

Prioritizační studie cyklistické dopravy pro území Integrované teritoriální investice Zlínské aglomerace



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



**MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR**

Spolufinancováno z prostředků Operačního programu Zaměstnanost, projekt – Podpora strategického řízení a plánování ve veřejné správě ČR s důrazem na rozšiřování metod, nástrojů, inovací, znalostí a zkušeností v praxi, reg. č. CZ.03.4.74/0.0/0.0/15_025/0016924.

Obsah

Seznam zkratk.....	4
1 Úvod	5
2 Stručná analýza stávající sítě cyklistické infrastruktury v území ITI ZA.....	6
2.1 Základní informace o území.....	6
2.2 Geomorfologie Zlínské aglomerace.....	8
2.3 Základní informace o území z pohledu cyklistické infrastruktury	9
2.4 Cyklistické trasy v území ZA.....	14
2.4.1 Cyklistická infrastruktura ve městech Zlín a Otrokovice	32
3 Rešerše koncepčních dokumentů v oblasti cyklistické dopravy pro území ITI ZA	37
4 Stanovení prioritních tras rozvoje cyklistické dopravy na území ITI ZA.....	49
4.1 Přehled významných cyklistických tras na území ITI ZA	51
4.1.1 Otrokovice – Zlín – Vizovice	51
4.1.2 Zlín – Kostelec – Lukov	53
4.1.3 Lukoveček – Fryšták – Štípa.....	55
4.1.4 Fryšták – Racková	57
4.1.5 Fryšták – Lukov – Kašava – Držková	59
4.1.6 Zlín – Tečovice – Mysločovice – Machová – Tlumačov	61
4.1.7 Zlín – Jaroslavice – Provodov.....	63
4.1.8 Vizovice – Dešná.....	65
4.1.9 Lípa – Slušovice – Dešná.....	67
4.1.10 Lužkovice – Hvozdná – Štípa	69
4.1.11 Otrokovice – Tlumačov.....	71
4.1.12 Vizovice – Lutonina.....	73
4.1.13 Klečůvka – Veselá – Hvozdná	75
4.1.14 Kudlov – Březnice – Bohuslavice u Zlína – Šarovy.....	77
4.1.15 Slušovice – Hvozdná	79
4.2 Kategorizace prioritních tras rozvoje cyklistické dopravy na území ITI ZA	81
4.2.1 Hodnocení prioritních tras dle kritéria č. 1	85
4.2.2 Hodnocení prioritních tras dle kritéria č. 2	86
4.2.3 Hodnocení prioritních tras dle kritéria č. 3	87
4.2.4 Hodnocení prioritních tras dle kritéria č. 4	88
4.2.5 Souhrnné bodové hodnocení prioritních tras	89

4.2.6	Zařazení prioritních cyklistických tras na území ITI ZA do kategorií	90
5	Prioritizace projektových záměrů v zásobníku projektů ITI ZA pro oblast cyklistické dopravy.....	91
6	Mapové zpracování analytických zjištění	99
	Seznam obrázků	104
	Seznam tabulek	107
	Seznam zdrojů	108

Seznam zkratek

č. = Číslo

ČR = Česká republika

ČSÚ = Český statistický úřad

EU = Evropská unie

EV = EuroVelo

IPRÚ = Integrovaný plán rozvoje území

ITI ZA = Integrované teritoriální investice Zlínské aglomerace

Kn = Koeficient nehodovosti

Kp = Koeficient převýšení

MAS = Místní akční skupina

MAS SChP = Místní akční skupina Severní Chřiby a Pomoraví

MHD = Městská hromadná doprava

Mj. = Mimo jiné

o.p.s. = Obecně prospěšná společnost

TP = Technické podmínky Ministerstva dopravy

ul. = Ulice

ZA = Zlínská aglomerace

ZK = Zlínský kraj

1 Úvod

Prioritizační studie cyklistické dopravy pro území Integrované teritoriální investice Zlínské aglomerace (dále také ITI ZA) je zpracována v rámci projektu Podpora strategického řízení a plánování ve veřejné správě ČR Ministerstva pro místní rozvoj ČR.

Prioritizační studie cyklistické dopravy pro území Integrované teritoriální investice Zlínské aglomerace (dále jen „Studie“) je jedním z koncepčních rozvojových dokumentů ITI ZA pro období 2021–2027, jehož účelem je v souladu se zásadami udržitelného rozvoje efektivně podporovat rozvoj cyklistické dopravy a cykloturistiky na území Zlínské aglomerace.

Cílem studie je vytvořit schéma prioritizace integrovaných projektů v oblasti cyklistické dopravy na území Integrovaných teritoriálních investic Zlínské aglomerace (dále jen „ITI ZA“) na základě jejich přínosů a důležitosti v dopravním systému aglomerace a s ohledem na jejich realizovatelnost v průběhu programového období 2021-2027. Studie bude využita při tvorbě a aktualizacích programového rámce ITI ZA pro Integrovaný regionální operační program 2021-2027.

Studie je zpracována v návaznosti na platné legislativní prostředí. Při zpracování Studie zpracovatel vychází ze současných platných strategických dokumentů ITA ZA a současně respektuje směry rozvoje vytyčené dokumenty zpracovanými na úrovni Zlínského kraje, ČR a EU.

Objednatel:	Ministerstvo pro místní rozvoj ČR
Zhotovitel:	Regionální rozvojová agentura Východní Moravy
Nositel:	Statutární město Zlín
Datum zpracování:	Leden 2022

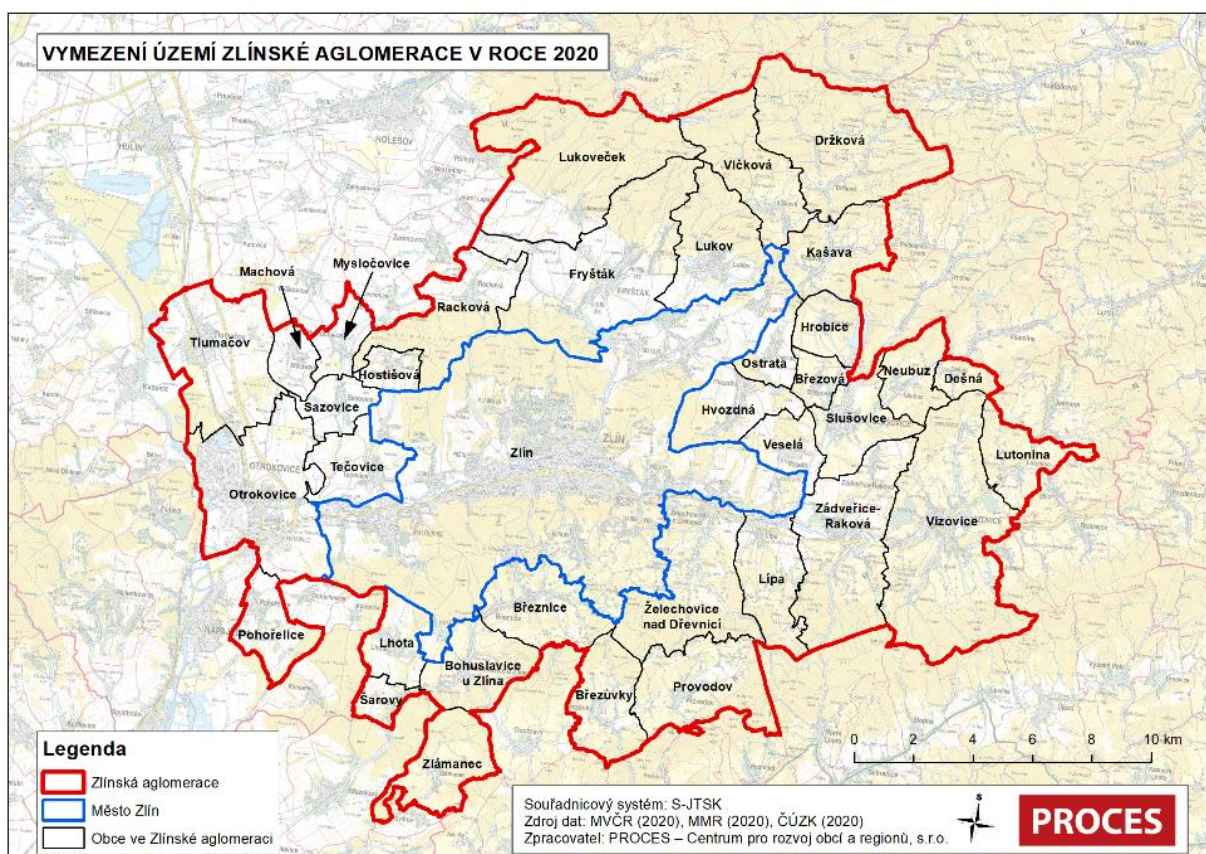
2 Stručná analýza stávající sítě cyklistické infrastruktury v území ITI ZA

2.1 Základní informace o území

Zlínská aglomerace (ZA) je funkčně propojeným celkem hustě zalidněného urbanizovaného území s vysokou koncentrací významných ekonomických aktivit. Zahrnuje 36 obcí Zlínského kraje, ve kterých žije necelých 130 tisíc obyvatel. Centrem území ZA je město Zlín a jeho přirozené zázemí je tvořeno 35 přilehlými obcemi, z nichž největší, dle počtu obyvatel, jsou města Otrokovice, Vizovice, Fryšták a Slušovice. Vymezení území Zlínské aglomerace z roku 2020 je na obrázku č. 1.

Ve Zlínské aglomeraci žilo k 1. 1. 2021 celkem 129 681 obyvatel. Přehled počtu obyvatel v jednotlivých obcích v rámci aglomerace přináší tabulka č. 1 níže. Počet obyvatel přímo ve městě Zlín a jeho místních částech pak zobrazuje tabulka č. 2.

Obrázek 1: Vymezení území Zlínské aglomerace v roce 2020



Tabulka 1: Počet obyvatel v obcích Zlínské aglomerace k 1. 1. 2021

Název obce	Počet obyvatel k 1. 1. 2021
Bohuslavice u Zlína	764
Březnice	1 353
Březová	518
Březůvky	707
Dešná	211
Držková	357
Fryšták	3 718
Hostišovná	548
Hrobice	465
Hvozdná	1 302
Kašava	950
Lhota	898
Lípa	854
Lukov	1710
Lukoveček	473
Lutonina	423
Machová	661
Mysločovice	660
Neubuz	458
Ostrata	414
Otrokovice	17 592
Pohořelice	890
Provodov	780
Racková	869
Sazovice	777
Slušovice	2959
Šarovy	252
Tečovice	1385
Tlumačov	2 458
Veselá	854
Vizovice	4 847
Vlčková	408
Zádveřice - Raková	1 515
Zlámanec	322
Zlín	74 478
Želechovice nad Dřevnicí	1851
CELKEM	129 681

Tabulka 2: Počet obyvatel ve místních částech města Zlín k 1. 1. 2021

Místní části Zlína	Počet obyvatel k 1. 1. 2021
Chlum	137
Jaroslavice	826
Klečůvka	330
Kostelec	1 939
Kudlov	2 169
Lhotka	254
Louky	988
Lužkovice	637
Malenovice	6 804
Mladcová	2 519
Prštné	3 191
Příluky	2 869
Salaš	196
Štípa	1 857
Velíková	646
Zlín	48 460
CELKEM	73 822

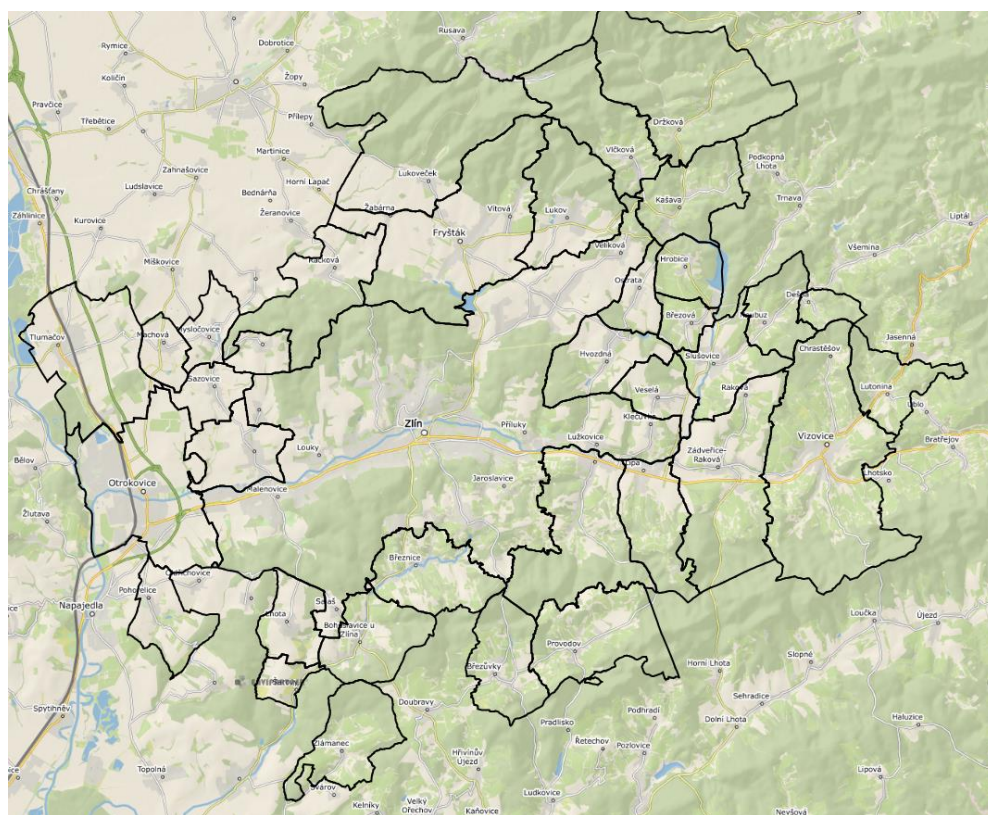
2.2 Geomorfologie Zlínské aglomerace

Území ITI Zlínské aglomerace je vymezeno katastry dotčených obcí. Z obecného popisu jde o území, jehož páteř tvoří údolí řeky Dřevnice s vybíhajícími údolími jednotlivých přítoků. Řeka Dřevnice se pak v Otrokovicích vlévá do Moravy. Severozápadní část území ITI ZA je součástí Hornomoravského úvalu.

Geomorfologicky se jedná zejména o území podcelku Zlínská vrchovina. Území je součástí Vizovické vrchoviny. Na severu je pak území ZA vymezeno sníženinou Fryštácké brázdy a hornatým reliéfem Hostýnských vrchů. Na východě je vymezeno Vizovickou kotlinou, Rakovskou pahorkatinou a tokem Lutoninky a Všemínky. Jižní strana je vymezena Kudlovskou vrchovinou a z jihu přechází do údolí toku Březnice, která odvádí vodu na jih směrem na Uherské Hradiště do řeky Moravy. Západní hranici tvoří sníženiny Dolnomoravského a Hornomoravského úvalu. Jednotlivá údolí jsou přiblížena na následujícím obrázku s mapou.

Celkově lze říci, že geomorfologie terénu je překážkou využití cyklodopravy zejména v severovýchodní (Hostýnské vrchy), části východní (oblast za Vizovicemi směrem k hranici aglomerace) a jižní části území aglomerace (od města Zlín na jih), neboť dané oblasti jsou převážně kopcovité, a tedy problematické z hlediska výstavby nové cyklistické infrastruktury. Naopak celá západní a střední část území aglomerace v okolí řek Dřevnice a Moravy, a do značné míry také pás v severní části ležící pod Hostýnskými vrchy, jsou podmínkami pro rozvoj cyklodopravy vhodné, neboť dané území je většinou rovinnaté.

Obrázek 2: Území ITI Zlínské aglomerace - geomorfologie



Zpracováno na základě fyzicko-geografické mapy a informací z webových stránek [www.moravske-karpaty.cz](http://moravske-karpaty.cz)¹

¹ Zdroj: http://moravske-karpaty.cz/prirodni-pomery/geomorfologie/zlinska-vrchovina/#mladcovska_vrchovina

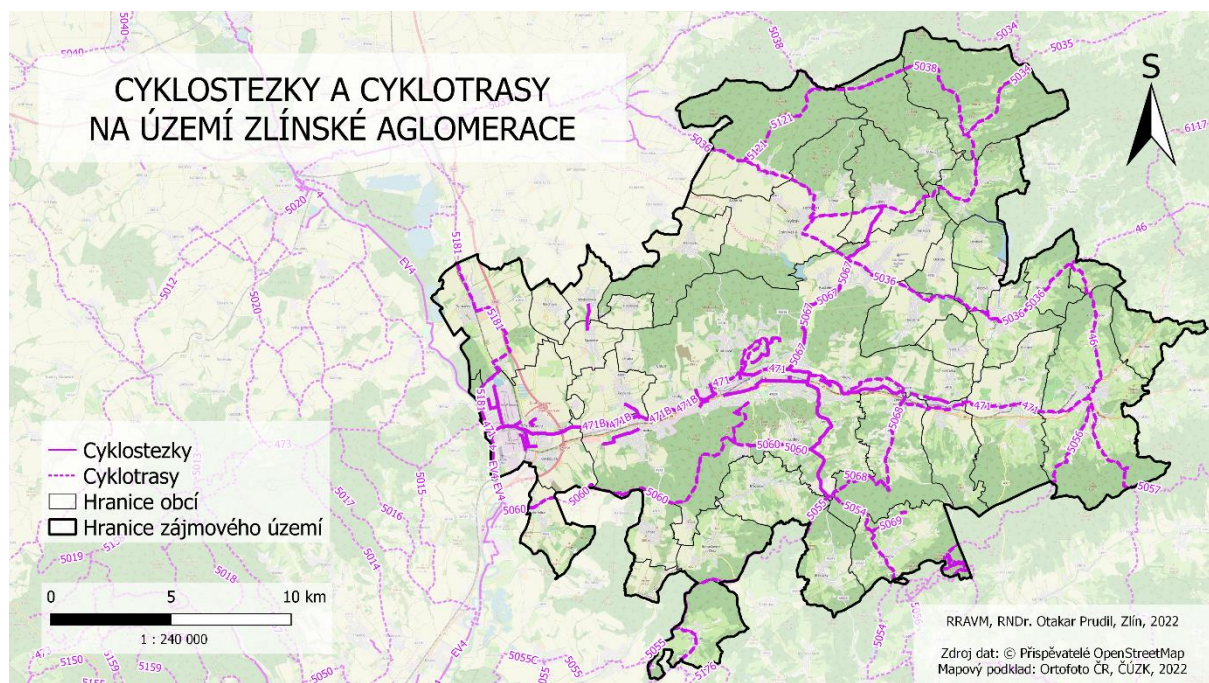
2.3 Základní informace o území z pohledu cyklistické infrastruktury

Stávající síť cyklistické infrastruktury je řešena ve všech sídlech Zlínské aglomerace.

Dohromady se na území měst a obcí v rámci Zlínské aglomerace nachází 16 značených cyklotras vedoucích po samostatných cyklostezkách, smíšených stezkách s provozem pěších a cyklistů, komunikacích sdílených s motorovou dopravou či lesních a polních cestách. Především ve Zlíně a Otrokovicích je pak základní síť cyklistické infrastruktury doplněna o lokální úseky pro cyklisty bez číselného označení, kdy většina těchto míst je ve formě smíšených stezek s provozem pěších a cyklistů.

Celkově lze stávající stav cyklistické infrastruktury v rámci Zlínské aglomerace hodnotit jako nepříliš dobrý. Aglomeraci kromě území na sever a severozápad od města Zlín sice protíná síť cyklotras, nicméně tyto cyklotrasy (s výjimkou cyklotras 471 a 5067) vedou převážně po komunikacích sdílených s motorovou dopravou, případně po lesních a polních cestách, což není z hlediska bezpečnosti cyklistů ideální. Nejvíce úseků cyklostezek se pak nachází na území města Zlín a v jeho okolí, a také ve městě Otrokovice, nicméně síť cyklostezek na území obou měst není dobudovaná. Zároveň nejsou zcela uceleně cyklostezkou propojena ani obě tato města, protože některé úseky (cyklostezka kopíruje cyklotrasu 471B) nejsou dobudovány. Je tedy zřejmé, že je nutné rozvíjet cyklistickou infrastrukturu na území aglomerace výstavbou nových úseků cyklostezek, primárně s cílem propojit obce v aglomeraci s jeho centrem v podobě města Zlín, a zároveň dobudovat síť cyklostezek právě v tomto městě.

Obrázek 3: Cyklostezky a cyklotrasy současný stav na území ZA



Cyklostezka je obecně definována jako pozemní komunikace nebo její jízdní pás vyhrazená dopravní značkou pro jízdu na jízdním kole. Je určena pouze pro cyklistickou dopravu, přičemž je z ní vyloučena automobilová a motocyklová doprava. Cyklostezka může být i se smíšeným provozem, tedy pro cyklisty a chodce dohromady.

Naproti tomu **cyklotrasa** je trasa pro cyklisty označená orientačním dopravním nebo turistickým značením, jehož garantem je Klub českých turistů. Cyklistická trasa může být vedena místy po stezce pro cyklisty, místy po vozovce nebo vyhrazeném jízdním pruhu. Běžně jsou cyklotrasy vedeny po pozemních komunikacích s povrchem silniční kvality, některé jsou vedené i po nezpevněných cestách v terénu. Z hlediska zákona o pozemních komunikacích cyklotrasa není druh komunikace, jde pouze o souvislé označení určité komunikace orientačním značením pro cyklisty.

V České republice se cyklotrasy dělí podle úrovně na **4 základní třídy** a současně bylo toto základní značení rozšířeno o kategorii označující evropskou síť cyklotras EuroVelo. Přes Českou republiku vedou 4 trasy z evropské dálkové sítě EuroVelo (EV 4 – Trasa střední Evropou: Cheb – Bohumín; EV 7 – Sluneční trasa: Děčín – Český Krumlov; EV 9 – Balt – Jadran: Šumperk – Břeclav; EV 13 – Stezka železné opony: Cheb – Břeclav).

Obrázek 4: Evropská dálková síť cyklotras EuroVelo na území České republiky



Zdroj: eurovelo.cz (2022)

Řešeným územím Zlínské aglomerace, konkrétně Otrokovicemi, prochází trasa EuroVelo 4. Tento úsek cyklotrasy v Otrokovicích je rovněž součástí dálkové cyklotrasy Moravská stezka, případně též cyklotras č. 4 nebo č. 47.

