kde podobné stezky fungují už více jak 10 let a těší se veliké oblibě.

V Černé Vodě a okolí, chce občanské sdružení pokračovat v rozšiřování podobných stezek. Ještě do konce letošního roku přibude dalších 11 kilometrů tras a do léta 2010 by se trasy měli dále rozrůstat. Na jaře příštího roku by měla být v provozu také Základna, která poskytne veškeré zázemí pro návštěvníky. Půjčovnu celoodpružených kol, servis, prodejnu, ale také možnost ubytování a občerstvení.

Podrobnosti jsou uvedeny na adrese [www.rychlebskestezky.cz](http://www.rychlebskestezky.cz).



Singltrek. Foto archív: J. Martinek



Foto archív: J. Martinek, tudy povede lávka



Daný projekt je možno uplatnit pro dvě cílové skupiny terénních cyklistů (rekreační a nároční):

### **Rekreační terénní cyklistika**

Rekreační terénní cyklisté jsou skupinou, která se aktivitě věnuje cyklistice v nezávodním pojetí nejčastěji jednou až několikrát měsíčně. Tito cyklisté nemají nijak zvlášť dobrou tělesnou kondici, ale umějí poměrně dobře ovládat kolo a dokáží ocenit jednostopé lesní stezky (tzv. singltrek). Vyjíždka rekreačních cyklistů obvykle trvá mezi 1 až 4 hodinami a je mezi 10 až 30 km dlouhá. Podobně jako závodní terénní cyklisté při tréninku, se i rekreační terénní cyklisté na svoji oblíbenou trasu vrací opakovaně. Rekreační terénní cyklisté nebývají příliš zruční v orientaci v terénu. Někteří z nich nemají



schopnosti plánovat vlastní trasy v neznámých oblastech a proto s velkou pravděpodobností budou užívat speciálně vybudovaných sítí lesních stezek. Mezi segmenty terénní cyklistiky mají rekreační terénní cyklisté nejsilnější sklony k realizování poměrně častých víkendových návštěv do destinací, kde existuje nabídka stezek pro terénní cyklistiku. Často takové výjezdy dělají proto, aby se projeli po specifické trase nebo stezce. Pokud budou nabídnuty lesní rekreační stezky, podstatně nabude tento segment na objemu i ekonomické hodnotě pravděpodobně do míry větší, než k tomu došlo jinde ve světě. Zkušenosti ze světa, zejména z USA, Kanady či Velké Británie ukazují, že segment rekreačních terénních cyklistů, kteří poptávají přístupně udržitelné lesní stezky spíše než stávající infrastrukturu lesních cest, je klíčem k růstu objemu poptávky i ekonomického přínosu terénní cyklistiky.

### ***Náročná terénní cyklistika***

Náročná terénní cyklistika, kterou provozují zkušení terénní cyklisté (také bikeři, bajkeři) je v současné době jádrem terénní cyklistiky v České republice. Cyklisté, kteří ji provozují, mají zkušenosti s pobytem v přírodě a mají znalosti potřebné k jejímu provozování. Často se věnují i jiným aktivitám pobytu v přírodě, jako je lyžování, horolezectví, orientační běh, vodáctví atd. Zkušení terénní cyklisté v Česku jezdí na všech typech/kategoriích lesních cest a včetně lesních stezek a lesních chodníků. V návaznosti na globální vývoj terénní cyklistiky v rámci tohoto segmentu stoupá poptávka po úzkých lesních stezkách. Stávající podmínky v Česku, spočívající v naprostém nedostatku přístupných podmínek pro terénní cyklistiku, způsobují, že tento segment je zatím dominující. Vlastnosti a požadavky náročných terénních cyklistů jsou omylem kvůli nízkému porozumění problematice přisuzovány celému poli terénní cyklistiky.

### ***E.2 Závodní terénní cyklistika – příklad „Kolo pro život“***

Tento segment je populací závodních terénních cyklistů zaměřených na soutěživé a sportovní aspekty. Kromě samotné účasti na organizovaných závodních akcích jeho členové trénují v přírodních podmínkách. Ve většině jsou velmi fyzicky zdatní a umějí ovládat kolo. Do tohoto segmentu lze také zařadit jezdce bez licence, kteří se účastní amatérských dálkových závodů (tzv. maratónů), které jsou v České republice velmi oblíbeny. Lze odhadnout, že v plné sezóně se o sobotách takových akcí pořádaných na různých místech republiky účastní až 8 tis. závodníků. Zástupci závodních terénních cyklistů budou podobně jako v jiných zemích vyhledávat udržitelné přírodě blízké stezky, pokud jim začnou být nabízeny.

Doporučení: využít této akce k propagaci cyklistiky v Olomouckém kraji.

### ***E.3 Sjezd na horských kolech - v Olomouckém kraji taková nabídka není.***

Sjezdaři na horských kolech jsou jezdci zapojení do závodů na specializovaných horských kolech a za použití chráničů částí těla. Jsou to technicky velmi zdatní jezdci se zájmem o velmi náročné sjezdy. Sjezd na horských kolech spočívá v jízdě dolů na čas po předem určené trati, která obsahuje velmi technické a náročné pasáže včetně sekcí s velkými schody, zlomy, klopenými zatáčkami, a skoky různých typů. Sjezd na horských kolech je dnes světově rozšířeným fenoménem, který nalézá stabilní místo v letní nabídce lyžařských středisek. Sjezd na horských kolech je třeba i přesto považovat za velmi specializovanou aktivitu, které se účastní pouze úzký výsek terénních cyklistů.

### ***E.4 Freeride - v Olomouckém kraji taková nabídka není.***

Freeridoví jezdci na horských kolech používají podobné tratě jako tratě pro sjezd. Od sjezdu na horských kolech se ale liší tím, že jsou méně formalizované. Freeride je pak méně organizovaná aktivita než sjezd na horských kolech. Freeridoví jezdci jsou zkušení cyklisté, kteří aktivně vyhledávají velice náročné tratě. Často jezdí na relativně malé ploše a využívají klíčové prvky jako skoky, prudké propady, skalní převisy, klády, atd. Freeridoví jezdci si často upravují existující prvky nebo si budují



nové jako např. skoky. Své oblíbené oblasti či místa pak pravidelně navštěvují a využívají. Freeride stále zůstává velice malou částí pole jízdy na horských kolech, protože se mu věnuje pouze tvrdé jádro zkušených a oddaných jezdců. Ve značné míře se jedná o aktivitu provozovanou na okrajích měst.

## F. Extrémní cyklistika

Ve Starém Městě vzniklo originální sportoviště pro extrémní cyklistiku. Extrémní cyklistika je čím dál více oblíbený sport u mládeže, ale bohužel v Olomouckém kraji se nenacházelo ani jedno místo, kde by se dal tento sport provozovat. Z tohoto důvodu se rozhodla organizace Studna extreme riders o.s. pro jeho vybudování. V současnosti je to jedno z největších sportovišť tohoto druhu v ČR. A jako jedno z mála je celé vybudováno legálně. Od pronajatého pozemku od města přes certifikovaný stavební materiál (hlínu) až po stavební povolení a všemožné nutné formality. Kromě stavby sportoviště je snahou tohoto sdružení propagace tohoto sportu a o přilákání nových talentů. Obdobný areál se nachází rovněž v Přerově (tzv. malá laguna).



### 1.5.2 Propagační akce – „Kolmo za poznáním Olomouckého kraje“

V letech 2006 a 2007 byl v Olomouckém kraji realizován projekt „Kolmo za poznáním Olomouckého kraje“, jehož cílem bylo zaměřit se na propagaci a prezentaci:

- nových cyklistických stezek, které byly podpořeny z Olomouckého kraje;
- cykloturistických produktů vybraných mikroregionů Olomouckého kraje;
- významu a zdravotní prospěšnosti pohybové aktivity a ovlivnění postoje všech věkových kategorií, učitelů, státních a zastupitelských orgánů.

Projekt vznikl z iniciativy Centra dopravního výzkumu - sekce cyklistické a pěší dopravy, za podpory Olomouckého kraje, jednotlivých mikroregionů, Národního programu zdraví – projektů podpory zdraví Ministerstva zdravotnictví, ve spolupráci se Zdravotním ústavem v Olomouci, Olomouckými kolaři, a řadou dalších partnerů. Koordinaci aktivit a propagaci zajišťovalo olomoucké Studio Virtualis s.r.o. ve spolupráci s firmou Machovský, která se specializuje na tvorbu map.

Projekt byl finančně podpořen nejen ze strany Olomouckého kraje, ale také ze strany MZ z Národního programu zdraví a také ze strany Pivovaru Litovel a.s., který zabezpečil projekt především v jeho úvodní fázi (mediální zviditelnění, propagační materiály – plakáty, letáčky, realizaci portálu [www.kolmo.cz](http://www.kolmo.cz), produkci a koordinaci aktivit).

Přehled realizovaných akcí je následující:

- 01.05.2006 - Mikroregion Rozvodí (směr Hranice, Střítež n. L.)
- 07.05.2006 - Mikroregion Haná a Kosiřsko (směr Těšetice, Náměšť na Hané
- 13.05.2006 - Koridor Prostějov, Bedihošť, Skalka, Kojetín, Tovačov a Olomouc



- 20.05.2006 - Cyklostezka Bečva (Přerov – Lipník – Hranice)
- 27.05.2006 - Koridor Šumperk, Nový Malín, Rapotín
- 03.06.2006 - Moravská cyklostezka (CHKO Litovelské Pomoraví)
- 10.06.2006 - Mikroregion Šternbersko
- 17.06.2006 - Mikroregion Ruda (Ruda nad Moravou, Bohutín a okolní lesy)
- 24.06.2006 - Mikroregion Uničovsko
- 19.08.2006 - Jesenicko
- 02.09.2006 - Mohelnice, Bílá Lhota, Měrotín, Chudobín, Sobáčov a Litovel
- 09.09.2006 - Mikroregion Království
- 16.09.2006 - Mikroregion Olomoucko a Bystřička (směr na Hrubou Vodu)
- 21.04.2007 - Krajina pod Rampáchem
- 01.05.2007 - Bílý kámen
- 12.05.2007 - Svazek obcí Prostějov – venkov
- 18.-19.05.2007 - Národní cyklokonference – prezentace projektu KOLMO a prezentace cyklostezky Bečvy
- 19.05.2007 - Region Haná
- 26.05.2007 - Mikroregion Zábřežsko
- 02.06.2007 - Putování za židovskými památkami Mohelnickem
- 09.06.2007 - Po stopách využívání vodní a větrné energie
- 16.06.2007 - Mikroregion Bystřička
- 23.06.2007 - Mikroregion Uničovsko
- 15.09.2007 - Mikroregion Litovelsko
- 22.09.2007 - Z cyklistů se stali mlynářští prášci a tovaryši

### Přehled komunikačních aktivit v rámci kampaně

Ke každé akci byla realizována vlna komunikačních aktivit, vzájemně na sebe navazujících a užívajících jednotných prvků a nosičů. Prostředky komunikace:

- inzerce – Olomoucký den + regionální odnože – vždy placený inzerát před akcí + PR článek formou upoutávky na akci či reportáže z akce, neplacené formy upoutávek, pozvánek a PR články byly zveřejňovány i v dalších tiskových médiích (např. Dnes)
- rozhlas – spot s placenou upoutávkou byl vysílán na Evropě 2, Frekvenci 1 a Českém rozhlase Olomouc (ve frekvenci cca 10 placených spotů na akci + další vysílání zdarma) + v uvedených i dalších regionálních rádiích byly upoutávky na akce pravidelně zařazovány do neplacených upoutávek a pozvánek na víkend
- plakáty – pro každou akci byly mikroregionům distribuovány plnobarevné plakáty formátu A3 v počtu 100 – 150 ks na akci (dle požadavku mikroregionu) – jednotný design, obsah zaměřený na konkrétní akci
- letáčky – v kooperaci s mikroregiony jsme na základě jejich potřeby spolu s plakáty distribuovali upoutávkové letáčky (např. Štarnov – Šternberk) případně zajistili pro realizaci mikroregionem grafickou a předtiskovou přípravu
- neplacenou formou byly upoutávky na projekt a akce také v celostátních a regionálních televizích (největší prostor projektu věnovala Česká televize)
- internet – byl vyvinut a průběžně aktualizován speciální internetový portál [www.kolmo.cz](http://www.kolmo.cz), upoutávky na akce projektu Kolmo byly komunikovány i na dalších cyklistických portálech (např. [nakole.cz](http://nakole.cz), [cykloserver.cz](http://cykloserver.cz), [cyklotoulky.com](http://cyklotoulky.com))

V rámci akcí představily jednotlivé mikroregiony za účasti představitelů obcí a měst, partnerů a médií své cyklostezky a cyklotrasy. Vždy byl zajištěn doprovodný program, občerstvení, výklad o památkách a zajímavostech. Někde byla účast hojná, někde menší – v souvislosti s počasím, s doprovodnými akcemi, s celkovou podporou a nadšením projeveným především přímo u zástupců mikroregionu.

Projekt „Na kole za poznáním Olomouckého kraje“ měl velký potenciál stát se tradicí, dlouholetou řadou návazných projektů či aktivit a to nejen v rámci Olomouckého kraje. Nicméně v letech 2008 a 2009 nebyl již realizován na centrální úrovni, ale pouze v rovině individuální aktivity jednotlivých regionů. Z toho plyne navrhované opatření, aby se tyto akce určitým způsobem dále podporovaly.

### Příklady dvou akcí

#### 16.9.2006 - Olomoucko a Bystřička

V sobotu 16.září proběhla poslední akce seriálu "Kolmo za poznáním Olomouckého kraje" v mikroregionu Olomoucko a Bystřička. Cyklisté se projeli po cyklotrase z Olomouce přes Bystrovany do Velké Bystřice. V přízemí radnice se konala akce „**Zpřístupnění údolí řeky Bystřice a mikroregionu Bystřička pro cykloturistickou dopravu a jiné sportovní aktivity**“. Poté se vydali účastníci akce do Hrubé Vody, kde je čekalo občerstvení a Zdravotní ústav Olomouc prováděl měření cholesterolu, tlaku a tuků.



#### 9.9.2006 - Mikroregion Království

Předposlední akce se konala v sobotu 9.září v mikroregionu Království. Cyklisté se vydali v 8 hodin z Olomouce do Grygova, přes Majetín, Brodek u Přerova, Citov, Věrovany, Dub nad Moravou a Blatec do Velkého Týnce. Cestou čekala na účastníky poradna zdravého životního stylu a bohatý doprovodný program.







### 1.5.3 Doprovodný informační systém v OK

Na území OK se vyskytuje doprovodný informační systém, který se skládá ze čtyř rovin:

- A. Informační mapové tabule
- B. Informační tabule atraktivity regionu
- C. Informační tabule jednotlivých obcí po trase
- D. Značení doprovodných služeb - Směrová tabulka

Z pohledu Olomouckého kraje jsou ale nejdůležitější informační mapové tabule, které přehledně zobrazují rozsáhlé území. Již v roce 1999 se obce bývalých okresů Olomouc, Přerov, Prostějov a Kroměříž spolu dohodly na společném projektu „Cyklistické trasy marketingového regionu Střední Morava, jehož součástí byla i realizace Informační mapové tabule o velikosti (1800 x 1200 mm), která slouží k celkové orientaci cyklistů v rámci všech cyklotras a případně pěších tras regionu Olomouc, Přerov, Prostějov a Kroměříž. Z toho důvodu tvoří základní část tabule schématická mapa. Na mapě jsou vyznačeny jednotlivé atraktivity a dále důležité obce pomocí bodů. Cyklotrasy jsou vyznačeny čarami a barevně rozlišeny v souladu se zavedenými pravidly.



V legendě jsou uvedeny a trojjazyčně popsány jednotlivé piktogramy a symboly užívané ve schématické mapě, případně doplněny některé podstatné informace vztahující se k problematice cykloturistiky v daném regionu. Schématická mapa je doplněna jednoduchými nákreso (pérovkami) významných atraktivit regionu, jako je např. hrad Bouzov, Sv. Kopeček apod.

Tabule byly osazeny v těchto lokalitách: Hranice, Hustopeče, Lipník nad Bečvou, Olomouc 2x, Přerov, Bezuchov, Bouzov 2x, Bystrovany 2x, Červenka 2x, Dub nad Moravou, Konice, Litovel, Lobodice, Loučany, Náměšť, Nová Hradečná, Osek, Otaslavice, Plumlov, Prostějov, Smržice, Šternberk, Teplice nad Bečvou, Těšetice 3x, Tovačov, Týn nad Bečvou, Uničov 2x, Ústí a Velká Bystřice.

Jelikož jsou tyto tabule již 10 let staré, doporučuje se je vyměnit.

Výše popsán přístup je však výjimkou. V drtivé většině případů obce osadí k celkové orientaci cyklistů mapu mikroregionu doplněnou o údaje dané obce.



Podpora rozvoje  
Olomouckého kraje



**Příkladem mohou být následující informační tabule:**



Foto archiv: Machovský – mikroregion Bystřička



Foto archiv: Machovský – mikroregion Hranicko



Foto archiv: Machovský – mikroregion Uničovsko



Foto archiv: Machovský – mikroregion Lipensko



Foto archiv: Machovský – mikroregion Kosiřsko



Foto archiv: Machovský – mikroregion Ruda



## 1.5.4 Analýza možností propojení cyklistické a veřejné dopravy

### A. Bike & Ride - v kontextu základní dopravní obslužnosti

Součinností dopravních prostředků kolo/vlak lze zejména v příměstských oblastech velmi dobře konkurovat automobilové dopravě. Kromě kvalitně fungující vlakové dopravy je také důležité vybavení stanic cyklostojany a cyklogarážemi v duchu systému **Bike & Ride**. Smyslem systému Bike & Ride je vybudovat infrastrukturu umožňující bezpečné odstavení jízdního kola v prostorách stanice, jenž umožní cestujícímu pokračovat k cíli své cesty vlakem a nebo naopak. Jízdní kolo v systému funguje jako dopravní prostředek pro krátké vzdálenosti z místa bydliště (či zaměstnání) ke stanici. S ohledem na výrazně širší okruh v okolí dostupný od stanice jízdním kolem než pěší dopravou, je tak podpora systému Bike & Ride v zájmu železniční dopravy, neboť tím výrazně stoupá počet jejich potencionálních uživatelů. V Německu se celkem 15% všech uživatelů železniční dopravy dopravuje na nádraží jízdním kolem, v Nizozemí a Dánsku je to dokonce 30%.



*obr. Asperes, T. (Hasselt University, Belgium), Bike & Ride Program Cologne (Germany),*

Jak ale ukázal namátkový průzkum (**příloha č.4**), vybavení železničních stanic a zastávek v Olomouckém kraji, v duchu systému Bike & Ride, je dosud velmi slabé. Je to způsobeno především dlouhodobě problematickými majetkovými vztahy (část nádraží patří SŽDC s.o., část ČD jako dopravci) a malou osvětou v této oblasti. Na většině velkých vlakových nádraží dosud chybí i základní cyklostojany (a nebo jsou velmi špatné kvality), automatické cyklogaráže známé z německých měst k nám také dosud nedorazily.

### Z analýzy plyne následující doporučení, které je následně zakomponováno do návrhové části:

Na základě prvního šetření je zřejmé, že před cca 20 lety tento systém byl daleko více rozšířenější než v současné době. Nemělo by to ale vést k úvaze, abychom daný systém opustili. Vycházejme spíše z předpokladu, že lidé se opět budou vracet z aut na kolo a na železnici. Celý systém by tak měl být založen na budoucí expanzi. Vycházejme ze zahraničních zkušeností, které hovoří o tom, že pokud vytvoříme dobré parkovací podmínky, podpoří se růst využívání systému Bike & Ride (Bicycle parking manual, The Danish Cyclists Federation, 2008).



Při zřízení nových stojanů, nebo rekonstrukci starých, by se mělo vycházet ze zásad:

- Vymezení prostoru, kam stojan umístit a zvažení, pro kolik kol maximálně má být. Jen pro srovnání dánský manuál (Bicycle parking manual, The Danish Cyclists Federation, 2008) například doporučuje, aby stání bylo navrženo v počtu 10-30% cestujících, kteří v stanici nastupují. V kontextu České republiky by stačilo i 1%.
- Výběr prostoru tak, aby byl co nejvíce na očích a současně umožňoval kolem zaparkovaných kol průchod. Častým argumentem proti parkování bývá skutečnost, že se lidé bojí nechat své kolo ve stojanu z důvodu krádeže. Toto riziko se dá ale snížit tím, že kolo bude možno bezpečně uzamknout o rám a to buď:
  - trubkovým obloukem, který je součástí stojanu, do kterého vkládáme vlastní/zapůjčenou zámkovou vložku,
  - vlastním trubkovým nebo lanovým zámkem dostatečného průměru.
- Zvážení, zda budou kola v řadě vedle sebe, v řadě proti sobě, v (půl)kruhovém uspořádání, nad sebou, či budou ve žlábkách. Důležité je také zvážit, zda bude stojan zastřešen.
- Zvážení, jaká kola budou ve stojanu parkována nejvíce a podle toho případně upravit rozteče mezi stáními pro jednotlivá kola.

Základní funkce dobrého cyklostojanu:

- Lze v něm zaparkovat všechny typy kol od silničních po horská.
- Usazení zadního kola nepoškozuje přehazovačku ani mechanismus kotoučových brzd, tj. nedotýká se jich.
- Umožňuje opření/zamčení rámu kola o pevnou konstrukci umožňující obemknutí lanovým nebo trubkovým zámkem.
- Je připevněn/zabudován do povrchu, na kterém stojí.
- Čistota kolem stojanu, pravidelně osekaná tráva, ať cyklista/cestující vnímá, že je tu vítaným hostem.



## Příklady a fotky



Hranice na Moravě



Příklad zastřešených stojanů: Mohelnice, v rámci rekonstrukce stanice

## B. Bike & Ride - kontext volnočasové a turistické cyklistiky

Propojení veřejné a cyklistické dopravy v České republice je především rozšířeno na poli cykloturistiky. Svědčí o tom vypravování speciálních prostředků veřejné dopravy, tzv. cyklobusů, cyklovlaků, či existence nových služeb, jako půjčování kol ze strany ČD a.s.

### B.1 Cyklisté a železnice

#### Kolo jako spoluzavazadlo

Nejjednodušší a mezi cyklisty nejoblíbenější je přeprava jízdního kola jako spoluzavazadla. Touto formou lze přepravovat kola ve vlacích, které jsou v jízdním řádu označeny symbolem jízdního kola a v omezené míře i v dalších osobních spojích a v rychlicích. Jak v takovém případě kolo přepravit? Cestující sám kolo naloží a vyloží do vozu, který je označen piktogramem jízdního kola. Pokud je v jízdním řádu u vlaku uveden stejný symbol, lze v něm přepravit několik kol. V opačném případě je možná přeprava kola ve voze prvních a posledních dveří vlaku. V takovém případě je však omezena kapacita jen na dvě jízdní kola v jednom nástupním prostoru vozu.





