

Příloha č. 27 - Cyklotrasa 4 – Moravská stezka

Návrh prioritních úseků k přetrasování a výstavbě

modře - prioritní úseky projekčně přibarvované OI Olomouckého kraje

červeně - zpřesnění úseků v rámci činnosti cyklokoordinátora

	Lokalita - název stavby	Popis	Délka (km)
01	Glucholazy	Stezka na českém území je ukončena na hranicích od roku 2011. Její pokračování na Polském území není přes neustálé sliby dokončeno. Jedná se o důležité odvedení ze silnice I. třídy, navíc bez nadbytečného převýšení	mimo území ČR
02	Hradec - Nová Ves	Po zbudování společných zařízení - sítě polních cest VC11+HC1 (vhodněji HC2 s mírnějším stoupáním) navržených v rámci KPÚ přeznačit Moravskou stezku	1,1
03	Písečná	Z hlediska bezpečnosti není ideální vedení cyklotrasy po silnici II/455 od nádraží po nově zbudované centrum obce a zejména návazné odsazené vykřížení se silnicí I/44, kde se cyklisté pohybují s motorovými vozidly bez žádného podpůrného opatření	0,9
04	Česká Ves	Zajistit bezpečné převedení Moravské stezky přes silnici I/44 v obci Česká Ves u mostu.	0,2
05	Lipová-lázně	Převést Moravskou stezku z II/369 do areálu lázní a vyřešit vedení v prostoru křižovatek u zastávky „Lipová-lázně, rozc. k žel. st.“	0,7
06	Horní Lipová - Ramzová - Ostružná	Zpracovat vyhledávací studii tohoto úseku - variantní návrh je předložen v mapové příloze, vhodnější se jeví přímé trasování v souběhu se silnicí II/369, které by bylo z hlediska profilu příznivější o cca 100 výškových metrů. Navíc z hlediska dopravního režimu by šlo o stezku pro (chodce a) cyklisty. Po realizaci připravovaného záměru chodníku mezi Ramzovou a Ostružnou, povolit vjezd cyklistů na něj.	6,0
07	Ostružná - Branná	Stávající trasování je velmi příznivé, problémem je kvalita povrchu účelových komunikací.	4,4
08	Branná - Hanušovice	Zpracovat podrobnou studii převedení cyklotrasy do údolí řeky Branná v souběhu s železniční tratí Bludov - Jeseník a silnicí II/369 přes Jindřichov a vybudování regulérní cyklistické komunikace. Odstraní se tak vedení přes Víkantice po silnicích III. třídy a navíc se značným výškovým převýšením. Úsek je možné rozčlenit na dva dílčí Branná - Jindřichov a Jindřichov -	12,1

		Hanušovice	
09	Hanušovice	Optimalizace vedení v intravilánu Hanušovic buď po protipovodňové hrázi nebo zajistit integrační opatření na průtahu silnice městem.	2,2
10	Hanušovice - Bohdíkov	Převedení cyklotrasy do údolí řeky Moravy v souběhu s železniční tratí Bludov - Jeseník a silnicí II/369, vybudování regulérní cyklistické komunikace. Odstraní se tak vedení po silnici II/369. Zpracovat podrobnou studii tohoto úseku.	5,1
11	Ruda nad Moravou - Bludov	Zrušení trasy přes Bohutín. Cyklotrasa se navrhuje okolo areálu Olšanských papíren, po okraji zastavěného územím Klášterce (nutné zbudovat stezku) s využitím protipovodňové hráze (zkvalitnit povrch - mlat), po které je v současné době vedena CT č. 6231. Vhodné na část trasy využít KPÚ. Na hrázi je nutné respektovat vodohospodářský účel - přelivové hrany. Krátký souběh s I/11 k železničnímu přejezdu u zastávky „Bludov, lázně“ řešit jako cyklostezku. Dále směrem k Sudkovu využít zpevněnou účelovou komunikaci vybudovanou v rámci komplexních pozemkových úprav. Zpracovat podrobnou studii tohoto úseku, případně přímo DUR	3,8
12	Sudkov - Třeština	Při přetrasování na Sudkovské hrázi je nutné vybudovat lávku přes Desnou. Dále využít plánované cyklostezky mezi Sudkovem a Postřelmovem a dále směrem na jih prověřit možnost využití a opravy povrchu na stávajících protipovodňových hrázích. Tento záměr nutné zkoordinovat s plány Povodí Moravy. Na základě jednání s Povodím Moravy je možné konstatovat, že idea je reálná. U Nového Dvoru je vhodné využít tzv. Račí hráz. Dále na jih je levobřežní hráz k Leštině považována jako nepotřebná. Její koridor by bylo vhodné využít jako cyklistickou komunikaci. Hráz okolo Leštiny je nejvyššího vodohospodářského stupně, umístění cyklistické komunikace v její koruně prověří Povodí Moravy. Hráz Bohuslavice - Vitošov bude mít po rekonstrukci, kterou zajišťuje Povodí Moravy, povrch z mechanicky zpevněného kameniva. Dílčí úseky zejména na protipovodňových hrázích, které mají vyřešeny majetkoprávní vztahy, je možné zadat přímo ve stupni DUR.	16
12.01	Sudkov - hráz	Nutné jednání s paní starostkou	0,8
12.02	CS Sudkov -	Nevíme stav přípravy, vhodné ještě	1,1