Obrázek 5: Síť dálkových tras ČR z roku 2010



Zdroj: Centrum dopravního výzkumu (2022)

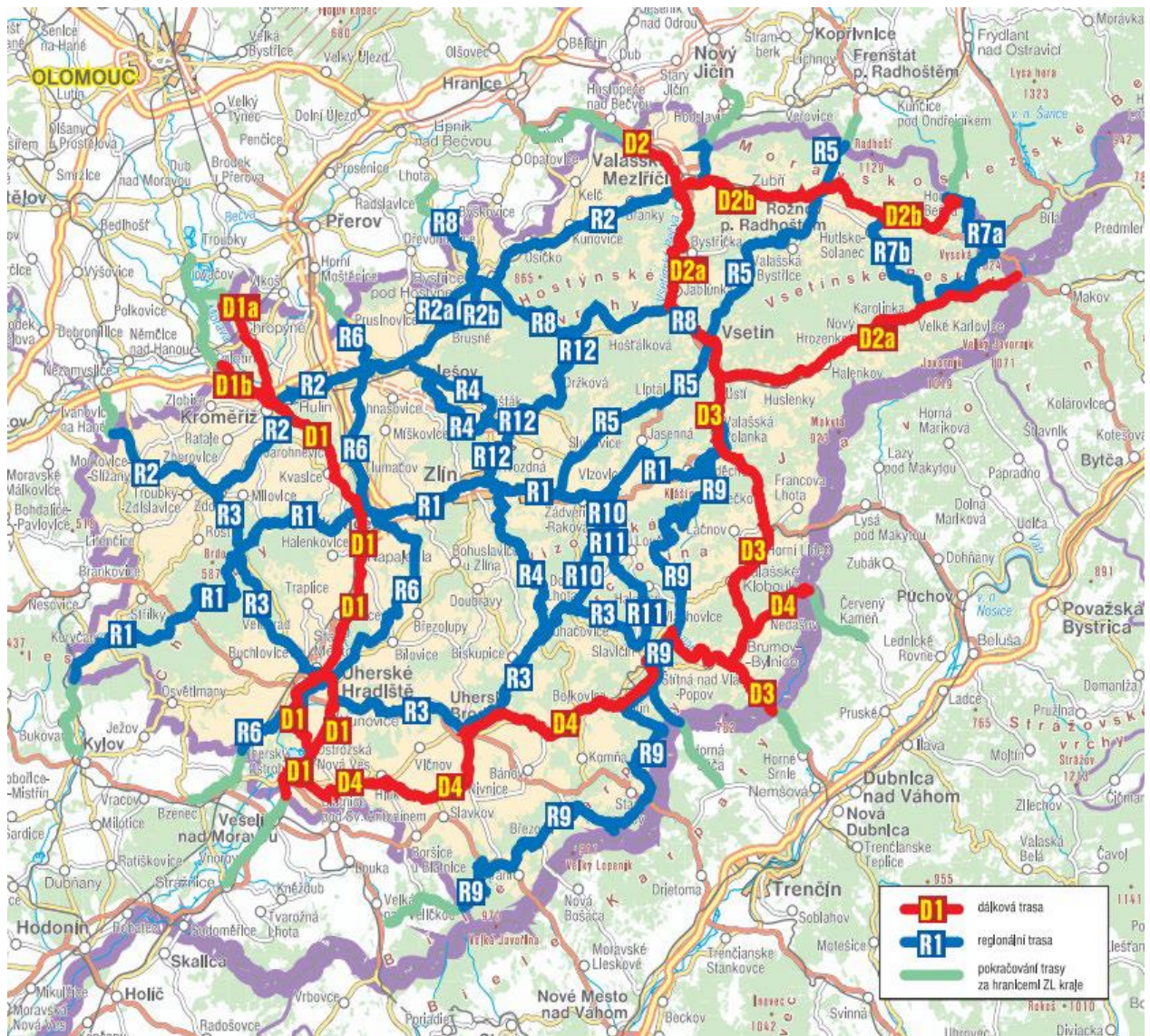
Značení cyklotras se dělí na 4 třídy dle délky a významnosti, přičemž značením se zabývá Klub českých turistů, kdy cyklotrasy I. třídy mají čísla od 1 do 9 a cyklotrasy II. třídy se značí dvoumístným označením, přičemž trasy v těchto kategoriích patří mezi významné národní cyklotrasy. Spíše regionální charakter pak mají cyklotrasy III. třídy, které se označují třímístným označením, a trasy pro cyklisty IV. třídy, které se značí čtyřmístným označením. Právě Moravská stezka je jedinou cyklotrasou I. třídy procházející územím Zlínské aglomerace.

Koncepce rozvoje cyklistiky ve Zlínském kraji pak na základě analýzy současného stavu navrhuje optimalizaci a kategorizaci sítě dálkových a regionálních cyklotras a dále navrhuje systém krátkodobých a dlouhodobých opatření vedoucích k udržení a dalšímu efektivnímu rozvoji a optimalizaci cyklistiky na území ZK do roku 2030. Celkem byly v rámci koncepce navrženy 4 dálkové trasy a 12 tras regionálních.

Jsou navržena taková opatření, která povedou ke zvýšení využití cyklostezek a cyklotras jako alternativního dopravního proudu za účelem zvýšení bezpečnosti dopravy při cestě do zaměstnání, škol či za zábavou (volnočasové aktivity, rekreace, sport, turistika atd.).

Návrh základního systému cyklistických tras ve Zlínském kraji v dlouhodobém výhledu dle Konceptce rozvoje cyklistiky ve Zlínském kraji přibližuje obrázek č. 6.

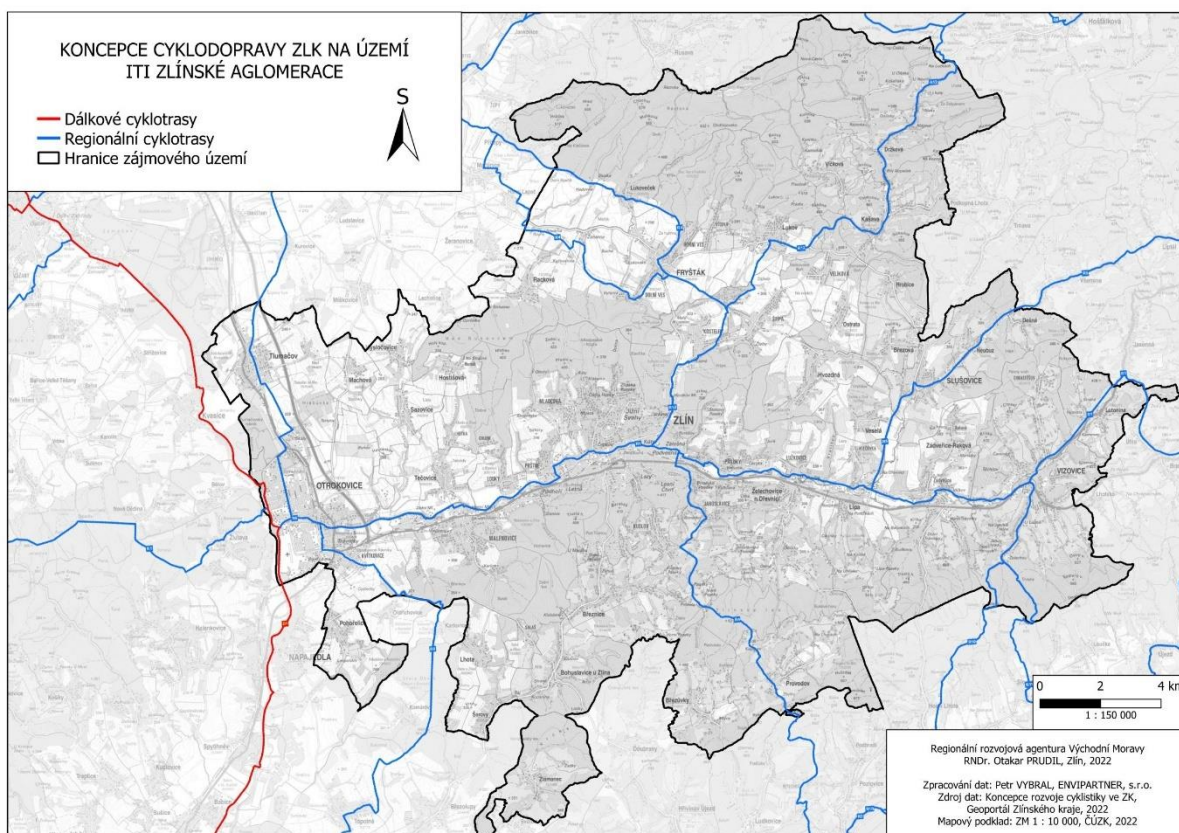
Obrázek 6: Základní systém cyklistických tras ve Zlínském kraji v dlouhodobém výhledu dle Konceptce rozvoje cyklistiky ve Zlínském kraji



Zdroj: Konceptce rozvoje cyklistiky ve Zlínském kraji (<https://www.kr-zlinsky.cz/koncepce-rozvoje-cyklistiky-na-uzemi-zlinskeho-kraje-cl-4830.html>)

Obrázek č. 7 pak podrobněji zobrazuje regionální a dálkové trasy, které by měly dle Koncepce rozvoje cyklistiky ve Zlínském kraji vést přímo přes území Zlínské aglomerace.

Obrázek 7: Základní systém cyklistických tras ve Zlínském kraji v dlouhodobém výhledu dle Koncepce rozvoje cyklistiky ve Zlínském kraji



Zdroj: Upraveno na základě Koncepce rozvoje cyklistiky ve Zlínském kraji (<https://www.kr-zlinsky.cz/koncepce-rozvoje-cyklistiky-na-uzemi-zlinskeho-kraje-cl-4830.html>)

2.4 Cyklistické trasy v území ZA

Základním prvkem této studie je samozřejmě také analýza aktuálního stavu cyklistických tras na území Zlínské aglomerace. Výčet všech tras včetně jejich map a dalších podrobností tak přinese právě tato kapitola. Z ní vyplývá, že aktuálně prochází územím Zlínské aglomerace celkem 16 cykloturistických tras Klubu českých turistů, z toho dvě dálkové a zbylých 14 je regionálního charakteru o různé délce trasy a náročnosti. Obecně ovšem zřizování cyklotras nemá nějakou centrální koordinaci a jejich realizace nespadá pod žádné konkrétní ministerstvo. Trasy jsou navrhovány různými zájmovými sdruženími, případně veřejnoprávními nebo soukromými subjekty. Klub českých turistů zajišťuje evidenci tras a přidělování čísel, ale nezajišťuje jejich realizaci. Ta je zajišťována zmiňovanými zájmovými, veřejnoprávními či soukromými subjekty, souhrnně zřizovateli, kteří provádí instalaci značek v terénu, provádí jejich údržbu a zanášejí trasy do map. Základní síť cyklistické infrastruktury v rámci Zlínské aglomerace pak doplňují také lokální úseky pro cyklisty ve dvou největších městech, tedy ve Zlíně a Otrokovicích.

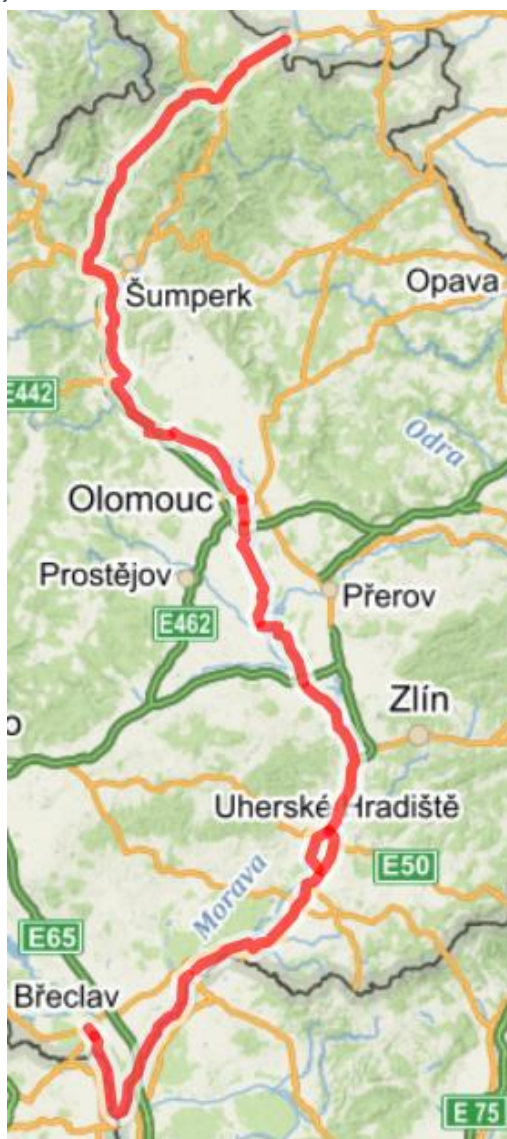
Dálková cyklotrasa Moravská stezka

Tabulka 3: Průběh cyklotrasy Moravská stezka

0 km	Mikulovice
16 km	Jeseník
30 km	Ramzová
38 km	Branná
50 km	Hanušovice
64 km	Ruda nad Moravou
71 km	Bludov
80 km	Nový Dvůr
98 km	Mohelnice
114 km	Litovel
137 km	Olomouc
152 km	Dub n. Moravou
159 km	Tovačov
173 km	Chropyně
180 km	Kroměříž
195 km	Otrokovice
199 km	Napajedla
213 km	Uherské Hradiště
225 km	Uherský Ostroh
230 km	Veselí n. Moravou
238 km	Strážnice
257 km	Hodonín
264 km	Mikulčice (hradiště)
302 km	Pohansko
308 km	Břeclav

Důležitá dálková trasa Moravská stezka je od Olomouce po Hodonín označovaná v mapách i na směrovkách též jako cyklotrasa č. 47 (Olomouc – Kroměříž – Uh. Hradiště – Hodonín) nebo jen jako č. 4. Tato trasa částečně kopíruje tok řeky Moravy a Baťova kanálu. Moravská stezka měří zhruba 300 km a od česko-polských hranic vede z Jeseníku, přes Hanušovice, Šumperk, Mohelnice, Olomouc, Kroměříž, Otrokovice, Uherské Hradiště, Veselí nad Moravou, Strážnici, Hodonín, Mikulčice do Břeclavi. Právě Otrokovice jsou jediným místem řešené Zlínské aglomerace, kudy Moravská stezka prochází. Otrokovicemi vede přibližně 4 km dlouhý úsek této trasy, přičemž zhruba 800 m z daného úseku sdílejí cyklisti komunikaci s motorovou dopravou a zbytek trasy vede po samostatné cyklostezce. V celé své délce pak Moravská stezka vede střídavě po samostatných cyklostezkách, po zpevněných polních a lesních cestách i po silnicích I., II. a III. tříd. Cyklotrasa Moravská stezka byla navržena a zrealizována za přispění MMR, Olomouckého a Zlínského kraje spolkem Moravská stezka, z.s., který trasu propaguje na webových stránkách www.moravskastezka.cz, kde je možné dohledat další informace související s danou cyklotrasou.

Obrázek 8: Mapa cyklotrasy Moravská stezka



Zdroj: mapy.cz (2022)

Dálková cyklotrasa č. 46 Sudoměřice – Vizovice – Český Těšín

Další významnou národní dálkovou cyklotrasou je cyklotrasa č. 46 vedoucí z česko-slovenské státní hranice na česko-polskou státní hranici.

Tabulka 4: Průběh cyklotrasy č. 46

Severní větev dálkové cyklotrasy		Jižní větev dálkové cyklotrasy	
0 km	Vizovice	0 km	Vizovice
5 km	Dešná	8 km	Loučka
7 km	Všemina	12,5 km	Haluzice
11 km	Liptál	15 km	Lipová
22 km	Vsetín	19 km	Slavičín
24,5 km	Jasenka	21 km	Hrádek na Vlárské Dráze
31 km	Malá Bystřice	26 km	Pitín
38 km	Valašská Bystřice	38 km	Žitková
45 km	Rožnov pod Radhoštěm	52 km	Lopeník
59 km	Pustevny	57,5 km	Březová
70 km	Podolánky	63 km	Strání
81 km	Ostravice	75 km	Vápenky
89 km	Malenovice	84,5 km	Javorník
99,5 km	Raškovice	86,5 km	Velká nad Veličkou
106,5 km	Komorní Lhotka	90 km	Hrubá Vrbka
119 km	Ropice	101,5 km	Radějov
126 km	Český Těšín	106,5 km	Strážnice
129 km	Český Těšín – Cieszyn (hraniční přechod)	110 km	Petrov
		113 km	Sudoměřice

Dálková cyklotrasa č. 46 má počátek na česko-slovenských hranicích v obci Sudoměřice a severním směrem prochází postupně Jihomoravským, Zlínským a Moravskoslezským krajem až na česko-polskou hranici do Českého Těšína. Trasa vede střídavě po samostatných cyklostezkách, silnicích I., II. a III. tříd, ale také po zpevněných polních a lesních cestách. Řešeným územím Zlínské aglomerace prochází přibližně 12 km dlouhá část této trasy, kterou cyklisti sdílejí s motorovou dopravou, a vede Vizovicemi, Dešnou a velmi krátký úsek prochází i katastrálním územím obce Neubuz.

Obrázek 9: Mapa cyklotrasy č. 46



Zdroj: mapy.cz (2022)

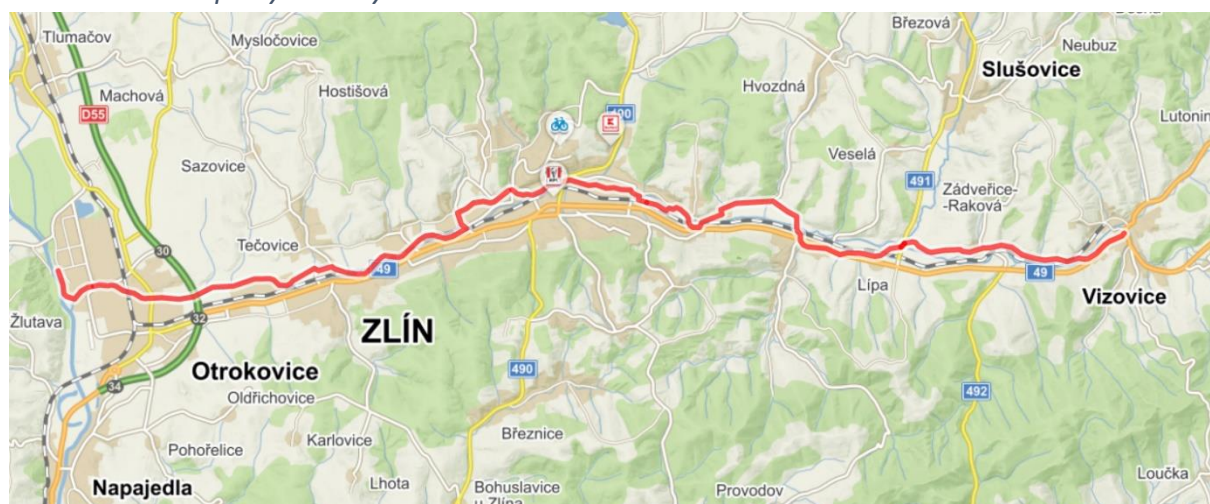
Cyklotrasa č. 471 Otrokovice – Zlín – Vizovice

Tabulka 5: Průběh cyklotrasy č. 471

0 km	Otrokovice
13 km	Zlín
20,5 km	Lužkovice
25 km	Zádveřice
30 km	Vizovice

Cyklotrasa č. 471 je přibližně 30 km dlouhá spojnice mezi cyklotrasami č. 47, též označována jako Moravská stezka, v Otrokovicích a č. 46 ve Vizovicích. Cyklotrasa protíná celé zájmové území Zlínské aglomerace od západu na východ a vede většinou podél řeky Dřevnice. V Otrokovicích a dále směrem na Zlín je prakticky v celé své délce vedena jako samostatná cyklostezka. Ve Zlíně je trasa vedena v převážné míře po smíšených stezkách se společným provozem pěších a cyklistů. Na několika lokálních místech není infrastruktura dobudována a cyklisté sdílejí místní komunikaci s motorovou dopravou. To platí i pro úsek od Lužkovic po Vizovice, nicméně zde je v několika místech možné cestovat po samostatných cyklostezkách.

Obrázek 10: Mapa cyklotrasy č. 471



Zdroj: mapy.cz (2022)

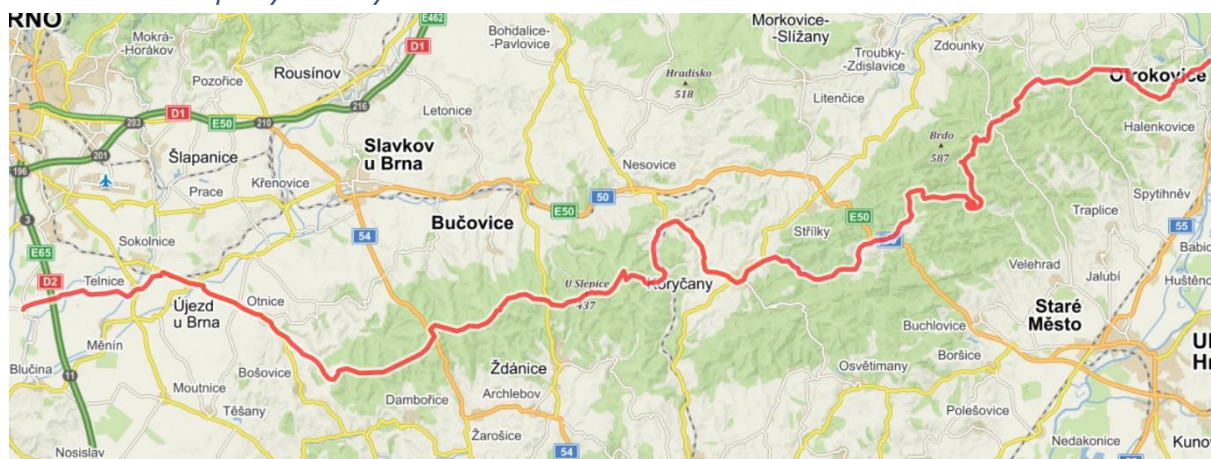
Cyklotrasa č. 473 Otrokovice – Koryčany – Rajhradice

Tabulka 6: Průběh cyklotrasy č. 473

0 km	Otrokovice
3,5 km	Žlutava
6 km	Nová Dědina
8 km	Tabarky
11,5 km	Kostelany
16 km	Bunč
23 km	Salaš
32 km	Staré Hutě
35 km	Stupava
43,5 km	Koryčany
46 km	Mouchnice
49 km	Nemotice
50 km	Snovídky
76,5 km	Lovčičky
84 km	Újezd u Brna
89 km	Telnice
95 km	Rajhradice

Zhruba 95 km měří cyklotrasa č. 473 vedoucí z Otrokovic západním směrem do obce Rajhradice ležící v Jihomoravském kraji. Prakticky po celé své délce vede trasa po lesních či polních cestách a komunikacích pro automobilovou dopravu přes Chřiby a Ždánický les. Pouze na krátkém úseku mezi Újezdem u Brna a obcí Telnice existuje samostatná cyklostezka. Do Zlínské aglomerace zasahuje cyklotrasa č. 473 pouze na území Otrokovic, a to asi cca 200 m dlouhým úsekem vyhrazeným cyklistům a pěším vedoucím přes řeku Moravu.

Obrázek 11: Mapa cyklotrasy č. 473



Zdroj: mapy.cz (2022)

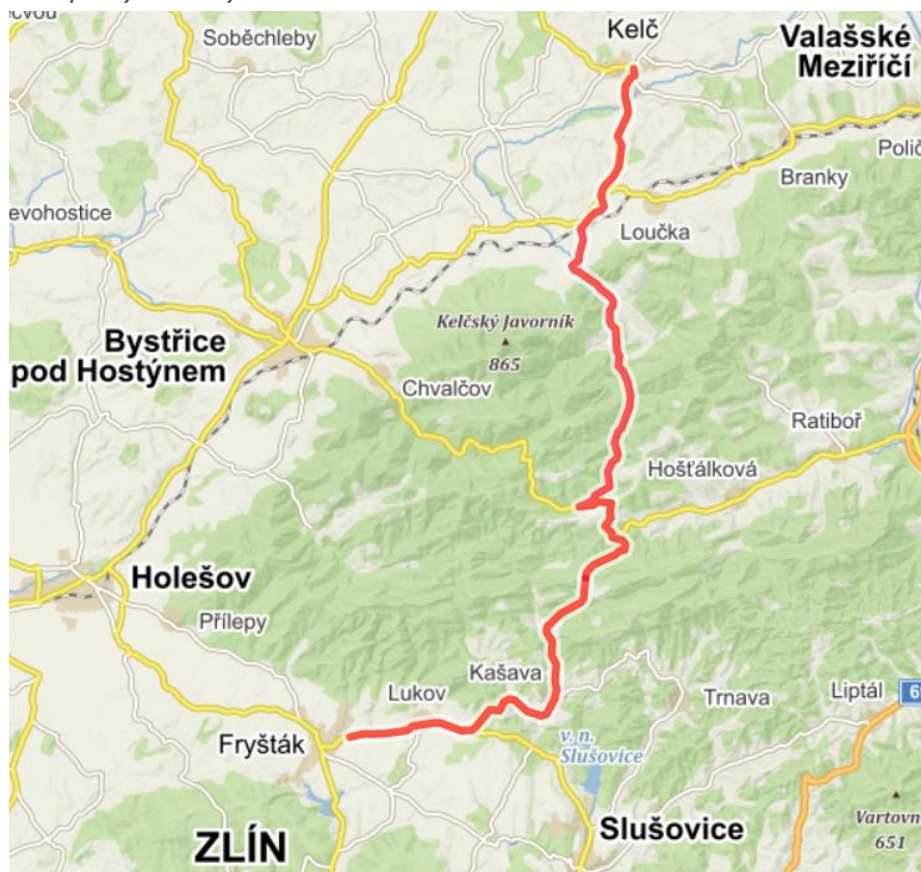
Cyklotrasa č. 5034 Fryšták – Lukov – Držková – Kelč

Tabulka 7: Průběh cyklotrasy č. 5034

0 km	Fryšták
3 km	Lukov
8 km	Kašava
11 km	Držková
27 km	Rajnochovice
29,5 km	Podhradní Lhota
32,5 km	Kunovice
37 km	Kelč

Cyklotrasa č. 5034 je 37 km dlouhá a spojuje cyklotrasu č. 5036 ve Fryštáku s cyklotrasou č. 5033 v Kelči. Téměř v celé své délce vede po asfaltových silnicích II. a III. tříd. Pouze v obci Kunovice a dále mezi Kunovicemi a městem Kelč jsou samostatné cyklostezky. Územím řešené Zlínské aglomerace prochází ve Fryštáku, Lukovem, místní částí Zlína – Velíková, Kašavou, a nakonec obcí Držková. V tomto vymezeném území kopíruje silnici II. třídy č. 489.