Cena za přepravu kola jako spoluzavazadla je 25 Kč za jednu cestu vlakem nebo 50 Kč na celý den. Cestujícím, kteří využijí více spojů a budou třeba i jen přestupovat se vyplatí celodenní doklad. Stejně jako poplatek za přepravu v jednom vlaku ho mohou koupit v pokladně nebo bez přírážky u průvodčího ve vlaku.

### Kolo v úschově během přepravy

Druhou možností přepravy jízdního kola je tzv. úschova během přepravy. V tomto případě cestující předá a následně si v cílové stanici vyzvedne jízdní kolo u služebního vozu od zaměstnance drah. Zákazník pak sám cestuje v běžném voze pro cestující a kolo má pod dozorem vlakového doprovodu Českých drah. Za tuto přepravu v jednom vlaku zaplatí cestující 30 Kč a nebo si může koupit celodenní doklad za 60 Kč. Pokud zákazník kombinuje při své cestě vlaky se zjednodušenou přepravou a úschovou, pak platí tento doklad pro obě tyto služby.

Doklad o zaplacení ceny za jednorázovou přepravu jízdního kola jako spoluzavazadlo nebo v úschově během přepravy pro jeden vlak se zakupuje přímo ve vlaku, pouze v případě současného nákupu rezervace místa pro kolo se zakupuje u pokladní přepážky. Jednodenní doklad pro obě služby lze zakoupit buď ve vlaku nebo u pokladny.

### Rezervace pro kolo

Pokud chcete mít garantované místo na svou plánovanou cestu, pak je možné si rezervovat i místo pro jízdní kolo. Některé vlaky mají ovšem povinnou rezervaci. Především z důvodu krátkého pobytu těchto vlaků ve stanicích a kapacitních důvodů je u většiny vlaků SuperCity, EuroCity nebo InterCity s přepravou jízdních kol povinná rezervace.

Cena za rezervaci místa pro jízdní kolo se odvíjí od druhu použitého vlaku a druhu jízdného, které cestující zaplatil:

|   |       |
|---|-------|
| Místenka SC nebo místenka SC s rezervací pro jízdní kolo  | 200,- |
| Místenka SC nebo místenka SC s rezervací pro jízdní kolo pro držitele slevy Rail plus <sup>2</sup>  | 100,- |
| Místenka nebo místenka s rezervací pro jízdní kolo nebo poplatek za vyhrazení místa pro jízdní kolo (vyjma vlaků SC)                              | 70,-  |
| Místenka nebo místenka s rezervací pro jízdní kolo nebo poplatek za vyhrazení místa pro jízdní kolo (vyjma vlaků SC) pro držitele slevy Rail plus | 35,-  |

### Půjčovna kol v OK kraji

Informace byly převzaty z [www.cd.cz/pujcovnykol](http://www.cd.cz/pujcovnykol)

### Jak si kolo vypůjčím?

- předložím dva své osobní průkazy
- uzavřu nájemní smlouvu
- složím zálohu 1000 Kč za jedno kolo (nebo 2000 Kč za 2 až 5 kol)
- zaplatím půjčovné a vyrazím na cestu!



<sup>2</sup> Neplatí pro vybrané spoje ve vyhlášených termínech



### Ceny půjčovního za jedno kolo:

- |  |        |
|--|--------|
| • jednodenní nájemné   | 160 Kč |
| • jednodenní nájemné pro držitele slevy Rail plus (např. s In-kartou/Rail plus)                                  | 120 Kč |
| • polodenní nájemné (platí od 13:00 hodin do jedné hodiny po začátku stanovené otevírací doby následujícího dne) | 120 Kč |
| • polodenní nájemné pro držitele slevy Rail plus   | 90 Kč  |

### Půjčovna kol ČD v Litovelském Pomoraví:

Železniční stanice Olomouc hl.n. ČD centrum pondělí až neděle 7.00 – 19.00 hodin tel. 972 740 436  
e-mail: [OLC@CDcentrum.cd.cz](mailto:OLC@CDcentrum.cd.cz)

Kolo lze vrátit také: Železniční stanice Prostějov hl.n., Železniční stanice Červenka, Železniční stanice Senice na Hané.

Vypůjčená kola lze bezplatně přepravovat ve vlacích na těchto tratích:

- 270 Olomouc hl.n. - Červenka
- 271 Prostějov hl.n. - Chornice
- 273 Prostějov hl.n. - Červenka
- 275 Olomouc hl.n. – Drahanovice
- 301 Olomouc hl.n. - Prostějov hl.n.

## B.2 Cyklobusy

- Cyklobusy společnosti Veolia Transport Morava a.s. jako běžné autobusové linky a mohou je využít k přepravě jak cykloturisté s jízdními koly, tak i pěší turisté a všichni ostatní cestující

### Trasy cyklobusů:

**BUS 1:** Olomouc - Šternberk - Huzová - Rýmařov - Malá Morávka - Hvězda – Ovčárna

(1.7. až 31.8.2009 - jede o víkendech a ve dnech státních svátků)

Nejvhodnější pro cykloturisty z Olomouce

**BUS 2:** Krnov – Bruntál – Karlov – Malá Morávka – Hvězda – Ovčárna (1.7. až 31.8.2009 - jede denně)

**BUS 3:** Šumperk – Klepáčov – Skřítek – Rýmařov – Malá Morávka – Hvězda – Ovčárna (- Karlova Studánka – Vrbno pod Pradědem) (1.7. až 31.8.2009 - jede o víkendech a ve dnech státních svátků)

**BUS 4:** Jeseník – Rejvíz – Zlaté Hory – Vrbno pod Pradědem – Karlova Studánka – Hvězda – Ovčárna (jede jen 4.7.2009)

Cena jízdného za přepravu cestujících je stanovena dle kilometrického ceníku Veolia Transport Morava. K ceně jízdného se za přepravu jízdního kola připočítává 15,- Kč.

- Cyklobusy společnosti FTL a.s., spolu s Městským úřadem Prostějov

### **BUS 5: Prostějov – Vícov – Protivanovsko – Boskovice**

V květnu až červnu jezdí jen o víkendech, stejně jako v září. O letních prázdninách jezdí denně. Kapacita přívěsného vozíku připojeného za autobus je dvacet jízdních kol.

Cena za přepravu jízdního kola je 18 Kč.

- Cyklobusy Dopravního podniku města Olomouce, a.s.

### **BUS 6: Tržnice, plocha – Svatý Kopeček, ZOO**

Cyklobusy jezdí od června do září. Přeprava cestujících na lince je dle platného tarifu IDSOK. Cena za přepravu jízdního kola je 16 Kč v doplňkovém prodeji.





## 1.6 ANALÝZA POTŘEB MIKROREGIONŮ

### 1.6.1 Plány obcí a měst na výstavbu nových cyklostezek

Pro splnění zadaného úkolu a vypracování objektivního materiálu bylo nutno shromáždit údaje o již vybudovaných a připravovaných cyklotrasách na území kraje. Proto byly jednotlivé svazky obcí osloveny s žádostí o sdělení, jaké cyklotrasy a v jaké délce již vybudovaly a která místa na svém území chtějí propojit cyklotrasou. Data o svých plánech pak vyplnily do níže uvedeného dotazníku. Další informace o plánech jednotlivých obcí, měst a krajů jsou uvedeny v **příloze č.2**.

Z analýzy pak plyne, že jen obce Olomouckého kraje jsou schopny nyní do podzimní výzvy ROP NUTS II Střední Morava podat žádosti za 199,5 mil. Kč, což výrazně převyšuje možnosti uvedeného dotačního titulu.

#### Projekty připravené k žádosti do ROP SM v termínu podzim 2009

| Č. | Lokalita   | Délka (km) | Náklady (mil. Kč) | Připravenost  | Gestor                                     |
|----|--|------------|-------------------|---|--|
| 1  | Stezka pro chodce a cyklisty Šternberk - Babice                            | 1,5        | 15,0              | vydáno ÚR, zpracovaná DSP   | Město Šternberk                            |
| 2  | Smíšená stezka Rapotín – ul. Šumperská                                     | 3,2        | 38,0              | vydáno ÚR, zpracovává se DSP  | Obec Rapotín                               |
| 3  | Smíšená stezka Moravičany – Mohelnice v trase Moravské stezky              | 1,9        | 13,0              | zpracovaná DUR, v 8/09 se podává žádost na stavební úřad  | Obec Moravičany<br>Město Mohelnice         |
| 4  | Cyklostezka Charváty – Dub nad Moravou                                     | 1,7        | 9,0               | zpracovaná DUR, probíhá jednání s jedním majitelem pozemku, po prázdninách se bude podávat žádost na stavební úřad    | Obce Charváty a<br>Dub nad Moravou         |
| 5  | Mikulovice – Příhraniční cyklostezka v trase Moravské stezky               | 0,4        | 2,5               | zpracovaná DUR, v 7/09 se podává žádost na stavební úřad  | Obec Mikulovice                            |
| 6  | Smíšená stezka Samotišky – Toveř   | 0,8        | 4,6               | zpracovaná DUR, probíhá jednání s jedním majitelem pozemku, po prázdninách bude reálně podána žádost na stavební úřad | Obce Samotišky,<br>Toveř                   |
| 7  | Uničov; Dukelská - Hrdinů (přes sídl. Mohelnická-Plzeňská) (C9 šířky 3,0m) | 0,46       | 3,8               | SP (realizace 2010)   | Město Uničov                               |
| 8  | MŽ (Řepčín – rozcestí na Poděbrady)  | 1,8        | 6,0               | Dokumentace pro územní rozhodnutí   | Statutární město Olomouc                   |
| 9  | Úseky Moravské stezky v intravilánu města Olomouc                          | 2,0        | 10,0              | Dokumentace pro územní rozhodnutí   | Statutární město Olomouc                   |
| 10 | Prostějov – Kostelec na Hané   | 2,7        | 10,0              | SP  | Město Prostějov a<br>Obec Kostelec na Hané |
| 11 | Přerov; ulice Brí. Hovorkových - hranice území (na Želatovici) (C10)       | 1,52       | 8,4               | na část 1 210 m se zpracovává DÚR   | Statutární město Přerov                    |
| 12 | Přerov; ulice Komenského -   | 0,44       | 7,4               | na části 345 a 670 m se zprac.  | Statutární město Přerov                    |





| Č. | Lokalita   | Délka (km) | Náklady (mil. Kč) | Připravenost  | Gestor                  |
|----|--|------------|-------------------|---|-------------------------|
|    | místní část Předmostí  |            |                   | DÚR   |                         |
| 13 | Přerov; ulice Velké Novosady - ulice Velká Dílážka (C10, část C9)          | 1,26       | 6,9               | na část 220 m se zpracovává DÚR<br>na část 750 m vydáno ÚR (I/55) | Statutární město Přerov |
| 14 | Přerov; ulice Velké Novosady - ulice Palackého (C10)                       | 0,42       | 2,2               | zpracovává se DÚR   | Statutární město Přerov |
| 15 | Radslavice; od mostu silnice II 434/15 – kř. Slaměnickova – Přerovská (C9) | 1,502      | 11,5              | Zpracována PD pro ÚR  | Obec Radslavice         |
| 16 | Začátek obce Sušice - konec obce Radslavice (C9)                           | 0,851      | 6,5               | Zpracována PD pro ÚR  | Obec Radslavice         |
| 17 | Cyklostezka na opuštěném drážním tělese Nezamyslice – Morkovice            | 11,6       | 44,7              | vydáno ÚR, zpracovaná DSP, podána žádost o SP                     | Obce podél trati        |

Informace byly získané na základě koordinačních jednání s obcemi s těmito termíny:

- 18.03.2009 v Olomouci
- 20.03.2009 v Prostějově
- 30.03.2009 v Šumperku a Jeseníku
- 02.04.2009 v Přerově

Dále byly informace získány od Klubu českých turistů a konzultovány pověřeným členem (předsedou Krajské komise cykloznačení OK).

## 1.6.2 Další doporučení na výstavbu nových cyklostezek

Kromě informací od obcí jsou navrženy také další lokality, u kterých se zpracovatel domnívá, že by měly být řešeny z pohledu bezpečnosti cyklistů. Jedná se zejména o lokality, které jsou:

- značně nebo extrémně zatížené motorovou dopravou, včetně nebezpečných dopravních úseků a křižovatek,
- vhodné pro využití jízdních kol k denní dojíždce do cca 7 km vzdálenosti, s vytipováním spádových měst (dojíždka do škol, zaměstnání) u nichž lze vybudováním bezpečných cyklistických stezek vyvolat potenciální zájem o pravidelné využívání cyklistické dopravy.

Hlavním důvodem je skutečnost, že daná opatření musí chtít realizovat samotné obce a města. Bez jejich zájmu kraj nemůže nic v dané záležitosti dělat. Tato doporučení tak jen naznačují, že by se měla řešit a dávají prostor pro to, aby byly následně zařazeny mezi priority kraje pro období po roce 2010 (samozřejmě jen za zájmu obcí).





## **Výstavba a umístění nových, resp. přeložených cyklotras**

Při výstavbě a umístění nových, resp. přeložených cyklotras je nutné respektovat zájmy CHKO (metodika zřizování cyklostezek), majitelů pozemků a komunikací, volit bezpečné trasy, neznačit duplicitně silniční trasy, které mají shodné DZ (informativní modré), při návrzích využívat metodiku KČT, zvolit si garanta úseku tras na svém území, atd.

Hlavním právním dokumentem, z něhož je nutné vycházet při vytyčování a budování cyklostezek a cyklotras, je zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Ten obsahuje řadu omezení vstupu do přírody krajiny a volného pohybu veřejnosti. Současně také stanoví sankce za protiprávní jednání jednotlivých subjektů v oblasti ochrany přírody a krajiny. Je tedy nejen v zájmu orgánů ochrany přírody, ale i zájmu veřejnosti provozující cykloturistiku, seznámit se s riziky vyplývajícími z těchto omezení a zákazů.

## **Cykloturistika a její vlivy na zvláště chráněná území (ZCHÚ)**

Pro národní parky, národní přírodní rezervace, národní přírodní památky a první zónu chráněných krajinných oblastí platí §64 – Omezení vstupu z důvodu ochrany přírody, podle něhož může orgán ochrany přírody po projednání s dotčenými obcemi omezit nebo zakázat přístup veřejnosti do těchto území nebo jejich částí v případě, že nadměrnou návštěvností hrozí jejich poškození.

Při masově provozovaném a organizovaném cyklistickém sportu hrozí zvláště chráněným územím poškození především necitlivými úpravami stávajících nebo zřizováním nových komunikací. Účelem ZCHÚ je uchování maximálně přírodě blízkého stavu hodnotných ekosystémů nebo jejich složek. Každý násilný zásah do tohoto prostředí znamená jeho devastaci. Proto v maloplošných ZCHÚ nelze budovat nové cyklistické stezky.

K poškození ZCHÚ však může docházet i samotným provozem. Každé ZCHÚ má určitou únosnou kapacitu prostředí vůči návštěvníkům. Vysokou návštěvností – zejména hlukem – mohou být ohrožena území, významná jako ptáčí hnízdiště nebo útočiště ptáků na tahových cestách. To se týká především ZCHÚ na rybnících nebo na vodních tocích. Tím vzniká – zejména při jízdě na kole – nebezpečí úhynu vzácných obojživelníků a plazů, kteří při rychlé jízdě nestačí uniknout.

Nadměrný cyklistický (ale i pěší) provoz může mít za následek výrazné poškození cest a chodníků, objíždění poškozených úseků okolním terénem a tím ničení vegetačního krytu. To vše přispívá k plošné i rýhové erozivní činnosti. Toto nebezpečí je aktuální především v horských oblastech, jmenovitě na bezlesích hřebenech a svazích, kde je mělká půda a vysoké dešťové srážky. K erozivní činnosti může docházet i na mokřadlech a rašeliništích při rozrušování vegetačního krytu.

Nelze pominout ani skutečnost, že nadměrný počet návštěvníků, pohybujících se v ZCHÚ, přináší spoustu negativních jevů, proto je zde velmi potřebné šetrné chování cyklistické veřejnosti k dochovaným přírodním hodnotám.

## Návrhy řešení:

- ve zvláště chráněných územích, resp. v oblastech EVL a PO se vylučuje budovat nebo vytvářet nové cyklotrasy a cyklostezky a důsledně ošetřovat bezpečnost a šetrnost stávajících,
- vyznačování cyklotras a cyklostezek v ZCHÚ je možné provádět jen se souhlasem orgánů ochrany přírody,
- úpravy veřejnosti přístupných stávajících stezek pro jízdu na kolech v ZCHÚ je možné uskutečňovat jen po projednání s orgány ochrany přírody,
- na cyklotrasách vedoucích přes ZCHÚ budou subjekty, které vyvolaly značení těchto komunikací, zajišťovat dostatečnou informovanost uživatelů o povinnosti dodržovat zákazy vstupu mimo cesty, zákazy táboření, zákazy poškozování přírodních stezek, aj.

## Cykloturistika ve volné krajině

Pro jízdu na kolech ve volné krajině by se měly využívat především stávající komunikace. Budování nových komunikací se dotýká §63 odst. Zákona o ochraně přírody, který stanoví, že veřejně přístupné účelové komunikace, stezky a pěšiny mimo zastavěné území obcí není dovoleno zřizovat (nebo rušit) bez souhlasu příslušného orgánu ochrany přírody, což jsou v daném případě pověřené obecní úřady. Toto ustanovení současně ukládá obcím vést přehled o veřejně přístupných komunikacích, stezkách a pěšinách v obvodu své územní působnosti.

## Cykloturistika podél řek

Cyklistika dnes v celé Evropě plně využívá například zařízení na březích toků a to zejména pobřežních manipulačních stezek řek a plavebních kanálů. Proto je zcela logické, že se předpokládá využívání stezek podél řek i v České republice. Příkladem mohou být protipovodňová opatření v Olomouci a v Litovelském Pomoraví. Jednou z možností je realizace protipovodňových hrází, kdy MZe na základě půjčky z Evropské investiční banky financuje technickou část protipovodňových opatření, kde obce a města pak financují „položení asfaltového koberce“. Dalším zdrojem financování jsou dotace MZe. Součástí tohoto projektu jsou výstavby suchých poldrů a výstavby odsazených hrází. Pro omezení přívalové vlny se předpokládá i změna hospodaření v ohrožené oblasti. V případě výstavby nových hrází je vhodné do vlastního projektu zapracovat vybudování komunikací na hrázích, které by bylo možné využít i jako cyklotrasy.

## Cykloturistika po rušených tělesech železničních drah a podél drah

Další možností je vybudování cyklostezek podél železničních tratí, kde se nabízí obdobné řešení jako v předchozím případě. Ministerstvo dopravy by financovalo obnovu a modernizaci tratí. Obce a města by financovaly úpravy komunikací, vedoucích souběžně s železničními tratěmi. V souvislosti s železnicemi se nabízí možnost využívat opuštěná drážní tělesa (a to jednak modernizací koridorů), ale i již roky opuštěné a nevyužívané trasy z důvodu neefektivnosti a vybudovat zde cyklostezky. Tyto regionální a místní tratě propojovaly obce a městečka více méně nejkratší a nejlépe sjížděnou cestou, bez výrazných převýšení. Zde je proto předpoklad využívání těchto stezek nejen cykloturisty, ale i cyklisty dopravujícími se do zaměstnání, škol. Proto by bylo nanejvýš vhodné, před případným zrušením trati, posoudit možnost jejího využití pro cyklistiku, resp. toto řešit i legislativně jako využití ve veřejném zájmu.



### 1.6.3 Cenová kalkulace & typy konstrukcí

Při stanovení předpokládaných nákladů je třeba brát v úvahu, že cenové náklady na běžný metr cyklostezky se liší dle typu konstrukce cyklostezky. Níže jsou uvedeny jednotlivé typy:

#### **TYP 1 Živičná konstrukce včetně zemního tělesa**

5 cm Asfaltový beton

10 cm Obalované kamenivo OK II

20 cm lože z drti 32-63, zhutněno

Konstrukce položena na urovnanou pláň, zbavenou veškerého porostu, vhodnou na veškeré cesty s nepříznivými sklonovými poměry, pravidelně pojižděné a také na vybrané cyklotrasy.

Cca 1500 Kč/m<sup>2</sup>

#### **TYP 2 Živičná konstrukce bez zemního tělesa**

5 cm Asfaltový beton

10 cm Obalované kamenivo OK II

20 cm lože z drti 32-63, zhutněno

Cca 1200 Kč/m<sup>2</sup>

#### **TYP 3 Konstrukce stezky s mlatovou úpravou**

Posyp z kameniva drceného 130 kg/m<sup>2</sup>

15 cm podkladní vrstva z kameniva 0-63 mm

10 cm vyrovnaní pláně do 10 cm 0-32 mm

Konstrukce položena na urovnanou pláň, zbavenou veškerého porostu, v případě velkého podélného sklonu osazená svodnicemi.

Cca 700 Kč/m<sup>2</sup>

#### **TYP 4 Drobné vyspravení konstrukce (obrusná vrstva z asfaltového betonu)**

5 cm Asfaltový beton

Penetrační nátěr spojovací 1,6 kg/m<sup>2</sup>

Cca 500 Kč/m<sup>2</sup>

### **DALŠÍ TYPY KONSTRUKCÍ**

#### **Penetrační makadam (M)**

Penetrační nátěr 1,9 kg/m<sup>2</sup>

9 cm penetrační makadam PA

Penetrační nátěr spojovací 1,6 kg/m<sup>2</sup>

15 cm podkladní vrstva z kameniva 32-63 mm

10 cm vyrovnaní pláně do 10 cm 32-63 mm

Na polní a lesní cesty, nezatížené pravidelnou dopravou, bez odvodňovacího podélného zařízení vhodné pro mírné spády, v kombinaci s velkým příčným spádem i do nepříznivějších sklonových poměrů. Osazen ocelovými svodnicemi.

Cca 500 Kč/m<sup>2</sup>



## **Recyklace původního materiálu za použití stabilizačního prostředku GLORIT**

Tato moderní technologie pro výstavbu a zpevnění cest, stezek a cyklostezek funguje na principu recyklace původního materiálu, do něhož se přidává cement a stabilizační prostředek GLORIT. Výsledkem je velmi pevná a odolná vrstva (20 cm tloušťky), která skvěle odolává mrazu i značnému zatížení (jedná se vlastně o podkladní vrstvu).

Cesty upravené touto technologií mají charakter zpevněné cesty z minerálního betonu. GLORIT je stabilizační prostředek na bázi solí v práškové formě, byl vyvinut v Japonsku a úspěšně se používá více než 15 let.

Hlavními výhodami této technologie jsou:

- Odpadá odvoz a dovoz materiálu
- Šetří se zásoby písku a štěrku
- Nedochází ke změně prostředí
- Zrychluje se doba realizace projektů

Cca 800 Kč/m<sup>2</sup>

Závěrem je třeba konstatovat, že i přes nemalé nároky systému cyklodopravy jak na lidský faktor, tak i na investiční a neinvestiční prostředky, považujeme jeho postupnou realizaci v navržené podobě za příspěvek nejen ke zvýšení atraktivity kraje pro jeho návštěvníky, ale především ke zlepšení životního prostředí jeho stálých obyvatel a zvýšení jejich bezpečnosti.