	Postřelmov	prosloužit na až k Sudkovskému rybníku ke garážím, kde by byla lávka přes Desnou a Bludovský potok na hráz.	
12.3	Postřelmov (žel. stanice, silnice III/3703) - spojnice Zábřeh-Lesnice (III/3701)	První úsek je příjezdovou komunikací ke zdravotnímu středisku (povrch ACO), dále podél výrobního areálu hrubý štěrk (nutné zlepšit povrch), na hrázi parc. č. 1978 povrch jemnozrnný, využití komunikace podél zahrádkářské kolonie (ACO), podél Postřelmovského rybníku (opravovaný PM), po sjezd na louku je povrch štěrkový jemný se středovým vegetačním pásem, nutné řešit poslední úsek přes louku (zřejmě Račí hráz), ideálně přes pozemek 567 (vlastník PM). Pohyb přes most ev.č. 3701-3 řešit piktogramy.	Z délky 3,2 km je nutné jako novostavbu řešit 0,5 km a 0,3 km zlepšit povrch
12.4	Spojnice Zábřeh-Lesnice (III/3701) až spojnice Zábřeh-Leština (II/315)	Složitě majetkoprávní vztahy, složitý průchod územím, nyní vyježděná pěšina	2,6
12.5	Leština - úsek mezi II/315 a vlečkou do vápenky	Při využití hráze (je nejvyššího vodohospodářského stupně) bude nutné postavit úsek stezky mezi jejím zakončením a ČOV u železničního přejezdu. Alternativou by mohlo být vedení cyklistů po MK Boxanka a pak dále ÚK ke hřišti a přejezdu přes vlečku. U ní je nutné zlepšit povrch.	Z délky 0,9 km je v případě vedení přes stávající komunikace nutné zlepšit povrch na délce 0,3 km
12.6	Účelová komunikace Leština - až po hráz okolo Hrabové	Jedná se o stávající polní cestu s povrchem různé kvality (spíše převažuje hrubozrnný) - nutné zlepšit nenáročnou úpravou, ideálně asfaltobeton, jedná se však o úsek B11. V posledním úseku 0,3 km jsou položeny ve dvojí stopě betonové panely - kvalitní provedení bez nutnosti nutně zlepšovat stav.	Z délky 1,7 km je nutné zlepšit povrch na délce 1,4 km
12.7	Hráz okolo Hrabové po spojnici Lukavice - Bohuslavice (III/31541)	V délce 1,0 km se jedná zřejmě zároveň o účelovou komunikaci pro zemědělskou techniku - kvalitně položené panely ve dvojí stopě - stavebně maximálně odstranit vegetaci z prostředního pásu a provést v mlatovém povrchu. Zbývající úsek je v celé šíři z jemnozrnného kameniva. Nutné osadit nový typ závor.	2,9 (celé vyhovující)
12.8	Hráz okolo Bohuslav po Vilu Háj	Vyhovující stav hráze a povrchu na ní. Maximálně strhnout drn z prostředního pásu.	2,2 (celé vyhovující)
12.9	Okolo Vily Háj	Úsek po silnici III/4447 - vyznačit piktogramový koridor	0,2+0,6
12.10	Hráz okolo Třeštiny	Hráz má nejhorší povrch ze všech funkčních hrází na úseku 12, nutné provést obnovu v mechanicky zpevněném	2,0