Obrázek 12: Mapa cyklotrasy č. 5034



Zdroj: mapy.cz (2022)

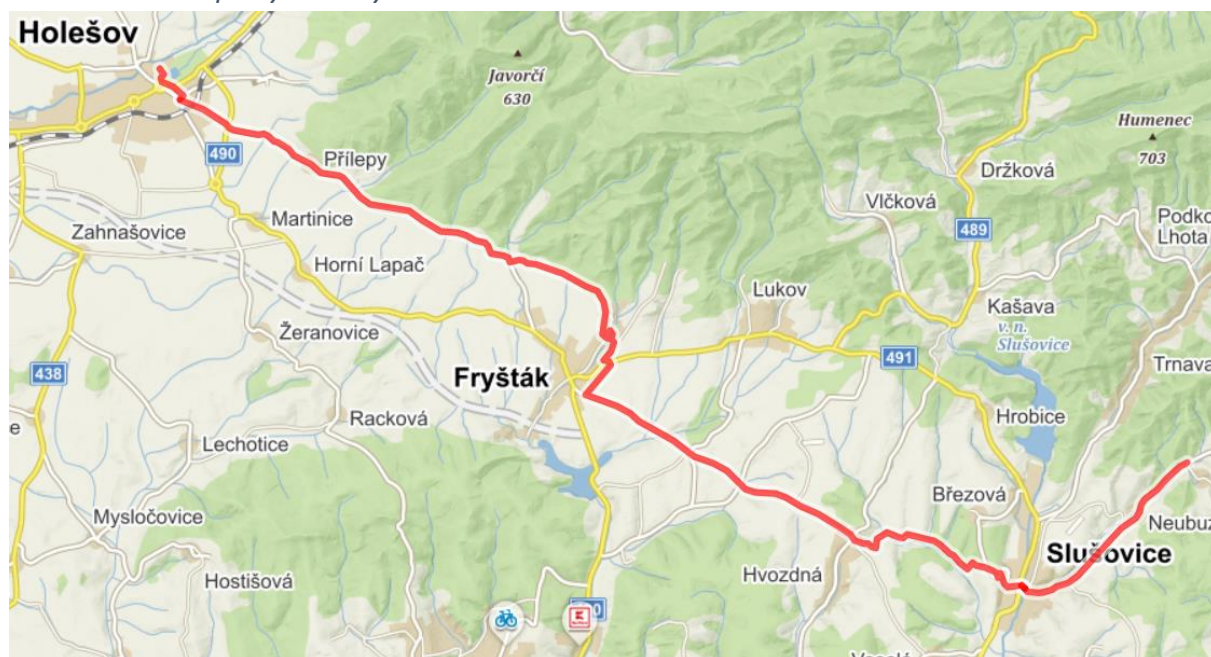
Cyklotrasa č. 5036 Holešov – Dešná

Tabulka 8: Průběh cyklotrasy č. 5036

0 km	Holešov
3 km	Přílepy
8 km	Lukoveček
11,5 km	Fryšták
14,5 km	Lešná
15,5 km	Štípa
18,5 km	Hvozdná
23 km	Slušovice
27 km	Dešná

Celkem 27 km dlouhá cyklotrasa č. 5036 vede z Holešova jihovýchodním směrem přes Přílepy dále na území řešené Zlínské aglomerace, kde prochází přes Lukoveček, Fryšták, Lešnou, Štípu, Hvozdnou, Slušovice do obce Dešná, kde se napojuje na dálkovou cyklotrasu č. 46. U Hvozdné je pro cyklisty (i chodce) vymezen chodník, který však reálně funguje jako neoficiální cyklostezka, a mezi Holešovem a Přílepy se pak nachází úsek se smíšenou cyklostezkou pro chodce i cyklisty. Zbylá část trasy vede převážně po silnicích III. tříd.

Obrázek 13: Mapa cyklotrasy č. 5036



Zdroj: mapy.cz (2022)

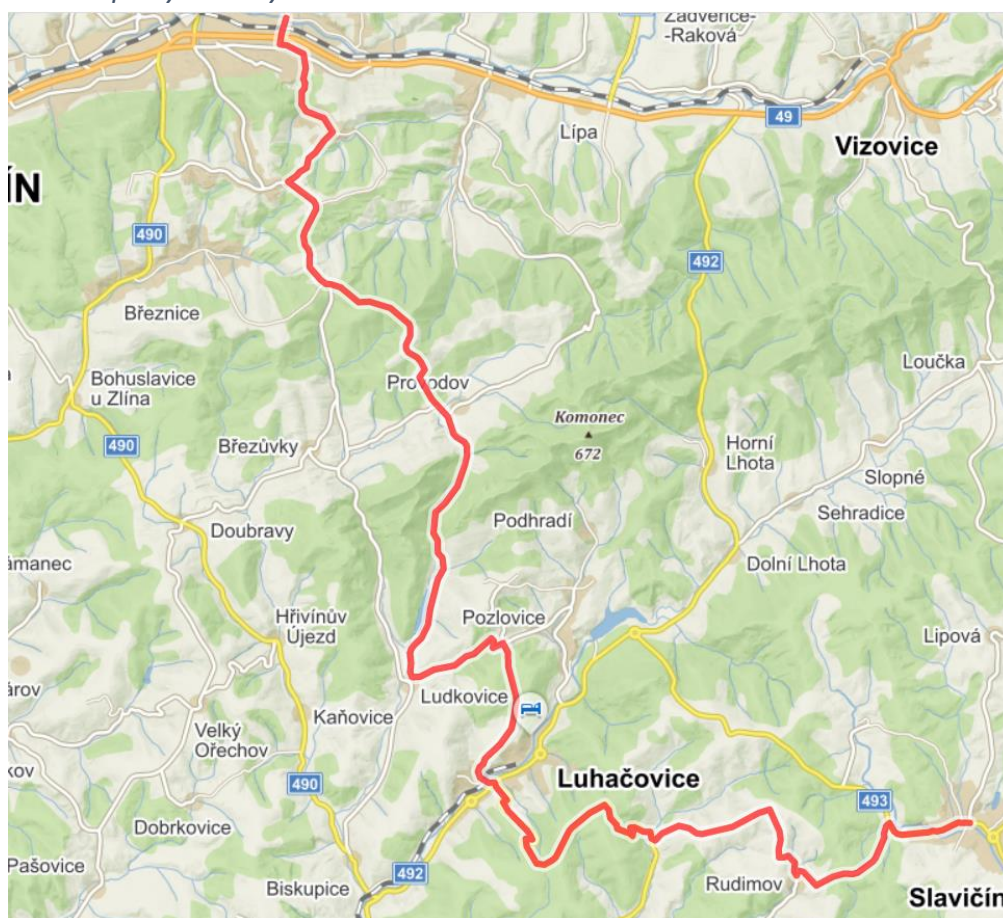
Cyklotrasa č. 5054 Zlín – Slavičín

Tabulka 9: Průběh cyklotrasy č. 5054

0 km	Zlín
3 km	Jaroslavice
4,5 km	Kudlov
7 km	Pindula
10 km	Klenčov
11,5 km	Provodov
17,5 km	Ludkovice
23 km	Luhačovice
27,5 km	Kladná Žilín
32 km	Rudimov
36,5 km	Slavičín

Cyklotrasa č. 5054 je přibližně 37 km dlouhá trasa vedoucí na jih ze Zlína do Slavičína. Ve Zlíně se na Havlíčkově nábřeží u Baťovy nemocnice odpojuje od cyklotrasy č. 471 a dále vede fretkovanými komunikacemi Podvesná XVII, Díly VI, Štefánikova, K Jaroslavicím a Anenská do místní části Jaroslavice a dále do Kudlova. Následně vede jižním směrem ven ze Zlína. Většina cyklotrasy vede po silnicích II. a III. tříd a část trasy směřuje přes polní cestu. V rámci Zlínské aglomerace prochází cyklotrasa č. 5054 kromě Zlína a jeho místních částí (Jaroslavice, Kudlov) rovněž katastrálními územími obcí Želechovice nad Dřevnicí a Provodov.

Obrázek 14: Mapa cyklotrasy č. 5054



Zdroj: mapy.cz (2022)

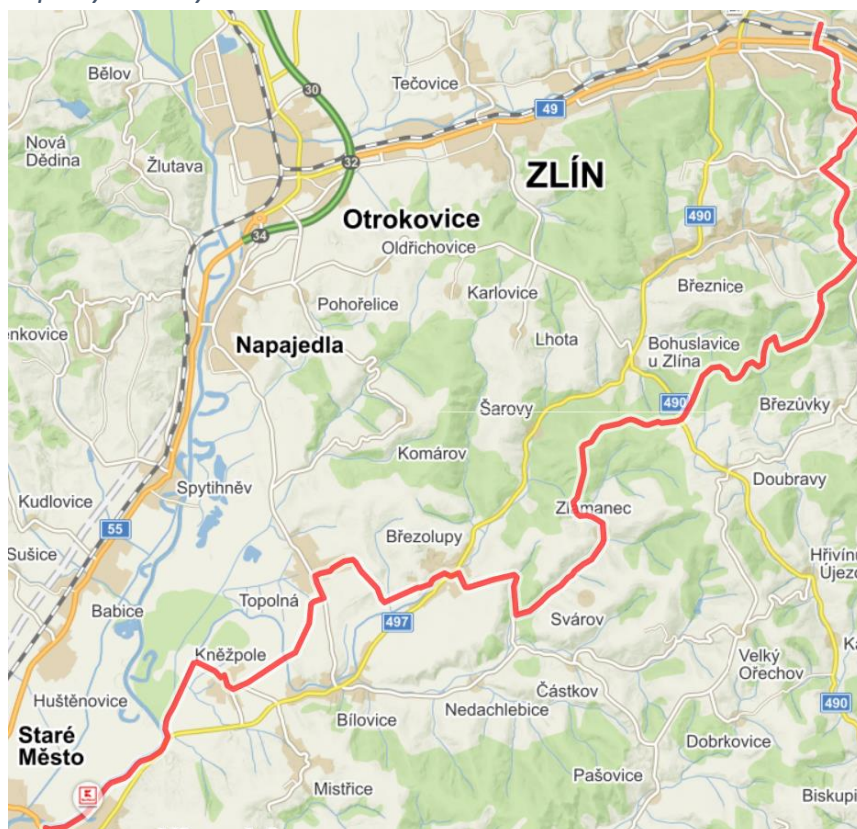
Cyklotrasa č. 5055 Uherské Hradiště – Topolná – Březolupy – Svárov – Zlín

Tabulka 10: Průběh cyklotrasy č. 5055

0 km	Uherské Hradiště
6 km	Kněžpole
10 km	Topolná
14 km	Březolupy
19 km	Zlámanec
31 km	Pindula
33,5 km	Kudlov
35 km	Jaroslavice
38 km	Zlín

Cyklotrasa č. 5055 vede z Uherského Hradiště do Zlína a je dlouhá 38 km. Trasa je většinou vedena po asfaltových komunikacích, ale nachází se zde i mnoho úseků vedoucích po betonových panelech, a také po polních a lesních cestách. V Březolupech je veden krátký úsek samostatné cyklostezky. Začátek cyklotrasy v Uherském Hradiště vede podél řeky Moravy do místní části Jarošov a odtud podél toku Březnice do obce Kněžpole. Dále trasa vede severovýchodním směrem přes Vizovickou vrchovinu, přičemž v oblasti Pindula pokračuje po stejné trase jako cyklotrasa č. 5054. Ty vedou dále po ulici Březovská a Švambovce, kde se střetnou s cyklotrasou č. 5060 a tyto tři cyklotrasy pokračují ve stejné stopě až na Havlíčkovo nábřeží u Baťovy nemocnice. V rámci řešené Zlínské aglomerace zasahuje cyklotrasa č. 5055 do katastrálního území obcí Zlámanec, Bohuslavice u Zlína, Březnice a do Zlína.

Obrázek 15: Mapa cyklotrasy č. 5055



Zdroj: mapy.cz (2022)

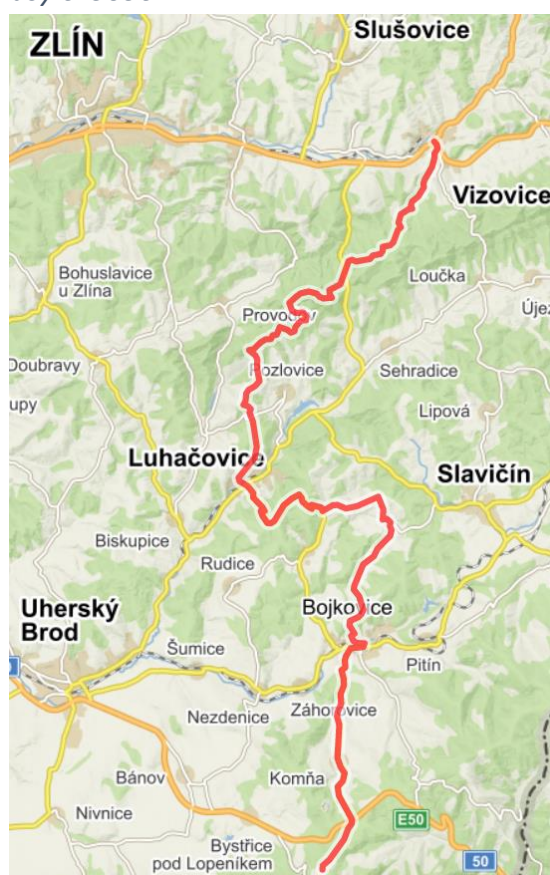
Cyklotrasa č. 5056 Vizovice – Na Trojáku

Tabulka 11: Průběh cyklotrasy č. 5056

0 km	Vizovice
8,5 km	Horní Lhota
18,5 km	Řetěchov
24 km	Luhačovice
28,5 km	Kladná Žilín
33 km	Rudimov
39,5 km	Bojkovice
45 km	Komňa
50,5 km	Troják (rozc.)

Cyklotrasa č. 5056 měří asi 50 km a z Vizovic překračuje Vizovické vrchy a stoupá na hřbet Bílých Karpat. Trasa je vedena po asfaltových silnicích a lesních cestách. Žádný úsek této cyklotrasy není veden po samostatné cyklostezce. Počátek trasy se nachází ve Vizovicích v blízkosti Palackého náměstí, kde se střetává cyklotrasa č. 471 s dálkovou cyklotrasou č. 46. Dále je trasa vedena jižním směrem po ulici Lázeňská z Vizovic k vrcholu Komonec a dále směrem na Luhačovice. Přes Bojkovice pak trasa pokračuje na území CHKO Bílé Karpaty. Cyklotrasa č. 5056 pak končí u rozcestníku Troják u obce Bystřice pod Lopeníkem, kde se opět střetává s dálkovou cyklotrasou č. 46. Cyklotrasa č. 5056 prochází v rámci Zlínské aglomerace Vizovicemi a velmi krátký úsek lesní cesty zasahuje do katastrálního území Provodova.

Obrázek 16: Mapa cyklotrasy č. 5056



Zdroj: mapy.cz (2022)

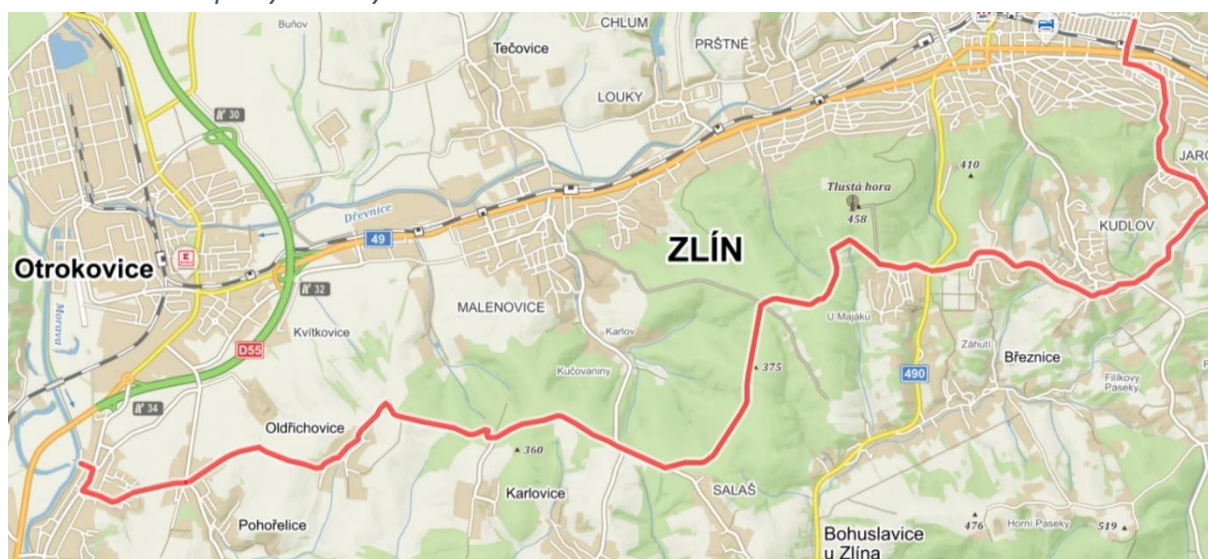
Cyklotrasa č. 5060 Napajedla – Zlín

Tabulka 12: Průběh cyklotrasy č. 5060

0 km	Napajedla
2 km	Pohořelice
4 km	Oldřichovice
17 km	Kudlov
18,5 km	Jaroslavice
21,5 km	Zlín

Přibližně 21 km činí délka cyklotrasy č. 5060 vedoucí z města Napajedla do Zlína na Havlíčkovo nábřeží, která spojuje dálkovou cyklotrasu Moravská stezka s cyklotrasou č. 471 ve Zlíně. Většina trasy vede po komunikaci pro automobily. Na katastrálním území Malenovic pak cyklotrasa vede po lesní cestě. V Napajedlech se nachází krátký úsek vyhrazený pro cyklisty a chodce. V místní části Kudlov se cyklotrasa č. 5060 střetne s cyklotrasami č. 5054 a č. 5055 a pokračuje dále na sever až na Havlíčkovo nábřeží, kde se střetává s cyklotrasou č. 471. Do Zlínské aglomerace prochází cyklotrasa č. 5060, mimo město Zlín a jeho místními částmi, územím obce Pohořelice.

Obrázek 17: Mapa cyklotrasy č. 5060



Zdroj: mapy.cz (2022)

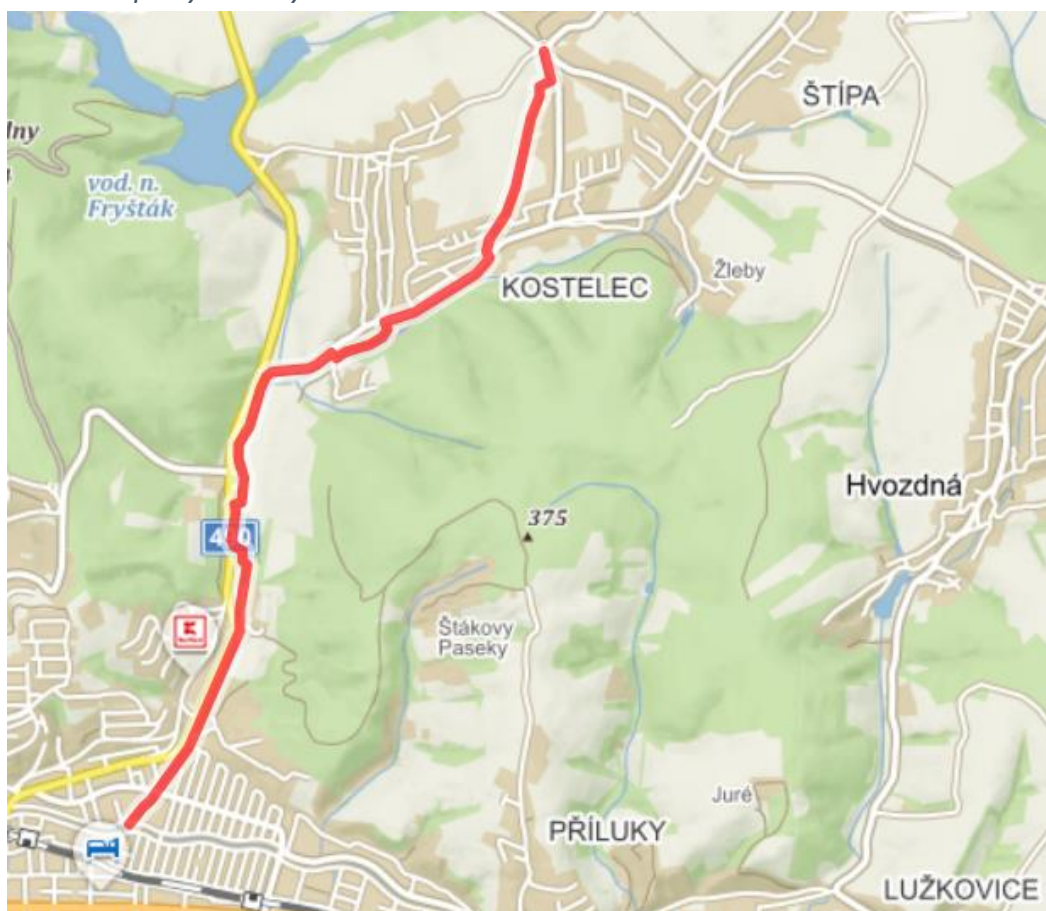
Cyklotrasa č. 5067 Zlín – Lešná

Tabulka 13: Průběh cyklotrasy č. 5067

0 km	Zlín
4 km	Kostelec
6 km	Lešná

Cyklotrasa č. 5067 se odděluje od páteřní cyklotrasy č. 471 u soutoku Dřevnice a Fryštáckého potoka a pokračuje severním směrem kolem Lázní Kostelec, přes místní část Štípa k ZOO Lešná. Cyklotrasa prochází v celé své délce 6 km Zlínskou aglomerací, konkrétně územím Zlína, a mimo asi 100metrový úsek v ulici Obilná je veden po separované stezce určené pro smíšený provoz pěších a cyklistů.

Obrázek 18: Mapa cyklotrasy č. 5067



Zdroj: mapy.cz (2022)

Cyklotrasa č. 5068 Želechovice nad Dřevnicí – Pindula

Tabulka 14: Průběh cyklotrasy č. 5068

0 km	Želechovice nad Dřevnicí
9 km	Pindula

Počátek 9 km dlouhé cyklotrasy č. 5068 se nachází v obci Želechovice nad Dřevnicí u křižovatky ulic Osvobození a Poddřevnická, kudy prochází cyklotrasa č. 471. Ulicemi Výpusta a Paseky je cyklotrasa jižním směrem vyvedena z Želechovic do Přírodního parku Želechovické paseky. Na konci trasy v oblasti Pindula se střetává s cyklotrasou č. 5054. Celá trasa prochází územím Zlínské aglomerace, tedy obcí Želechovice nad Dřevnicí a katastrálním územím Provodova, a je vedena po komunikacích pro motoristy a lesními cestami, přičemž žádný úsek nevede po separované cyklostezce.