## 1.6.4 Finanční zdroje pro pokrytí plánů obcí v OK

K podpoře cyklistické dopravy pak bude možné využívat zdroje, které se budou týkat následujících fondů:

### Evropské:

- A. Regionální operační program – NUTS II Střední Morava
- B. Operační program Přeshraniční spolupráce Česká republika – Polská republika 2007 – 2013
- C. Další evropské zdroje financování (EAFRD); Plán rozvoje venkova pro léta 2007 - 2013 (MZe), Program 2000 s.p. Lesy ČR
- D. Program česko-švýcarské spolupráce

### Národní:

- E. Státní fond rozvoje dopravní infrastruktury (SFDI), část cyklostezky

### Krajské:

- F. Krajský dotační titul 2004 – 2009

## A. ROP NUTS II Střední Morava

### Oblast podpory 1.1 Regionální dopravní infrastruktura

#### Vazba na opatření 1.1.2

Typ podpory v souvislosti s cyklistikou: Odstraňování nebezpečných míst na silnicích II. a III. třídy budováním dopravně-inženýrských prvků směřujících ke snížení počtu dopravních nehod (zejm. stavební úpravy komunikace za účelem zklidnění dopravy ve městě a obci, stavební úpravy vjezdu do města a obce, rozdělení přechodu na dvě části doplněním ostrůvku a jeho osvětlením, oddělování cyklistické dopravy a pěších, úpravy nepřehledných železničních přejezdů, zpomalovací retardéry, aj.).

### Oblast podpory 1.2 Veřejná doprava

#### Vazba na opatření 1.2.1

Typ podpory v souvislosti s cyklistikou: Výstavba nových nebo stavební úprava stávajících terminálů pro přestup mezi jednotlivými dopravními systémy - především nádraží, nástupišť, čekáren a související návazné infrastruktury (systémy park&ride, bike&ride, kiss&ride).

### Oblast podpory 1.3 Bezmotorová doprava

#### Vazba na opatření 1.1.3 a 1.1.4

Oblasti podpory:

- Realizace aktivit v rámci přípravy, realizace a koordinace integrovaných projektů a integrovaných plánů rozvoje měst/území
- Výstavba regionálně významných stezek pro bezmotorovou dopravu
  - může se jednat o stavební úpravy či jiné stavební změny a rozšiřování stávající infrastruktury, je možná i výstavba nové infrastruktury,
  - regionálně významné stezky pro bezmotorovou dopravu: Jantarová cyklostezka, Moravská stezka, cyklostezka podél Bařova kanálu, cyklostezka Bečva, navazující části cyklostezek Otrokovice – Vizovice a Kunovice – Uherský Brod – Luhačovice,
  - ostatní stezky pro bezmotorovou dopravu
- Realizace opatření pro zvýšení bezpečnosti bezmotorové dopravy



- může se jednat o stavební úpravy či jiné stavební změny a rozšiřování stávající infrastruktury, je možná i výstavba nové infrastruktury,
- opatření pro zvyšování bezpečnosti bezmotorové dopravy: výstavba bezbariérových přístupů u komunikací pro bezmotorovou dopravu, přizpůsobení komunikací pro bezmotorovou dopravu osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, řešení kolizních míst (křížení stezek pro bezmotorovou dopravu s jinými pozemními komunikacemi – např. světelné signalizační zařízení, zvuková či jiná signalizace, atd.)
- Realizace opatření pro preferenci bezmotorové (zejména cyklistické) dopravy.
- Doplnkově k výše uvedeným stezkám pro bezmotorovou dopravu lze podpořit i značení, budování drobné infrastruktury, např. odpočívadel, stojanů na kola, přístřešků, půjčoven a úschoven kol, atd.

#### Typ podpory:

- individuální projekty - IP je předkládán zadatelem, jež se následně stává příjemcem, tj. obdrží podporu přímo (od ŘO) nikoliv zprostředkovaně
- integrované projekty – IgP komplexní rozvojový nástroj logicky propojených a vzájemně podmíněných projektů, jež dohromady vytváří významné synergické efekty

### Seznam projektových žádostí z území Olomouckého kraje schválených k podpoře v rámci výzvy č. 2 ROP NUTS II Střední Morava

| Název projektových žádostí   | Název žadatele                                 | Výše požadované dotace z rozpočtu RR (v Kč) |
|--|--|---|
| Rozšíření a optimalizace stávající sítě cyklostezek města Uničov a napojením na regionální cyklotrasu č. 511 | Město Uničov                                   | 8 753 693,55                                |
| Cyklostezka Smržice - Držovice s napojením na Prostějov  | Obec Smržice                                   | 8 988 515,40                                |
| Mikulovice, optimalizace vedení Moravské stezky  | Obec Mikulovice                                | 2 615 192,45                                |
| Cyklostezka Prostějov - venkov, bezpečná obec Cyklostezka Kralice na Hané - Prostějov, hranice katastru      | Městys Kralice na Hané                         | 6 397 333,00                                |
| Výstavba části cyklostezky Bečva v úseku Týn n. B.   | Obec Týn n. B.                                 | 5 953 325,00                                |
| Cyklistická stezka Kralická – Prostějov  | Město Prostějov                                | 2 739 125,00                                |
| Cyklostezka Velká Bystřice - Hlubočky, zpřístupnění údolí Bystřice pro cyklistickou dopravu                  | Město Velká Bystřice                           | 12 849 986,00                               |
| Cyklostezka Přáslavice - Daskabát - Velký Újezd  | Obec Přáslavice                                | 33 128 828,44                               |
| Cyklostezka Šternberk - Lužice   | Město Šternberk                                | 6 728 890,70                                |
| Cyklostezka Hlušovice - Bohuňovice - Bělkovice - Lašňany s napojením na Olomouc                              | Obec Bohuňovice                                | 16 254 342,79                               |
| Hranice - Cyklostezka Bečva II. Etapa  | Město Hranice                                  | 15 364 266,00                               |
| Cyklistická stezka v ulici Bohumíra Šmerala - Prostějov  | Město Prostějov                                | 5 541 982,00                                |
| Cyklistická stezka Prostějov - Kostelec na Hané  | Město Prostějov                                | 7 891 490,02                                |
| Cyklistická stezka Šumperk - Nový Malín, stavba Nový Malín, II. etapa  | Obec Nový Malín                                | 7 397 167,00                                |
| Cyklistická stezka Krasice - Čechovice   | Město Prostějov                                | 8 896 757,00                                |
| Výstavba cyklostezky v Odborném léčebném areálu v Pasece   | Odborný léčebný ústav Paseka, příspěvková org. | 2 035 408,00                                |

### Oblast podpory 2.3 Rozvoj venkova Vazba na opatření 1.1.3 a 1.1.4

Podporované aktivity zaměřené na fyzickou revitalizaci území:

- Přeložky a výstavba technického a dalšího vybavení území, obnova a výstavba infrastruktury a **místních a účelových obslužných komunikací**
  - stavební úpravy stávajících místních a účelových komunikací, případně je možná výstavba nových místních a účelových komunikací

### **Oblast podpory 3.1 Integrovaný rozvoj cestovního ruchu**

#### **Vazba na prioritu č.2**

V rámci této oblasti budou podporovány aktivity pouze v následujících turisticky významných územích s vysokou koncentrací infrastruktury a služeb cestovního ruchu (vymezení dle katastrálních území):

Olomoucký kraj:

- Jesenícko (území bývalého okresu Jeseník),
- Šumpersko (území bývalého okresu Šumperk),
- Olomouc.

#### **AKTIVITY:**

- Realizace aktivit v rámci přípravy, realizace a koordinace Integrovaných projektů a integrovaných plánů rozvoje měst/území
- Rozvoj a obnova infrastruktury pro aktivní a kulturně-poznávací formy cestovního ruchu, lázeňství a výstavnictví, včetně návazné infrastruktury
  - jedná se především o modernizaci, stavební úpravy a rozšiřování stávající infrastruktury, případně je možná i výstavba nové infrastruktury,
  - infrastruktura pro aktivní formy CR: infrastruktura pro rozvoj venkovské, pěší, běžecké, vodní turistiky, atd. (infrastruktura v oblasti venkovské turistiky vč. hippo-, agro- a ekoturistiky, jízdrny, hippostezky, trasy pro pěší a lyžaře, naučné stezky, gastronomické cesty, vinařské stezky, spojení naučných stezek s historickými a přírodními památkami, půjčovny sportovních potřeb, infrastruktura pro rekreační plavbu, zooparky, atd.),
  - infrastruktura pro lázeňství: rozšíření stávající nebo vybudování nové lázeňské infrastruktury (lázeňské objekty a kolonády, rozšíření sítě vycházkových tras, služby a vyžití kulturní, sportovní, rekreační, relaxační, wellness služby, atd.).
- Rozvoj a obnova sportovních areálů využitelných primárně pro cestovní ruch včetně návazné infrastruktury:
  - jedná se především o modernizaci, stavební úpravy a rozšiřování stávající infrastruktury, případně je možná i výstavba nové infrastruktury

### **Oblast podpory 3.2 Veřejná infrastruktura a služby**

#### **Nepřímá podpora opatření rozvoje cykloturistiky, jako součást integrovaných projektů**

- Realizace aktivit v rámci přípravy, realizace a koordinace Integrovaných projektů a integrovaných plánů rozvoje měst/území
  - infrastruktura pro aktivní formy CR: infrastruktura pro rozvoj venkovské, pěší, běžecké, vodní turistiky, atd. (infrastruktura v oblasti venkovské turistiky vč. hippo-, agro- a ekoturistiky, jízdrny, hippostezky, trasy pro pěší a lyžaře, naučné stezky, gastronomické cesty, vinařské stezky, spojení naučných stezek s historickými a přírodními památkami, půjčovny sportovních potřeb, infrastruktura pro rekreační plavbu, zooparky, atd.)
- Vybudování jednotného systému turistických okruhů, naučných stezek a/nebo navigačních tabulí v turistické destinaci



- jednotný systém turistických okruhů, naučných stezek a navigačních tabulí: jedná se o jednotný systém turistických cílů, který turisty „provede“ po nejzajímavějších památkách, zajímavostech a dalších atraktivitách, značení běžkařských tratí, naučných stezek, hippostezek, vinařských stezek, atd. (multimediální navigace, informační cedule, směrovky, atd.)
- v rámci výše uvedených aktivit lze podpořit i budování doplňkové infrastruktury, např. odpočívadla, přístřešky, sociální zařízení, atd.

Vybavení s ohledem na zvýšení kvality poskytovaných služeb může být podpořeno v rámci všech výše uvedených aktivit, případně i samostatně.

- individuální projekty - IP je předkládán žadatelem, jež se následně stává příjemcem tj. obdrží podporu přímo (od ŘO) nikoliv zprostředkovaně
- integrované projekty – IgP komplexní rozvojový nástroj logicky propojených a vzájemně podmíněných projektů, jež dohromady vytváří významné synergické efekty

### **Oblast podpory 3.4 Propagace a řízení**

#### **Vazba na prioritu č.2**

- Realizace aktivit v rámci přípravy, realizace a koordinace Integrovaných projektů a integrovaných plánů rozvoje měst/území:
  - Komplexní a jednotný marketing turistické destinace využívající různých způsobů marketingové komunikace, jehož se účastní větší počet veřejných i privátních subjektů v dané destinaci formou partnerství,
  - podporovány budou tradiční formy marketingových komunikací, zejména účast a pořádání veletrhů a výstav cestovního ruchu domácích i zahraničních, tvorba propagačních tiskovin, dále fam a press tripy, speciální prezentace a zaměření na podporu a využití tzv. eventů (akcí), které významným způsobem při sportovních, kulturních a společenských akcích podpoří propagaci regionu/oblasti a přivádějí do dané destinace návštěvníky a podílí se tak na ekonomických efektech např. v ubytování či spotřebě služeb.
- Vytváření regionálních a nadregionálních produktů cestovního ruchu, podpora stávajících regionálních produktů cestovního ruchu na bázi spolupráce veřejného a soukromého sektoru
  - vytváření nových regionálních a nadregionálních produktů cestovního ruchu na bázi spolupráce veřejného a soukromého sektoru.
- Marketingová komunikace nových i stávajících regionálních produktů cestovního ruchu
  - propagace nových i stávajících regionálních produktů cestovního ruchu prostřednictvím účasti na veletrzích a výstavách, pořádání eventů, famtripů (součást PR) a press tripů (součást publicity),
  - propagace nových i stávajících regionálních produktů cestovního ruchu prostřednictvím PR aktivit (inzerce, články apod.), e-marketingu a direct marketingu.



## **B. Operační program přeshraniční spolupráce ČR - PL**

### **Oblast podpory 2.2 Podpora rozvoje cestovního ruchu**

**Vazba na prioritu č.2 a na prioritu č.3**

**Typ podpory:**

- ochrana a obnova kulturního a přírodního bohatství, řemeslných tradic, ochrana a obnova památek včetně sakrálních staveb, opevnění historických urbanistických a technických komplexů, kulturních objektů, rázu kulturní krajiny, **rozvoj cyklistických tras a stezek**, hippostezek, turistických a lyžařských stezek a tras, další doprovodné infrastruktury CR a zlepšení vybavenosti pro volnočasové aktivity,
- podpora rozvoje služeb cestovního ruchu (např. výstavba a vybavení vhodných objektů pro poskytování služeb v cestovním ruchu, zřizování a činnost turistických informačních center, činnost organizací CR, tvorba nových produktů cestovního ruchu a jejich propagace, propagace přírodních hodnot a kulturního dědictví včetně možnosti propagace mimo podporované území, zavádění a využívání ICT v CR, podpora destinačního managementu).

### **Oblast podpory 1.1 Posilování dostupnosti**

**Vazba na opatření 1.2.1 a 2.4.1**

**Typ podpory:**

- modernizace a rozvoj dopravní infrastruktury lokálního a regionálního významu v příhraničí (např. silnice, modernizace železniční infrastruktury s cílem zlepšit bezpečnost nebo zvětšit dopravní dostupnost území, adaptace hraniční infrastruktury pro nové účely, parkoviště s významem pro cestovní ruch),
- zlepšování dopravní obslužnosti příhraniční oblasti, budování integrovaných dopravních systémů (veřejná doprava apod.).

**Typ podpory v souvislosti s cyklistikou:**

- Rozvoj systémů na zlepšování kvality a efektivnosti veřejné dopravy (v kontextu systému Bike and Ride a vybavování vozidel stojany).

## **C. Plán rozvoje venkova pro léta 2007-2013**

### **Opatření I. 1.2.3 Lesnická infrastruktura**

**Vazba na opatření 1.1.3, 1.1.4 a na cíl 2.2**

- Výstavba, modernizace, rekonstrukce a celkové opravy lesních cest nad 2 m šíře, včetně souvisejících objektů.

### **Opatření I. 1.4 Pozemkové úpravy**

**Vazba na opatření 1.1.3, 1.1.4 a na cíl 2.2**

Realizace plánů společných zařízení na základě schváleného návrhu pozemkových úprav:

- Realizace opatření ke zpřístupnění pozemků,
- Realizace opatření k ochraně a tvorbě životního prostředí a zvýšení ekologické stability krajiny.

Příklad z minulého období: úsek cyklostezky Bečva u Lipníku nad Bečvou.

### **Opatření III. 1.3 Podpora cestovního ruchu**

#### **Vazba na prioritu č.2**

- Výstavba zařízení služeb pěší turistiky, vodáctví a lyžování (vyjma vleků a lanovek), apod.,
- Budování a značení pěších tras, vinařských stezek, odpočinkových míst, mimo území lesů,
- Výstavba sportovních zařízení,
- Nákup a výsadba doprovodné zeleně.

Vymezení podporovaných území:

- Projekt může být realizován v obci do 2000 obyvatel na území České republiky.

### **Opatření II. 1.2.2 Rámcová směrnice pro vodní politiku 2000/60/ES**

#### **Vazba na opatření 1.1.3, 1.1.4 a na cíl 2.2**

Toto podopatření bude dopracováno v souladu s článkem 38 nařízení Rady (ES) č. 1698/2005 v návaznosti na schválení 8 plánů oblastí povodí (Horního a středního Labe, oblast povodí Horní Vltavy, oblast povodí Berounky, oblast povodí Dolní Vltavy, oblast povodí Ohře a Dolního Labe, oblast povodí Odry, oblast povodí Moravy a oblast povodí Dyje), krajů podle jejich územní působnosti do 22. 12. 2009.

### **Opatření II. 2.4.2**

Neproduktivní investice v lesích, které je speciálně zaměřené na podporu rekreačního využívání lesů.

### **Opatření III. 2.1.1: Obnova a rozvoj vesnic**

#### **Vazba na opatření 1.1.3, 1.1.4 a na cíl 2.2**

- Projekty budování a obnovy dopravní infrastruktury (místní komunikace).

Vymezení podporovaných území:

- Obce do 500 obyvatel.

### **Doplňkové opatření: Program 2000 s.p. Lesy ČR.**

Je to program pro rozvoj rekreačních funkcí v lesích. Není zde jistota, zda by bylo možno financovat cyklostezku, ale jistě by se mohlo jednat o zázemí k cyklostezkám (značení, parkoviště, přístřešky, infotabule, studánky, aj.).

## **D. Program česko-švýcarské spolupráce**

### **Vazba na prioritu č. 2**

Program česko-švýcarské spolupráce umožní České republice přijímat do r. 2011 finanční pomoc Švýcarska ve výši 109,780 mil. CHF. Program doplňuje strukturální programy, programy soudržnosti EU a programy Finančních mechanismů EHP/Norska tím, že se zaměřuje na projekty, které nejsou vůbec nebo jen částečně kryty z jiných finančních zdrojů.

Z hlediska cyklistiky může Program nepřímo podporovat následující prioritní oblasti:

#### **1. Bezpečnost, stabilita a podpora reforem**

##### **1.1 Iniciativy regionálního rozvoje v okrajových nebo znevýhodněných regionech**

*Cíl 1: Posílit kapacity na úrovni regionů, mikroregionů a na lokální úrovni v oblasti geografického zaměření*

- Projekty veřejné správy posilující regionální spolupráci mezi různými místními úřady (např. v oblasti infrastruktury, vzdělávání, sociálních služeb, kultury),
- Revize rozvojových plánů regionů a mikroregionů,



- Posílení kapacit pro poskytování služeb v obcích,
- Zvýšení kapacity veřejných nebo soukromých subjektů, podílejících se na posilování regionálního rozvoje,
- Dlouhodobě orientovaný systém rozvoje zaměřený na vznik efektivní a integrované tvorby inter-komunitních politik a společné poskytování služeb,
- Twinning (navázání partnerství) s cílem poskytnout kontakty a vytvářet sítě mezi místními a švýcarskými orgány (města, samosprávné celky, kantony) na regionální a národní úrovni.

*Cíl 2: Mobilizovat lokální a regionální rozvojový potenciál v oblasti geografického zaměření*

- Plánování turismu na úrovni krajů a okresů,
- Mobilizace turistického potenciálu, primárně v oblastech zdraví, ekoturistiky, sportu, kulturního dědictví atd.

V tomto případě je možno prohloubit plánování cykloturistiky v oblastech tří krajů – Olomoucký, Zlínský a Moravskoslezský (oblast geografického zaměření se týká právě těchto tří krajů). Bylo by možné zde pilotně vyzkoušet projekt, který ve Švýcarsku funguje na celém území. Je také možné rozšířit cykloturistiky na všech turistické aktivity, které nabízí aktivní pobyt (tak jak to má Švýcarsko – cyklo, pěší, in-line, horská turistika - [www.schweizmobil.ch](http://www.schweizmobil.ch)).

## **2. Životní prostředí a infrastruktura**

### **2.1 Obnova a modernizace základní infrastruktury a zlepšení životního prostředí**

*Cíl 3: Zlepšit management, bezpečnost a spolehlivost komunálních/regionálních systémů veřejné dopravy*

- Příprava projektů pro velké dopravní investiční projekty v rámci velkých projektů
- Příprava a implementace koncepcí managementu dopravy

V tomto případě je na mysli především podpora veřejné dopravy, tzv. systému Bike & Ride:

- ❖ Úschovny kol, stojany kol na nádraží,
- ❖ Tzv. Bike sharing – jedete vlakem, na nádraží si půjčíte kolo, které využijete k dopravním účelům a pak znovu nasednete na vlak a jedete zpět. Stejná myšlenka se dá uplatnit na autobusy. V obecné rovině již na dané záležitosti spolupracuje CDV s ČD, a.s.,
- ❖ Přestavba vlakových vozů, aby bylo možno přepravovat kola.

V tomto kontextu je tak cyklistická doprava začleněna do systému veřejné dopravy a je plnohodnotnou součástí managementu dopravy.

## **E. SFDI Poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek**

### **Vazba na opatření 1.1.1, 1.1.3 a na cíl 2.2**

Podporované aktivity:

- výstavba cyklistické stezky
- údržba cyklistické stezky



#### Nepodporované aktivity:

- CHODNÍKY pro pěší kromě cyklistických stezek označených dopravní značkou C9a,
- VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ cyklostezky vč. stožárů, položení kabelů a dalšího příslušenství a s tím spojené elektromontáže,
- ODPOČÍVACÍ PLOCHY vč. jejich vybavení – mapy, lavičky, stolky, odpad. koše, osvětlení, informační tabule atd. (mobiliář),
- PŘELOŽKY, které nejsou vyvolány vlastní stavbou (přeložení rozvaděče, inženýrských sítí, elektrického vedení, veřejného osvětlení, sdělovacích kabelů atd.),
- Kanalizace vč. úprav k odvádění vody (viz. §12, bod 3 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích),
- Vjezdy a odbočky do rodinných domků apod.,
- Osázení vegetací a sadové úpravy,
- Opěrné zdi, které nejsou součástí tělesa cyklistické stezky,
- Oplocení, které není součástí stavebního povolení,
- Příprava území a demolice objektů, které nejsou překážkou realizace stavby,
- Finanční rezerva z vysoutěžené ceny stavby,
- Event. další položky.

#### Forma podpory a její výše:

Formou dotace maximálně do výše 60 % skutečně vynaložených uznatelných nákladů stavební části při výstavbě cyklistické stezky nebo skutečně vynaložených uznatelných nákladů na údržbu cyklistické stezky, případně její části realizované v daném roce.

#### Příjemci podpory:

- obec, jako vlastník cyklistické stezky ve smyslu § 9 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- svazek obcí ve smyslu § 49 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů, pokud je akce, pro kterou příspěvek žádá, v souladu s předmětem jeho činnosti.

#### Jiné podstatné informace:

Dotace se čerpá v roce podání žádosti resp. roce, na který je žádost podávána, a vztahuje se pouze na náklady profinancované v daném roce.