		kamenivem / mlatem. Nutné osadit nový typ závor.	
13	Stavenice - Mohelnice	Od zaústění silnice III/4447 do silnice II/444 je účelné s ohledem na intenzity provozu směrem k Mohelnici zbudovat cyklostezku. Jedná se však o složité území s křížením několika vodotečí a koridorové trati se stávajícím úzkým profilem silničního podjezdu. Vedení Moravské stezky vést kolem vlakového nádraží. Vhodné navrhnout i stezku podél silnice III/4447 od zaústění hráze po silnici II/444.	2,8
14	Moravičany - Nové Mlýny - Mladeč	Na průtahu obce Moravičany se zohledňuje při rekonstrukci silnice zřízení jízdních pruhů pro cyklisty. Dále obec připravuje samostatnou stezku Moravičany - Doubravice. Do další místní části Mitrovic existuje vhodná alternativa mimo silnici III/4441. K novým Mlýnům je pak potřeba vybudovat z Mitrovic cyklostezku, která by dále pokračovala po pravém břehu Nivky a Moravy ke staré silnici, která má nyní nevhodný povrch a slouží pouze k obsluze okolních pozemků.	8,0
14.01	Moravičany - Doubravice	V intravilánech se navrhuje zřízení ochranného jízdního pruhu, případně provedení cyklopiktogramového koridoru. V extravilánu je navržena samostatná stezka se stavebním povolením.	1,9
14.02	Doubravice - Mitrovice	Vedení po stávajících místních komunikacích, kvalitní nový povrch ACO. Pro lepší orientaci doplnit piktogramy.	1,1 (celé vyhovující)
14.03	Mitrovice - Nové Mlýny	Novostavba stezky v polovině umístěná na selské hrázi a polovinou přes zatravněnou louku.	1,3
14.04	Nové Mlýny na jih po modré tur. zn.	Jedná se o pěšinu v trase tur. značky po starou účelovou komunikaci souběžnou s dálnicí D35	1,0
14.05	Katastr Řimic - Mladeč	Po MÚK 245 z D35 Mladeč se jedná o pohyb po účelové komunikaci s rozdílným povrchem, v zásadě sjízdným, ale vhodnější je zajistit opravu. Dále přes rameno MÚK (musí být ošetřeno riziko najetí na dálnici, příp. vyřešena segregace - formálně se zřejmě jedná o součást dálnice, proto na větvích MÚK není přípustný provoz cyklistů). Do Mladče pak v ochranných pruzích po III/4499	2,5 km po účelové komunikaci - zlepšit povrch, 0,2 km segregace a 0,8 km po silnici III. tř.
15	Mladeč - Litovel (Šargoun)	Přeznačit cyklotrasu na zbudované cyklostezky Sobáčov – Víska a Víska – Litovel tedy z Nových Zámek na Mladeč je převzat z původní cyklostrategie. Tento záměr je vhodné zrealizovat pouze v případě vyjasnění vedení z Nových Mlýnů na Nové Zámky. Jedná se sice o	9,5

		vedení po silnici III. třídy s oficiálně nízkým dopravním zatížením, ale ve víkendových dnech je tato silnice značně využívána motoristy, kteří nedisponují dálniční známost. Jedná se o území CHKO, tedy budování nových cyklistických stezek je velmi obtížné. Až po Šargoun vhodné vedení po nové cyklostezce na hrázi Mlýnského potoka.	
16	Hynkov	Z důvodu neznalosti budoucí perspektivy protipovodňové hráze je vhodnější převést cyklotrasu na souběžné polní cesty a zajistit jejich zpevnění.	3
17	Nemilany - Kožušany	Přeznačit trasu po vybudování nové cyklostezky v místě polní pěšiny a cesty v úseku Olomouc Nemilany – Kožušany Tážaly.	1,1
18	Kožušany - Charváty	Provést úpravu povrchu stávajících účelových komunikací v úseku Kožušany – Blatec - Charváty	2,5
19	Tovačov	Provést úpravu povrchu trasy a přeznačení v okolí tovačovských rybníků.	1,2
20	Tovačov - Lobodice	Převést cyklotrasu ze stávajícího vedení po silniční síti do nově zbudované stezky podél Mlýnského náhonu do Annína a s využitím účelových komunikací v těžebním prostoru přes Cvrčov do Lobodic.	3,6
21	Olomouc - Tovačov	Vize: Jako paralelní větev je vhodné ve střednědobém až dlouhodobém horizontu usilovat o vedení Moravské stezky, co nejbližší vlastnímu vodnímu toku	24,7