Obrázek 19: Mapa cyklotrasy č. 5068



Zdroj: mapy.cz (2022)

Cyklotrasa č. 5069 Klenčov – Komonec

Tabulka 15: Průběh cyklotrasy č. 5069

0 km	Klenčov
5 km	Komonec

Cyklotrasa č. 5069 je spojnicí dvou vrcholů Vizovické vrchoviny – Klenčov (536 m) a Komonec (672 m). Trasa je dlouhá asi 5 km a vede především po lesních cestách okolo obce Provodov a celá tak zasahuje do řešené Zlínské aglomerace.

Obrázek 20: Mapa cyklotrasy č. 5069



Zdroj: mtbmap.cz (2022)

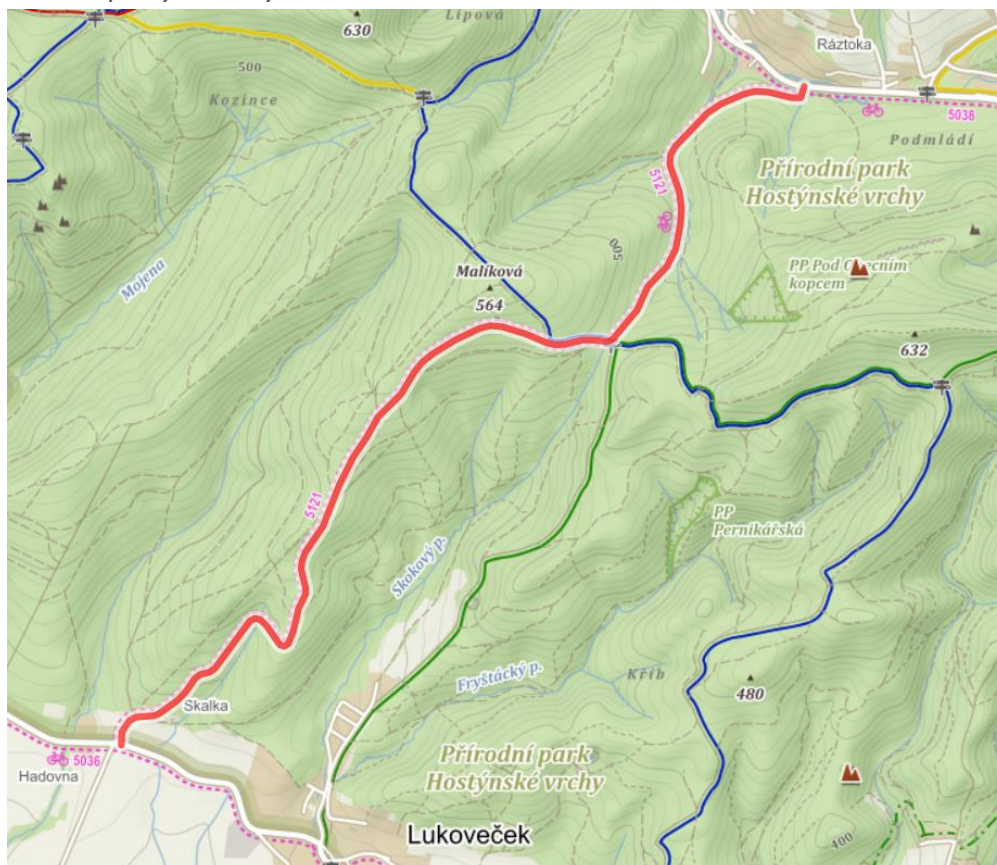
Cyklotrasa č. 5121 Rusava, Ráztoka – Lukoveček, Hadovna

Tabulka 16: Průběh cyklotrasy č. 5121

0 km	Ráztoky
7 km	Hadovna

Celkem 7 km dlouhá cyklotrasa č. 5121 je spojnicí cyklotras č. 5038 a č. 5036. Začátek trasy se nachází v obci Rusava v lokalitě Ráztoka, jihovýchodním směrem překonává sedlo Hostýnských vrchů a končí v oblasti Hadovna v obci Lukoveček, což je jediná obec Zlínské aglomerace, kterou cyklotrasa č. 5121 prochází. Celá trasa je vedena po asfaltové komunikaci.

Obrázek 21: Mapa cyklotrasy č. 5121



Zdroj: mapy.cz (2022)

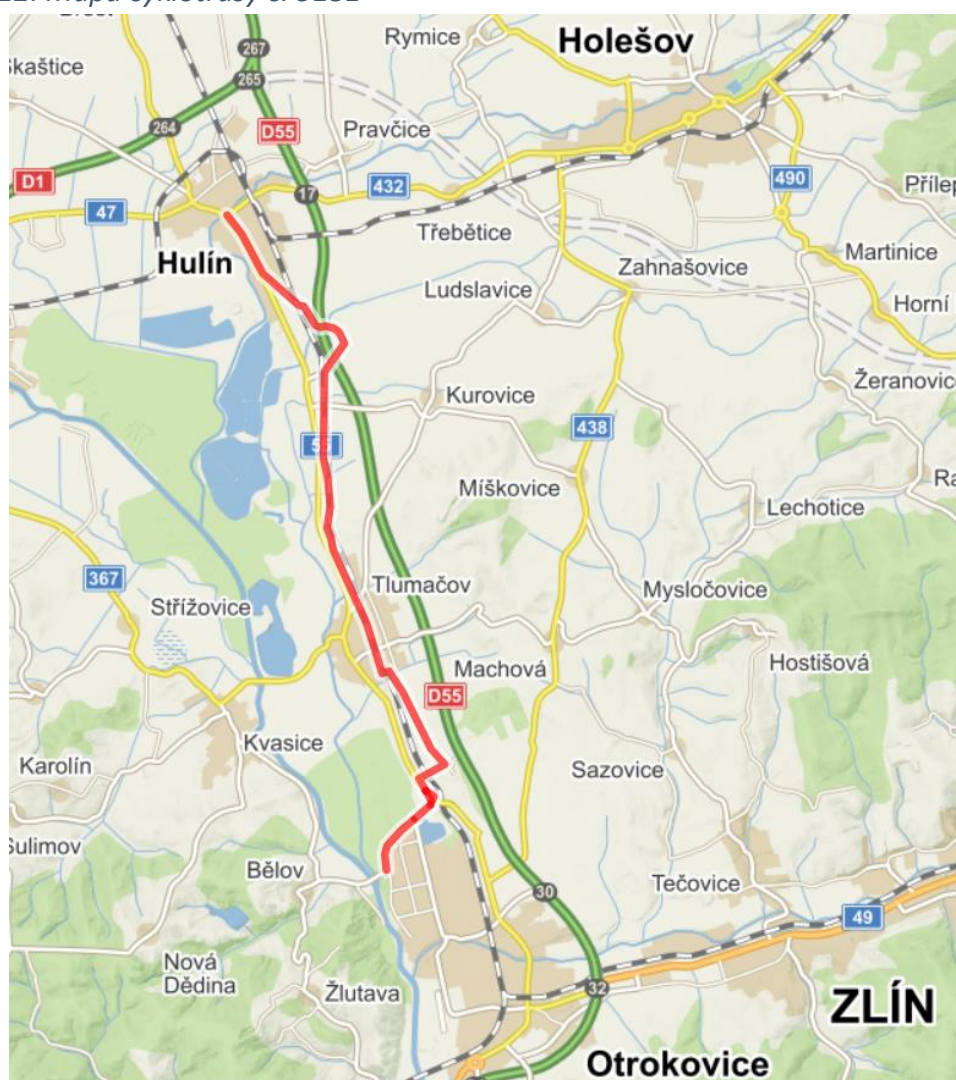
Cyklotrasa č. 5181 Hulín – Otrokovice

Tabulka 17: Průběh cyklotrasy č. 5181

0 km	Hulín
3 km	Chrášřany
8 km	Tlumačov
13 km	Otrokovice

Přibližně 13 km měří cyklotrasa č. 5181, která spojuje cyklotrasu č. 5033 v Hulíně s Moravskou stezkou v Otrokovících. Začátek cyklotrasy se nachází v Hulíně, přičemž trasa vede jižním směrem přes obce Chrášřany dále na území Zlínské aglomerace do Tlumačova a podél železniční trati až do Otrokovic. Většina trasy vede po asfaltové komunikaci a krátký úsek v Tlumačově je veden po betonových panelech.

Obrázek 22: Mapa cyklotrasy č. 5181



Zdroj: mapy.cz (2022)

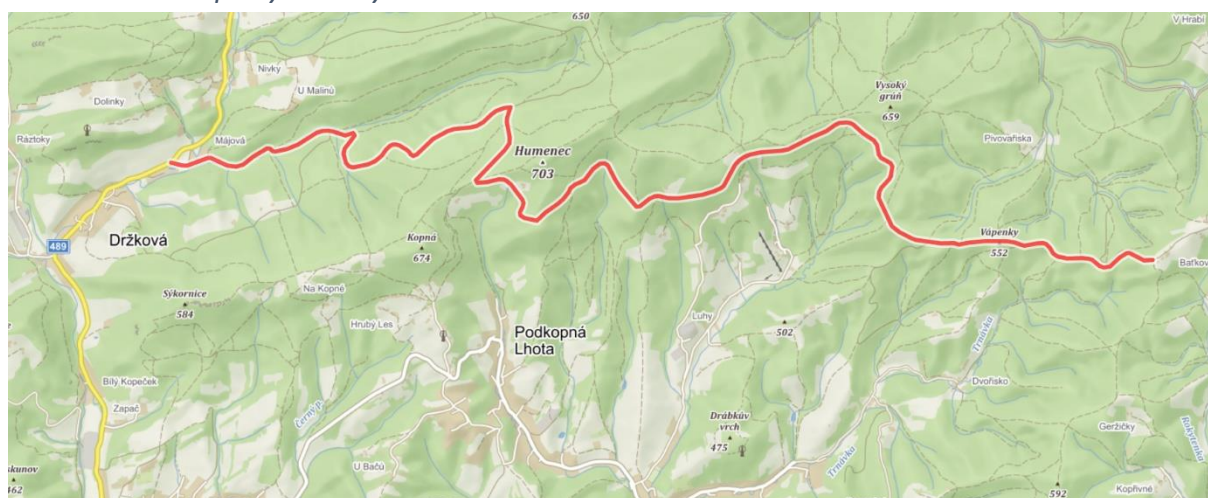
Cyklotrasa č. 6124 Držková – Baťková

Tabulka 18: Průběh cyklotrasy č. 6124

0 km	Držková
10 km	Baťková

Celkem 10 km měří cyklotrasa č. 6124. Její počátek se nachází na území obce Držková, kde navazuje na cyklotrasu č. 5034. Právě obec Držková je jedinou obcí řešené Zlínské aglomerace, kterou vede cyklotrasa č. 6124. Trasa vede východním směrem po lesních cestách v Přírodním parku Hostýnské vrchy až k rozcestníku Baťková-Chléviska, kde se střetává s cyklotrasou č. 6121.

Obrázek 23: Mapa cyklotrasy č. 6124



Zdroj: mapy.cz (2022)

2.4.1 Cyklistická infrastruktura ve městech Zlín a Otrokovice

Podrobněji je nutné se pak podívat na základní síť cyklistické infrastruktury ve dvou největších obcích (resp. městech) v rámci celého území ITI ZA, a to konkrétně ve městech Zlín a Otrokovice.

2.4.1.1 Cyklistická infrastruktura ve městě Zlín

V roce 2016 byl zpracován Generel cyklistické dopravy pro město Zlín. Ten shrnuje aktuální stav cyklistických tras na území města Zlín, a rovněž přináší návrh dostavby základní sítě cyklistických tras ve městě Zlín a blízkém okolí, včetně části doprovodné infrastruktury (viz. obrázek č. 24).

Základní kostra cyklotras na území města Zlína je tvořena značenými cyklotrasami:

- **č. 471 Otrokovice – Malenovice – Zlín – Příluky – Vizovice**
 - Cyklotrasa protíná zájmové území od západu na východ a vede většinou podél řeky Dřevnice. Trasa je vedena v převážné míře po smíšených stezkách se společným provozem pěších a cyklistů. Na Fügnerově a Havlíčkově nábřeží jsou vybudovány samostatné separované cyklostezky. Na několika lokálních místech však infrastruktura není dobudována a cyklisté sdílejí místní komunikaci s motorovou dopravou. Délka stávajících úseků cyklostezek je 8,31 km. V současné době (k březnu 2018) je ve výstavbě úsek Příluky – Lužkovice – Klečůvka o délce 4,25 km.
- **č. 5036 Fryšták – Štípa – Slušovice**
 - Cyklotrasa protínající severní okraj Zlína v místní části Lešná a Štípa. Na území města je vedena ve společném prostoru s motorovou dopravou po komunikaci III. třídy.
- **č. 5054, 5055, 5060 Zlín – Jaroslavice – Kudlov – Uherské Hradiště/Luhačovice/ Napajedla**
 - Tyto tři cyklotrasy jsou vedeny ve stejné stopě, na Havlíčkově nábřeží u Baťovy nemocnice se odpojují od páteřní cyklotrasy 471 a pokračují po frekventovaných komunikacích Podvesná XVII, Díly VI, Štefánikova, K Jaroslavicím a Anenská do místní části Jaroslavice, dále po ul. Návrší a Pomezí do Kudlova, kde se rozdělují. Cyklotrasa 5054 a 5055 vede dále jižním směrem po ul. Švambovce a Březovská ven z města. Cyklotrasa 5060 vede západním směrem po ul. Švambovce, Zelená, Vrchy, Filmová a K Majáku. Cyklotrasy jsou v celé své délce vedeny ve společném uličním prostoru s motorovou dopravou.
- **č. 5067 Zlín – Lázně Kostelec – ZOO Lešná – Lukov**
 - Cyklotrasa 5067 se odděluje od páteřní cyklotrasy 471 u soutoku Dřevnice a Fryštáckého potoka a pokračuje severním směrem kolem Lázní Kostelec, přes

místní část Štípa k ZOO Lešná a dále severním směrem do obce Lukov. Cyklotrasa v celé své délce 7,6 km na území Zlína (mimo krátký 100metrový úsek v ul. Obilná) vede po separované stezce určené pro smíšený provoz pěších a cyklistů.

Tato základní síť cyklistické infrastruktury ve Zlíně je doplněna o lokální úseky pro cyklisty, ty však povětšinou nemají přímou návaznost na základní síť. Převážná většina těchto míst je ve formě smíšených stezek s provozem pěších a cyklistů.

Ve Zlíně se jedná o následující úseky:

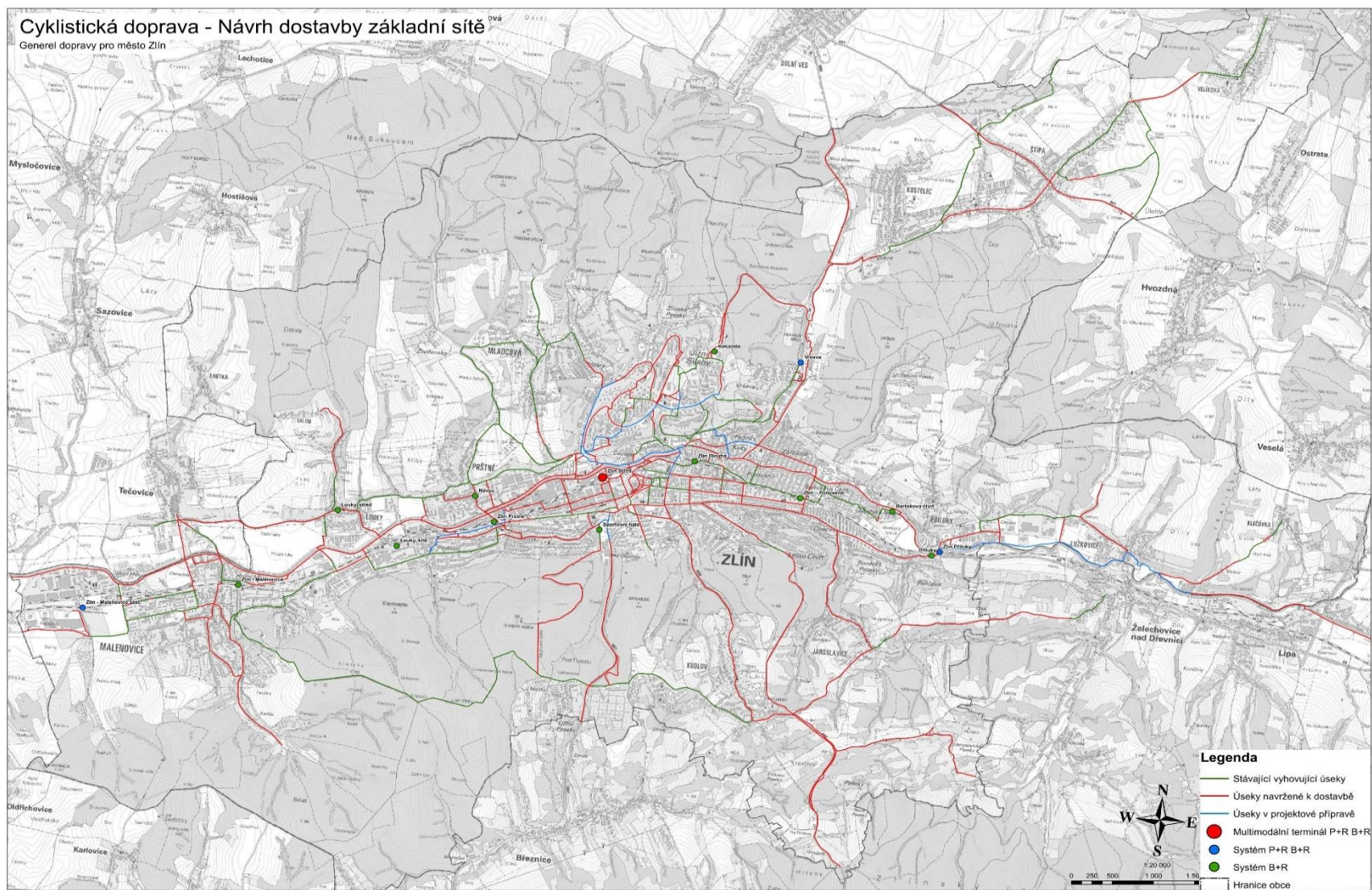
- třída Svobody, Husova, část ul. Tyršova (délka 1,8 km)
- ul. Nábřeží s napojením na cyklotrasu č. 471 (0,25 km)
- třída Tomáše Bati od ul. Zahradnická přes Univerzitní park, náměstí Práce, pěší zónu a centrum města, dále směrem na východ po ul. Podvesná XVII (tzv. Městská obslužná cyklostezka, délka 3,3 km, převážně stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem, z menší části smíšená stezka s provozem pěších a cyklistů, obsahuje několik dílčích přerušení s nutností sesednutí z jízdního kola)
- sídliště Jižní Svahy (stezka se společným provozem chodců a cyklistů v délce 0,53 km, stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem 1,15 km, silniční přerušování mezi úseky)
- Štefánikova ul. (vyznačený piktogramový koridor pro cyklisty, délka 3,3 km)

Další doplnění sítě cyklistické infrastruktury je představováno zklidněnými místními komunikacemi, označenými dopravní značkou B11 (zákaz vjezdu všech motorových vozidel), obvykle s dodatkovou tabulkou „Dopravní obsluha vjezd povolen“. Z celkových 6 km lze na přibližně 3 km z nich nahlížet jako na součást hlavních městských cyklistických tahů. Cyklistům jsou dále přístupné pěší zóny v délce 0,8 km.

Cyklistické trasy jsou tedy situovány převážně na komunikace s motorovou dopravou. Převažují komunikace s nízkými intenzitami motorové dopravy, lokálně jsou však trasy vedené i po nevhodných komunikacích s vysokými intenzitami dopravy. Dalším typem míst, kudy je cyklistická doprava vedena, jsou společné stezky pro pěší a cyklisty (ve formě odděleného či společného prostoru). Zatím ojediněle jsou pak cyklistické trasy vedené po samostatných cyklistických stezkách (cyklostezkách). Bezpečnému cyklistickému provozu tak v současné době vyhovuje jen malé procento stávající infrastruktury.²

² Zdroj: GENEREL BEZMOTOROVÉ DOPRAVY PRO MĚSTO ZLÍN, březen 2018 (2022)

Obrázek 24: Návrh dostavby základní sítě cyklistických tras ve městě Zlín a okolí



Zdroj: Generel cyklistické dopravy pro město Zlín (2016)

2.4.1.2 Cyklistická infrastruktura ve městě Otrokovice

Město Otrokovice má také zpracován strategický dokument (nejen) pro oblast cyklistiky s názvem Plán udržitelné městské mobility města Otrokovice z roku 2019. Dokument obsahuje mimo jiné mapu se stávajícími cyklotrasami a cyklostezkami na území města, zároveň je však také navrženo hned několik tras cyklostezek k dobudování, když za tímto účelem byly dokonce rozděleny do tří etap (viz. mapa na následující straně).

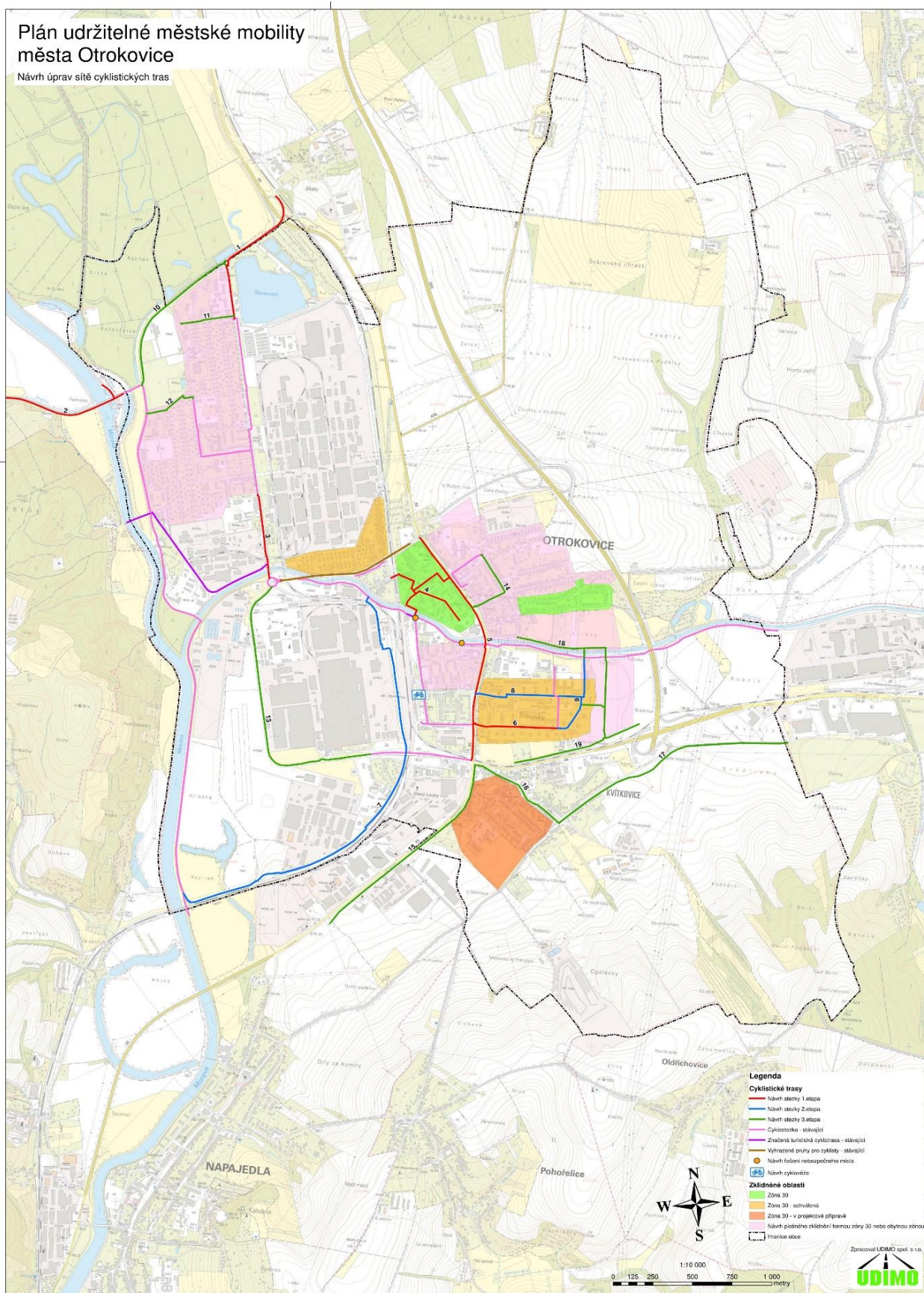
Bohužel stejně jako ve městě Zlín, také v Otrokovicích není přes veškeré snahy základní cyklistická síť dobudována, což je dáno zejména historickým vývojem. I nadále je tak nutné síť dále rozvíjet s cílem zvýšení bezpečnosti. Vybudována je její část podél Moravy, podél Dřevnice a od Dřevnice k železniční stanici a dále k sídlišti Trávníky. Přes Otrokovice vede dálková trasa 4 Moravská stezka podél řeky Moravy, která je v Otrokovicích realizována jako společná stezka. Nedostavěna je kolem Malé vodní elektrárny Bělov na území Bělova. Na ni navazuje cyklotrasa 5185 na Tlumačov. Ta není podél silnice III/36745 upravena. Cyklisté využívají vozovku. V Baťově se odpojuje z trasy 4 trasa 473 na Žlutavu a 471 na Zlín. Mimo úsek přemostění Dřevnice - Moravní jsou cyklisté řešeni podél na silnici III/36746 tř. Tomáše Bati na stezce.