#### **Tabulka čerpání obcí Olomouckého kraje z SFDI za rok 2002 - 2008**

| ROK 2002  |            |                   |
|---|------------|-------------------|
| Název akce  | Investor   | Čerpání (tis. Kč) |
| Cyklistická stezka mikroregionu Království, úsek Brodek u Přerova-Citov | Obec Citov | 2 000             |
| <b>CELKEM</b>   |            | <b>2 000</b>      |





| ROK 2003  |                          |                   |
|---|--------------------------|-------------------|
| Název akce  | Investor                 | Čerpání (tis. Kč) |
| Cyklistická stezka Štítného ulice, II. a III. etapa | Statutární město Olomouc | 419               |
| Cyklistická stezka Uničov - Střelice                | Město Uničov             | 2 661             |
| <b>CELKEM</b>                                       |                          | <b>3 080</b>      |

| ROK 2004  |                          |                   |
|---|--------------------------|-------------------|
| Název akce  | Investor                 | Čerpání (tis. Kč) |
| Cyklistická stezka Přerov- Kozlovice                                      | Město Přerov             | 5 108             |
| Cyklistická stezka u vlečky PRECHEZA                                      | Město Přerov             | 271               |
| Cyklostezka Vlkoš- Věžky  | Obec Vlkoš               | 2 275             |
| Oprava cyklistické stezky Hranice- Velká                                  | Město Hranice            | 475               |
| Propojení Čechových sadů a ul. Wellnerovy v Olomouci - cyklistická stezka | Statutární město Olomouc | 131               |
| Výstavba cyklistické stezky Chořelice - Rozvadovice                       | Město Litovel            | 1 446             |
| <b>CELKEM</b>   |                          | <b>9 706</b>      |

| ROK 2005  |                                |                   |
|---|--------------------------------|-------------------|
| Název akce  | Investor                       | Čerpání (tis. Kč) |
| Bezbariérový Uničov - III. etapa, cyklostezka na ulici Hrdinů a Šumperská | Město Uničov                   | 2 080             |
| Cyklistická stezka I. etapa - Prostějov - Bedihošť                        | Svazek obcí Prostějov - venkov | 5 078             |
| Cyklistická stezka Štarnov - Šternberk                                    | Město Šternberk                | 2 956             |
| Cyklostezka Těšetice - Ústín  | Obec Těšetice                  | 2 800             |
| Olomouc - cyklostezka Štítného - Foersterova - Pražská                    | Statutární město Olomouc       | 707               |
| Oprava cyklostezky na nábřeží u loděnice v Hranicích                      | Město Hranice                  | 795               |
| <b>CELKEM</b>   |                                | <b>14 416</b>     |



| ROK 2006  |                                   |                   |
|---|-----------------------------------|-------------------|
| Název akce  | Investor                          | Čerpání (tis. Kč) |
| Cyklistická stezka Litovel - Sobáčov  | Město Litovel                     | 4 020             |
| Cyklistická stezka Uničov - Střelice  | Město Uničov                      | 2 436             |
| Cyklostezka Michalov v Přerově  | Statutární město Přerov           | 1 431             |
| Cyklistická stezka II. etapa<br>- Bedihošť - Hrubčice a Bedihošť - Čehovice | Svazek obcí<br>Prostějov - venkov | 7 173             |
| <b>CELKEM</b>   |                                   | <b>15 060</b>     |

| ROK 2007  |                                   |                   |
|---|-----------------------------------|-------------------|
| Název akce  | Investor                          | Čerpání (tis. Kč) |
| Cyklistická stezka Přerov – Henčlov, 1.etapa                              | Statutární město Přerov           | 5 525             |
| Cyklistická stezka Brodek u Přerova – Luková                              | Obec Brodek u Přerova             | 608               |
| Cyklistická stezka III. etapa<br>- Čehovice – Čelčice – Klenovice na Hané | Svazek obcí<br>Prostějov – venkov | 10 972            |
| Cyklostezka Mohelnice – Libivá  | Město Mohelnice                   | 3 158             |
| Bezbariérový Uničov – V. etapa,<br>cyklostezka Uničov – Brníčko           | Město Uničov                      | 1 983             |
| Mikulovice – bezpečná obec – výstavba cyklostezky                         | Obec Mikulovice                   | 1 377             |
| <b>CELKEM</b>   |                                   | <b>23 623</b>     |

| ROK 2008  |                          |                   |
|---|--------------------------|-------------------|
| Název akce  | Investor                 | Čerpání (tis. Kč) |
| Cyklistická stezka Chválkovice - Samotíšky        | Statutární město Olomouc | 3 581             |
| Cyklistická stezka Brodek u Přerova - Luková      | Obec Brodek u Přerova    | 4 285             |
| Cyklistická stezka Šumperk - Nový Malín - I.etapa | Obec Nový Malín          | 4 988             |
| Cyklistická stezka Kralice na Hané - Prostějov    | Městys Kralice na Hané   | 5 856             |
| Cyklistická stezka Přerov - Újezdec               | Statutární město Přerov  | 2 160             |
| Cyklostezka Šternberk - Lužice                    | Město Šternberk          | 1 243             |
| <b>CELKEM</b>                                     |                          | <b>22 113</b>     |

## **F. Krajský dotační titul**

Zastupitelstvo Olomouckého kraje dne 18. 12. 2003 schválilo „Koncepti rozvoje cyklistické dopravy na území Olomouckého kraje“ a kraj se zavázal k systematické podpoře budování cyklostezek na svém území.

Podporou záměrů měst a obcí v oblasti cyklistické dopravy tak kraj naplňuje základní cíle obsažené v „Koncepti“ a účinně napomáhá ke zvyšování bezpečnosti dopravy na svém území. Současně podporou budování cyklostezek jako samostatných dopravních tras přispívá ke zlepšení ekologicky šetrné dopravy při cestě občanů kraje do zaměstnání, škol a na úřady v rámci dopravní obslužnosti území.

Olomoucký kraj se tak jako první z krajů začal systematicky zabývat podporou cyklodopravy a od roku 2004 vytvořil vícekritériální systém finanční podpory záměrů samospráv.

### **Rok 2004:**

Zastupitelstvo Olomouckého kraje schválilo usnesením dne 10. 2. 2004 poskytnutí finančního příspěvku obcím ve výši 10 mil. Kč na rozvoj cyklodopravy, z toho investiční dotace obcím činila 9 010 tis. Kč a neinvestiční obcím 990 tis. Kč. Z důvodu odstoupení od smlouvy ze strany obcí bylo celkem proplaceno investiční dotace 5 798 tis. Kč z celkové, dalších 630 tis. Kč bylo proplaceno na neinvestiční akce.

### **Rok 2005:**

Rozdělení poskytnutí příspěvku městům a obcím bylo schváleno usnesením Zastupitelstva Olomouckého kraje ze dne 24. 6. 2005.

|  |                        |
|--|------------------------|
| <u>Rozpis výše inv. příspěvku obcím:</u>                   | <b>14.235.000,- Kč</b> |
| <u>Obec:</u>   | <u>Částka</u>          |
| Šternberk  | 1.500.000,- Kč         |
| Zábřeh   | 344.000,- Kč           |
| Hranice  | 1.000.000,- Kč         |
| Olomouc  | 800.000,- Kč           |
| Ochoz  | 250.000,- Kč           |
| Litovel  | 1.000.000,- Kč         |
| Těšetice   | 1.371.000,- Kč         |
| Nový Malín   | 3.000.000,- Kč         |
| Uničov   | 1.000.000,- Kč         |
| Nezamyslice  | 1.170.000,- Kč         |
| Svazek obcí Prostějov-venkov                               | 2.800.000,- Kč         |
| na § 2219, pol. 5321, UZ 00605 - Neinvestiční dotace obcím | <b>765.000,- Kč</b>    |
| <u>Rozpis výše neinv. příspěvku obcím:</u>                 |                        |
| <u>Obec:</u>   | <u>Částka</u>          |
| Teplice nad Bečvou   | 440.000,- Kč           |
| Domaželice   | 230.000,- Kč           |
| Javorník   | 95.000,- Kč            |



### Rok 2006:

Rozdělení poskytnutí příspěvku městům a obcím bylo schváleno usnesením Zastupitelstva Olomouckého kraje ze dne 24. 6. 2005.

|   |                        |
|---|------------------------|
| <u>Rozpis výše inv. příspěvku obcím:</u>              | <b>14.548.000,- Kč</b> |
| <u>Obec:</u>  | <u>Částka</u>          |
| Věrovany – Dub n. Moravou                             | 1.400.000,- Kč         |
| Ruda  | 700.000,- Kč           |
| Přerov, cyklostezka Michalov                          | 840.000,- Kč           |
| Olomouc, cyklostezka Mlýnský potok                    | 300.000,- Kč           |
| Olomouc, cyklostezka Poupětova - Štítného             | 80.000,- Kč            |
| Mikulovice  | 900.000,- Kč           |
| Samotíšky   | 550.000,- Kč           |
| Prostějov, cyklistická stezka Komenského              | 200.000,- Kč           |
| Nový Malín  | 2.730.000,- Kč         |
| Uničov  | 1.400.000,- Kč         |
| Prostějov, „Cyklistická stezka –Žižkovo nám. - Vodní“ | 1.000.000,- Kč         |
| Svazek obcí Prostějov-venkov                          | 4 248 000,- Kč         |
| Bernartice, „Cyklostezka ke kostelu sv.Petra a Pavla“ | 200 000,- Kč           |

### Rok 2007:

Zastupitelstvo Olomouckého kraje ze dne 13. 12. 2006 schválilo pro podporu záměrů obcí v oblasti rozvoje cyklo dopravy z rozpočtu Olomouckého kraje na rok 2007 částku **12 mil. Kč** s tím, že podpora Olomouckého kraje bude u jedné stavby maximálně 50 % celkových nákladů stavby.

|  |                        |
|--|------------------------|
| <u>Rozpis výše inv. příspěvku obcím:</u>   | <b>12.000.000,- Kč</b> |
| <u>Obec:</u>   | <u>Částka</u>          |
| Nový Malín   | 1.000.000,- Kč         |
| Přerov, cyklostezka Přerov – Henčlov   | 1.000.000,- Kč         |
| Mohelnice, cyklostezka Mohelnice – Libivá  | 1.175.000,- Kč         |
| Prostějov – venkov, cyklistická stezka III.etapa,<br>Čechovice – Čelčice – Klenovice na Hané | 5.000.000,- Kč         |
| Lipník nad Bečvou, cyklostezka Lipník n. B. – Týn n. B.                                      | 800.000,- Kč           |
| Mikulovice, cyklostezky mikroregionu Zlatohorsko – Mikulovice                                | 500.000,- Kč           |
| Litovel, cyklistická stezka Litovel – Víška, část B  | 225.000,- Kč           |
| Bernartice, Oprava cyklostezky pošta – nádraží ČD  | 650.000,- Kč           |
| Ruda nad Moravou, cyklostezka Ruda nad Moravou   | 450.000,- Kč           |
| Uničov, Bezbariérový Uničov – V. etapa,<br>cyklostezka Uničov – Brničko                      | 900.000,- Kč           |
| Prostějov, cyklistická stezka v biokoridoru Hloučely   | 300.000,- Kč           |





### Rok 2008:

Zastupitelstvo Olomouckého kraje z rozpočtu v oblasti rozvoje cyklodopravy pro rok 2008 neschválilo žádné příspěvky městům a obcím.

### Rok 2009:

Zastupitelstvo Olomouckého kraje schválilo pro podporu záměrů obcí v oblasti rozvoje cyklodopravy z rozpočtu Olomouckého kraje na rok 2009 částku **8 434 500 Kč** s tím, že podpora Olomouckého kraje bude u jedné stavby maximálně 50 % celkových nákladů stavby.

|  |                       |
|--|-----------------------|
| <u>Rozpis výše inv. příspěvku obcím:</u>               | <b>8 434 500,- Kč</b> |
| <u>Obec:</u>   | <u>Částka</u>         |
| Samotíšky, nová cyklostezka s napojením na trasu       |                       |
| Chválkovice - Samotíšky                                | 1.233.000,- Kč        |
| Městys Náměšť na Hané, cyklostezka                     | 1.662.500,- Kč        |
| Mikulovice, obnova komunikace pro cyklisty – II. etapa | 2.239.000,- Kč        |
| Medlov, cyklostezka Medlov - Uničov                    | 2.300.000,- Kč        |
| Uničov, bezbariérový Uničov VII. etapa                 | 1.000.000,- Kč        |



## 1.7 ZÁVĚRY Z PROVEDENÉHO SČÍTÁNÍ A DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ

### 1.7.1 Závěry ze sčítání

| P.č. | Sčítací místo   | Cyklisté |        | Motorová vozidla |        |
|------|---|----------|--------|------------------|--------|
|      |   | Směr 1   | Směr 2 | Směr 1           | Směr 2 |
| 1.A  | Olomouc - Třída Míru, silnice II/448, CT 6025 - čtvrtek                 | 95       | 97     | 1039             | 1092   |
| 1.B  | - neděle  | 111      | 95     | 450              | 475    |
| 2.A  | Olomouc - cyklostezka na Bystrovany, CT 5 - středa                      | 189      | 191    | 898              | 814    |
| 2.B  | - neděle  | 129      | 219    | 67               | 95     |
| 3.A  | Olomouc - Chomoutov, silnice II/446, CT 6027 - čtvrtek                  | 69       | 99     | 1330             | 1119   |
| 3.B  | - neděle  | 204      | 255    | 643              | 564    |
| 4    | Ruda nad Moravou - benzínová stanice, silnice I/369, CT 51 - neděle     | 108      | 108    | 306              | 306    |
| 5.A  | Šumperk - cyklostezka na Nový Malín - čtvrtek                           | 158      | 150    | ---              | ---    |
| 5.B  | - st. svátek  | 312      | 263    | ---              | ---    |
| 6    | Plumlov - přehrada, místní komunikace, CT 5 - neděle                    | 90       | 176    | ---              | 11     |
| 7.A  | Smržice - cyklostezka na Prostějov, CT 5 - úterý                        | 81       | 88     | ---              | ---    |
| 7.B  | - neděle  | 150      | 113    | ---              | ---    |
| 8    | Lupěné - rozcestí, silnice III/31535, CT 6232 - neděle                  | 91       | 97     | 67               | 73     |
| 9    | Leština - silnice II/315, CT 51 - neděle                                | 177      | 111    | 289              | 362    |
| 10.A | Mohelnice, silnice - III/4441, CT 51 - středa                           | 73       | 98     | 241              | 264    |
| 10.B | - neděle  | 51       | 46     | 162              | 164    |
| 11   | Lipová - lázně, silnice II/369, CT 53 - neděle                          | 100      | 126    | 342              | 431    |
| 12.A | Jeseník - Bukovice, silnice I/44, CT 55 - pátek                         | 64       | 88     | 1092             | 1147   |
| 12.B | - neděle  | 154      | 105    | 834              | 796    |
| 13.A | Přerov, cyklostezka na Henčlov - úterý                                  | 104      | 119    | ---              | ---    |
| 13.B | - sobota  | 75       | 59     | ---              | ---    |
| 14   | Radslavice, silnice II/434, CT 5 - neděle                               | 49       | 39     | 108              | 120    |
| 15   | Rybáře - odpočívka, cyklostezka, CT 6173 - sobota                       | 157      | 178    | ---              | ---    |
| 16   | Litovelské Pomoraví - Lovecká chata, účel. Komunikace, CT 6027 – sobota | 216      | 174    | 17               | 11     |

Sčítání dopravy v Olomouckém kraji proběhlo na šestnácti stanovených sčítacích místech v měsících červen a červenec v celkovém rozsahu 24 dnů. Bylo prováděno jak v pracovní dny, tak i o víkendech v dopoledních i odpoledních hodinách. Podrobné výsledky sčítání jsou uvedeny v tabulkách přílohy č. 5.

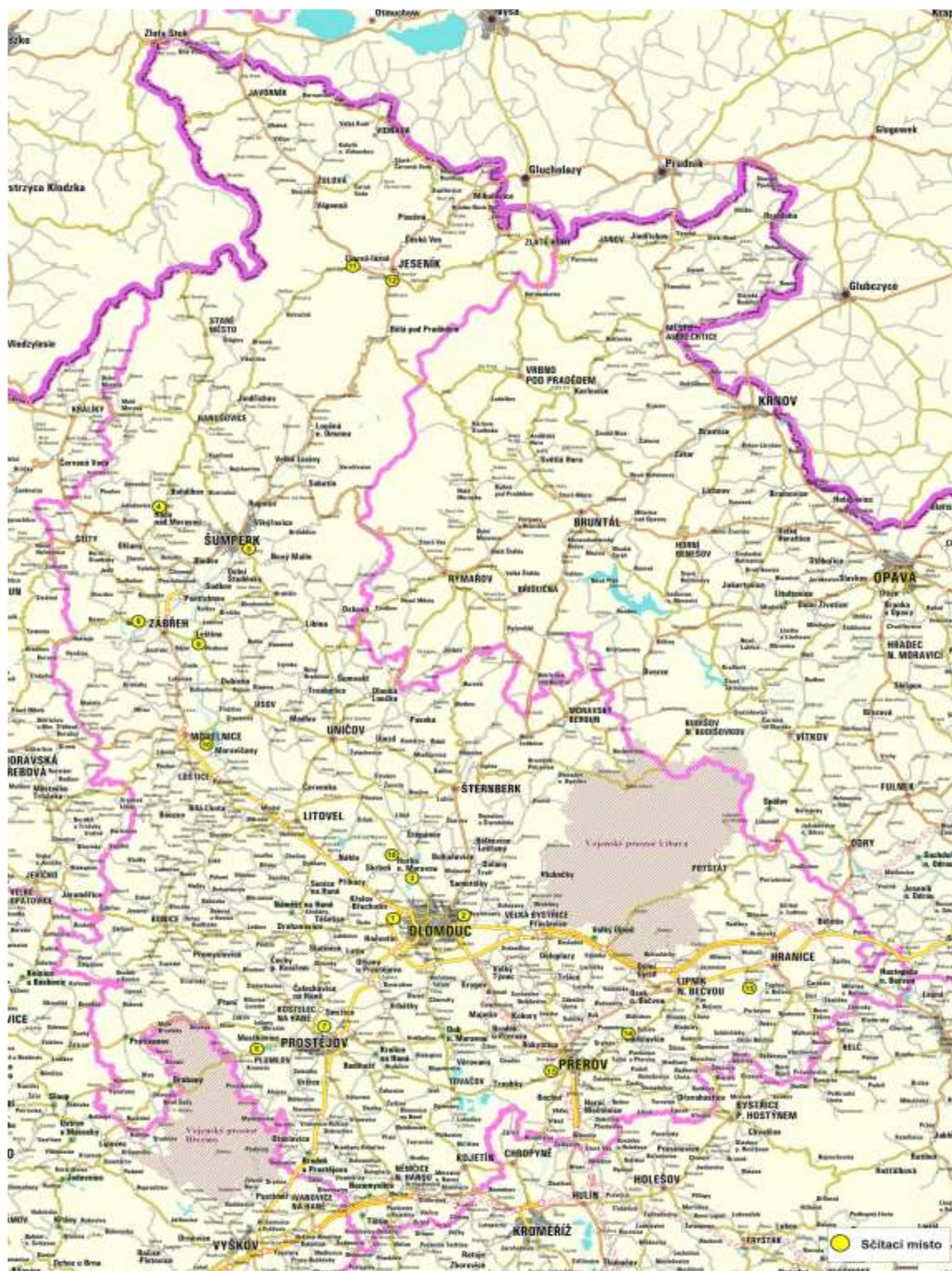
Lokality byly rozděleny tak, aby se na jedné straně zjistil stav cyklistické dopravy před realizací cyklistické stezky (např. z Olomouce ve směru na Chomoutov, Topolany, ale i na Bystrovany, nebo Moravičany – Mohelnice). Dále se průzkum zaměřoval na stávající nové cyklostezky (např. Nový Malín, Rybáře) a nebo na Moravskou (Leština, ale i Mohelnice) či Jantarovou stezku (Plumlov), nebo na významný turistický cíl (Lovecká chata).



Podpora rozvoje  
Olomouckého kraje



## Mapa sčítacích míst





## 1.7.2 Závěry z dotazníků

Celkem bylo vyhodnoceno 620 dotazníků. Průzkum byl proveden v šesti městech a jejich přilehlých oblastech: Olomouc, Prostějov, Přerov, Šumperk, Jeseník a Uničov.

### 1) Jezdíte někdy na kole?

- ano, po celý rok
- ano, ale jen v sezóně
- ne

1  
2  
3



### 2) Považujete jízdní kolo za dopravní prostředek, který je v dopravním provozu **rovnoprávný** ostatním dopravním prostředkům (tj. autobusům, tramvajím, automobilům, motocyklům, atd.)?

- ano
- ne
- nevím

1  
2  
3







3) Považujete jízdní kolo za dopravní prostředek, který je v dopr. provozu respektovaný ostatními ?

- |         |   |
|---------|---|
| - ano   | 1 |
| - ne    | 2 |
| - nevím | 3 |



4), 5) Jak často na kole jezdíte?

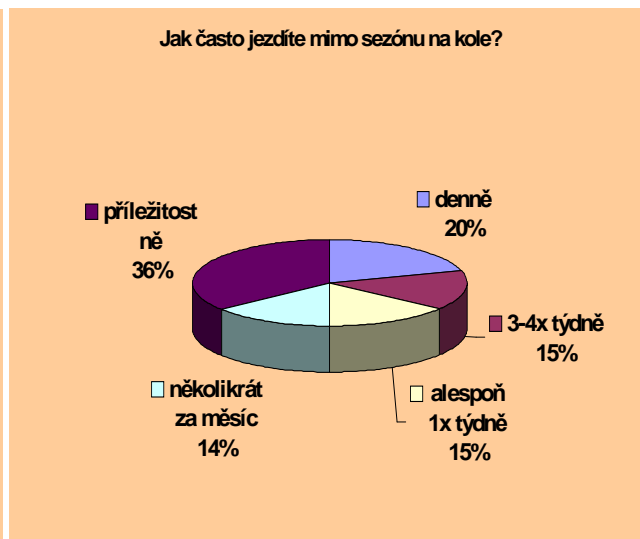
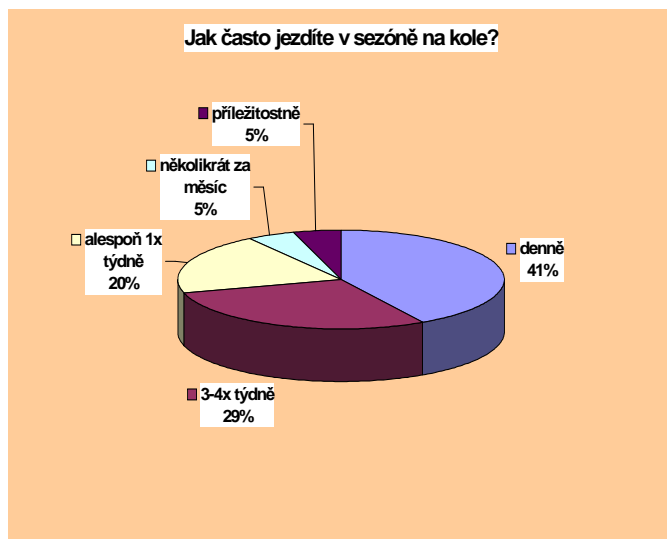
- denně
- tři až čtyřikrát v týdnu
- alespoň jednou v týdnu
- několikrát za měsíc
- jen příležitostně

v sezóně

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

mimo sezónu

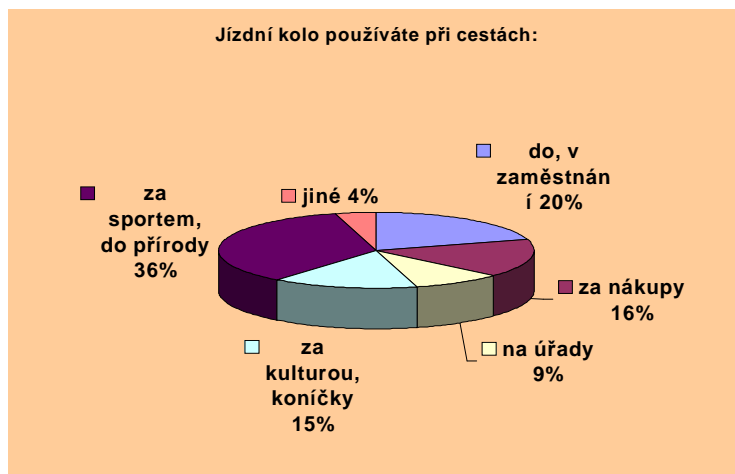
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5





6) Používáte jízdní kolo při cestách: (Může být i více odpovědí)

- |                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| a - do zaměstnání, v rámci práce  | 1 |
| b - za nákupy                     | 2 |
| c - na úřady                      | 3 |
| d - za kulturou, za svými koníčky | 4 |
| e - za sportem, do přírody        | 5 |
| f – jiné, prosím vypište.....     | 6 |



7) Jaké jsou hlavní důvody toho, že na kole jezdíte? (Může být i více odpovědí)

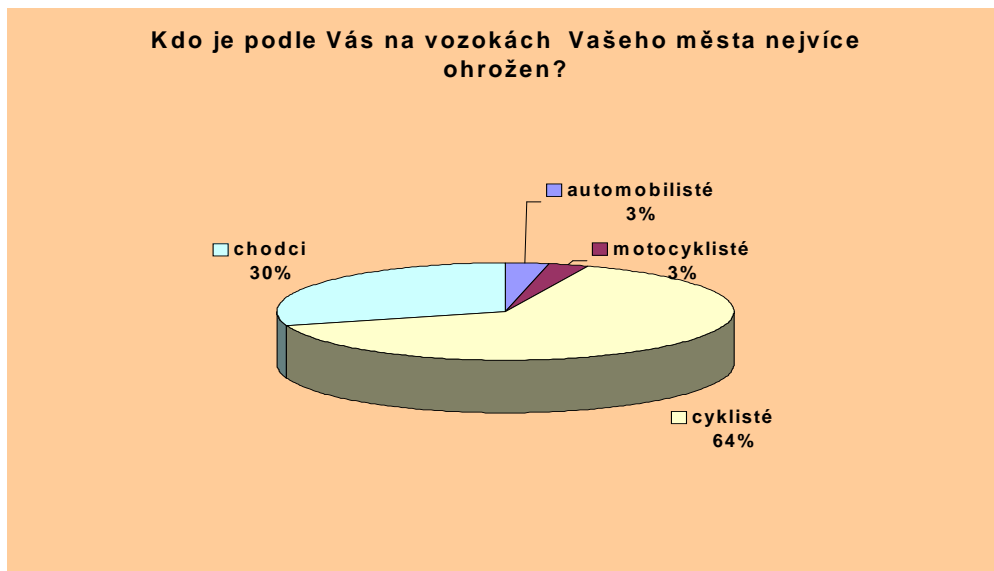
- |  |   |
|--|---|
| a - potěšení z jízdy na kole   | 1 |
| b - sportovní aktivita nebo trénink, udržení fyzické kondice                           | 2 |
| c - cykloturistika v blízkém okolí   | 3 |
| d - dálková turistika, tj. vícedenní výlety v případné kombinaci s železniční dopravou | 4 |
| e - je to pro mne velmi rychlý způsob dopravy  | 5 |
| f - je to pro mne nejrychlejší způsob dopravy  | 6 |
| g - pocit přispění k čistému způsobu dopravy z hlediska ochrany životního prostředí    | 7 |
| h - úspora peněz (za benzín, lístky MHD..)   | 8 |
| i – jiné, prosím vypište.....  | 9 |





8) Kdo je podle Vás na vozovce ulic Vašeho města nejvíce ohrožen? (Zakroužkujte pouze jednu odpověď.)

- |                 |   |
|-----------------|---|
| - automobilisté | 1 |
| - motocyklisté  | 2 |
| - cyklisté      | 3 |
| - chodci        | 4 |





9), 10), 11), 12) Cyklistická doprava vyžaduje určitá opatření. Některá z nich uvádíme a Vy laskavě zhodnoťte, zda je jejich současná úroveň ve Vašem městě (obci) dostatečná nebo nedostatečná.

Opatření hodnotíte jako:

a - zřízení cyklistických komunikací

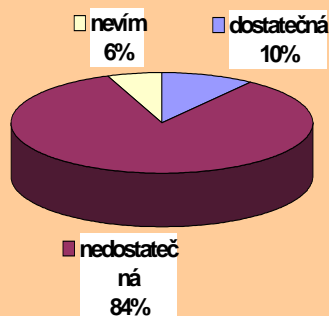
b - dopravní značení tras pro cyklisty

c - kvalita povrchu vozovek (hladký, neklouzavý povrch)

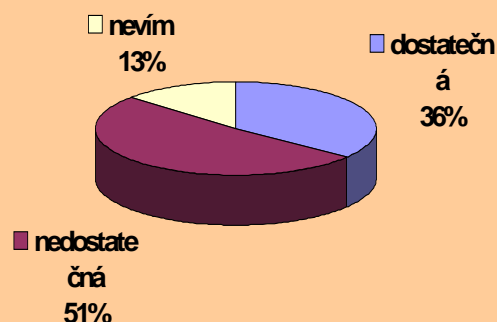
d - cykloturistické značení pro cyklisty

|   | dostatečná | nedostatečná | nevím |
|---|------------|--------------|-------|
| a | 1          | 2            | 3     |
| b | 1          | 2            | 3     |
| c | 1          | 2            | 3     |
| d | 1          | 2            | 3     |

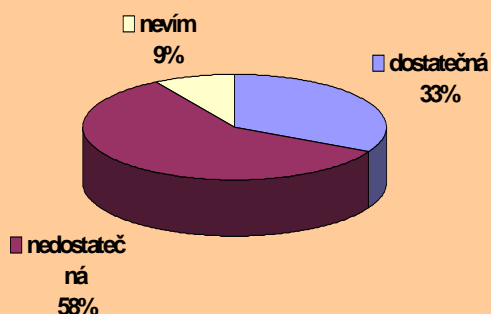
**Zřízení cyklistických komunikací ve Vašem městě (obci) hodnotím jako:**



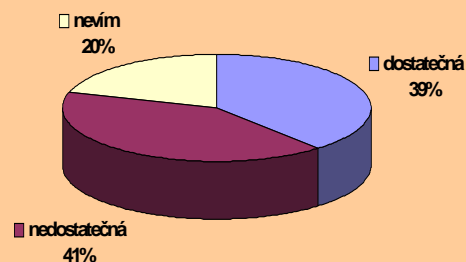
**Dopravní značení tras pro cyklisty ve Vašem městě (obci) hodnotím jako:**



**Kvalitu povrchu vozovek ve Vašem městě (obci) hodnotím jako:**



**Cykloturistické značení pro cyklisty ve Vašem městě (obci) hodnotím jako:**



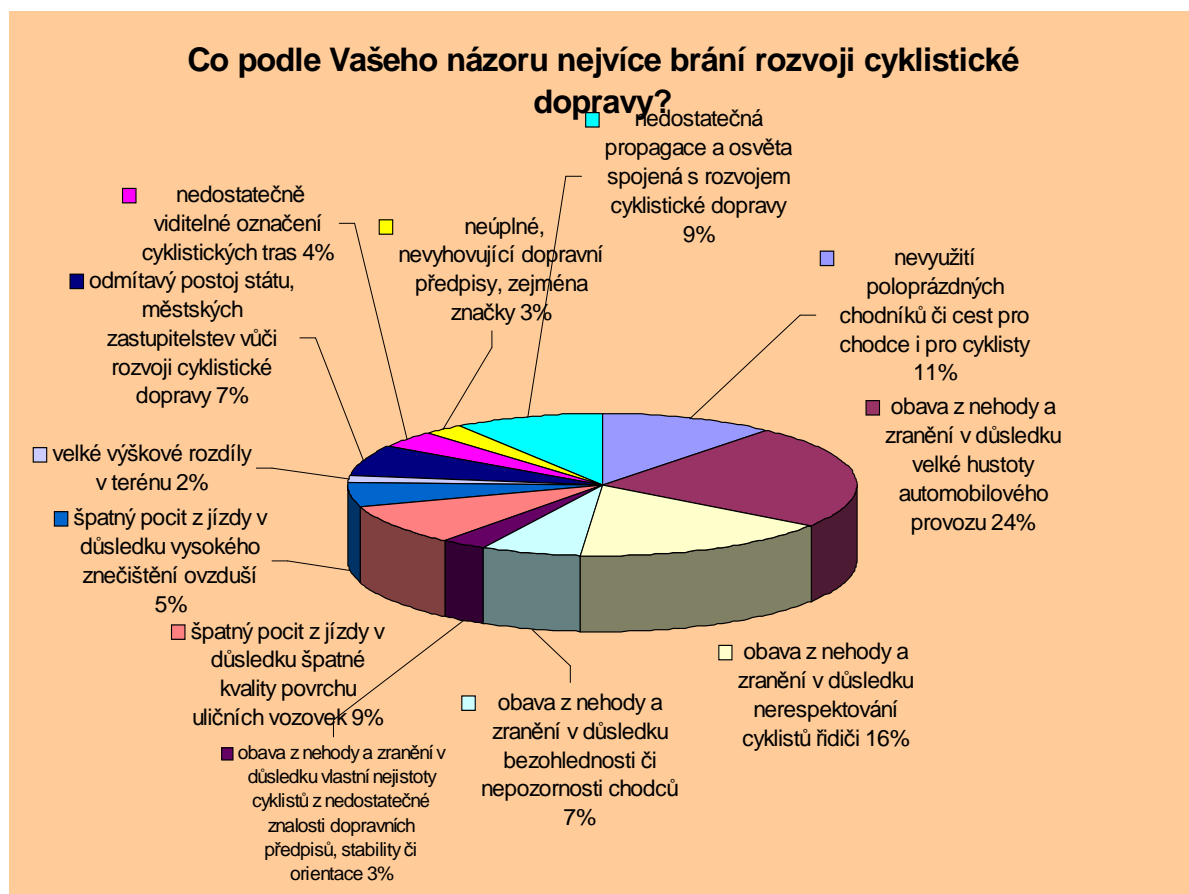




### 13) Co, podle Vašeho názoru nejvíce brání rozvoji cyklistické dopravy?

(Zakroužkujte nejvíce 4 odpovědi.)

- nevyužití poloprázdných chodníků či cest pro chodce i pro cyklisty 1
- obava z nehody a zranění a tím špatný pocit z jízdy na kole v důsledku:
  - = velké hustoty automobilového provozu, při níž není cyklistická doprava vedena v samostatných pruzích nebo po samostatných (vymezených) stezkách 2
  - = nerespektování cyklistů řidiči pro bezohlednost motoristů 3
  - = bezohlednosti či nepozornosti chodců a z toho plynoucího nebezpečí srážky s nimi 4
  - = vlastní nejistoty cyklistů z nedostatečné znalosti dopravních předpisů, stability či orientace 5
- špatný pocit z jízdy v důsledku
  - = špatné kvality povrchu uličních vozovek 6
  - = vysoké znečištění ovzduší 7
- velké výškové rozdíly v terénu 8
- odmítavý postoj státu, městských zastupitelstev vůči rozvoji cyklistické dopravy 9
- nedostatečně viditelné označení cyklistických tras 10
- neúplné, nevyhovující dopravní předpisy zejména značky 11
- nedostatečná propagace a osvěta spojená s rozvojem cyklistické dopravy 12





## 1.8 DEFINOVÁNÍ HLAVNÍCH KRITICKÝCH OBLASTÍ

### 1.8.1 Bezpečnost - pohyb cyklistů po silnicích I. a II. třídy

Veškeré výstupy staveb a infrastruktury musí vycházet ze zajištění bezpečnosti pohybu cyklistů. Cílem je podpořit využití jízdních kol k denní dojíždě do cca 7 km vzdálenosti (dojíždka do škol, zaměstnání), což lze zaručit jen vybudováním či rekonstrukcí bezpečných cyklistických stezek a cyklotras.

V příloze č.2 (Cyklistická doprava v jednotlivých správních obvodech obcí s rozšířenou působností v Olomouckém kraji) je uveden velmi podrobný seznam navrhovaných opatření, která by se měla postupně v letech 2010 – 2015 realizovat.

Mimo to jsou ještě níže popsány nebezpečné dopravní úseky a to jak na stávajících páteřních cyklotrasách na silnicích I. třídy a dále úseky na silnicích II. třídy se značným nebo extrémním zatížením motorovou dopravou. V takovýchto případech je na místě přeložení cyklotrasy a stáhnutí cyklistů z těchto silnic.

#### Silnice I. třídy:

- č. 60 (Uhelná – Javorník – směr na Polsko), cyklotrasa č. 6043, cca 7 km
- č. 44 (Kouty nad Desnou), cyklotrasa č. 6155, cca 2 km
- č. 44 (Bludov), cyklotrasa č. 51, cca 1 km
- č. 44 (Libivá na Mohelnici), cyklotrasa č. 6202, cca 1 km

#### Silnice II. třídy:

- č. 369 (Lipová-lázně - Ostružná), cyklotrasa č. 53, cca 8 km, intenzita 2727
- č. 445 (Zlaté Hory – Heřmanovice), cyklotrasa č. 6042, cca 4 km, intenzita 1534
- č. 312 (Hanušovice – Malá Morava), cyklotrasa č. 52, cca 6 km, intenzita 1320
- č. 315 (Zábřeh – Růžové údolí), cyklotrasa č. 6228, cca 3 km, intenzita 2178
- č. 315 (Kosov – Hoštejn), cyklotrasa č. 6228, cca 2 km, intenzita 1556
- č. 315 (Zábřeh – Leština), cyklotrasa č. 6233, cca 4 km, intenzita 3441
- č. 315 (Leština – Úsov), cyklotrasa č. 6026, cca 11 km, intenzita 2470
- č. 444 (Mohelnice – Stavenice), cyklotrasa č. 51, cca 2,5 km, intenzita 3418
- č. 635 (Loštice – Palonín), cyklotrasa č. 6204, cca 2,5 km, intenzita 3208
- č. 436 (Přerov – Olomouc), cyklotrasa č. 5, cca 6 km, intenzita 1827
- č. 435 (Tovačov), cyklotrasa č. 5042, cca 1 km, intenzita 2579

**Tato kritická oblast je následně řešena ve Strategické části realizací cíle 1.1 Podpora budování cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty.**

### 1.8.2 Systém Bike & Ride

Jak ukázal namátkový průzkum, vybavení železničních stanic a zastávek v Olomouckém kraji, v duchu systému Bike & Ride, je ve velmi špatném stavu. Na většině velkých vlakových nádraží dosud chybí i základní cyklostojany (a nebo jsou velmi špatné kvality). Více tento stav popisuje kapitola 1.4.6.

**Tato kritická oblast je následně řešena ve Strategické části realizaci cíle 1.2 Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému.**

### 1.8.3 Bezpečnost; doprava a rekreace & dálkové trasy

Jak již bylo několikrát naznačeno v případě dálkových tras se spojuje jak význam dopravní, tak i rekreační. V případě dálkových tras by kraj měl věnovat mimořádnou pozornost realizaci problémových úseků na těchto trasách a to dokonce i v některých výjimečných případech i ve 100% spolufinancování.

#### A. Jantarová stezka

Jantarová stezka č. 5 prochází Olomouckým krajem přes Prostějov, Olomouc a Přerov. Navazuje na tradici historické obchodní cesty, která protínala dnešní území Moravy a spojovala oblast Baltického moře se Středozemím. Její název vznikl od velmi často přepravované suroviny od Baltu. Jantarová stezka spojuje Hať – Hlučín – Ostrava (Svinov) – Starý Jičín – **Lipník nad Bečvou – Přerov – Olomouc – Prostějov – Protivanov** – Sloup – Ostrov u Macochy – Blansko – Adamov – Brno – Rajhrad – Židlochovice – Vranovice – Hevlín v celkové délce 303 km. Cyklotrasa vede převážně po stávajících, méně frekventovaných silnicích III. třídy, místních komunikacích, městských cyklostezkách a zpevněných polních a lesních cestách. V některých trasách má cyklotrasa více variant. Bohužel se setkáváme i s nezpevněnými místními polními a lesními cestami, s dočasným vedením trasy po silnici II. třídy, což je pro tuto kategorii cyklotrasy nevyhovující, proto jsou navrženy úpravy a změny (viz. strategická část).

#### B. Moravská stezka

Moravská stezka je cyklotrasa II. třídy a má nadregionální význam. Vede v trase **Mikulovice – Jeseník – Hanušovice – Bludov – Mohelnice – Litovel – Olomouc – Tovačov** - Kroměříž – Hodonín – Mikulčice – Lanžhot do Břeclavi v délce 293 km. Značení této trasy je č. 54 (úsek **Mikulovice, CZ/PL – Písečná, 10 km**), č. 53 (**Písečná – Jeseník – Hanušovice, 43 km**), č. 51 (**Hanušovice – Bludov – Mohelnice – Litovel – Olomouc, 88 km**) a č. 47 (**Olomouc -** ). Trasa této cyklostezky vede převážně v blízkosti řeky Moravy. Cyklotrasa vede většinou po stávajících, méně frekventovaných silnicích III. třídy, místních komunikacích, městských cyklostezkách a zpevněných polních a lesních cestách.

I na této stezce se bohužel setkáváme i s nezpevněnými polními a lesními cestami, s dočasným vedením trasy po silnicích II. třídy, ale i v krátkém úseku po silnici I. třídy (Bludov), což je pro tuto kategorii cyklotrasy naprosto nevyhovující a proto jsou také navrženy úpravy a změny (viz. strategická část).

#### C. „Achillova pata“ - propojení Moravské cyklostezky a cyklostezky Bečva

Na základě výstavby nových úseků cyklostezek v roce 2009 podél Bečvy (Olomoucký a Zlínský kraj) a Moravy (převážně Zlínský kraj) je nutné strategicky konstatovat, že pro vytvoření produktu dálkového typu se jeví pro sezónu 2010 a 2011 jako nejvýhodnější společná propagace dvou řek Bečvy (od Velkých Karlovic, přes Hranice a Přerov) a Moravy (od Tovačova směrem na Zlínský kraj). Z hlediska marketingu se jeví jako výhodné nazvat tento koridor např. sloganem „Cyklistická dálnice D1 otevřena“. Daný produkt bude až na několik málo hluchých míst vhodný pro in-liny, i pro rodiny s dětmi.



Pro Olomoucký kraj je doporučováno, aby se spojil se Zlínským krajem, resp. s turistickým regionem „Východní Morava“ a připravil společnou strategii podpory daného produktu. Teprve až v následujících letech pracovat na propagaci Moravské stezky, dokud se nedořeší průjezd Olomoucí.

Zde se ale dostáváme do problému. Na celé trase je tzv. „Achillova pata“ a to v úseku „Přerov – Henčlov - Troubky – (Tovačov) - Záříčí. V tomto úseku by se trasa měla vyznačit nejpozději do května 2010. S ohledem na dosud neupřesněné vedení trasy v úseku Přerov – Záříčí (napojení na Moravskou stezku) je zakres informativní a může být ještě upřesněn.

## D. Dálkové trasy II. kategorie

**V rámci této koncepce byly definovány nové významné trasy uvnitř kraje, které jsou regionálního významu, s napojením na sousední kraje.**

- Cyklo Bystřice – cyklistická doprava a cykloturistika na území mikroregionu Bystřička, s návazností na okolí,
- Cyklo Desná – cykloturistika a cyklistická doprava v údolí řeky Desné s návazností na okolí. Cykloturistické trasy s úseky po nových cyklostezkách podél toku řeky Desné, a to na středním a dolním toku této řeky až k jejímu zaústění do řeky Moravy,
- Cyklo Bělá – propojení Jeseníků, Bělé pod Pradědem a Červenohorského sedla mimo silnici I/44, tj. po místních komunikacích, souběžných s touto silnicí, které budou propojeny cyklistickými stezkami,
- Cyklo Střecha Evropy – propojení Jantarové stezky s Budišovem nad Budišovkou a výhledově se Slezskou Hartou, Bruntálem a Krnovem (Slezská Magistrála).

Naopak níže uvedené nadregionální cyklotrasy II. třídy, či regionální cyklotrasy III. třídy na území Olomouckého kraje z hlediska marketingu dálkových cyklotras už nebudou mít v budoucnu takový význam. Jedná se o tyto trasy:

- č. 52 **Hanušovice** – Králíky – Mladkov (součást Česko – Moravské trasy)
- č. 55 Úvalno – Krnov – Město Albrechtice – Heřmanovice – **Rejvíz** – **Jeseník** (součást Slezské magistrály)
- č. 511 **Litovel** – **Paseka** – Sovinec – Jiříkov
- č. 512 **Doubravice** – **Bouzov** – **Kozov** – Městečko Trnávka
- č. 521 Moravská Třebová – **Hoštejn** - **Štítý**

**Tato kritická oblast je následně řešena ve Strategické části realizací opatření 1.1.4 Finanční podpora projektové přípravy, výstavby a údržby významných úseků na dálkových trasách.**



## 1.8.4 Rekreační cyklistika - marketing

### A. Propagace na národní úrovni

Chybí základní marketing v oblasti cyklistiky pro domácí a zahraniční cyklisty na národní úrovni. Propagace cyklotras na národní úrovni prakticky neexistuje. Nicméně v polovině roku 2010 Asociace turistických regionů [www.atur.cz](http://www.atur.cz) by měla podávat projekt do Integrovaného operačního programu na téma Cyklistika & in-line a tak by se situace mohla zlepšit.

**Tato kritická oblast je proto řešena ve Strategické části realizací opatření 2.1.1 Spolupráce na tvorbě národních produktů.**

### B. Propagace na krajské úrovni

Propagace na krajské úrovni probíhá standardním způsobem prostřednictvím map, propagačních materiálů a internetu. Vše je ale potřeba aktualizovat, rozšířit a zkvalitnit informace.