Rovněž v Otrokovicích je tato základní síť cyklistické infrastruktury doplněna o několik lokálních úseků pro cyklisty, které však často nemají přímou návaznost na základní síť. Převážná většina těchto míst je ve formě smíšených stezek s provozem pěších a cyklistů.

Konkrétně se to v Otrokovicích týká úseků:

- třída Tomáše Bati od ul. Moravní po ul. Školní (délka 0,5 km)
- ul. Mánesova od ul. Zahradní po ul. Erbenova (délka 0,4 km)
- podél ul. Erbenova (délka 0,3 km)
- podél ul. Nadjezd (délka 0,2 km)
- od ul. Družstevní, přes ul. Jiráskova až po ul. Jana Žižky (délka 0,6 km)
- podél ul. Objízdna (délka 0,6 km)
- vedle vlakového nádraží v rámci Trasy kolem letiště (délka 0,6 km) a na opačné straně vlakového nádraží po ul. J. Jabůrkové a Dr. E. Beneše (délka 1 km)
- od ul. SNP po ul. Lidická (délka 0,4 km)

Obrázek 25: Návrh úpravy sítě cyklistických tras ve městě Otrokovice



Zdroj: Plán udržitelné městské mobility města Otrokovice (2019)

3 Rešerše koncepčních dokumentů v oblasti cyklistické dopravy pro území ITI ZA

Předchozí kapitola přinesla analýzu stávající sítě cyklistických tras na území Zlínské aglomerace. Tato kapitola se zaměří na rešerši aktuálně platných koncepčních dokumentů na území ITA ZA, které se týkají oblasti cyklistické dopravy, a to prostřednictvím tabulky, která začíná na následující straně. Tabulka obsahuje vždy název samosprávného celku či vybrané organizace, název příslušného dokumentu, datum jeho platnosti, návrhy v oblasti cyklistiky, a také odkaz na příslušný dokument.

Z hlediska samosprávného celku či organizací byly vybrány koncepční dokumenty od úrovně Zlínského kraje, následovaly jednotlivé obce a města, které jsou součástí území ITA ZA a vše zakončovaly mikroregiony, jejichž území (resp. území obcí jakožto členů mikroregionu) je součástí zlínské aglomerace.

Z hlediska kategorizace dokumentů lze uvést, že v případě Zlínského kraje se jedná o celkovou Strategii rozvoje Zlínského kraje 2030, dále o Generel dopravy Zlínského kraje a přímo o Koncepti rozvoje cyklistiky na území Zlínského kraje. V případě města Zlína jde o Generel dopravy pro město Zlín, konkrétně o jeho části Generel veřejné dopravy a Generel cyklistické dopravy, a dále o Strategický rámec udržitelné městské mobility, část Generel bezmotorové dopravy. U města Otrokovice pak tabulka zmiňuje Plán udržitelné městské mobility města Otrokovice a Koncepti rozvoje cyklo dopravy na území města Otrokovice. U ostatních obcí a měst se oblast cyklistiky objevuje zpravidla přímo ve strategiích (plánech) rozvoje obce, nebo ve strategiích (plánech) rozvoje sportu, případně se jedná o konkrétní projektový záměr. Mikroregiony pak zmiňují cyklistiku ve svých strategiích komunitně vedeného místního rozvoje MAS na období 2021-2027.

Z analýzy dokumentů plyne, že v oblasti cyklistické dopravy se chtějí jednotliví aktéři (kraj, obce, mikroregiony) jednoznačně zaměřit zejména na rozšiřování cyklistické infrastruktury ve formě výstavby nových úseků cyklostezek. Zároveň s tím je však plánováno také budování doplňkové cyklistické infrastruktury a služeb (dobíjecí stanice, servisní kiosky, nové značení a další), a v neposlední řadě je nutné zmínit také podporu systémů Bike and Ride a Bikesharing, a to zvláště v největších městech aglomerace (Zlín, Otrokovice). Celkově tak lze konstatovat, že navrhované aktivity v koncepčních dokumentech směřují k posílení role cyklistiky v dopravě na území Zlínské aglomerace.

Tabulka 19: Koncepční dokumenty na území ITI ZA řešící oblast cyklistiky

Název samosprávného celku/organizace	Název dokumentu	Datum platnosti	Navrhováno v rámci oblasti cyklistiky	Odkaz na dokument
Zlínský kraj	Strategie rozvoje Zlínského kraje 2030	2030	<p>Prioritní oblast 3.1.1 Dobudování kvalitní dopravní infrastruktury v regionu Typová opatření: Rozvoj infrastruktury pro udržitelnou regionální dopravu (např. navržen Bike Sharing)</p> <p>Prioritní oblast 3.1.2 Přispívat k využívání alternativních druhů dopravy Typová opatření: Vytváření podmínek pro větší využití cyklo dopravy (pokračování ve výstavbě infrastruktury pro cyklo dopravy, vytvoření propojeného systému v rámci kraje a sousedních regionů vč. přeshraničních; výstavba parkovacích míst)</p>	ODKAZ
Zlínský kraj	Generel dopravy Zlínského kraje	2030	<p>Specifický cíl 1.2.2: Vytvářet podmínky pro bezmotorovou dopravu Opatření 1.2.2.a: Vybudovat páteřní cyklistické sítě ZK Opatření 1.2.2.b: Propojit cyklistiku s ostatními druhy dopravy (systémy Bike and Ride) Opatření 1.2.2.c: Realizovat doprovodnou cyklistickou infrastrukturu</p>	ODKAZ

Zlínský kraj	Koncepce rozvoje cyklistiky na území Zlínského kraje	2030	<p>Strategický cíl I: Bezpečná síť dálkových a regionálně významných cyklotras Opatření 1.1.1: Zpracování průzkumů, studií a analýz cyklistiky v kraji Opatření 1.1.2 Zpracování projektových dokumentací pro realizaci sítě dálkových a regionálně významných cyklostezek Opatření 1.2.1 Zajištění přímé dostupnosti nejdůležitějších cílů v regionu systémem bezpečných propojení Opatření 1.2.2 Optimalizace sítě cyklotras (viz. mapa v příloze)</p> <p>Strategický cíl II: Cyklistika jako součást dopravního systému Opatření 2.1.1 Začlenění bezpečné cyklistiky do plánů rozvoje a rekonstrukcí pozemních komunikací Opatření 2.1.2 Bezpečná dojíždka do zaměstnání a do škol Opatření 2.2.1 Rozvoj systému BIKE & RIDE Opatření 2.2.2 Rozvoj služeb podporujících využití kola jako dopravního prostředku</p> <p>Strategický cíl III: Cykloznačení a doprovodná infrastruktura cyklotras Opatření 3.1.1 Pasport a průběžný monitoring cykloznačení Opatření 3.1.2 Cykloznačení a jeho obnova, údržba cykloznačení, včetně přeznačení</p>	<p>ODKAZ</p> <p>Obrázek č. 6; Obrázek č. 7</p>
--------------	--	------	--	---

			<p>Opatření 3.2.1 Realizace informačního a naučného systému</p> <p>Opatření 3.2.2 Realizace doplňkových služeb pro cyklisty</p> <p>Strategický cíl IV: Řízení rozvoje cyklistiky</p> <p>Opatření 4.1.1 Spolupráce v území</p> <p>Opatření 4.1.2 Prověřování absorpční kapacity území</p> <p>Opatření 4.1.3 Aktualizace sítě cyklostezek a cyklotras v GIS</p> <p>Opatření 4.2.1 Monitorování zdrojů financování cyklistiky</p> <p>Opatření 4.2.2 Metodika systému podpory z krajských dotačních zdrojů</p>	
Statutární město Zlín	Generel dopravy pro město Zlín – Generel veřejné dopravy	-	<p>Bod 1.5. Park and Ride a Bike and Ride</p> <ul style="list-style-type: none"> - Systém Park and Bike doporučen na všech železničních stanicích na území města, a dále na vybraných konečných zastávkách MHD, které jsou situovány kolem hlavních cyklistických tras 	ODKAZ
Statutární město Zlín	Generel dopravy pro město Zlín – Generel cyklistické dopravy	-	<p>Bod 1.4. Bike Sharing</p> <ul style="list-style-type: none"> - Navržení systému sdíleného půjčování kol pro město Zlín, příp. dopravce MHD <p>Bod 1.5. Park and Ride a Bike and Ride – viz. předchozí okno</p>	<p>ODKAZ</p> <p>Obrázek č. 24</p>

Statutární město Zlín	Strategický rámec udržitelné městské mobility, část Generel bezmotorové dopravy pro město Zlín	-	<p>B1 Zvyšování bezpečnosti pěší a cyklistické dopravy</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bezbariérové chodníky, podchody, nadchody, lávky, přechody pro chodce, odstranění rizikových míst <p>D1 Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury</p> <ul style="list-style-type: none"> - Výstavba a rekonstrukce cyklostezek, cyklotras apod. <p>D2 Realizace terminálů s funkcí B+R a rozvoj doplňkové cyklistické infrastruktury</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vybudování přestupních míst se systémem Bike and Ride - Výstavba, rekonstrukce a modernizace doplňkové cyklistické infrastruktury a další <p>D3 Bikesharing</p> <ul style="list-style-type: none"> - Podpora a zavedení tohoto systému <p>D4 Zvyšování informovanosti a osvěty o cyklistické dopravě, informační kampaně</p> <ul style="list-style-type: none"> - Realizace informačních kampaní, marketingových aktivit 	ODKAZ
Obec Bohuslavice u Zlína	Plán rozvoje sportu v obci Bohuslavice u Zlína	-	<ul style="list-style-type: none"> - Vybudování cyklostezky z Březnice do Bohuslavic - Prodloužení stávající cyklostezky na území obce až po „dolní konec“ 	ODKAZ
Obec Březnice	Program rozvoje obce Březnice na období 2020-2027	2027	<p>Opatření A1 Bezpečnost občanů na komunikacích</p> <p>Aktivita: rekonstruované/nové a bezpečné cyklostezky a cyklotrasy</p>	ODKAZ

Obec Březnice	Plán rozvoje sportu	-	Příloha č. 2: Konkrétní cíle <ul style="list-style-type: none"> - Vybudování cyklostezky (smíšené stezky) Březnice – Zlín - Vybudování cyklostezky (smíšené stezky) Březnice – Bohuslavice 	ODKAZ
Obec Dešná	Strategický rozvojový plán obce Dešná na roky 2021+	-	3.2.3.2 Prioritní téma: Prostupnost obce Cíl 3: Zachovat a zlepšovat prostupnost obce Opatření: <ul style="list-style-type: none"> - údržba a rozvoj systému místních stezek (pro pěší a cyklisty) - rozmístění informačních tabulí a map pro cyklisty 	ODKAZ
Město Fryšták	Plán rozvoje sportu města Fryštáku 2020-2026	2026	Investiční záměry města: <ul style="list-style-type: none"> - Vybudování cyklotrasy – úsek Dolní Ves – silnice II/490 - Vybudování cyklostezky Fryšták – Lukov - Vybudování cyklotrasy Fryšták – Racková - Vybudování cyklotrasy Fryšták - Zlín 	ODKAZ
Obec Hvozdná	Program rozvoje obce Hvozdná 2021-2027	2027	Opatření 3.2 Podpora sportu <ul style="list-style-type: none"> - Aktivita 3.2.4. Rekonstrukce polních cest pro účely turistiky či cykloturistiky - Aktivita 3.2.6. Budování tras pro pěší a cyklisty - cyklotrasa a cyklostezka mezi obcí Hvozdná a Lůžkovicemi, a mezi Hvozdnou a Štípou 	ODKAZ

Obec Kašava	Program rozvoje obce Kašava na období let 2016-2022	2022	<p>Opatření: „Zlepšení infrastruktury obce“ Navrhovaná aktivita: Cyklotrasy (návrh zpracování dokumentu k cyklistice, zvažovaná je výstavba cyklotrasy směrem ke Slušovické přehradě)</p> <p>Opatření: „Zvyšování atraktivity obce“ Navrhovaná aktivita: Cykloturistické značení</p>	ODKAZ
Obec Lukov	Projektový záměr IPRÚ Zlín	2021-2023	<p>Investiční záměr: Cyklostezka Lukov – Fryšták</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cílem projektu je zvýšení bezpečnosti dopravy výstavbou nové komunikace pro cyklisty a chodce se společným provozem a převedení cyklistů ze silně zatížené pozemní komunikace II/498. Tím dojde k propojení obce Lukov a Fryšták prostřednictvím ucelené cyklistické infrastruktury, s vazbou na již realizovanou cyklistickou infrastrukturu v dané oblasti. 	
Obec Mysločovice	Program rozvoje obce Mysločovice 2016-2022	2022	<p>Priorita 4: Rozvoj cestovního ruchu</p> <p>Opatření 4.1 Podpora bezmotorové dopravy</p> <ul style="list-style-type: none"> - Opatření je zaměřeno na výstavbu, rekonstrukci, modernizaci cyklostezek, cyklotras, pěších tras na území obce - Aktivita 4.1.1. Výstavba cyklostezky Mysločovice – Machová - Aktivita 4.1.2. Výstavba cyklostezky Mysločovice – Lehotice - Aktivita 4.1.3. Výstavba cyklostezky Mysločovice – Míškovice 	ODKAZ

Město Otrokovice	Koncepce rozvoje cyklodopravy na území města Otrokovice	-	<p>Plánované aktivity:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Budování infrastruktury (výstavba cyklostezek) 2. Budování doprovodných staveb (parkoviště pro kola, informační tabule, směrovky, odpočívky podél páteřních cest, obnova cyklostanů, dobíjecí stanice) 3. Další opatření na podporu cyklodopravy (zapojení občanů, firem, škol a dalších institucí) 4. Související opatření (realizace singltreků a pumptracků, značení pro cyklisty, informační a kulturní centrum u Přístaviště na Baťově, údržba cyklistické infrastruktury, koordinace cyklistických a silničních staveb) 	<p>ODKAZ</p>
Město Otrokovice	Plán udržitelné městské mobility města Otrokovice	-	<p>Plánovaná opatření:</p> <p>Opatření A1 Bezpečně na kole Zajistíme zvýšení bezpečnosti cyklistů budováním dělených a sdružených stezek pro pěší a cyklisty tam, kde je jízda cyklistů s vozidly nebezpečná. Budou budovány přejezdy pro cyklisty a dopravní značení na stezkách bude revidováno.</p> <p>Opatření C6 Úpravy nevyhovujících a doplnění nových chodníků Zajistíme výstavbu nových chodníků v místech zvýšené poptávky či místech závažných dopravních nehod. Vybrané chodníky budou</p>	<p>ODKAZ</p> <p>Obrázek č. 25</p>

			<p>řešeny jako společná stezka pro pěší a cyklisty. Zajistíme rozšíření či opravu nevyhovujících chodníků.</p> <p>Opatření C7 Obousměrný pohyb cyklistů v jednosměrkách</p> <p>Zajistíme povolení obousměrného pohybu cyklistů v jednosměrkách od šíře jízdního pásu 3,0 m v režimu jednopruhové obousměrné komunikace s intenzitou do 500 vozidel obousměrně dle ČSN 736110 a od šíře 3,75 m dle TP 171/2017.</p> <p>Opatření C11 Výstavba společných stezek</p> <p>Zajistíme propojení pro cyklisty na definované základní síti výstavbou stezek pro pěší a cyklisty. Budeme pokračovat v jejich výstavbě a propojíme novými stezkami okolní obce, které jsou nedostatečně napojeny.</p> <p>Opatření C18 Úprava nevyhovujících profilů ulic a přerozdělení města</p> <p>Zajistíme rekonstrukci vybraných uličních profilů a přerozdělení místa mezi druhy dopravy ve prospěch pěší a cyklistické dopravy. Současně zvýšíme estetiku a funkčnost uličních profilů.</p> <p>Opatření C20 Bikesharing</p> <p>Zajistíme vybudování cyklistické kultury ve městě. Zavedeme službu sdílených kol jako doplněk MHD.</p>	
--	--	--	---	--

Město Slušovice	Program rozvoje města Slušovice na období 2021-2027	2027	<p>Specifický cíl 1.1. Zkvalitnění dopravní infrastruktury včetně realizace bezpečnostních prvků přispívajících ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti pěšího, cyklistického i silničního provozu</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aktivita 1.1.7 Projektová příprava na výstavbu cyklostezky a její následné vybudování 	ODKAZ
Obec Tlumačov	Program rozvoje obce Tlumačov na období 2013–2026	2026	<p>Plánované aktivity:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Napojení na cyklostezku podél Bařova kanálu – zajištění pozemků 	ODKAZ
Město Vizovice	Plán rozvoje sportu na období 2021-2027	2027	<p>Seznam uvažovaných projektů do dalších let:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vybudování cyklostezky 	ODKAZ
	Plán rozvoje města Vizovice 2021-2027	2027	<p>Opatření 2.2 Podpora sportu, kultury a volnočasových aktivit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aktivita 2.2.2 Cyklostezka Vizovice (vybudování cyklostezky ve směru na Zlín) - Aktivita 2.2.3 Značení nových cyklotras - Aktivita 2.2.4 Zázemí pro cykloturisty (infrastruktura typu servisní kiosek, dobíjecí stanice pro elektrokola atd.) 	
Obec Želechovice nad Dřevnicí	Program rozvoje obce Želechovice nad Dřevnicí na období 2021-2027	2027	<p>Opatření 2.4 Podpora podnikání a cestovního ruchu v obci</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aktivita 2.4.2 Vybudování zázemí pro cykloturisty (infrastruktura typu servisní kiosek, dobíjecí stanice pro elektrokola atd.) 	ODKAZ

MAS Jižní Haná	Strategie komunitně vedeného místního rozvoje MAS Jižní Haná na období 2021-2027	2027	<p>Specifický cíl 1.1 Bezpečná dopravní infrastruktura</p> <p>Opatření 1.1.2 Podpora bezmotorové dopravy</p> <ul style="list-style-type: none"> - Opatření zajistí budování a rekonstrukci cyklostezek a cyklotras, případně řešení cyklistických jízdních pruhů včetně doprovodné infrastruktury 	ODKAZ
MAS Luhačovské Zálesí	Strategie komunitně vedeného místního rozvoje pro období 2021–2027	2027	<p>Rozvojová potřeba B. Zvýšení bezpečnosti dopravy a obyvatel</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mj. se uvádí potřeba budování cyklostezek a jejich křížení s jinými módy dopravy 	ODKAZ
MAS Partnerství Moštěnka	Strategie komunitně vedeného místního rozvoje MAS – Partnerství Moštěnka na období 2021-2027	2027	<p>Opatření 1.1.2 Podpora udržitelné a bezpečné dopravy</p> <ul style="list-style-type: none"> - Opatření je mj. zaměřeno na investice do infrastruktury pro cyklistickou dopravu včetně realizace doprovodné cyklistické infrastruktury 	ODKAZ
MAS Severní Chřiby a Pomoraví	Strategie komunitně vedeného místního rozvoje Místní akční skupiny Severní Chřiby a Pomoraví na období 2021-2027	2027	<p>Opatření 2.4. Rozvoj dopravy</p> <p>Indikativní seznam aktivit, které jsou plánovány k realizaci:</p> <p>Zvyšování bezpečnosti dopravy na území MAS SCHP (např. odklon cyklistické a pěší dopravy z komunikací pro motorová vozidla, výstavba, modernizace a rekonstrukce vyhrazených komunikací pro cyklisty (včetně realizace doprovodné cyklistické infrastruktury)</p>	ODKAZ

<p>MAS Vizovicko a Slušovicko</p>	<p>Strategie komunitně vedeného místního rozvoje MAS Vizovicko a Slušovicko, o.p.s. na období 2021-2027</p>	<p>2027</p>	<p>Opatření 2.1.2 Rozvoj cyklo dopravy a související infrastruktury s cílem zlepšit dopravní dostupnost v rámci regionů.</p> <p>Opatření 2.1.3 Podpora zavádění alternativních způsobů dopravy a chytrých řešení</p>	<p>ODKAZ</p>
---------------------------------------	---	-------------	--	------------------------------

4 Stanovení prioritních tras rozvoje cyklistické dopravy na území ITI ZA

V úvodních dvou převážně analytických kapitolách byla shrnuta aktuální situace z hlediska cyklistické dopravy na území ITI Zlínské aglomerace, a to především prostřednictvím přehledu aktuálních cyklotras vedoucích přes území aglomerace a rešerše strategických dokumentů Zlínského kraje a jednotlivých měst, obcí a mikroregionů v rámci aglomerace, kde se objevují návrhy těchto subjektů přímo pro oblast cyklistiky.

Tato kapitola je již naopak návrhově zaměřená. Jejím cílem je vytvořit bezpečnou základní síť prioritních cyklotras na území ITI Zlínské aglomerace, kterou doplňují místní trasy zajišťující lepší dostupnost navazujícího území. Tato síť by tak měla pokrývat celé území aglomerace. Hlavním faktorem při stanovení prioritních cyklotras na území ITI Zlínské aglomerace bylo propojení jednotlivých obcí a měst s centrem aglomerace, tedy s městem Zlín, a případně dalšími většími městy (Otrokovice, Vizovice, Fryšták, Slušovice). Zároveň se jedná o problematické úseky z hlediska bezpečnosti dopravy, zejména v případě cyklistů. Prakticky ve všech těchto případech je však nutné zajistit dvě funkce cyklotrasy, a to funkci dopravní, která je z hlediska využití cyklo dopravy jako jedné z variant dopravy samozřejmě klíčová, a také funkci rekreační, kterou však lze označit za vedlejší. V neposlední řadě byl při stanovení významných tras (či spíše koridorů) kladen důraz na jejich kompatibilitu a vzájemné propojení či navázání s dálkovými a regionálními trasami, které stanovuje jako výhledové Koncepce rozvoje cyklistiky na území Zlínského kraje a také s již existujícími cyklostezkami či cyklotrasami.

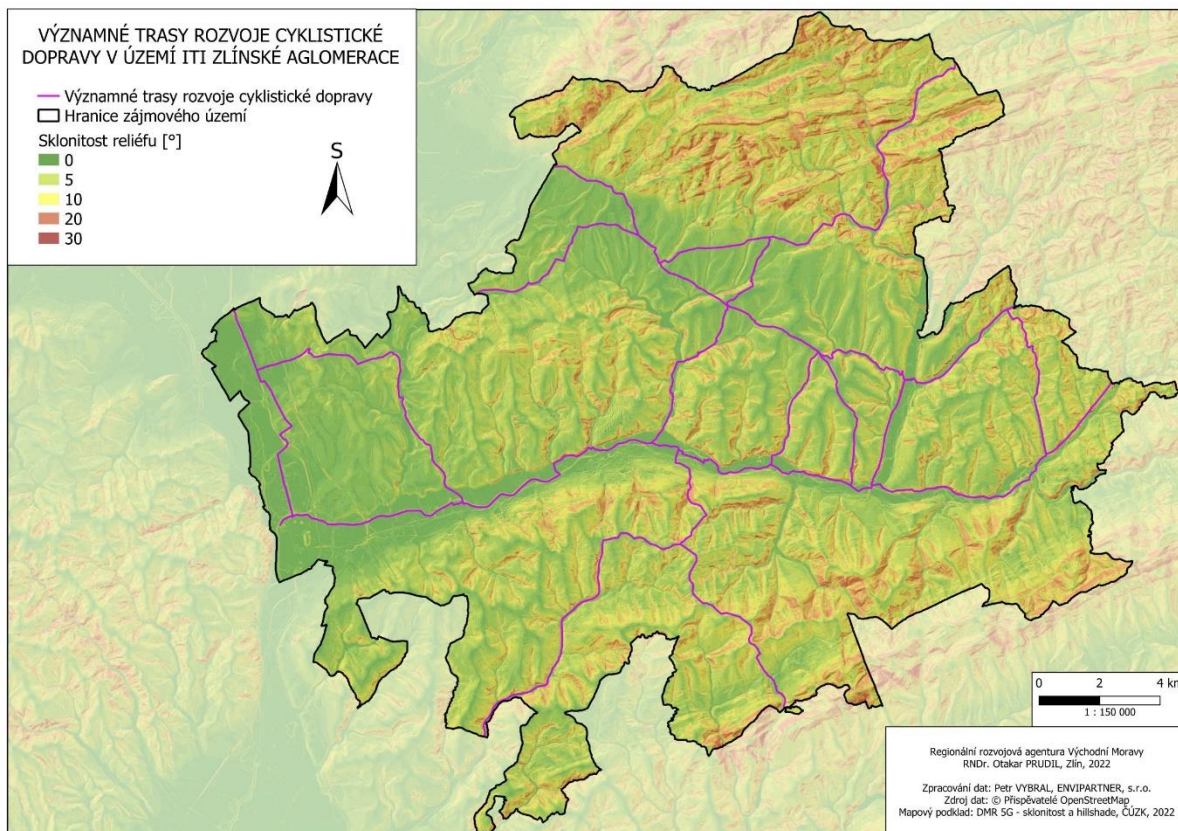
Na tomto základě bylo stanoveno celkem 15 prioritních tras (koridorů) rozvoje cyklistické dopravy na území ITI ZA.

Konkrétně se jedná o trasy³:

- 1) **Otrokovice – Zlín – Vizovice**
- 2) **Zlín – Kostelec – Lukov**
- 3) **Lukoveček - Fryšták – Štípa (Lešná)**
- 4) **Fryšták – Racková**
- 5) **Fryšták – Lukov – Kašava – Držková**
- 6) **Zlín – Tečovice – Mysločovice – Machová – Tlumačov**
- 7) **Zlín – Jaroslavice – Provodov**
- 8) **Vizovice – Dešná**
- 9) **Lípa – Slušovice – Dešná**
- 10) **Lužkovice – Hvozdná – Štípa**
- 11) **Otrokovice – Tlumačov**
- 12) **Vizovice – Lutonina**
- 13) **Klečůvka – Veselá – Hvozdná**
- 14) **Kudlov – Březnice – Bohuslavice u Zlína – Šarovy**
- 15) **Slušovice – Hvozdná**

³ Číslování tras je čistě náhodné.

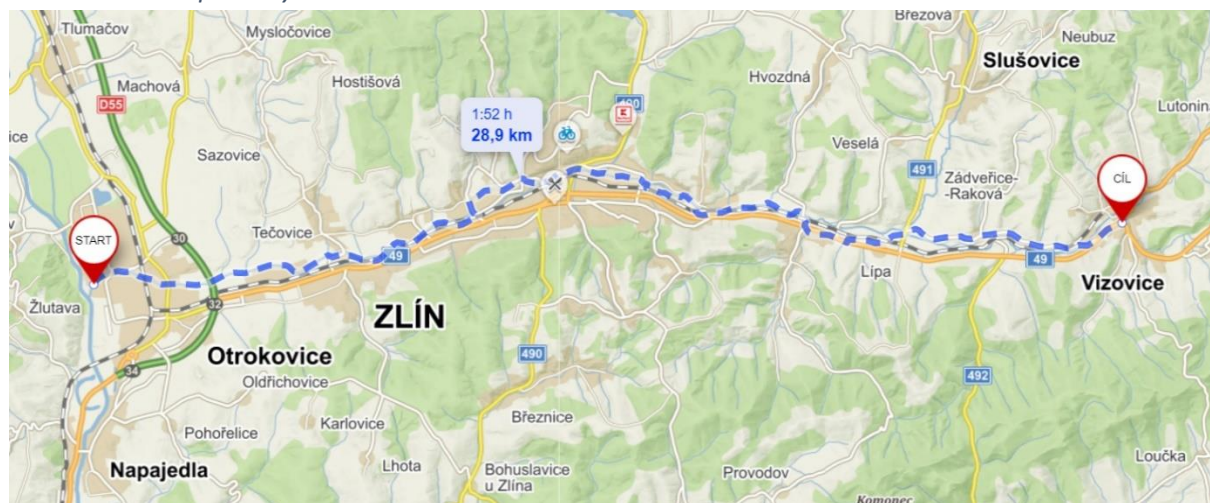
Obrázek 26: Významné trasy rozvoje cyklistické dopravy v území ITI ZA – zakres do reliéfu



4.1 Přehled významných cyklistických tras na území ITI ZA

4.1.1 Otrokovice – Zlín – Vizovice

Obrázek 27: Mapa trasy Otrokovice – Zlín – Vizovice



Zdroj: mapy.cz (2022)

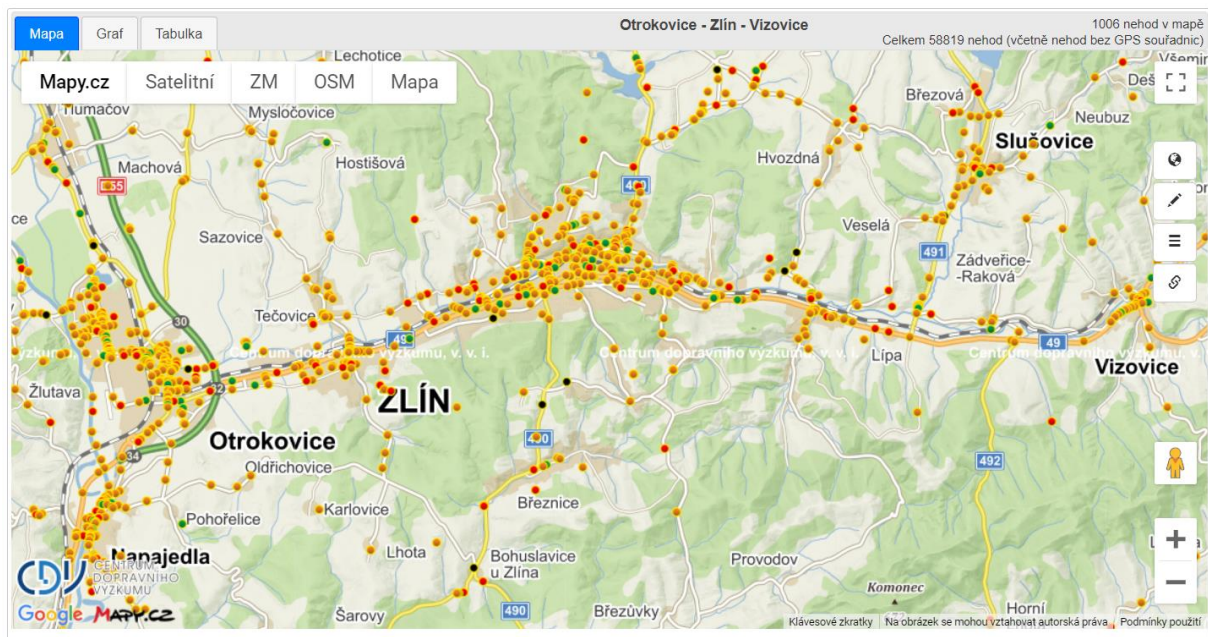
Obrázek 28: Výškový profil trasy Otrokovice – Zlín – Vizovice



Zdroj: mapy.cz (2022)

Délka trasy	28 900 m
Počet nehod s cyklistou (2006–2021)	92
Součet počtu obyvatel v obcích a místních částích města Zlín na trase	90993
Návaznost na stávající cyklostezku do Zlína	Ano

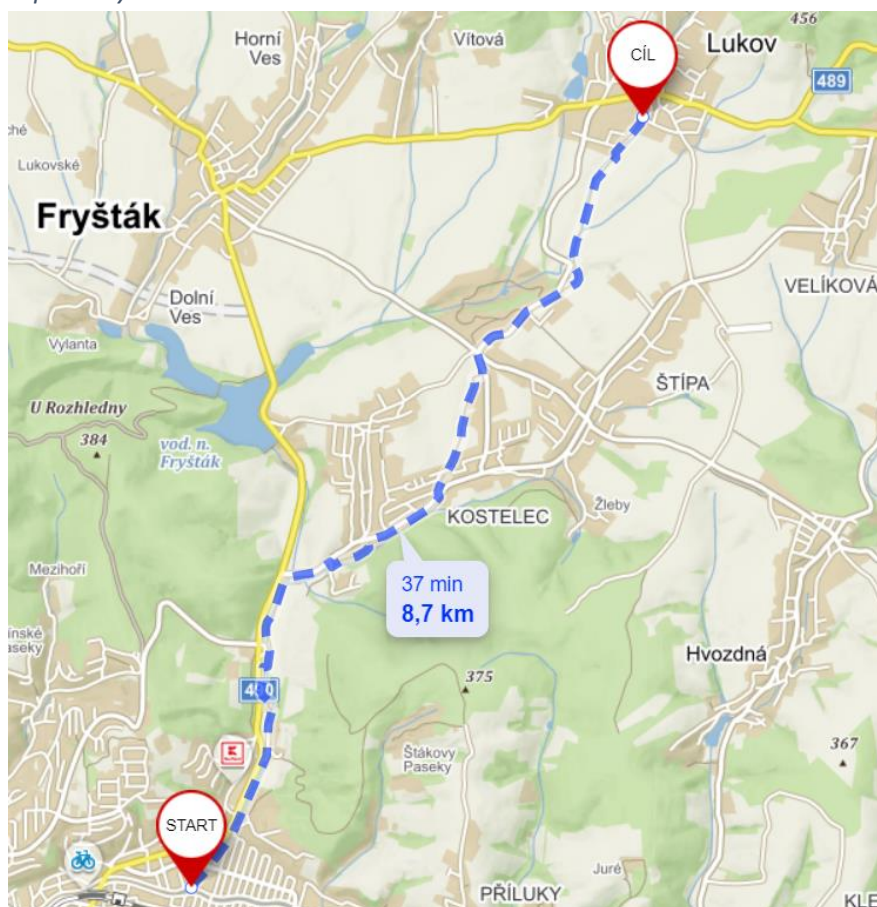
Obrázek 29: Ilustrační zobrazení počtu nehod s cyklisty na pozemních komunikacích v trase Otrokovice – Zlín – Vizovice



Zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=hx2>

4.1.2 Zlín – Kostelec – Lukov

Obrázek 30: Mapa trasy Zlín – Kostelec – Lukov



Zdroj: mapy.cz (2022)

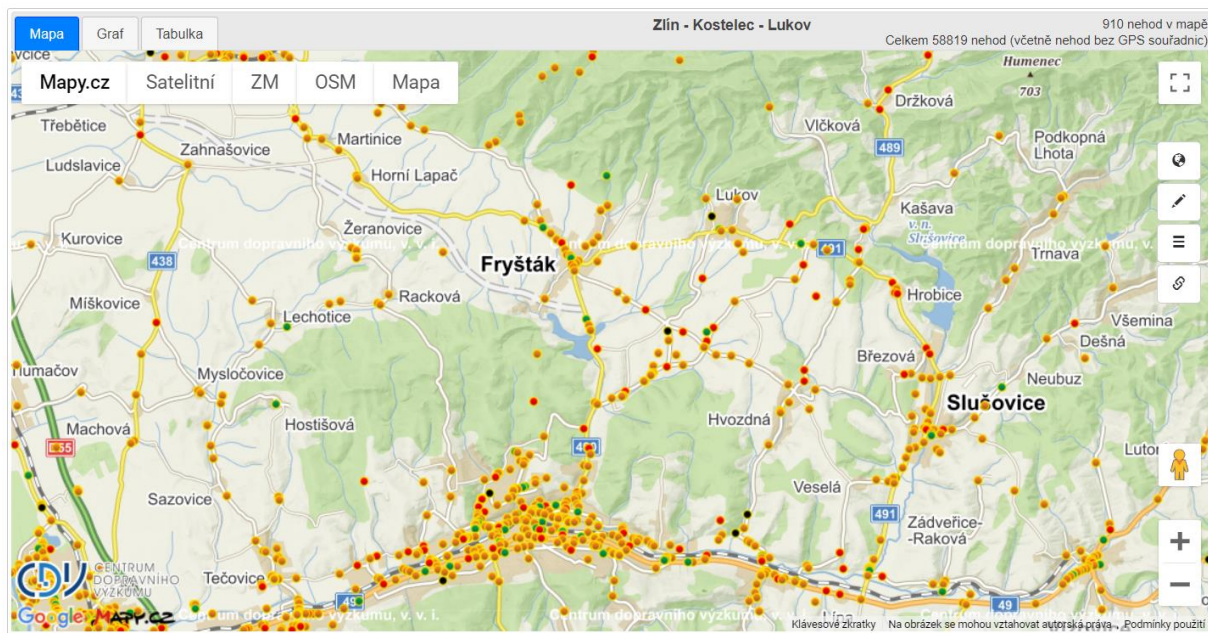
Obrázek 31: Výškový profil trasy Zlín – Kostelec – Lukov



Zdroj: mapy.cz (2022)

Délka trasy	8 700 m
Počet nehod s cyklistou (2006–2021)	18
Součet počtu obyvatel v obcích a místních částích města Zlín na trase	5 506
Návaznost na stávající cyklostezku do Zlína	Ano

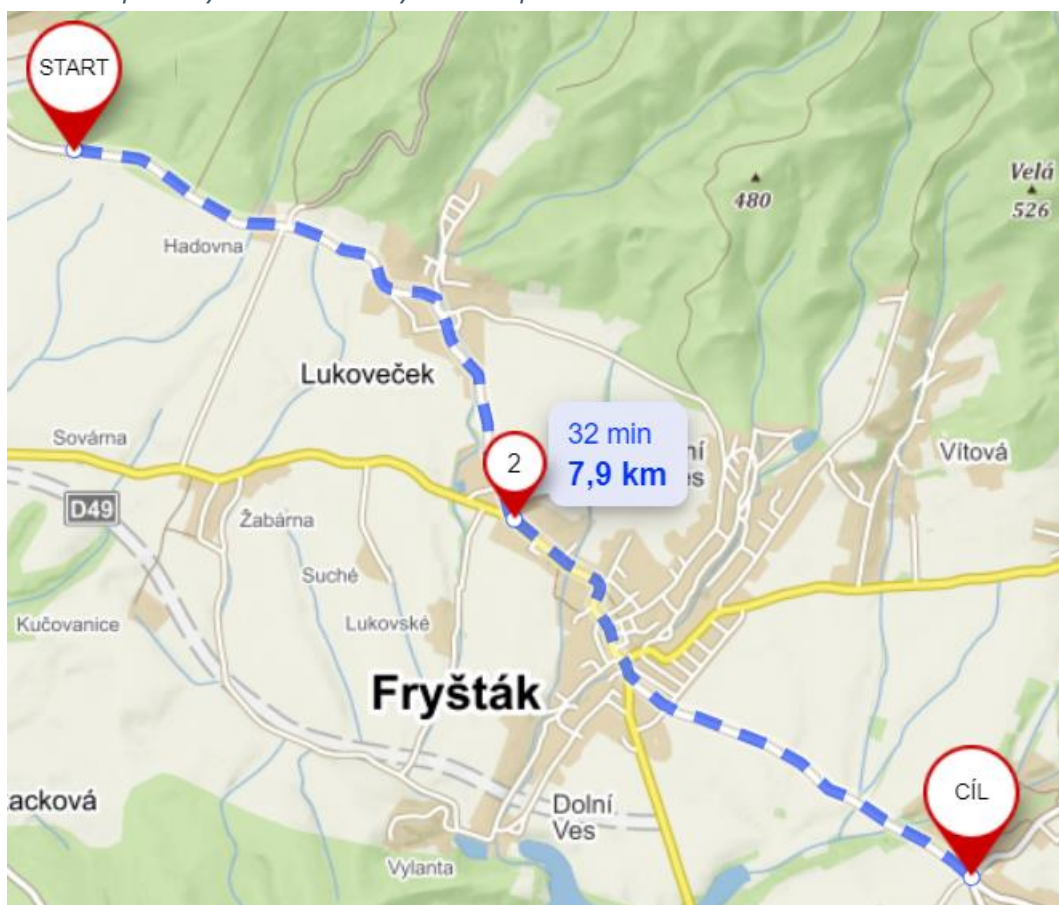
Obrázek 32: Ilustrační zobrazení počtu nehod s cyklisty na pozemních komunikacích v trase Zlín – Kostelec – Lukov



Zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=hx3>

4.1.3 Lukoveček – Fryšták – Štípa

Obrázek 33: Mapa trasy Lukoveček – Fryšták – Štípa



Zdroj: mapy.cz (2022)

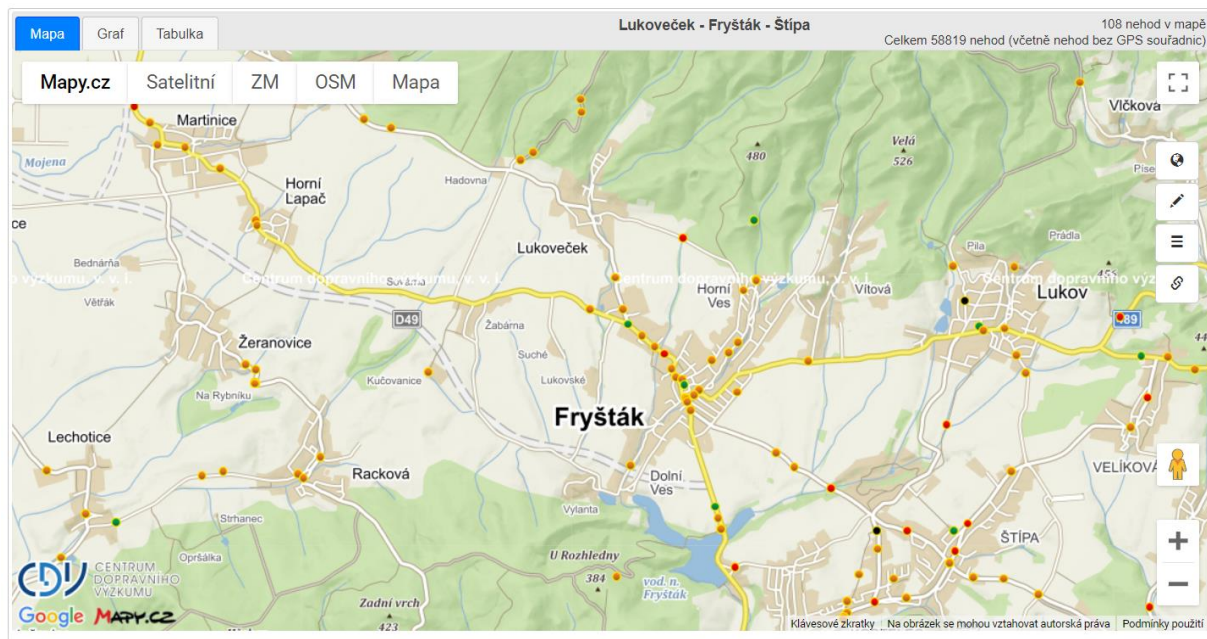
Obrázek 34: Výškový profil trasy Lukoveček – Fryšták – Štípa



Zdroj: mapy.cz (2022)

Délka trasy	7 900 m
Počet nehod s cyklistou (2006–2021)	17
Součet počtu obyvatel v obcích a místních částích města Zlín na trase	6048
Návaznost na stávající cyklostezku do Zlína	Ne

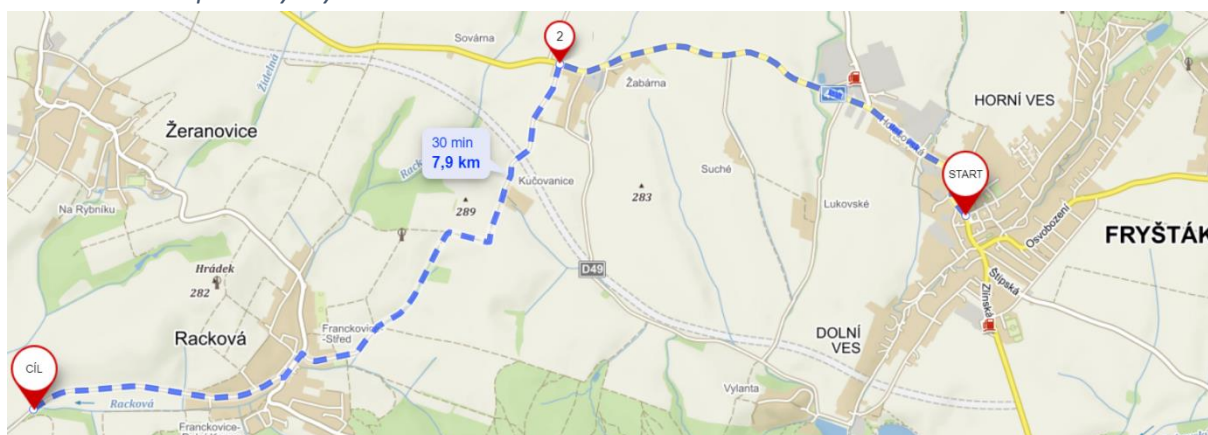
Obrázek 35: Ilustrační zobrazení počtu nehod s cyklisty na pozemních komunikacích v trase Lukoveček – Fryšták – Štípa



Zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=hxc>

4.1.4 Fryšták – Racková

Obrázek 36: Mapa trasy Fryšták – Racková



Zdroj: mapy.cz (2022)

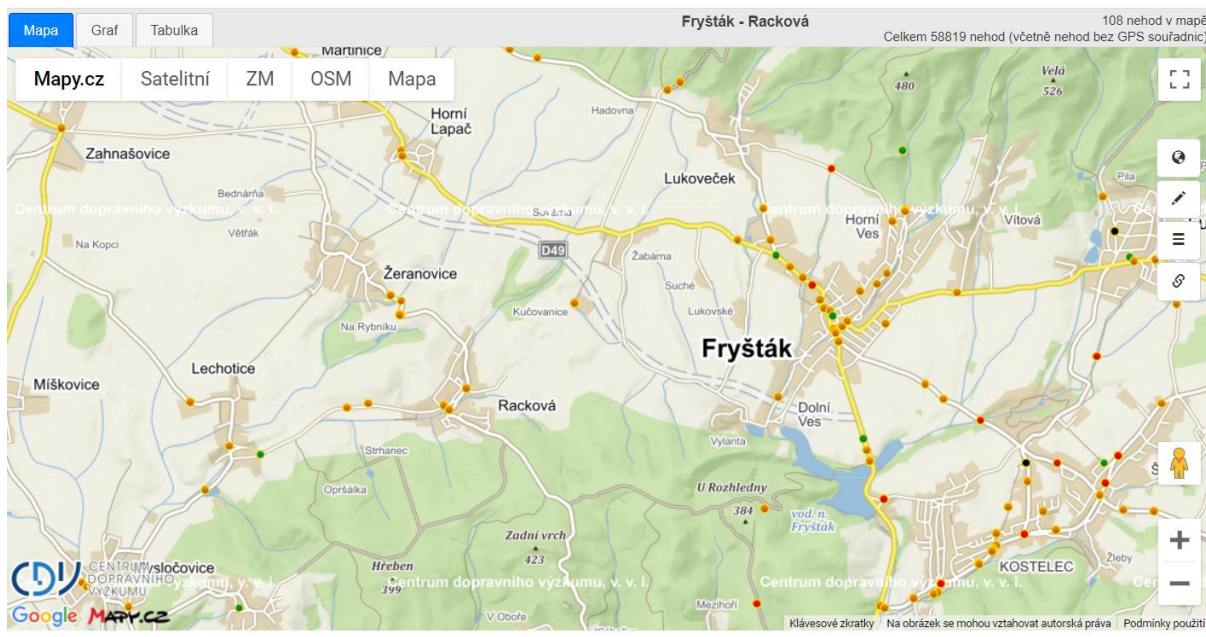
Obrázek 37: Výškový profil trasy Fryšták – Racková