**Tato kritická oblast je proto řešena ve Strategické části realizací opatření 2.1.2 Zajištění souhrnné prezentace kraje a turistických regionů Střední Morava a Jeseníky.**

### C. Tvorba cyklobalíčků

Celkově je potenciál Olomouckého kraje ve vytvoření nabídky konkurence schopných produktů pro evropský trh zatím nevyužitou příležitostí. Podpora cykloturistických projektů má spíš plošný charakter, vede k rozšiřování sítě značených cyklotras, případně tras tematických. V omezené míře podporuje vybavenost informačními systémy, důraz na kvantitu převažuje nad kvalitou, málo pozornosti se věnuje zapojení podnikatelských subjektů, hlavně zvyšováním kvality služeb ve srovnání s běžnými standardy vyspělých zemí EU. Cykloprodukty by neměly být nabízeny jen podle regionů, ale také podle typologie cyklistů (klientů). Také by mohly být nabízeny např. dvoudenní, s nabídkou ubytování, málo se používají při popisu číselné kódy cyklotras a často se nereflektuje špatný povrch (např. Čarodějnická cyklotrasa je místy téměř neprůjezdná).

**Tato kritická oblast je proto řešena ve Strategické části realizací opatření 2.1.3 Podpora tvorby konkrétních cykloturistických balíčků.**

Cílem je více rozpracovat konkrétní cyklobalíčky pro jednotlivé regiony, které budou orientovány nejen na danou lokalitu, zajímavost, ale i na cílové skupiny.

### D. Zkvalitnit nabídku dálkových tras

Chybí koordinace postupu při návrhu a budování mezinárodních a národních produktů, postavených na prioritních trasách. Chybí soustředěná podpora vybraným produktům schopným konkurovat nabídce na evropském turistickém trhu. Z hlediska marketingu se jeví jako výhodné nazvat tento koridor např. sloganem „Cyklistická dálnice D1 otevřena“. Pro Olomoucký kraj je doporučováno, aby se spojil se Zlínským krajem, resp. s turistickým regionem „Východní Morava“ a připravil společnou strategii podpory daného produktu. Teprve až v následujících letech pracovat na propagaci Moravské stezky, dokud se nedořeší průjezd Olomoucí.

V kontextu tras EuroVelo se zapomíná na doznačení vedení trasy EuroVelo n.6 a n.9.

**Tato kritická oblast je proto řešena ve Strategické části realizací opatření 2.1.4 Podpora tvorby cykloproduktů dálkového typu.**

## 1.8.5 Rekreační cyklistika – související cyklistická infrastruktura

### A. Doprovodná cyklistická infrastruktura

Velmi nutná je další podpora výroby a instalace informačních a naučných tabulí a doprovodné infrastruktury (odpočívky, stojany u turistických a přírodních památek).

**Tato kritická oblast je proto řešena ve Strategické části realizací opatření 2.2.1 Podpora realizace doprovodné cyklistické infrastruktury (odpočívky, infopanely, apod.).**

### B. Značení cyklistických tras

Velmi nutné je dořešení údržby cykloturistického značení, které by zahrnovalo pravidelnou údržbu (případně odstranění nevhodných cyklotras) a zpracování pasportu informativního značení cyklotras (návrh na zrušení tras a tvorby nových i v rovině místních cyklotras). Jednotný systém číselného značení tras je potřebné doplnit o značení páteřních stezek prioritních cyklistických koridorů případně tematických cyklotras (tzv. produktové značení) s ohledem na potřeby marketingu a snadné orientace uživatelů.

**Tato kritická oblast je proto řešena ve Strategické části realizací opatření 2.2.2 Zajištění údržby značení cyklotras.**

### C. Náročná terénní a extrémní cyklistika

Kraj pozapomněl na další významnou cílovou skupinu cyklistů a to pro náročnou terénní cyklistiku (např. areál Rychlebských hor u Černé Vody), či pro extrémní cyklistiku (například areál u Starého Města). **Tato kritická oblast je proto řešena ve Strategické části realizací opatření 2.2.3 Podpora realizace**

**a údržby areálů pro náročnou terénní cyklistiku a pro extrémní cyklistiku**

## 1.8.6 Rekreační cyklistika – služby

### A. Kolo a ostatní doprava

Kraj by měl podporovat možnost převozu kol z měst a obcí do vzdálenějších lokalit, případně do turisticky atraktivních oblastí, které jsou z hlediska fyzického či časového cyklistou problematicky dosažitelné.

**Tato kritická oblast je proto řešena ve Strategické části realizací opatření 2.3.1 Podpora projektů integrujících kolo do jednotlivých druhů dopravy.**

### B. Cyklisté vítáni

Od roku 2007 funguje v ČR národní systém certifikace stravovacích, ubytovacích a cykloturistických zařízení a turistických cílů **Cyklisté vítáni**, v jejímž rámci je certifikováno na 800 zařízení ve všech regionech ČR. V turistickém regionu Střední Morava je ale takových zařízení jen poskromnu. Je nutné rozšířit počet certifikovaných zařízení především podél prioritních cyklokoridorů a v cyklodestinacích.

**Tato kritická oblast je proto řešena ve Strategické části realizací opatření 2.3.2 Podpora projektu „Cyklisté vítáni“.**



## 1.9 SWOT ANALÝZA

| Silné stránky  | Slabé stránky   |
|--|---|
| <p><u>LIDSKÉ ZDROJE</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Olomoucký kraj se intenzivně zabývá jak problematikou cyklistické dopravy, tak i cykloturistiky,</li> <li>• Zájem měst a obcí o rozvoj infrastruktury a služeb pro cyklistickou dopravu v podobě budování cyklostezek, oddělených pruhů pro cyklo dopravu apod. (viz. kapitola 1.5).</li> </ul> <p><u>FINANCE</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kraj má dotační titul na výstavbu cyklostezek,</li> <li>• ROP NUTS II Střední Morava má opatření zaměřené na podporu cyklistiky – 1.3 Bezmotorová doprava,</li> <li>• Možnost využít dotací z SFDI.</li> </ul> <p><u>INFRASTRUKTURA (KOMUNIKACE)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• V kraji existuje dost inspirativních příkladů postavených stezek (i za přispění dotačního titulu kraje).</li> </ul> <p><u>ATRAKTIVITA KRAJE</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Možnost volby mezi nenáročnou formou podél řek (Morava, Bečva, Bystřička) či horskou formou cykloturistiky, či terénní cyklistiky (Rychlebské hory, Jeseníky),</li> <li>• Atraktivita Olomouckého kraje a jeho jednotlivých částí pro rozvoj cykloturistiky a terénní cyklistiky (kulturní a přírodní památky, rekreační oblasti atd.),</li> <li>• Rychlé spojení po dálnici Brno – Olomouc - Ostrava (brněňští, ale i ostravští cyklisté mohou vyrážet na jednodenní výlety).</li> </ul> <p><u>CYKLOTURISTIKA A TERÉNNÍ CYKLISTIKA</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rozsáhlá značená síť cykloturistických tras na území Olomouckého kraje, která je monitorována zástupci KČT,</li> <li>• Existence nabídky cyklobusů, půjčování kol na nádraží ČD a.s v Olomouci,</li> <li>• Vydání propagačních cykloturistických materiálů.</li> </ul> <p><u>VŠEOBECNÁ OSVĚTA O CYKLISTICE</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Časté semináře a konference k cyklistice.</li> </ul> | <p><u>FINANCE</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prostředky z ROP NUTS II Střední Morava jsou již téměř vyčerpané (budou již jen dvě menší výzvy a není možné se jen na ně zaměřovat),</li> <li>• Finanční krize ovlivní i cyklistiku.</li> </ul> <p><u>INFRASTRUKTURA (KOMUNIKACE)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stále nedostatečná infrastruktura pro cyklistiku za prací, nákupy a do škol,</li> <li>• Stále nedostatečné množství bezpečných samostatných stezek pro cyklisty – cyklostezek. Chybějící úseky cyklostezek v extravilánu, především podél frekventovaných komunikací,</li> <li>• Problematické majetkové vztahy – zejména ve vztahu k budování cyklostezek (problémy při plánování vedení cyklostezek a jejich následné výstavbě),</li> <li>• Chybí ucelené úseky Moravské stezky od Olomouce směrem na jih,</li> <li>• Město Olomouc, jako krajské město, má nedeřešené vazby na okolní obce, což má nepříznivý dopad jak na cyklo dopravu, tak i na cykloturistiku,</li> <li>• Nedostatečné povědomí o možnostech rozvoje infrastruktury pro rekreační terénní cyklistiku jako zázemí obcí i jako produktu cestovního ruchu.</li> </ul> <p><u>CYKLOTURISTIKA A TERÉNNÍ CYKLISTIKA</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Chybí kvalitní webový portál prezentující cykloturistiku a terénní cyklistiku (je třeba jej více orientovat na produkty a na služby),</li> <li>• Nedostatečné množství atraktivních produktů cestovního ruchu tvořených speciálně pro oblast cykloturistiky a terénní cyklistiky,</li> <li>• Nedostatečné vybavení některých cyklistických tras mobiliárem (parkoviště, odpočívadla, stojany, informační tabule apod.),</li> <li>• Nedostatek průzkumů v oblasti měření intenzity cyklistické dopravy, na úrovni kraje i jednotlivých municipalit (první průzkum je realizován až nyní).</li> </ul> <p><u>VŠEOBECNÁ OSVĚTA O CYKLISTICE</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Malý důraz na osvětu spojenou s cyklo dopravou.</li> </ul> |



| Příležitosti   | Hrozby   |
|--|--|
| <p><u>LIDSKÉ ZDROJE</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Další rozvoj partnerství a spolupráce mezi organizacemi působícími v oblasti rozvoje cyklistiky.</li> </ul> <p><u>FINANCE</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Využití čerpání prostředků z veřejných zdrojů (SF EU, státní, regionální a místní rozpočty) pro realizaci cyklistických projektů,</li> <li>• Posílení zapojení kraje do národních a mezinárodních projektů.</li> </ul> <p><u>INFRASTRUKTURA (KOMUNIKACE)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Budování samostatných stezek pro cyklisty ve městech a obcích, pruhů pro cyklo dopravu v hlavním či přidruženém dopravním prostoru,</li> <li>• Vytváření a rozšiřování společných chodníků s chodci v podobě barevné odlišnosti (tam, kde je to možné),</li> <li>• Redukce automobilové dopravy, úpravy křižovatek (včetně budování cyklistických světelných přechodů) a dalších problematických míst ve městech a obcích ve prospěch cyklo dopravy,</li> <li>• Rozšiřování a zkvalitňování cyklo dopravní infrastruktury (parkovací místa – systém Bike and Ride, mobiliář, úpravy povrchů apod.),</li> <li>• Snižování emisního a hlukového zatížení ve městech a obcích posílením objemu cyklistické dopravy.</li> <li>• Rozvoj sítě samostatných stezek pro cyklisty (zprístupňování dalších turistických cílů jejich bezpečným napojením na cyklostezky),</li> <li>• Rozvoj sítě tras a realizace nových přírodě blízkých stezek vhodných pro terénní cyklistiku. Pro tvorbu sítě blízkých udržitelných stezek pro cyklistiku nemusí být rizikem řešení majetkoprávních problémů, schvalovací proces pořizovacích dokumentací,</li> <li>• Možnost využití polních cest v rámci komplexních pozemkových úprav pro budování cyklostezek.</li> </ul> <p><u>CYKLOTURISTIKA A TERÉNNÍ CYKLISTIKA</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rozvoj doplňkové cykloturistické infrastruktury (mobiliář, půjčovny, opravny a další doplňková infrastruktura),</li> <li>• Rozvoj informačních a propagačních služeb na celokrajské úrovni (internetové portály, mapy v GIS).</li> </ul> | <p><u>LIDSKÉ ZDROJE</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jednotlivá navrhovaná opatření bez koordinátora (zodpovědné osoby, odboru) budou jen formální a nebudou naplňována.</li> </ul> <p><u>FINANCE</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vzhledem k finanční krizi je možnost klesajícího objemu prostředků vynakládaných na cyklo dopravní řešení z veřejných rozpočtů.</li> </ul> <p><u>INFRASTRUKTURA (KOMUNIKACE)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Přednostní rozvoj jiných forem dopravy (především automobilová doprava) na úkor cyklo dopravy,</li> <li>• Možnost vzniku konfliktů v lokalitách, kde bude cyklistická doprava nově vedena souběžně s pěší či automobilovou dopravou,</li> <li>• Vlastnické překážky bránící v rozvoji budování cyklostezek či značení cyklotras,</li> <li>• Stagnace rozvoje začleňování cyklo dopravy do IDS měst a obcí.</li> </ul> <p><u>CYKLOTURISTIKA A TERÉNNÍ CYKLISTIKA</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nedostatečný rozvoj služeb a doplňkové infrastruktury pro cyklo dopravu ve městech a obcích,</li> <li>• Nedostatečné provázání vnitřních municipálních cyklosít s vnějšími cykloturistickými trasami,</li> <li>• Negativní celkový vývoj v oblasti cestovního ruchu, popř. nekoordinovaný rozvoj cykloturistiky v regionu, resp. na úrovni značení cyklotras v mikroregionech (značení obcí a KČT, popř. jiných organizací),</li> <li>• Omezení využití lokalit s režimem ochrany pro rozvoj cykloturistiky.</li> <li>• Narušení ekologické stability území či bezpečnosti chodců a ostatních účastníků dopravy v důsledku nezodpovědného chování cyklistů, riziko masové turistiky, riziko vzniku konfliktů mezi cyklisty a chodci při souběhu vedení cyklotras a tras pro pěší,</li> <li>• Nedostatečné množství a kvalita doprovodné infrastruktury.</li> </ul> |





### **Příležitosti**

- Rozšiřování doprovodné nabídky o produkty a služby cestovního ruchu se zaměřením na cykloturistiku a terénní cyklistiku,
- Sblížení cykloturistiky s jinými druhy turistiky v regionu prostřednictvím tvorby atraktivních produktů cestovního ruchu (např. agroturistika, hipoturistika, in-line, pěší, apod.),
- Pokračující optimalizace stávající sítě cyklotras v regionu (provázání značených tras mikroregionů, zvyšování kvality povrchu značených tras, apod.),
- Pokračující rozvoj napojení cykloturistiky na ostatní druhy dopravy (IDS).

#### **VŠEOBECNÁ OSVĚTA O CYKLISTICE**

- Další posilování osvěty, informovanosti a propagace cykloturistiky jako vhodné formy turistiky šetrné k životnímu prostředí.

### **Hrozby**

- Vznik problémů vznikajících z důvodů regulace cykloturistiky v lokalitách s režimem ochrany přírody,
- Neřešení problémů v oblasti správcovství a údržby značených cyklotras,
- Konflikt rozvojových záměrů v oblasti cykloturistiky se záměry v jiných oblastech turistiky (např. v souvislosti se značením hipostezek apod.).

## 2 STRATEGICKÁ ČÁST

### 2.1 NAVRŽENÉ ÚPRAVY (PŘELOŽKY) TRAS PRO CYKLODOPRAVU

Ve vztahu k výstavbě nových cyklostezek jsou řešeny páteřní a významné trasy v Olomouckém kraji a dále trasy, které mají nadregionální, popř. mezinárodní význam. Jedná se zejména o Jantarovou stezku (č.5), Moravskou stezku (č. 53, 51,47), ale také nové propojení mezi Moravskou cyklostezkou a cyklostezkou Bečva.

Pro **Jantarovou stezku** jsou navrženy úpravy a změny (pro složitost terénu a prostoru nejsou některé návrhy zakresleny v mapových listech, popř. u změny trasy pro nedokončená jednání nedošlo k jejímu stanovení):

1. vybudovat přeložku úseku Hustopeče nad Bečvou – Skalička, která povede podél řeky Bečvy
2. řešit průběh trasy přes lázně Teplice nad Bečvou (trasa není kladně projednána)
3. vyznačit přeložku trasy k řece Bečvě, úsek Hranice – Týn nad Bečvou
4. vyznačit přeložku v úseku Osek nad Bečvou - Grymov – Přerov podél řeky Bečvy
5. provést úpravy povrchu a přeznačit vedení trasy přes město Přerov
6. zvýšit bezpečnost trasy v úseku Přerov – Čekyně
7. vyznačit přeložku trasy z Penčic přes Lipňany do Vacanovic
8. dobudovat přeložky, provést úpravu povrchu a přeznačit vedení trasy přes město Olomouc
9. po opravě povrchu přeznačit trasu na účelovou komunikaci z Nemilan do Nedvězí
10. úprava povrchu a přeznačení trasy v Čelechovicích na Hané a do Smržic
11. úprava povrchu a vedení trasy přes město Prostějov
12. po vybudování přeznačit trasu na novou cyklostezku v úseku Prostějov - Mostkovice
13. přeznačit vedení trasy podél Plumlovské přehrady (zrušit jednosměrné vedení lesem nad přehradou)
14. přeznačit trasu na účelovou komunikaci přes Repešský žleb

Pro **Moravskou stezku** jsou navrženy následující úpravy a změny (pro složitost terénu a prostoru nejsou některé návrhy zakresleny v mapových listech, popř. u změny trasy pro nedokončená jednání nedošlo k jejímu stanovení):

1. po vybudování přeznačit trasu na nově navrženou cyklostezku Jeseník – Písečná, která povede v souběhu s železniční tratí Jeseník – Mikulovice
2. po vybudování přeznačit trasu v úseku Jeseník – Ostružná, tato je navržena v rámci In-line stezky Jesenicko
3. po vybudování přeznačit trasu na nově navrženou cyklostezku v Bludově
4. po opravě povrchu přeznačit cyklotrasu na protipovodňové hráze v úseku Leština - Třeština
5. přeznačit cyklotrasu na nově vybudované cyklostezky Sobáčov – Víška a Víška – Litovel, úsek Mladeč – Sobáčov a přes Víšku je navržen po silnici III. třídy a přes obce po MK
6. provést rekonstrukce povrchu trasy na protipovodňové hrázi u Hynkova a polní cesty ve směru na Horku nad Moravou
7. po vybudování provést přeznačení na nově vybudovanou cyklostezku v souběhu z železniční tratí Horka nad Moravou – odbočka na Poděbrady (vlevo od koleje) a odbočka na Poděbrady – Olomouc Řepčín (vpravo)
8. po vybudování cyklostezek v prostoru Skrbeň – Křelov – Olomouc Poděbrady zvážit vyznačení variantní trasy
9. po vybudování cyklostezek, resp. po opravě vhodných komunikací pro cyklisty přeznačit vedení trasy přes město Olomouc až po Olomouc Nemilany
10. provést rekonstrukci polní cesty (MK) v úseku Olomouc Slavonín – Olomouc Nemilany



11. přeznačit trasu po vybudování nové cyklostezky v místě polní pěšiny a cesty v úseku Olomouc Nemilany – Kožušany Tážaly
12. po vybudování cyklostezek zde vyznačit vedení trasy Nemilany – Blatec – Charváty – Drahlov – Čertoryje – Bolelouc (možné variantní vedení trasy)
13. provést úpravu povrchu trasy v úseku Kožušany – Blatec, vč. přeznačení trasy v obci Blatec
14. provést úpravu povrchu trasy a přeznačení v okolí tovačovských rybníků

Řešené jsou i trasy II. kategorie, uvnitř kraje, regionálního významu, s napojením na sousední kraje (uváděny jsou pracovní názvy):

- **Cyklo Bystřice** – cyklistická doprava a cykloturistika na území mikroregionu Bystřička, s návazností na okolí. Trasa je navržena z Olomouce, resp. z Velké Bystřice, kde odbočuje z Jantarové stezky. Pokračuje přes Hlubočky, Hrubou Vodu, Domašov nad Bystřicí, Moravský Beroun, kde bude prozatímne ukončena. Její pokračování se předpokládá na bruntálsko.
- **Cyklo Bělá** – navržené propojení Jeseníku, přes Bělou pod Pradědem a Červenohorského sedla mimo silnici I/44, tj. po místních komunikacích, souběžných s touto silnicí, které budou propojeny cyklistickými stezkami a po polních cestách (příp. upravených).
- **Cyklo Desná** – cykloturistika a cyklistická doprava v údolí řeky Desné s návazností na okolí. Cykloturistické trasy s úseky po nových cyklostezkách podél toku řeky Desné, a to na středním a dolním toku této řeky až k jejímu zaústění do řeky Moravy. Trasa se napojuje na Červenohorském sedle na cyklotrasu Bělá, odtud vede přes Kouty nad Desnou, Loučnou nad Desnou, Velké Losiny, Rapotín, Víkřovice, Šumperk, Dolní Studénky, Sudkov a Postřelmov. Zde se trasa bude nově napojovat na Moravskou stezku.
- **Cyklo Střecha Evropy** – propojení Jantarové stezky s Budišovem nad Budišovkou a výhledově se Slezskou Hartou, Bruntálem a Krnovem (Slezská magistrála). Trasa je navržena z Hranic přes Střítež nad Ludinou, Nejde na hranice Moravskoslezského kraje.
- **Cyklostezka na opuštěném úseku železniční trati Lupěné** – Hněvkov - cyklostezka je dle zpracované „Koncepce rozvoje cyklodopravy v mikroregionu Zábřežsko“ součástí nadregionální cyklostezky. Umístění cyklostezky plně koresponduje s rušeným úsekem železniční trasy koleje. Změna funkce opuštěného tělesa trati bude mít pozitivní účinek na zklidnění dopravy v nejbližším okolí, dále těleso nebude plnit funkci jen dopravně obslužnou, ale i rekreační, turistickou a sportovní. Na cyklostezce se také uvažuje o vybudování naučné stezky o historii dráhy. Navíc bude cyklistům zpřístupněn esteticky velice zajímavý úsek toku Moravské Sázavy.

Naopak níže uvedené nadregionální cyklotrasy II. třídy, či regionální cyklotrasy III. třídy na území Olomouckého kraje jsou řešeny z pozice jejich značení. Jedná se o tyto trasy:

- č. 52 **Hanušovice** – Králíky – Mladkov (součást Česko – Moravské trasy)
- č. 55 Úvalno – Krnov – Město Albrechtice – Heřmanovice – **Rejvíz** – **Jeseník** (součást Slezské magistrály)
- č. 511 **Litovel** – **Paseka** – Sovinec – Jiříkov
- č. 512 **Doubravice** – **Bouzov** – **Kozov** – Městečko Trnávka
- č. 521 Moravská Třebová – **Hoštejn** - **Štítý**

Ve skupině pro cyklistickou dopravu jsou to cyklostezky pro přímé, denní spojení za prací a do škol. Navrženy jsou trasy mezi městy Olomouc – Litovel – Zábřeh; Prostějov - Olomouc; Prostějov - Přerov; Přerov – Olomouc (střetový bod je uvažován v Brodku u Přerova) a úsek Přerov – Lipník nad Bečvou - Hranice. Dále by mohlo dojít k napojení na tyto trasy z dalších měst, např. ze Šternberka, Uničova, Tovačova, aj.