Zdroj: mapy.cz (2022)

Délka trasy	7 900 m
Počet nehod s cyklistou (2006–2021)	11
Součet počtu obyvatel v obcích a místních částích města Zlín na trase	4 587
Návaznost na stávající cyklostezku do Zlína	Ne

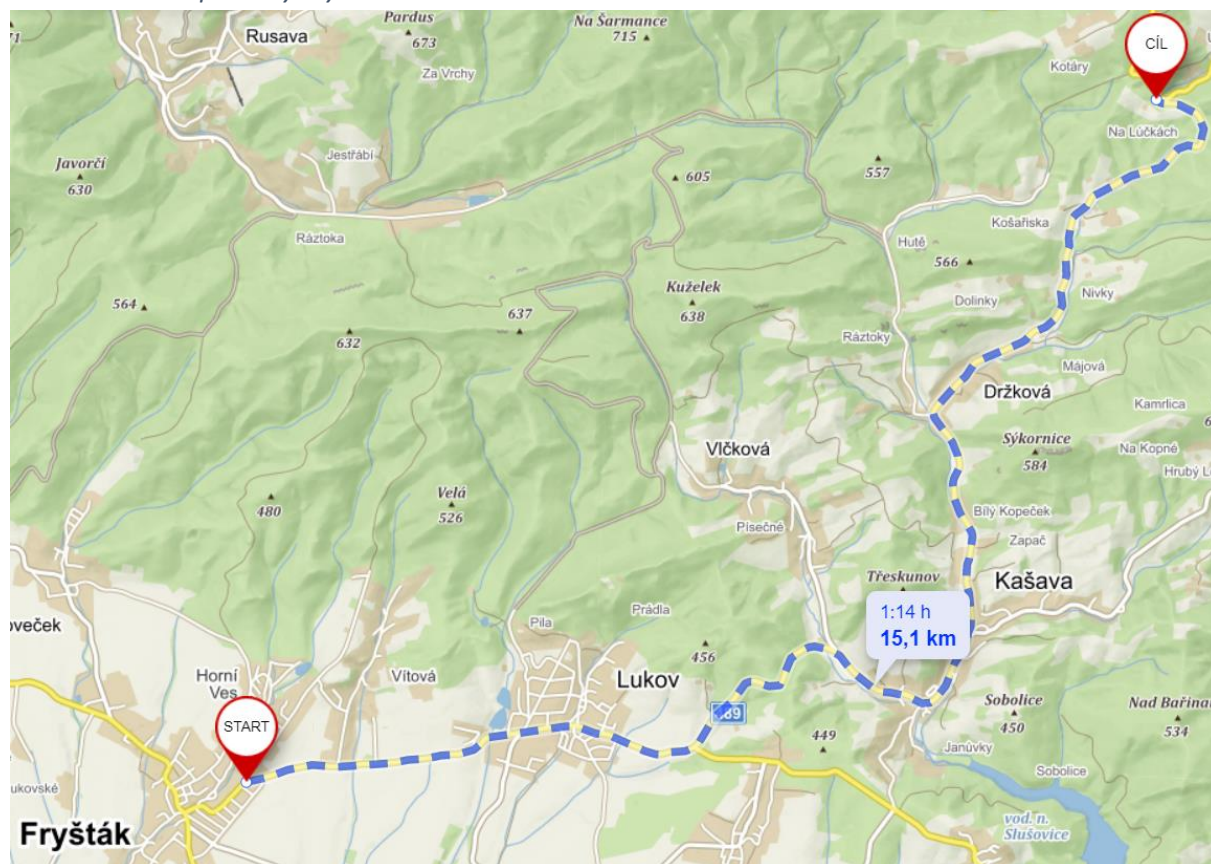
Obrázek 38: Ilustrační zobrazení počtu nehod s cyklisty na pozemních komunikacích v trase Fryšták - Racková



Zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=hxf>

4.1.5 Fryšták – Lukov – Kašava – Držková

Obrázek 39: Mapa trasy Fryšták – Lukov – Kašava – Držková



Zdroj: mapy.cz (2022)

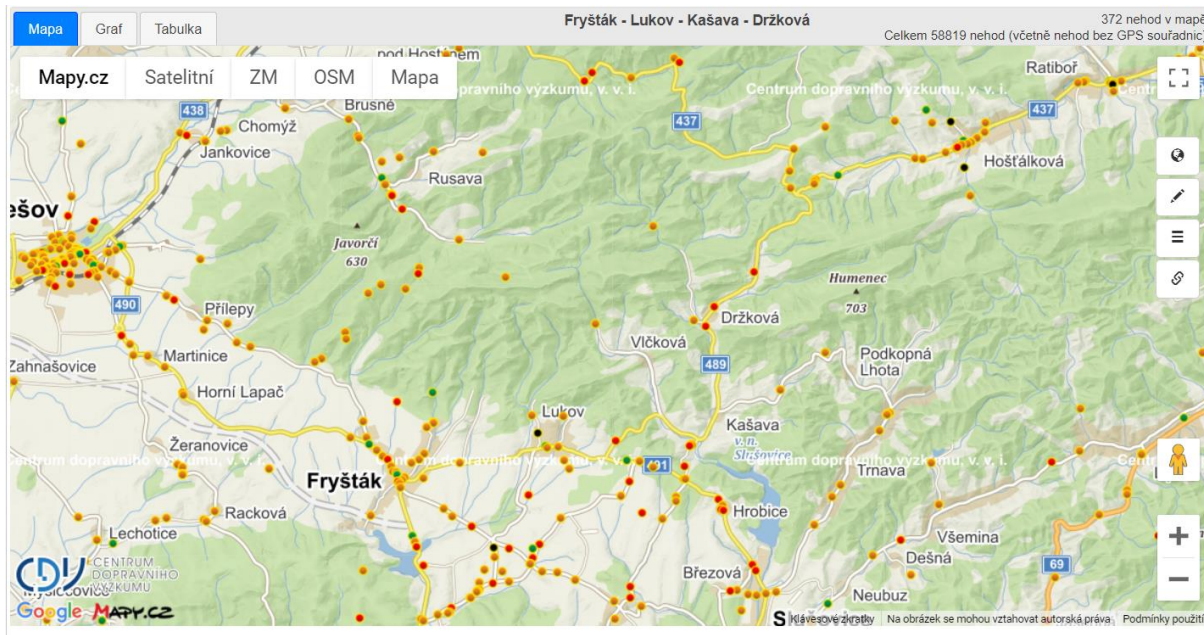
Obrázek 40: Výškový profil trasy Fryšták – Lukov – Kašava – Držková



Zdroj: mapy.cz (2022)

Délka trasy	10 400 m
Počet nehod s cyklistou (2006–2021)	5
Součet počtu obyvatel v obcích a místních částích města Zlín na trase	6 735
Návaznost na stávající cyklostezku do Zlína	Ano

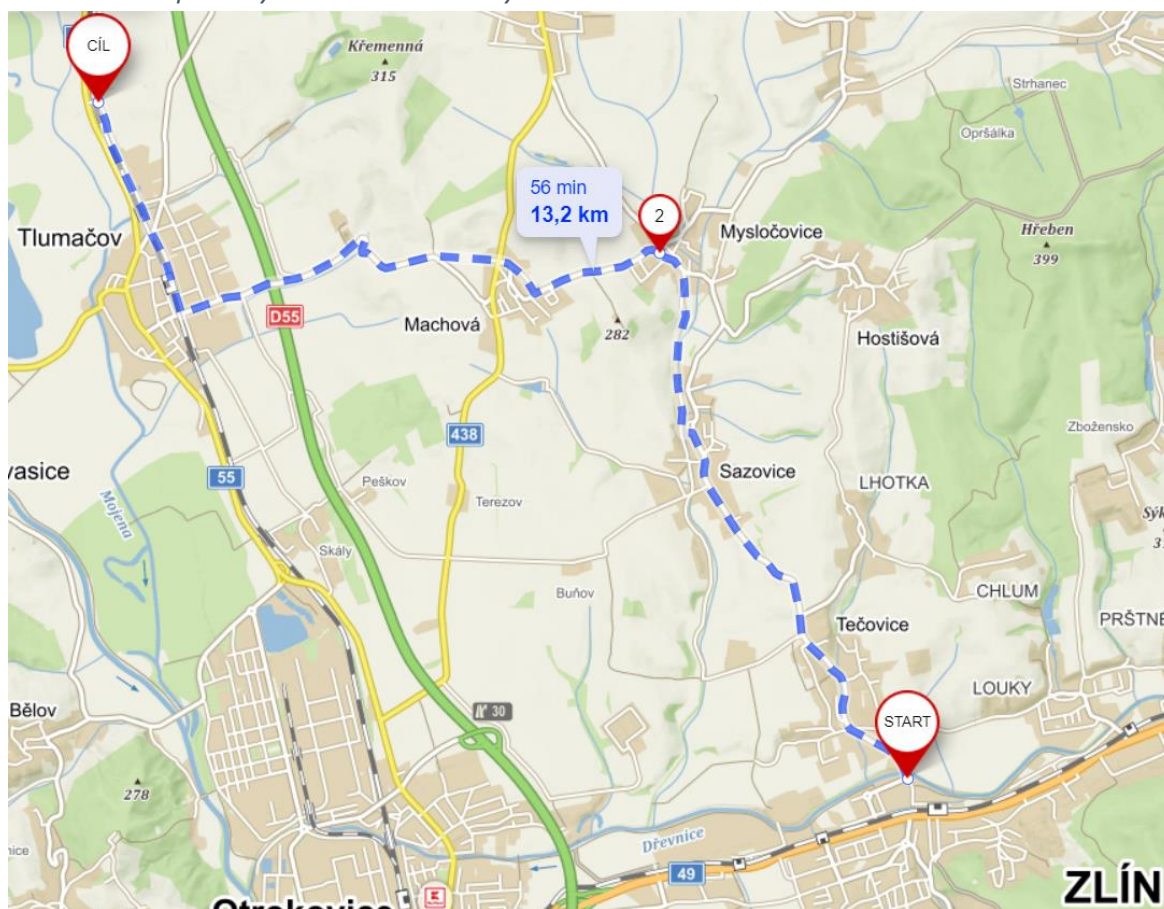
Obrázek 41: Ilustrační zobrazení počtu nehod s cyklisty na pozemních komunikacích v trase Fryšták – Lukov – Kašava – Držková



Zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=hxg>

4.1.6 Zlín – Tečovice – Mysločovice – Machová – Tlumačov

Obrázek 42: Mapa trasy Zlín – Tečovice – Mysločovice – Machová – Tlumačov



Zdroj: mapy.cz (2022)

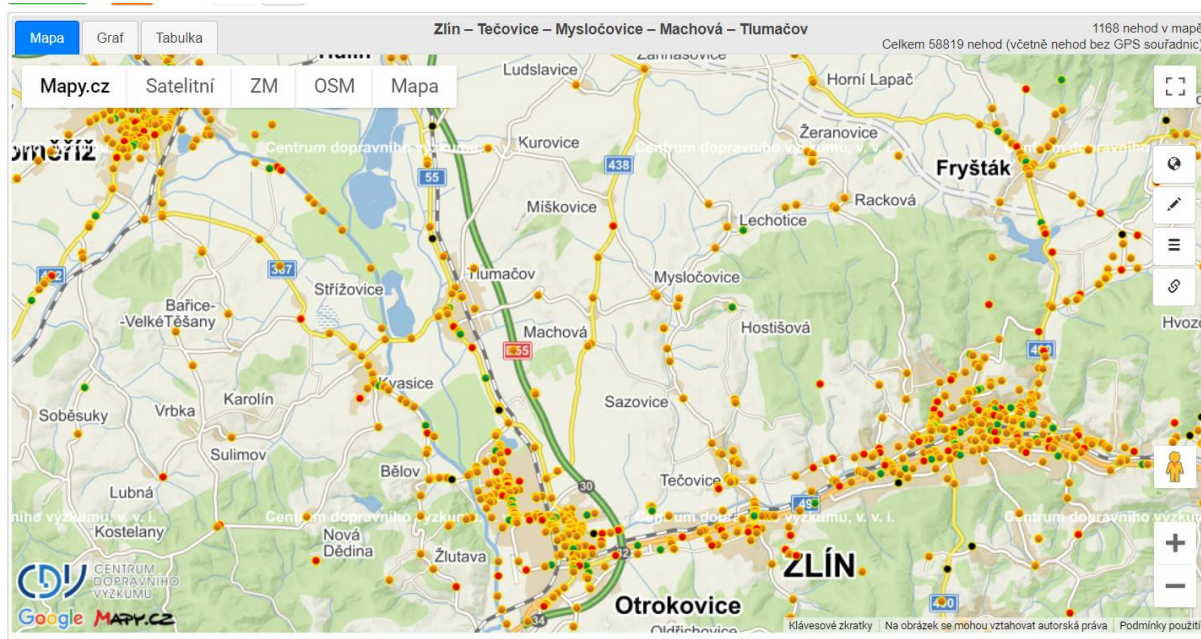
Obrázek 43: Výškový profil trasy Zlín – Tečovice – Mysločovice – Machová – Tlumačov



Zdroj: mapy.cz (2022)

Délka trasy	13 200 m
Počet nehod s cyklistou (2006–2021)	17
Součet počtu obyvatel v obcích a místních částích města Zlín na trase	12 745
Návaznost na stávající cyklostezku do Zlína	Ano

Obrázek 44: Ilustrační zobrazení počtu nehod s cyklisty na pozemních komunikacích v trase Zlín – Tečovice – Mysločovice – Machová – Tlumačov



Zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=hxh>

4.1.7 Zlín – Jaroslavice – Provodov

Obrázek 45: Mapa trasy Zlín – Jaroslavice – Provodov



Zdroj: mapy.cz (2022)

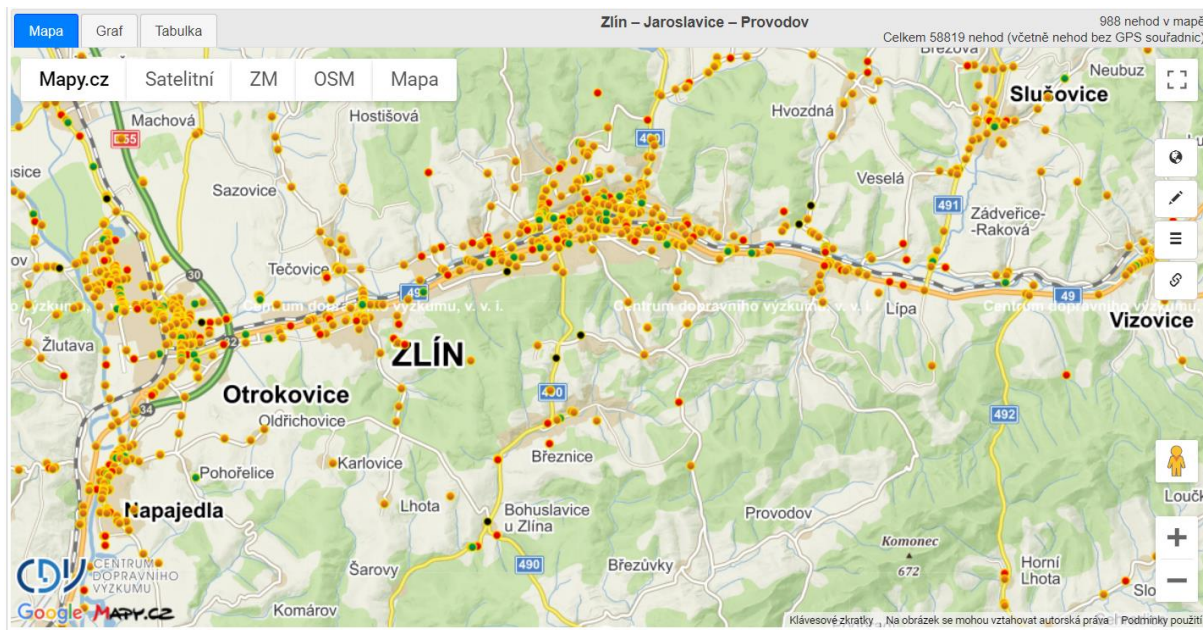
Obrázek 46: Výškový profil trasy Zlín – Jaroslavice – Provodov



Zdroj: mapy.cz (2022)

Délka trasy	11 900 m
Počet nehod s cyklistou (2006–2021)	18
Součet počtu obyvatel v obcích a místních částích města Zlín na trase	3 775
Návaznost na stávající cyklostezku do Zlína	Ne

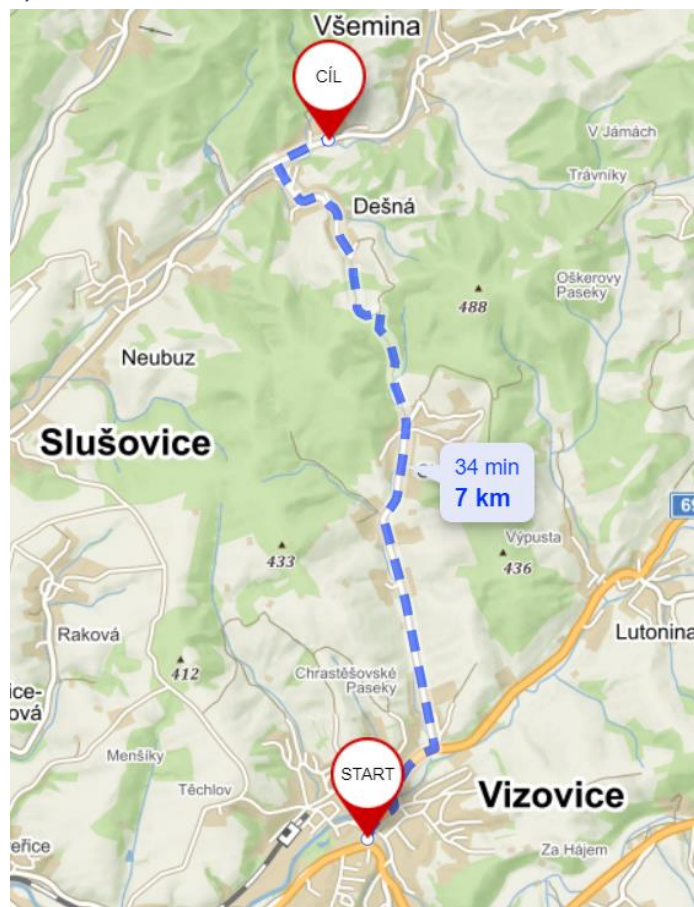
Obrázek 47: Ilustrační zobrazení počtu nehod s cyklisty na pozemních komunikacích v trase Zlín – Jaroslavice – Provodov



Zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=hxj>

4.1.8 Vizovice – Dešná

Obrázek 48: Mapa trasy Vizovice – Dešná



Zdroj: mapy.cz (2022)

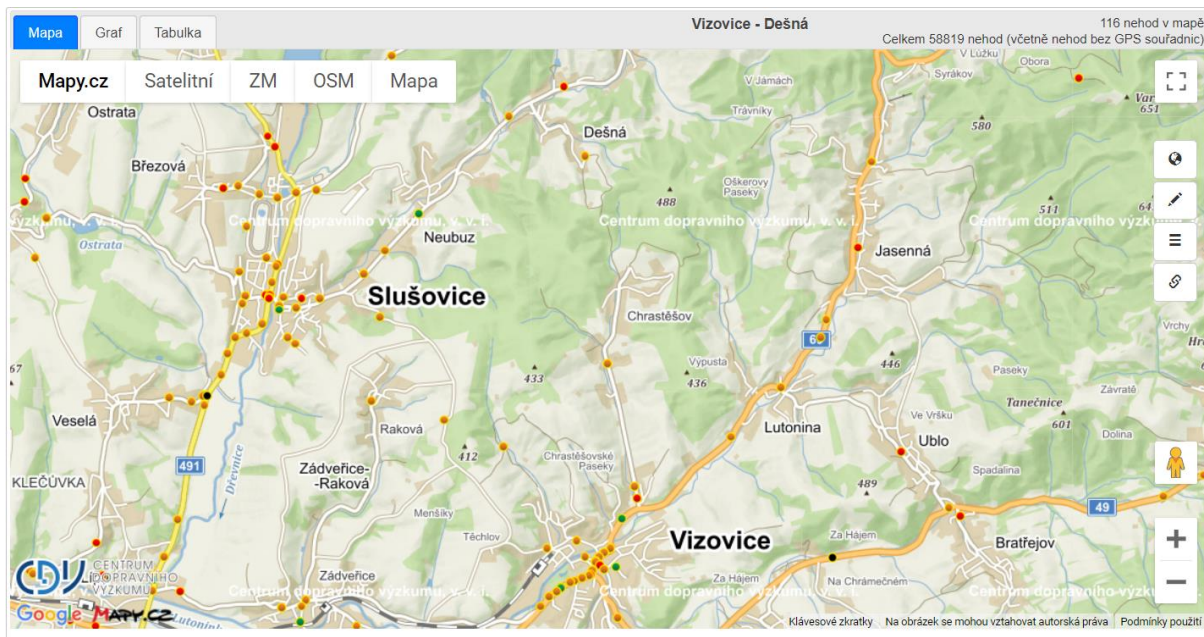
Obrázek 49: Výškový profil trasy Vizovice – Dešná



Zdroj: mapy.cz (2022)

Délka trasy	7 000 m
Počet nehod s cyklistou (2006–2021)	11
Součet počtu obyvatel v obcích a místních částích města Zlín na trase	5 058
Návaznost na stávající cyklostezku do Zlína	Ne

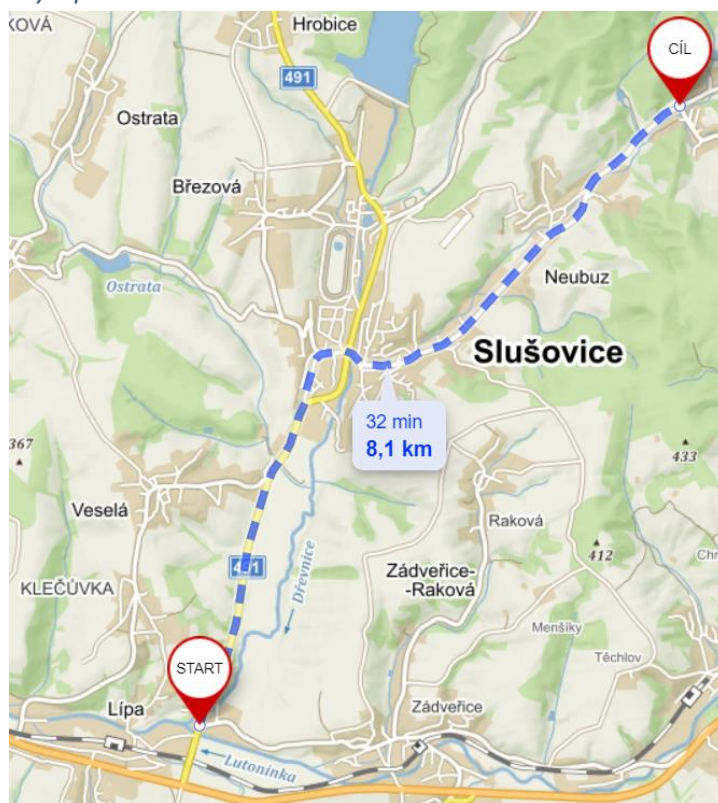
Obrázek 50: Ilustrační zobrazení počtu nehod s cyklisty na pozemních komunikacích v trase Vizovice – Dešná



Zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=hxk>

4.1.9 Lípa – Slušovice – Dešná

Obrázek 51: Mapa trasy Lípa – Slušovice – Dešná



Zdroj: mapy.cz (2022)