Popisky k jednotlivým mapovým listům s uvedením vybraných měst pro lepší orientaci jsou uvedeny v **příloze č. 6**.

|       |       |        |        |        |        |        |        |       |  |
|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|--|
|       |       | ML 1   | ML 2   |        |        |        |        |       |  |
|       |       | ML 3   | ML 4   | ML 5   |        |        |        |       |  |
|       |       | ML 6   | ML 7   | ML 8   | ML 9   |        |        |       |  |
|       | ML 10 | ML 11  | ML 12  | ML 13  | ML 14  |        |        |       |  |
|       | ML 15 | ML 16  | ML 17  | ML 18  | ML 19  |        |        |       |  |
|       | ML 20 | ML 21  | ML 22  | ML 23  |        |        |        |       |  |
| ML 24 | ML 25 | ML 26  | ML 27  | ML 28  |        |        |        |       |  |
| ML 29 | ML 30 | ML 31  | ML 32  |        |        |        |        |       |  |
| ML 33 | ML 34 | ML 35  | ML 36  |        |        |        |        |       |  |
| ML 37 | ML 38 | ML 39  | ML 40  | ML 41  | ML 42  |        |        |       |  |
| ML 43 | ML 44 | ML 45  | ML 46  | ML 47  | ML 48  |        |        |       |  |
| ML 49 | ML 50 | ML 51  | ML 52  | ML 53  | ML 54  | ML 55  | ML 56  |       |  |
| ML 57 | ML 58 | ML 59  | ML 60  | ML 61  | ML 62  | ML 63  | ML 64  |       |  |
| ML 65 | ML 66 | ML 67  | ML 68  | ML 69  | ML 70  | ML 71  | ML 72  |       |  |
| ML 73 | ML 74 | ML 75  | ML 76  | ML 77  | ML 78  | ML 79  | ML 80  | ML 81 |  |
| ML 82 | ML 83 | ML 84  | ML 85  | ML 86  | ML 87  | ML 88  | ML 89  | ML 90 |  |
| ML 91 | ML 92 | ML 93  | ML 94  | ML 95  | ML 96  | ML 97  | ML 98  | ML 99 |  |
|       |       | ML 100 | ML 101 | ML 102 | ML 103 | ML 104 | ML 105 |       |  |
|       |       | ML 106 | ML 107 | ML 108 | ML 109 |        |        |       |  |
|       |       | ML 110 | ML 111 |        |        |        |        |       |  |



## 2.3 SEZNAM NUTNÝCH OPATŘENÍ – STRATEGICKÝ PLÁN

V seznamu nutných opatření na stávající síti cyklostezek a cyklotras je na prvním místě definována bezpečnost pro pohyb cyklistů po silnicích I. a II. třídy. Dalším opatřením je systém Bike & Ride, který řeší vybavení železničních stanic a zastávek. V opatření bezpečnosti v oblasti dopravy a rekreace & dálkové trasy je nutná mimořádná pozornost realizace problémových úseků. Rekreční cyklistika je rozdělena na marketing a to na propagaci na národní a krajské úrovni, tvorbu cyklobalíčků a zkvalitnění nabídky dálkových tras. Další část se týká rekreační cyklistiky v souvislosti na cyklistickou infrastrukturu a s ní spojené značení cyklistických tras, náročná terénní a extrémní cyklistika. Posledním opatřením je rekreační cyklistika a služby se zaměřením na kolo a ostatní dopravu, rozvoj a propagaci projektu Cyklisté vítáni.

### 2.3.1 Definování obecných priorit, cílů a opatření v rozvoji cyklistiky

Kraj by měl vytvořit základní předpoklad pro rozvoj cyklistické dopravy schválením vybraných opatření. Nejedná se ale o převratná a nová opatření, neboť většinou by měly vycházet ze stávajících a připravovaných dotačních titulů kraje, státu a EU. Proto je tato kapitola úzce propojena s kapitolou 1.5.4 „Finance“, kde jsou uvedeny podrobnosti k možnosti financování jednotlivých opatření.

Globálním cílem je plošné pokrytí území kraje systémem bezpečných a pokud možno atraktivních cest, sjízdnych za každého počasí (ne bezpodmínečně asfaltových, ale takových, které budou budoucí vlastníci a správci ochotni udržovat), které zabezpečí cyklistům průjezd územím kraje s minimálním kontaktem s motorovou dopravou. Tyto cesty by měly navazovat na systém hromadné dopravy a společně s ním zamezit tomu, aby se cyklisté dostávali do pro ně atraktivních destinací autem.

#### Opatření ke splnění cílů

Rozvoj cyklistické dopravy na území 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 apod. Následné doporučení a cíle přizpůsobené podmínkám kraje vycházejí ze současné úrovně poznání řešení cyklistické dopravy v území a umožní ve spolupráci se všemi zainteresovanými složkami postupně naplňovat jednotlivé konkrétní návrhy řešení.

Nicméně důležitým opatřením je i stanovení zodpovědných osob pro implementaci jednotlivých opatření strategického dokumentu.

### 2.3.2 Priorita I. - Rozvoj cyklistické infrastruktury a dopravy

Celková filosofie návrhu řešení cyklistické dopravy na území kraje je vedena snahou o zařazení cyklistické dopravy jako nedílné součásti dopravního systému. Pro postupné zrovnoprávnění cyklistické dopravy ve vztahu k ostatním dopravním systémům je na krajské úrovni nutno sledovat především následující cíle.

#### ***CÍL 1.1 Podpora budování cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty***

Jednou z hlavních zásad pro zajištění bezpečnosti cyklistické trasy je především její oddělení od frekventované automobilové dopravy, přičemž míru segregace je nutno na základě místních podmínek individuálně posuzovat. Cílem je tak ochrana provozu cyklistů na pozemních komunikacích a odstraňování míst s častými nehodami cyklistů.

### **Opatření 1.1.1 Podpora projektové přípravy budování cyklistických stezek**

Jedná se zejména o finanční podporu při zajištění projektové připravenosti obcí. Jde 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 stahují cyklisty ze silnic I. a II. třídy, v opodstatněných případech ze silnic III. třídy a plní jak funkci dopravní, tak i funkci rekreační. Další úseky korespondují s návrhem jednotlivých páteřních dálkových cyklotras, které prochází územím kraje. Opatření v sobě zahrnuje zpracování jak studie proveditelnosti, tak i dokumentace pro územní rozhodnutí, dokumentace pro stavební povolení a tendrovou dokumentaci.

Odpovědnost: ODSH  
Spolupráce: Obce (podávání žádostí)  
Finance: Dotační titul pro cyklistiku  
Termíny: 1. výzva / rok, dle akčního plánu

### **Opatření 1.1.2 Realizovat opatření ve prospěch cyklistiky v rámci novostaveb a rekonstrukcí pozemních komunikací, které patří kraji**

Opatření směřuje k vytvoření podmínek pro koncepční řešení rozvoje cyklistické dopravy v rámci nových dopravních staveb financovaných krajem, při rekonstrukcích komunikací a ostatních dopravních staveb.

Odpovědnost: ODSH  
Spolupráce: Obce, SSOK  
Finance: ROP NUTS II Střední Morava (oblast 1.1)  
Termíny: Průběžně (dle realizovaných krajských projektů)

### **Opatření 1.1.3 Finanční podpora výstavby a údržby cyklistických stezek**

Toto opatření zajišťuje finance z krajského rozpočtu na výstavbu cyklistických stezek. Jedná se o standardní dotační titul kraje, který jednak přímo financuje cyklistické projekty, ale také spolufinancuje projekty ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Samostatnou kapitolou daného opatření je využití ROP NUTS II Střední Morava (zde se očekávají dvě výzvy o celkové alokaci cca 120 mil.Kč).

V mnoha případech pro rozvoj cyklistické dopravy postačí využít nově budovaných účelových komunikací. Jako velmi vhodné se jeví např. budování cyklotras v těch oblastech, kde probíhají pozemkové úpravy. Ty se budují ve smyslu zákona č.139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úradech a o změně zákona č. 229/1991 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Do této kategorie lze zařadit i jednání s Lesy ČR, Povodími. V souvislosti s železnicemi se nabízí také možnost využívat opuštěná drážní tělesa (a to jednak modernizací koridorů, ale i již roky opuštěné a nevyužívané trasy z důvodu neefektivnosti) a vybudovat zde cyklostezky.

Odpovědnost: ODSH  
Spolupráce: SFDI, Lesy ČR, Povodí Moravy, Pozemkový úřad,  
Úřad pro zastupování státu ve věcech převodu majetkových, obce, mikroregiony  
Finance: Dotační titul pro cyklistiku + ROP NUTS II + SFDI  
+ Plán rozvoje venkova a zemědělství pro léta 2007-2013  
Termíny: 1. výzva / rok, dle akčního plánu



## **Opatření 1.1.4 Finanční podpora projektové přípravy, výstavby a údržby významných úseků na dálkových trasách**

Toto opatření zajišťuje údržbu a výstavbu nejproblematictějších úseků na Moravské stezce, Jantarové stezce a Cyklostezce Bečva, které byly definovány v kapitole 1.7.3.

Odpovědnost: ODSH  
Spolupráce: Obce, SFDI, svazky obcí, mikroregiony  
Finance: Dotační titul pro cyklistickou dopravu  
Termíny: Každoročně jeden úsek dle finančních možností kraje

## ***CÍL 1.2 Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému***

Cílem je podporovat programy, které pomohou propojit cyklistiku s veřejnou hromadnou dopravou v oblasti denního dojíždění do práce a do škol. Je proto nutné zajistit přístupnost nástupišť a zejména možnost odstavování jízdních kol v rámci systém BIKE & RIDE na zastávkách a stanicích železniční, autobusové a městské hromadné dopravy.

### **1.2.1 Podpora rekonstrukce systému BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS**

Opatření zahrnuje:

- A. Realizaci pasportu stávající infrastruktury Bike & Ride (možnost přípravy velkého projektu do ROP NUTS II Střední Morava)
- B. Finanční podpora realizace konkrétní infrastruktury BIKE & RIDE

Odpovědnost: ODSH  
Spolupráce: Autobusoví dopravci, ČD a.s., SŽDC, obce,  
Finance: Dotační titul na cyklistickou dopravu + ROP NUTS II  
Termíny: A. 2010  
B. 1. výzva / rok, dle akčního plánu

## **2.3.3 Priorita II. - Rozvoj rekreační cyklistiky a navazujících služeb**

### ***CÍL 2.1 Komplexní marketingová prezentace rekreační cyklistiky***

#### **Opatření 2.1.1 Spolupráce na tvorbě národních produktů**

Opatření směřuje k zajištění podkladů pro tvorbu národních produktů v oblasti rekreační cyklistiky a to ve spolupráci s:

- A. Asociací turistických regionů při přípravě podání projektu „Česko jede“ do Integrovaného operačního programu
- B. Agenturou CzechTourism a jejímu projektu Kudy z nudy

Odpovědnost: Střední Morava – Sdružení cestovního ruchu, Jeseníky – Sdružení cestovního ruchu v součinnosti s KH - OCR  
Spolupráce: Asociace turistických regionů (ATUR)  
CzechTourism, KČT, Nadace Partnerství, ČEMBA, obce, mikroregiony, cestovní kanceláře  
Finance: Organizační opatření bez nároku na finance  
Termíny: 2010



## **Opatření 2.1.2 Zajištění souhrnné prezentace kraje a turistických regionů Střední Morava a Jeseníky**

Opatření směřuje k podpoře a zajištění informovanosti veřejnosti o kompletní nabídce v oblasti rekreační cyklistiky a to prostřednictvím:

- A. informačního webového portálu, facebooku, či jiných sociálních sítí,
- B. redakčních článků,
- C. tvorby a distribuce jednoduché cyklistické mapy kraje,
- D. dalších moderních informačních technologií (video, DVD ),
- E. prezentace na tuzemských a mezinárodních veletrzích cestovního ruchu.

Odpovědnost: Střední Morava – Sdružení cestovního ruchu, Jeseníky – Sdružení cestovního ruchu v součinnosti s KH - OCR

Spolupráce: CzechTourism, KČT, Nadace Partnerství, ČeMBA, obce, mikroregiony, cestovní kanceláře

Finance: Strukturální fondy EU + Program Česko-Švýcarské spolupráce

Termíny: Průběžně

## **Opatření 2.1.3 Podpora tvorby konkrétních cykloturistických balíčků**

Cílem je více rozpracovat pro jednotlivé regiony konkrétní cyklobalíčky, které budou orientovány nejen na danou lokalitu, zajímavost, ale i na cílové skupiny:

- Rodiny s dětmi: kratší a bezpečné trasy, preferují převážně kvalitní zpevněný povrch, častým cílem je restaurace se zahrádkou nebo hřiště,
- Méně zdatní rekreační cyklisté (případně senioři): nenáročné kratší trasy, cca do 30km, preferují převážně kvalitní zpevněný povrch,
- Zdatnější rekreační cyklisté: okružní trasy 40 - 80 km, často v kombinaci s poznáváním místních zajímavostí a kulturních památek, zpevněný povrch i nenáročné přírodní cesty, delší trasy ani nekvalitní povrch nejsou překážkou, cílem je radost z jízdy,
- Terénní cyklisté: preferující především přírodě blízké cesty a úzké stezky v terénu,
- Sportovně rekreační cyklisté: vyhledávají masové akce sportovního typu, například MTB maratóny nebo silniční maratóny, testují své síly v závodech, překonávají vlastní hranice, trénují pro výkon.

Dané opatření zahrnuje zpracování cyklobalíčků pro internetovou aplikaci a jejich tisk.

Odpovědnost: Střední Morava – Sdružení cestovního ruchu, Jeseníky – Sdružení cestovního ruchu

Spolupráce: KH – OCR, CzechTourism, KČT, Nadace Partnerství, ČeMBA, obce, mikroregiony, cestovní kanceláře, soukromé a právnické osoby, podnikatelský i občanský sektor (neziskové organizace, zájmová sdružení, fyzické osoby, atd.)

Finance: Strukturální fondy EU + Program Česko-Švýcarské spolupráce

Termíny: Průběžně

## **Opatření 2.1.4 Podpora tvorby cykloproduktů dálkového typu**

Cílem je připravit produkty pro dálkové cyklisty se sousedními kraji, kteří preferují trasy 50-100km/den, převážně se drží páteřních tras, většinou se zdrží na jednu noc „*páteřní trasy s dobrým značením jsou podmínkou, jedeme z místa na místo, často trasy podél řek*“. Na základě výstavby nových úseků cyklostezek v roce 2009 podél Bečvy (Olomoucký a Zlínský kraj) a Moravy (převážně Zlínský kraj) je nutné strategicky konstatovat, že pro vytvoření produktu dálkového typu se jeví pro sezónu 2010 a 2011 jako nejvýhodnější společná propagace dvou řek Bečvy (od Velkých Karlovic, přes Hranice a Přerov) a Moravy (od Tovačova směrem na Zlínský kraj).





Z hlediska marketingu se jeví jako výhodné nazvat tento koridor např. sloganem „Cyklistická dálnice D1 otevřena“. Pro Olomoucký kraj, resp. pro Sdružení cestovního ruchu (SM – SCR a J – SCR), je doporučováno, aby se spojil se Zlínským krajem, resp. s turistickým regionem „Východní Morava“ a připravil společnou strategii podpory daného produktu. Teprve až v následujících letech pracovat na propagaci Moravské stezky, dokud se nedořeší průjezd Olomoucí.

Odpovědnost: Střední Morava – Sdružení cestovního ruchu, Jeseníky – Sdružení cestovního ruchu  
Spolupráce: KH - OCR, Východní Morava, CzechTourism, KČT, Nadace Partnerství, ČeMBA, obce, mikroregiony, cestovní kanceláře  
Finance: Strukturální fondy EU + Program Česko-Švýcarské spolupráce  
Termíny: Průběžně

## **CÍL 2.2 Podpora související cyklistické infrastruktury**

### **Opatření 2.2.1 Podpora realizace doprovodné cyklistické infrastruktury (odpočívky, infopanely, apod.)**

Opatření směřuje k podpoře výroby a instalace:

- A. informačních a naučných tabulí (např. obnovit informační tabule turistického regionu Střední Morava)
- B. doprovodné infrastruktury (odpočívky, stojany u turistických a přírodních památek)

Odpovědnost: ODSH  
Spolupráce: obce, mikroregiony, soukromé a právnické osoby, podnikatelský i občanský sektor (neziskové organizace, zájmová sdružení, fyzické osoby, atd.)  
Finance: 2010 – rozpočet kraje, Dotační titul na výstavbu cyklostezek od roku 2011 - Součást rozpočtu kraje + Strukturální fondy EU  
Termíny: Průběžně

### **Opatření 2.2.2 Zajištění údržby značení cyklotras**

Velmi nutné je dořešení údržby cykloturistického značení.

Opatření zahrnuje:

- A. pravidelná údržba (případné odstranění nevhodných cyklotras) přes KČT
- B. zpracování pasportu informativního značení cyklotras (návrh na zrušení tras a tvorby nových i v rovině místních cyklotras)
- C. doznačení vedení trasy EuroVelo n.6 v úseku Chropyně – Troubky – Přerov (případně zajistit kvalitní povrch u Troubek)
- D. vyznačení trasy EuroVelo jejich logem

Odpovědnost: ODSH ad B,C,D; KH – OCR ad A  
Spolupráce: KČT, obce, Svazky obcí, soukromé a právnické osoby, podnikatelský a občanský sektor (neziskové organizace, zájmová sdružení, fyzické osoby, atd.)  
Finance: Dotační titul na cyklistiku + Strukturální fondy EU  
Termíny: Průběžně

### **Opatření 2.2.3 Podpora realizace a údržby areálů pro náročnou terénní cyklistiku a pro extrémní cyklistiku**

Jedná se zejména o dva typy projektů:

- A. náročná terénní cyklistika (např. areál Rychlebských hor u Černé Vody)
- B. extrémní cyklistika (například areál u Starého Města)

Odpovědnost: Střední Morava – Sdružení cestovního ruchu, Jeseníky – Sdružení cestovního ruchu  
Spolupráce: Obce, mikroregiony, soukromé a právnické osoby, podnikatelský a občanský sektor (neziskové organizace, zájmová sdružení, fyzické osoby, atd.)  
Finance: Významné projekty OK + Strukturální fondy EU  
Termíny: Průběžně

## **CÍL 2.3 Podpora kvalitních služeb**

Cílem je podporovat programy, které pomohou zkvalitnit základní služby pro cyklisty. Jedná se zejména o zkvalitnění vazeb mezi cyklistikou a ostatními druhy dopravy, dále zkvalitnění v oblasti ubytovacích, stravovacích a informačních služeb v rámci programu certifikace Cyklisté vítání.

### **Opatření 2.3.1 Podpora projektů integrujících kolo do jednotlivých druhů dopravy**

Opatření směřuje k podpoře a k rozšíření možností převozu kol z měst a obcí do vzdálenějších lokalit, případně do turisticky atraktivních oblastí, které jsou z hlediska fyzického či časového cyklistou problematicky dosažitelné. K tomuto účelu musí být upraveny příslušné dopravní prostředky, zajištěn přepravní řád a zajištěna optimalizace s pěší dopravou i ostatními druhy dopravy. Opatření navazuje na stávající aktivity dopravních společností.

Souhrnně se jedná o tato opatření:

- A. Podpora začlenění převozu kol do prostředků veřejné dopravy (cyklobusy, cyklovlaky)
- B. Podpora systémů úschoven a půjčování kol v turistických oblastech

Odpovědnost: ODSH, Střední Morava – Sdružení cestovního ruchu, Jeseníky – Sdružení cestovního ruchu  
Spolupráce: autobusoví dopravci, ČD a.s.  
Finance: Dotační titul + Program Česko-Švýcarské spolupráce  
Termíny: Dle akčního plánu

### **Opatření 2.3.2 Podpora organizací, které nabízí certifikaci služeb spojených s cykloturistikou**

Opatření směřuje k podpoře zapojení ubytovacích a stravovacích služeb do certifikace Cyklisté vítání či jiných systémů kvality služeb a zlepšení jejich kvality pro cyklisty.

Dané opatření zastřešuje tyto aktivity:

- krajské materiály zaměřené na cyklisty a aktivní turisty obsahují zvýrazněné informace o daných službách,
- kraj má na svých webových stránkách vyhledávání služeb, kde je možné filtrovat objekty vhodné pro cyklisty, pro rodiny s dětmi apod.,
- mapové i tištěné aplikace nesou informace (aktivní ikona, piktogram, značka v mapě) o polohách objektu se službami pro cyklisty, na rubu tištěných map nebo v textové příloze jsou kontakty na tyto služby),
- kraj finančně podporuje vydávání takových materiálů regionu a mikroregionu pro turisty, které nesou informace o službách pro cyklisty,

Odpovědnost: Střední Morava – Sdružení cestovního ruchu, Jeseníky – Sdružení cestovního ruchu  
Spolupráce: KH - OCR, CzechTourism, KČT, Nadace Partnerství, ČeMBA, obce, mikroregiony, cestovní kanceláře  
Finance: Organizační opatření bez nároku na finance (tištěné materiály a webové stránky jsou financovány z jiných opatření)  
Termíny: Průběžně



## 2.3.4 Priorita III. - Koordinace a partnerství

### **Cíl 3.1 Koordinace aktivit kolem cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky**

Úloha kraje se v této oblasti týká podpory zpracování průzkumů, analýz, studií k rozvoji cyklistické dopravy na území kraje.

#### **Opatření 3.1.1 Podporovat zpracování průzkumů sčítání cyklistiky na území kraje**

Do této kategorie patří vytipování oblastí, kde je vhodné dlouhodobě sčítat cyklisty ať už za dopravním, či rekreačním účelem.

Opatření zahrnuje:

- A. Zpracování daného průzkumu
- B. Zakoupení tří automatických sčítačů

Odpovědnost: OSR

Spolupráce: ODSH, KH - OCR

Termíny: Sčítání provádět jednou za tři roky

#### **Opatření 3.1.2 Aktualizace databáze plánů výstavby cyklistických komunikací na území kraje**

Do této kategorie patří evidence celkové potřeby výstavby cyklistických stezek, aby bylo možné stanovit přiměřenou finanční dotaci z prostředků SFDI a z kraje. Jedná se o průběžnou aktualizace databáze úseků, kde se plánuje výstavba cyklistických komunikací, kterou si kraj vyhodnotil začátkem roku 2008. Účelem této aktualizované databáze bude:

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

Odpovědnost: ODSH

Spolupráce: OSR

Termíny: 2012

#### **Opatření 3.1.3 Aktualizovat a doplňovat síť cyklotras a cyklostezek a přírodě blízkých rekreačních stezek pro cyklisty prostřednictvím GIS**

Jedním z výsledků prací na předkládané koncepci rozvoje cyklodopravy na území Olomouckého kraje je zmapování současného stavu na stávajících dálkových a významných místních trasách, jakož i možností průchodu území v nově připravovaných, případně navrhovaných úsecích a také zmapování vznikajících sítí přírodě blízkých rekreačních lesních stezek pro cyklistiku. Takto jsou vytvořeny základy pasportizace cyklistických tras v území. Součástí opatření je i předávání dat webovým mapserverům, které publikují (cyklo)turistické mapy.

Cílem opatření je zadání každoroční aktualizace dat.

Odpovědnost: ODSH

Spolupráce: OSR, KH - OCR

Termíny: 2012



## **Cíl 3.2 Poradenství a propagace**

### **3.2.1 Semináře a školení v oblasti cyklodopravy, rekreační cyklistiky**

Opatření směřuje k těmto aktivitám:

- A. Jednou ročně uspořádat pro obce seminář s tematikou cyklistiky
- B. Pro podnikatele uspořádat seminář s tematikou „Cyklisté vítání“, či jiných systémů kvality služeb pro cyklisty, o možnostech, jak zaujmout individuální klientelu a aktivní turisty, vyhlásit soutěž o nejlepší zařízení pro cyklisty a zajistit informační kampaň pro vítěze

Odpovědnost: ODSH, Střední Morava – Sdružení cestovního ruchu, Jeseníky – Sdružení cestovního ruchu

Spolupráce: KH-OCR, KČT, Nadace Partnerství, CDV, Bez nehod, ČEMBA

Termíny: Každoročně

### **3.2.2 Propagační akce na podporu cyklodopravy, rekreační cyklistiky**

Cílem opatření je podporovat propagační cyklistické akce, které by upozornily turisty na široké možnosti trávení volného času v kraji a zároveň přesvědčit podnikatele o ekonomickém významu rekreační cyklistiky.

Opatření navazuje na akci „Kolmo za poznáním Olomouckého kraje“ a zahrnovalo by:

- A. Finanční příspěvek na pořádání cykloakcí (např. obnovení projektu Kolmo za poznáním Olomouckého kraje), nebo organizovaných cykloprohlídek v kraji
- B. Evidence akcí na webu cyklokonference

Odpovědnost: Střední Morava – Sdružení cestovního ruchu, Jeseníky – Sdružení cestovního ruchu

Spolupráce: KH-OCR, KČT, Nadace Partnerství, CDV, Bez nehod, ČEMBA

Termíny: Každoročně



### 3 AKČNÍ PLÁN

Akční plán je vypracován prozatím pro roky 2010 – 2012 s výhledem do roku 2015. Navrhuje konkrétní aktivity, které by naplňovaly realizaci jednotlivých opatření. Ty mohou být realizovány jen za předpokladu podpory z krajského dotačního titulu na cyklistiku. Jeho novinkou by bylo, že by nebyl zaměřen jen na podporu výstavby cyklistických stezek, ale podpora by mohla jít na realizaci většiny opatření, které jsou definovány v rámci strategického plánu.

Dále se počítá s finančními prostředky z rozpočtu kraje, pokud jsou akce (opatření) 100% financovány krajem (mapy, apod.).

Samozřejmostí je kombinace daných zdrojů s evropskými a národními programy. V případě výstavby cyklistických stezek se počítá se Státním fondem dopravní infrastruktury. V případě marketingových produktů se počítá s přípravou projektu do ROP NUTS II Střední Morava – opatření 3.2, nebo do OP Česko - Polské spolupráce.

Zvláštní pozornost by se měla věnovat rovněž programu Česko-Švýcarské spolupráce, který je určen také pro Olomoucký kraj.

Za zmínku také stojí využití programu „Významné projekty Olomouckého kraje“, ze kterého by se také dalo financovat některé významné akce.

Níže uvedená tabulka souhrnně prezentuje náplň jednotlivých opatření prostřednictvím navrhovaných aktivit. Každá aktivita má definovaného garanta (má na zodpovědnost koordinaci aktivity a metodické vedení), samotného realizátora opatření (který fyzicky zrealizuje opatření, například obce), předběžné náklady a předpokládaný zdroj financování.

## Priorita 1. Rozvoj cyklistické dopravy 2010+2012

| Opatř.  | Charakteristika  | Aktivita   | Garant | Realizace opatření  | Náklady (mil. Kč)                         | Zdroje   |
|---|--|--|--------|---------------------|---|--|
| Cíl 1.1 Podpora budování cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty   |  |  |        |                     |   |  |
| 1.1.1   | Podpora projektové přípravy budování cyklistických stezek – prioritně dopravně bezpečnostní funkce cyklistiky        | Podpora projektové přípravy  | ODSH   | Obce                | 1,0 / rok                                 | Dotační titul kraje  |
| 1.1.2   | Realizovat opatření ve prospěch cyklistiky v rámci novostaveb a rekonstrukcí pozemních komunikací, které patří kraji | Cyklistická opatření realizovaná krajem                                | ODSH   | SÚS OLK             | Součást rozpočtu stavby                   | Prostředky vyčleněné na silnici  |
| 1.1.3   | Finanční podpora výstavby a údržby cyklistických stezek – prioritně dopravně bezpečnostní funkce cyklistiky          | Výstavba cyklostezek – I.  | ODSH   | Obce                | 8,0 / rok                                 | Dotační titul kraje <sup>3</sup> + SFDI (ROP NUTS Střední Morava jen do roku 2010) |
| 1.1.4   | Finanční podpora projektové přípravy, výstavby a údržby významných úseků na dálkových trasách                        | Výstavba cyklostezek – II.   | ODSH   | Obce, sdružení obcí | 3,0 / rok                                 |  |
| Cíl 1.2 Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému |  |  |        |                     |   |  |
| 1.2.1   | Podpora rekonstrukce systému BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS   | A. Pasport, příprava projektu<br><br>B. Dotace na opatření Bike & Ride | ODSH   | dopravci            | A. 0,5 / 2010<br><br>B. 2,0 / 2011 - 2012 | Dotační titul kraje  |

<sup>3</sup> Kritéria pro výběr projektů financovaných z rozpočtu kraje budou převzata z hodnotících kritérií cyklostezek SFDI 2009.

## Priorita 2. Rozvoj cykloturistiky a terénní cyklistiky v kraji

| Opatř.  | Charakteristika  | Aktivita  | Garant   | Realizace opatření   | Náklady (mil. Kč)   | Zdroje   |
|---|--|---|--|----------------------|---|--|
| <b>Cíl 2.1 Komplexní marketingová prezentace rekreační cyklistiky</b> |  |   |  |                      |   |  |
| 2.1.1   | Spolupráce na tvorbě národních produktů  | Spolupráce na tvorbě národních produktů   | SM – SCR,<br>J – SCR<br>v součinnosti s KH – OCR | SM – SCR,<br>J – SCR | Režie   | Režie  |
| 2.1.2   | Zajištění souhrnné prezentace kraje a turistických regionů Střední Morava a Jeseníky | A. Informační webový portál<br>B. Cyklistická mapa kraje<br>C. Prezentace na Bike veletrhu – Praha  | SM – SCR,<br>J – SCR<br>v součinnosti s KH – OCR | SM – SCR,<br>J – SCR | A. 0,7 / 2010 – 2011<br>B. 0,3 / 2010 – 2011<br>C. Každoročně od 2011   | Strukturální fondy EU + Program Česko-Švýcarské spolupráce   |
| 2.1.3   | Podpora tvorby konkrétních cykloturistických balíčků                                 | A. Zpracování a tisk cyklobalíčků   | SM – SCR,<br>J – SCR                             | SM – SCR,<br>J – SCR | 0,5 / 2010 – 2011<br><br>0,5 / 2013                                     | Strukturální fondy EU + Program Česko-Švýcarské spolupráce   |
| 2.1.4   | Podpora tvorby cykloproduktů dálkového typu  | A. Příspěvek na propagační materiál „Cyklistická dálnice D1“<br>B. Příspěvek na propagační akci<br>C. Celková propagace dálkových tras od roku 2011 | SM – SCR,<br>J – SCR                             | SM – SCR,<br>J – SCR | A. 0,1 / 2010 – 2011<br><br>B. 0,1 / 2010<br><br>C. 0,1 / 2011 – a dále | Pro rok 2010 – rozpočet SM – SCR<br><br>Od 2011 - Strukturální fondy EU + Program Česko-Švýcarské spolupráce |

| Opatř.  | Charakteristika   | Aktivita  | Garant                   | Realizace opatření                                   | Náklady (mil. Kč)                    | Zdroje  |
|---|---|---|--------------------------|--|--------------------------------------|---|
| <b>Cíl 2.2 Podpora související cyklistické infrastruktury</b> |   |   |                          |  |                                      |   |
| 2.2.1   | Podpora realizace doprovodné cyklistické infrastruktury (odpočívky, infopanely, apod.)      | A. Nový jednotný informační systém cyklotras<br>B. Dotace na odpočívky, stojany   | ODSH                     | Obce, podnikatelské subjekty apod.                   | A. 0,6 / 2010 – 2011<br>B. 0,1 / rok | Strukturální fondy EU + Program Česko-Švýcarské spolupráce<br>Dotační titul na výstavbu cyklostezek |
| 2.2.2   | Zajištění údržby značení cyklotras  | A. Pravidelná údržba cyklotras ve spolupráci s KČT<br>B. Zpracování pasportu informativního značení cyklotras                         | KH – OCR<br><br>ODSH     | KČT, Obce, svazky obcí, podnikatelské subjekty apod. | A. 0,3 / rok<br>B. 0,5 / 2010        | Rozpočet kraje<br><br>Dotační titul kraje + Strukturální fondy EU                                   |
| 2.2.3   | Podpora realizace a údržby areálů pro náročnou terénní cyklistiku a pro extrémní cyklistiku | A. Náročná terénní cyklistika (např. areál Rychlebských hor u Černé Vody)<br>B. Extrémní cyklistika (například areál u Starého Města) | SM – SCR, J – SCR        | Obce, svazky obcí, podnikatelské subjekty apod.      | 1,0 / rok                            | Významné projekty + Strukturální fondy EU   |
| <b>Cíl 2.3 Podpora kvalitních služeb</b>                      |   |   |                          |  |                                      |   |
| 2.3.1   | Podpora projektů integrujících kolo do jednotlivých druhů dopravy                           | A. Převozu kol (cyklobusy, cyklovlaky)<br>B. Úschovna a půjčování kol v turistických oblastech  | ODSH, SM – SCR, J – SCR, | Dopravci, obce (jen v případě půjčoven kol)          | 2,0 / rok                            | Dotační titul + Program Česko-Švýcarské spolupráce  |
| 2.3.2   | Podpora organizací, které nabízí certifikaci služeb spojených s cykloturistikou             | Podpora projektu „Cyklisté vítání“  | SM – SCR J – SCR         | Certifikují organizace                               | Režie                                |   |

### Priorita 3. Koordinace a partnerství

| Opatř.   | Charakteristika   | Aktivita   | Garant                        | Realizace opatření            | Náklady (mil. Kč)                      | Zdroje   |
|--|---|--|-------------------------------|-------------------------------|--|--|
| <b>Cíl 3.1 Koordinace aktivit kolem cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky</b> |   |  |                               |                               |  |  |
| 3.1.1  | Podporovat zpracování průzkumů sčítání cyklistiky na území kraje            | A. Zpracování průzkumů<br><br>B. Zakoupení tří automatických sčítačů   | OSR<br><br>OSR                | OSR<br><br>OSR                | 2011, 2013 a 2015<br><br>2011 – 0,15   | Rozpočet kraje + Strukturální fondy EU<br><br>Rozpočet kraje + Strukturální fondy EU |
| 3.1.2  | Aktualizace databáze plánů výstavby cyklistických komunikací na území kraje | Pro léta 2010 – 2011 se nepředpokládá realizace. Aktualizace se provede v roce 2012 a 2015 prostřednictvím dotazníků na obce – režijní výdaje. |                               |                               |  |  |
| 3.1.3  | Aktualizovat a doplňovat síť cyklotras a cyklostezek prostřednictvím GIS    | Aktualizace dat  | ODSH                          | ODSH                          | 0,05/ rok                              | Rozpočet kraje   |
| <b>Cíl 3.2 Poradenství a propagace</b>   |   |  |                               |                               |  |  |
| 3.2.1  | Semináře a školení v oblasti cyklo dopravy, rekreační cyklistiky            | A. Seminář - cyklo doprava<br><br>B. Cyklisté vítání   | ODSH<br><br>J – SCR, SM - SCR | ODSH<br><br>J – SCR, SM - SCR | Režie                                  | Režie  |
| 3.2.2  | Propagační akce na podporu cyklo dopravy, rekreační cyklistiky              | A. Finanční příspěvek na pořádání cykloakcí, případně cykloprohlídek v kraji<br><br>B. Evidence akcí na webu cyklokonf.                        | J – SCR, SM - SCR             | J – SCR, SM - SCR             | 0,1/ rok<br><br>režie<br><br>0,05/ rok | Rozpočet kraje   |



## 4 ZÁVĚR & DESATERO PRO CYKLISTIKU

Tento dokument by měl sloužit pro komunikaci obcím, svazkům obcí, místním akčním skupinám, ostatním subjektům a Olomouckému kraji pro potřeby souhrnného pohledu na problematiku rozvoje cyklo dopravy a rekreační cyklistiky.

Dokument je rozdělen do dvou základních částí – analytické a strategické.

**V analytické části** se nejprve dokument věnuje charakteristice a definování současných potřeb cyklistiky. Z jedné strany je nutné ji vnímat jako cestu za prací, do školy, z druhé strany jako součást rekreace, turistiky a volnočasových aktivit. Součástí je popis aktivit jednotlivých měst, včetně údajů o cyklostezkách a cyklotrasách. Dále byla provedena analýza plánů na zvýšení bezpečnosti cyklistů, popsána stávající síť cyklotras, včetně návrhů na její doplnění. Analytická část končí přehledem stávajících finančních zdrojů na cyklo dopravu v Olomouckém kraji, přehledem hlavních kritických oblastí a SWOT analýzou.

SWOT analýza je rozdělena do čtyř částí: silné a slabé stránky, příležitosti a ohrožení. Aby závěry z dané analýzy byly přehlednější, jsou ještě jednotlivé kapitoly rozděleny do následujících podkapitol: lidské zdroje, finance, infrastruktura, cykloturistika a terénní cyklistika a všeobecná osvěta.

Těžištěm **strategické části** je návrh priorit, cílů a opatření a hlavně akčního plánu. Nejedná se o převratná a nová opatření, ale naopak se většinou vychází z již stávajících a připravovaných projektů kraje. Priority strategického dokumentu jsou následující:

- Priorita 1. Rozvoj cyklistické dopravy

Celková filosofie návrhu řešení cyklistické dopravy na území kraje je vedena snahou o zvýšení bezpečnosti cyklistů na pozemních komunikacích a zařazení cyklistické dopravy jako nedílné součásti dopravního systému. V rámci navrhovaných cílů a opatření je dán důraz na finanční podporu projektové přípravy a následné výstavby cyklistických stezek, na realizaci opatření ve prospěch cyklistiky v rámci novostaveb a rekonstrukcí pozemních komunikací, které patří kraji a podpora vzniku BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS.

- Priorita 2. Rozvoj rekreační cyklistiky v kraji

Opatření týkající se rekreační cyklistiky je rozděleno na marketing a to propagace na národní a krajské úrovni, tvorba cyklobalíčků a v neposlední řadě zkvalitnění nabídky dálkových tras. Další část týkající se rekreační cyklistiky je související cyklistická infrastruktura a s ní spojené značení cyklistických tras, náročná terénní a extrémní cyklistika. Posledním opatřením je rekreační cyklistika a služby, které se obrací na kolo a ostatní dopravu a rozvoj a propagace projektu Cyklisté vítáni.

- Priorita 3. Koordinace a partnerství

Jedná se o podporu zpracování průzkumů sčítání cyklistiky na území kraje, aktualizaci databáze plánů výstavby cyklistických komunikací na území kraje a aktualizaci sítě cyklotras a cyklostezek prostřednictvím GIS. Dále daná priorita zahrnuje konference, semináře, školení a propagační akce na podporu cyklo dopravy a cykloturistiky.

Na priority, cíle a opatření navazuje „Akční plán“, který navrhuje konkrétní aktivity, které by naplňovaly realizaci jednotlivých opatření.



## Desatero pro cyklistiku

1. Rozvoj cyklistické dopravy, bezpečnost cyklistů (vybudování bezpečných cyklistických stezek a cyklotras, značení, údržba),
2. Podpora a bezpečnost cykloturistiky – vedoucí přes významná místa v kraji + návaznost na cyklotrasy sousedních krajů,
3. Dodržování platné legislativy při řešení cyklistické dopravy a cykloturistiky, přebírání dobrých věcí z EU,
4. Prioritní řešení nebezpečných dopravních úseků na stávajících páteřních cyklotrasách,
5. Stálá kontrola a opravy značení cyklotras, které jsou vyznačeny s platnou legislativou,
6. Podpořit práce na nejkratším možném cyklistickém spojení (cyklistická doprava) mezi významnými místy v kraji,
7. Důraz na řešení lokalit, zejména v městech, které jsou značně nebo extrémně zatíženou motorovou dopravou,
8. Postupné stažení cyklistů ze silnic I. a II. třídy, s náhradou vhodných cyklistických tras,
9. Koordinace krajských dopravních staveb s rozvojem cyklistické dopravy, které jsou budovány z prostředků měst a obcí a které kraj většinou finančně podporuje,
10. Nebudovat cyklostezky za každou cenu, ale řešit cyklistickou dopravu. Př. vždy není nutné vybudování nové cyklostezky, často se jedná o rekonstrukci polní nebo lesní cesty nebo o zklidnění dopravy na stávajících místních komunikacích, popř. o vyznačení cyklistických pruhů v hlavním dopravním prostoru.

Důsledkem vložených investic do této oblasti jsou m.j. nepřímé omezení motorizované dopravy, zvýšení bezpečnosti cyklistů, snižování škodlivých emisí, omezení hluku z motorizované dopravy, snížení srdečních a cévních chorob a také podpora cestovního ruchu v celém olomouckém kraji.

## 5 SEZNAM PŘÍLOH

### Příloha č.1:

Pasportizace cyklostezek a cyklotras zpracovaná dle metodiky CDV - grafické provedení návrhu doplnění sítě cyklostezek a cyklotras v měřítku 1:25 000

### **Výstup pasportizace cyklostezek a cyklotras na území Olomouckého kraje v digitální podobě v systému GIS (pro tvorbu jednotné GIS databáze cyklistické infrastruktury):**

Pasportizace cyklostezek a cyklotras na území Olomouckého kraje. U každé cyklostezky a cyklotrasy jsou zaznamenány základní údaje o trase, údaje o zřizovateli, o správci, typu komunikace, údaje o terénu, typu a stavu povrchu, délka trasy, profil trasy, typ značení, základní dělení cyklotras podle vhodnosti pro silniční, krosová a horská kola. Dále jsou vyznačena problémová místa z hlediska bezpečnosti cyklistické dopravy. Doprovodné služby, jako ubytování, stravování, opravy kol (cykloservisy), údaje o turistické atraktivitě, jsou řešeny pomocí symbolů.

Další údaje k cyklotrasám jsou řešeny v popisné části koncepce:

- Kapitola 1.4.2 řeší kategorizaci stezek a tras v oblasti cyklistické dopravy – rozdělení tras podle významu a identifikace prioritních tras. Provést rozdělení podle vhodnosti pro silniční, krosová a horská,
- Kapitola 1.4.5 řeší doprovodnou infrastrukturu cyklotras (odpočívadla, orientační systémy, informační panely),
- Kapitola 1.4.6 řeší možnosti užití veřejné dopravy, cyklobusy, cyklovlaky, půjčovny, úschovny, apod.

### Příloha č. 2:

Cyklistická doprava v jednotlivých správních obvodech obcí s rozšířenou působností v OK

### Příloha č. 3:

Cyklisté vítání – Seznam certifikovaných zařízení v Olomouckém kraji (ubytovací a stravovací služby pro cyklisty)

### Příloha č. 4:

Bike & Ride – zastávky a nádraží v Olomouckém kraji

### Příloha č. 5:

Sčítání cyklistů

### Příloha č. 6:

Obsah mapových listů

## Přehled použitých dalších pramenů (literatura):

1. MARTINEK, J. 21 Pilířů cyklistické infrastruktury, 2007, ISBN 978-80-86502-60-1
2. KOHLOVÁ B., FOLTÝNOVÁ H.: Do physical factors matter when choosing means of transport., Conference Proceedings from the European Transport Conference 2005, ISSN: 1 474-9122
3. ČARSKÝ J., Survey of cyclist infrastructure users priorities, Silniční obzor 2005, str. 35-41.
4. ČARSKÝ J., Cyclists and stand-by passengers at city transport stops mutual conflicts, Silniční obzor 2005, str. 59-64.
5. ČARSKÝ J., Instalment of passenger and cyclist paths with a compound traffic criteria, Silniční obzor 2005, str. 91-96.
6. MARTINEK J. National strategy for the developmenet of bicycle transportation in the Czech republic, Doprava, ISSN: 0012-5520, číslo svazku 47, číslo periodika v rámci svazku 06, str. 22-26.
7. MARTINEK J. National strategy for the developmenet of bicycle transportation in the Czech republic - Objectives, reality, prospectives, ISBN: 80-86502-24-4 (37 stran)
8. Cycling infrastructure design and urban public space, Arantxa Julien, 2003
9. Policy, Planning and Design for Walking and Cycling: Consultation draft, Local Transport Note, 2004
10. Cycle-Friendly Infrastructure Guidelines for Planning and Design, [www.thebikezone.org.uk](http://www.thebikezone.org.uk)
11. Cycle network and route planning guide – New Zealand, 2004
12. Sign up for the road, CROW 1996
13. Bartoš, L. (EDIP s.r.o.): Technické podmínky TP 179 - „Navrhování komunikací pro cyklisty“, Konference Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, 17.5.2007, DVD-sborník příspěvků ISBN 978-80-86502-57-1
14. Martinek, J. (CDV): Plánování cyklistické infrastruktury – základní principy, Konference Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, 17.5.2007, DVD-sborník příspěvků ISBN 978-80-86502-57-1
15. Martinek, J. (CDV): Přehled plánovacích prvků cyklistické infrastruktury, Konference Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, 17.5.2007, DVD-sborník příspěvků ISBN 978-80-86502-57-1
16. Rozsypal, V. (EDIP s.r.o.): Cyklista na okružní křižovatce, Konference Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, 17.5.2007, DVD-sborník příspěvků ISBN 978-80-86502-57-1
17. Pehal, M. (Povodí Moravy): Správce vodního toku a cyklostezky, Konference Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, 17.5.2007, DVD-sborník příspěvků ISBN 978-80-86502-57-1
18. Sperat, Z. (ČVUT FS) Analýza podmínek pro cyklodopravu ve městě, zejména v křižovatkách, Konference Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, 17.5.2007, DVD-sborník příspěvků ISBN 978-80-86502-57-1
19. Bilová, M. (CDV) a kol. Využití Jednotné GIS databáze v praxi, Konference Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, 17.5.2007, DVD-sborník příspěvků ISBN 978-80-86502-57-1
20. Martinek, J. (CDV) a kol. Výzkumná zpráva – „Intermodalita cestujících s důrazem na propojenost mezi veřejnou a nemotorovou dopravou“ - souhrnné informace k začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému, Konference Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, 17.5.2007, DVD-sborník příspěvků ISBN 978-80-86502-57-1
21. (ČD a.s.) Přeprava kol po železnici a půjčovna kol, Konference Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, 17.5.2007, DVD-sborník příspěvků ISBN 978-80-86502-57-1
22. ČD – půjčovny kol, tisková zpráva, Konference Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, 17.5.2007, DVD-sborník příspěvků ISBN 978-80-86502-57-1