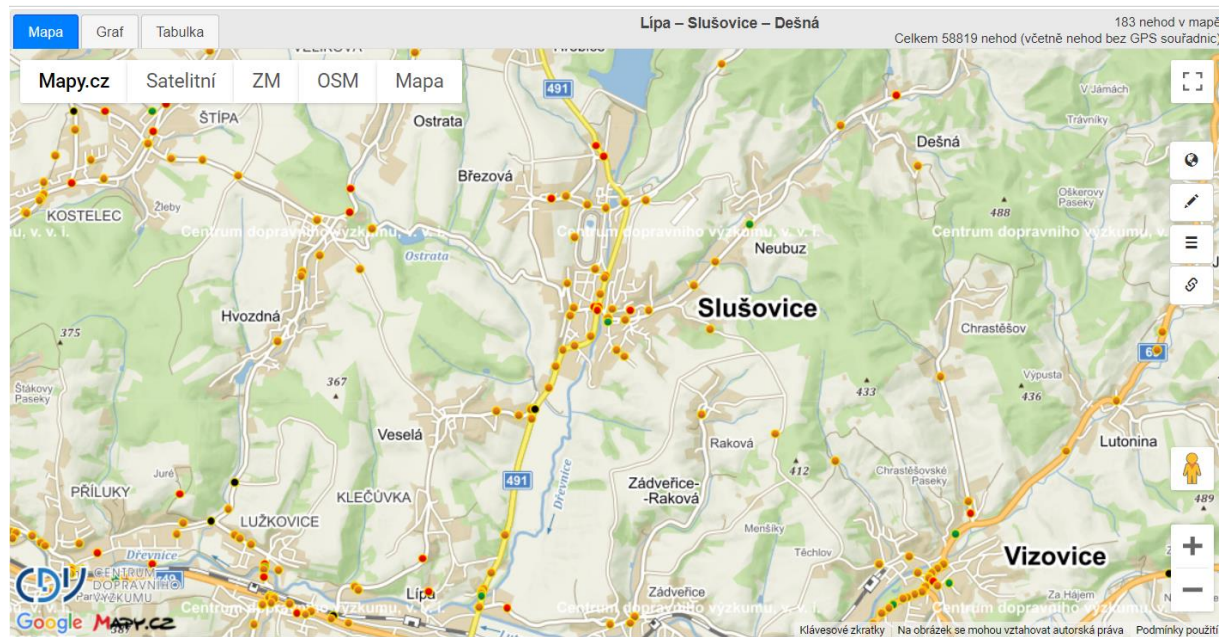
Obrázek 52: Výškový profil trasy Lípa – Slušovice – Dešná



Zdroj: mapy.cz (2022)

Délka trasy	8 100 m
Počet nehod s cyklistou (2006–2021)	22
Součet počtu obyvatel v obcích a místních částích města Zlín na trase	5 666
Návaznost na stávající cyklostezku do Zlína	Ne

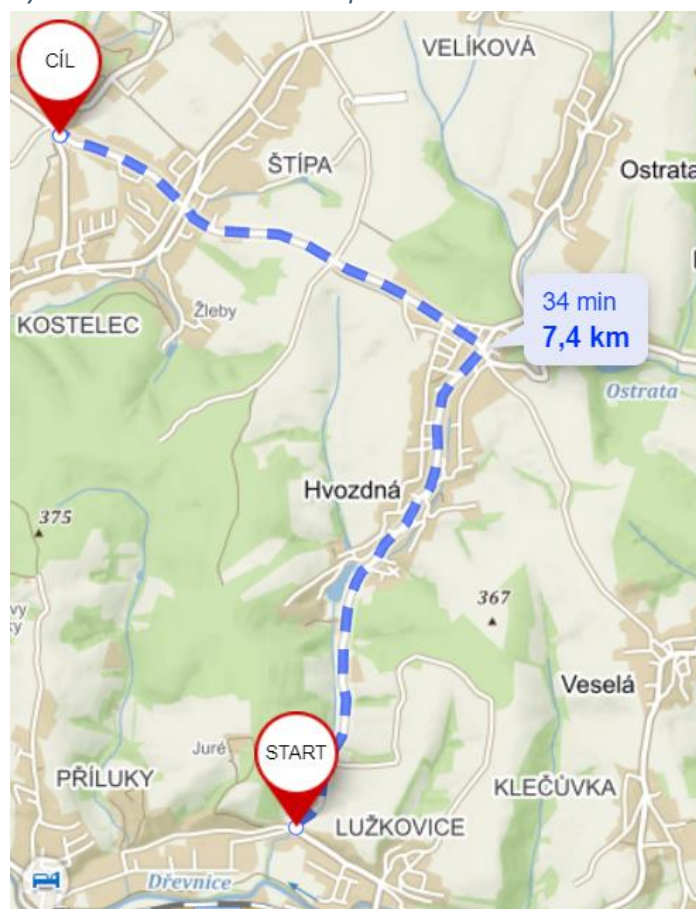
Obrázek 53: Ilustrační zobrazení počtu nehod s cyklisty na pozemních komunikacích v trase Lípa – Slušovice – Dešná



Zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=hxm>

4.1.10 Lužkovice – Hvozdná – Štípa

Obrázek 54: Mapa trasy Lužkovice – Hvozdná – Štípa



Zdroj: mapy.cz (2022)

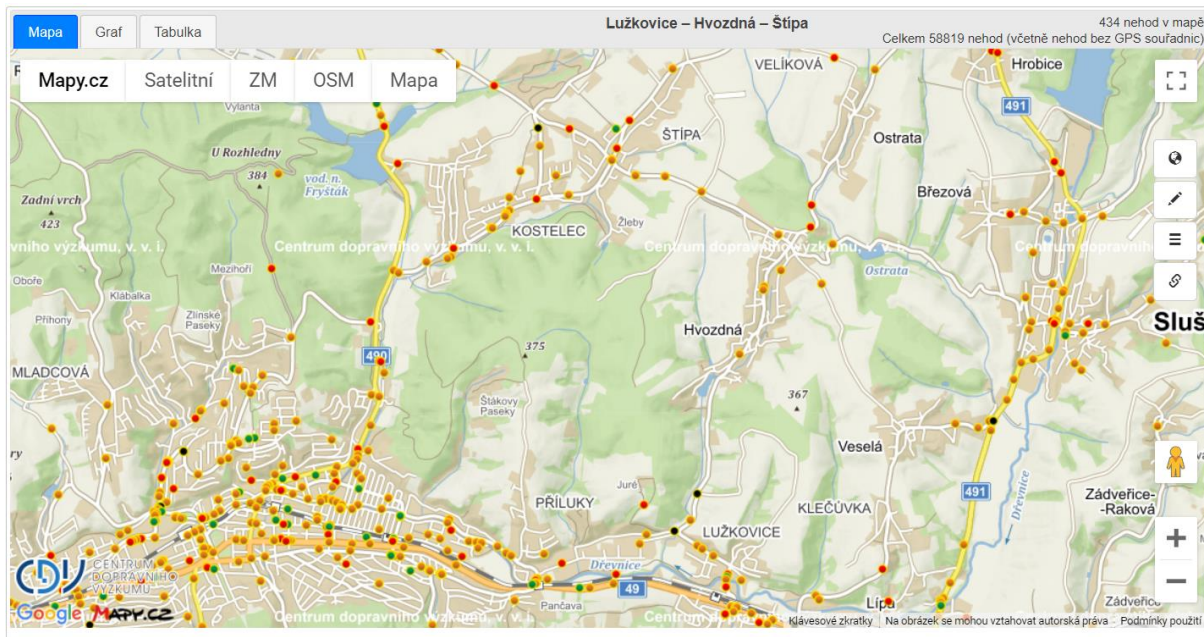
Obrázek 55: Výškový profil trasy Lužkovice – Hvozdná – Štípa



Zdroj: mapy.cz (2022)

Délka trasy	7 400 m
Počet nehod s cyklistou (2006–2021)	12
Součet počtu obyvatel v obcích a místních částích města Zlín na trase	3 796
Návaznost na stávající cyklostezku do Zlína	Ano

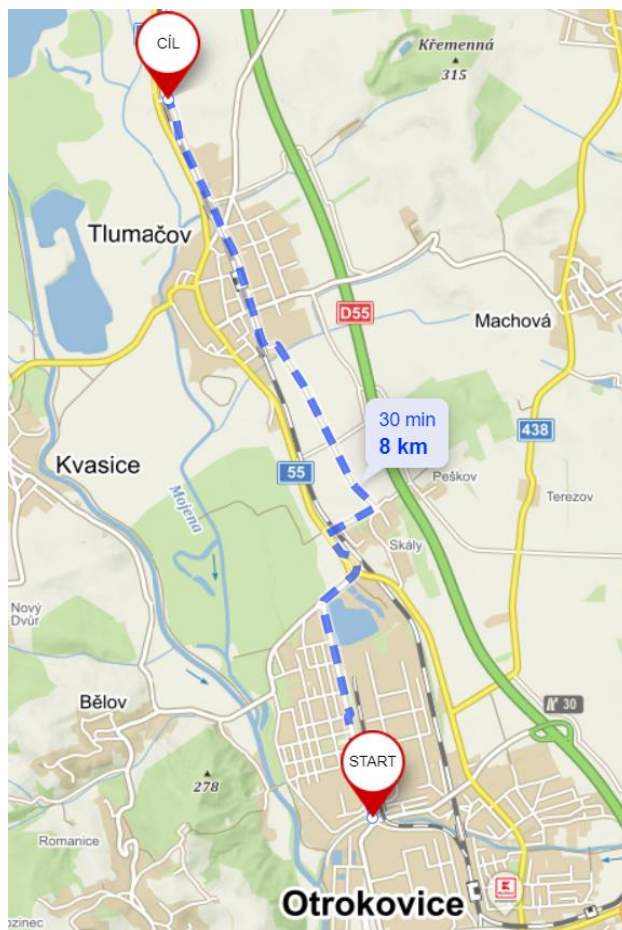
Obrázek 56: Ilustrační zobrazení počtu nehod s cyklisty na pozemních komunikacích v trase Lužkovice – Hvozdná – Štípa



Zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=hxn>

4.1.11 Otrokovice – Tlumačov

Obrázek 57: Mapa trasy Otrokovice – Tlumačov



Zdroj: mapy.cz (2022)

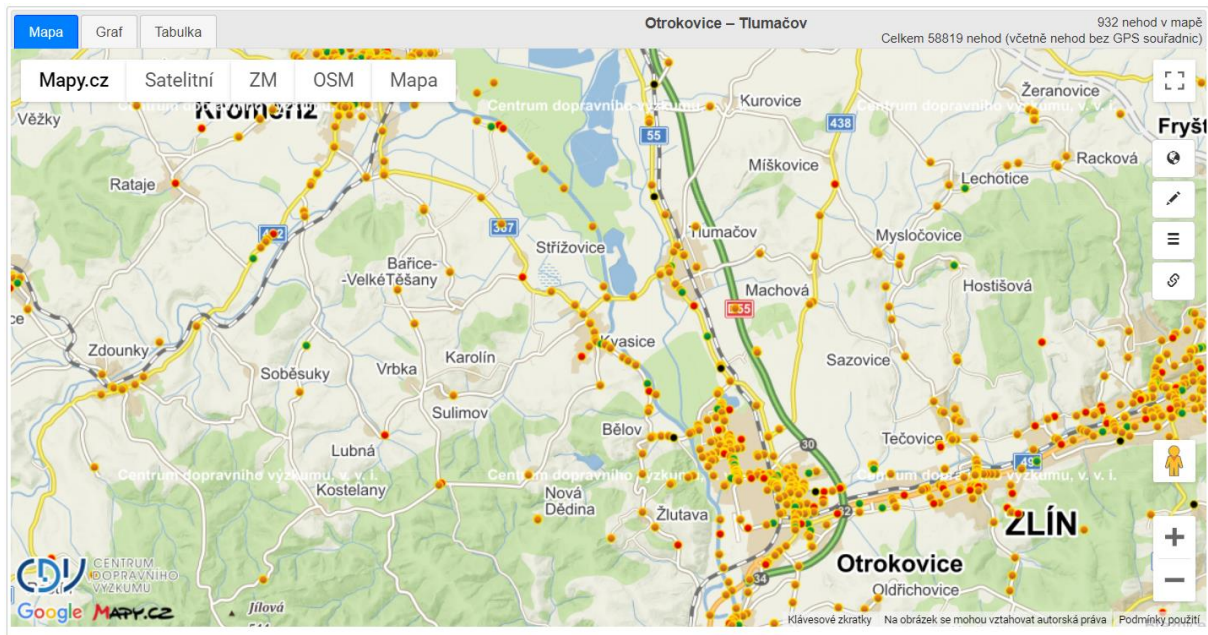
Obrázek 58: Výškový profil trasy Otrokovice – Tlumačov



Zdroj: mapy.cz (2022)

Délka trasy	8 000 m
Počet nehod s cyklistou (2006–2021)	48
Součet počtu obyvatel v obcích a místních částích města Zlín na trase	20 050
Návaznost na stávající cyklostezku do Zlína	Ano

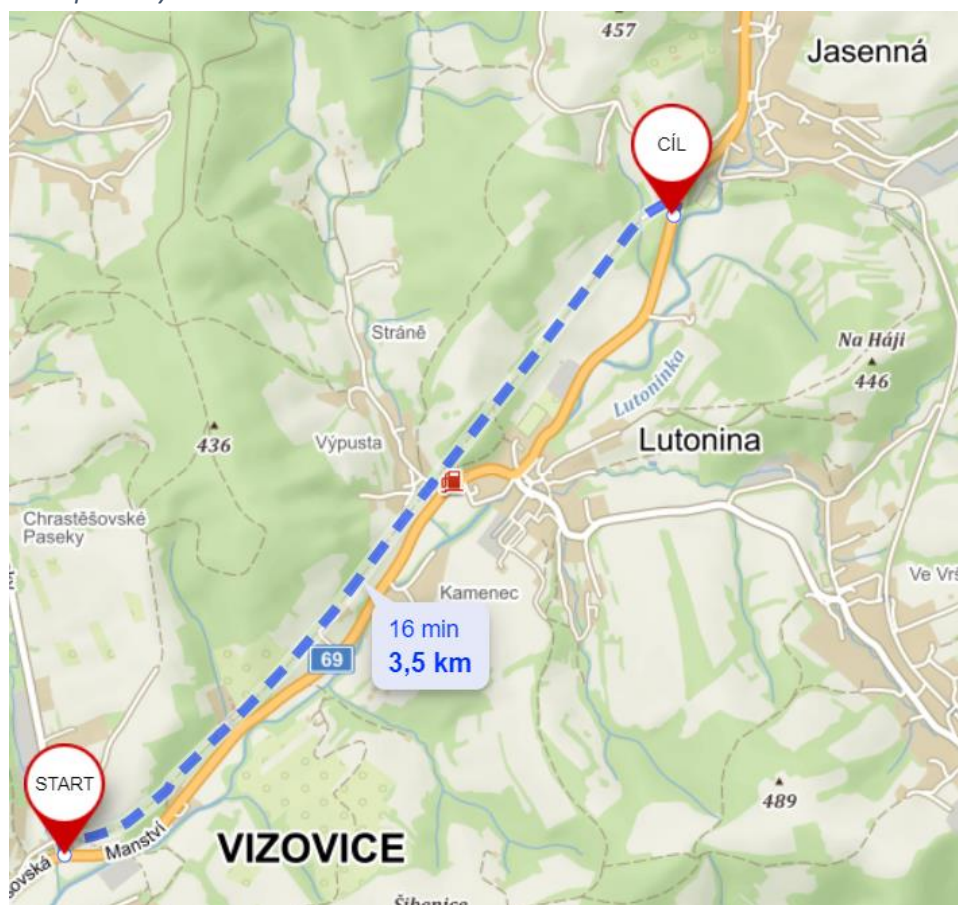
Obrázek 59: Ilustrační zobrazení počtu nehod s cyklisty na pozemních komunikacích v trase Otrokovice – Tlumačov



Zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=hxp>

4.1.12 Vizovice – Lutonina

Obrázek 60: Mapa trasy Vizovice – Lutonina



Zdroj: mapy.cz (2022)

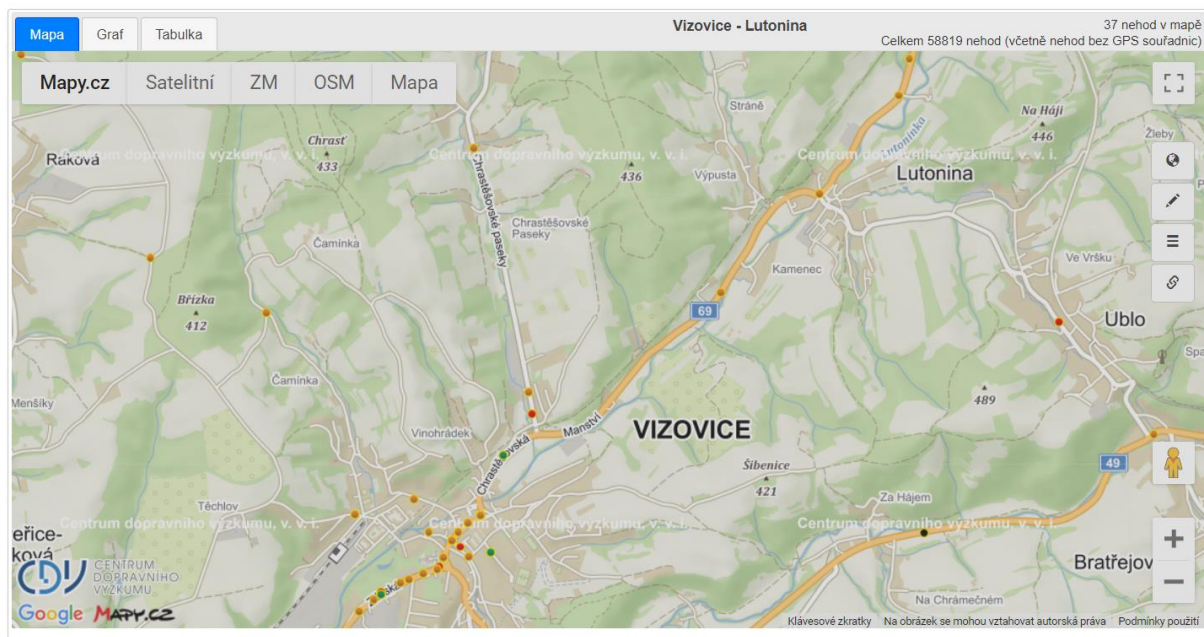
Obrázek 61: Výškový profil trasy Vizovice – Lutonina



Zdroj: mapy.cz (2022)

Délka trasy	3 500 m
Počet nehod s cyklistou (2006–2021)	4
Součet počtu obyvatel v obcích a místních částích města Zlín na trase	5 270
Návaznost na stávající cyklostezku do Zlína	Ne

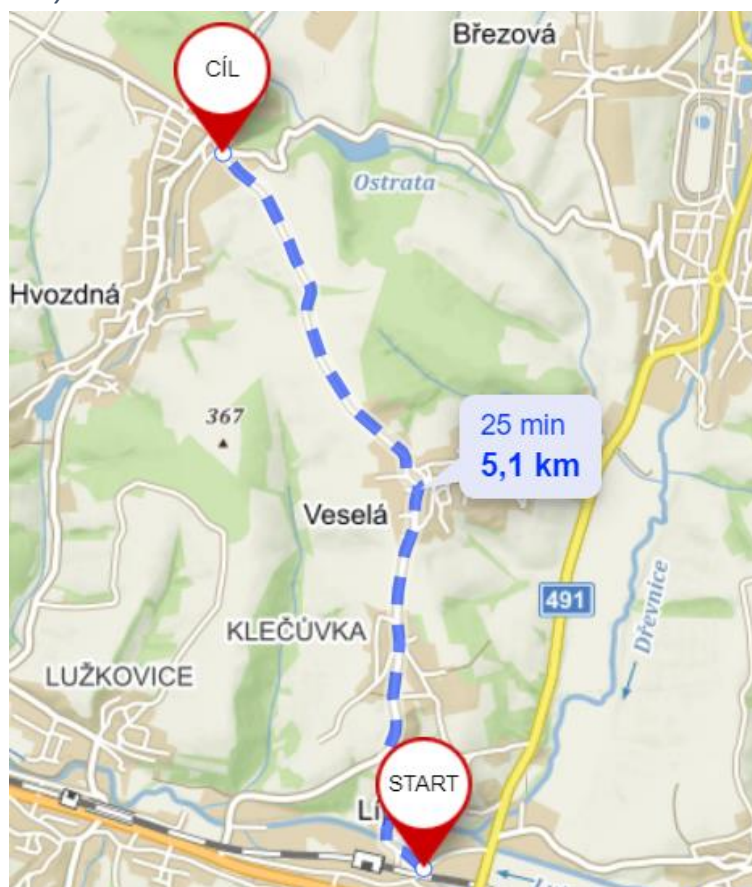
Obrázek 62: Ilustrační zobrazení počtu nehod s cyklisty na pozemních komunikacích v trase Vizovice – Lutonina



Zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=hxr>

4.1.13 Klečůvka – Veselá – Hvozdná

Obrázek 63: Mapa trasy Klečůvka – Veselá – Hvozdná



Zdroj: mapy.cz (2022)

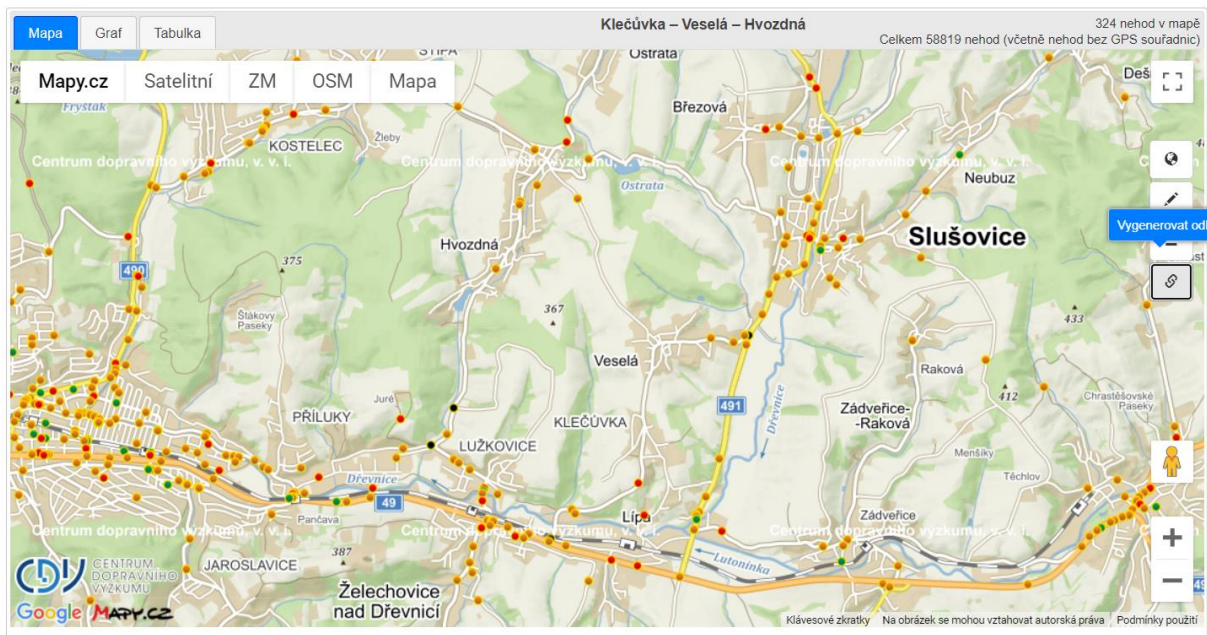
Obrázek 64: Výškový profil trasy Klečůvka – Veselá – Hvozdná



Zdroj: mapy.cz (2022)

Délka trasy	5 100 m
Počet nehod s cyklistou (2006–2021)	2
Součet počtu obyvatel v obcích a místních částích města Zlín na trase	2 486
Návaznost na stávající cyklostezku do Zlína	Ano

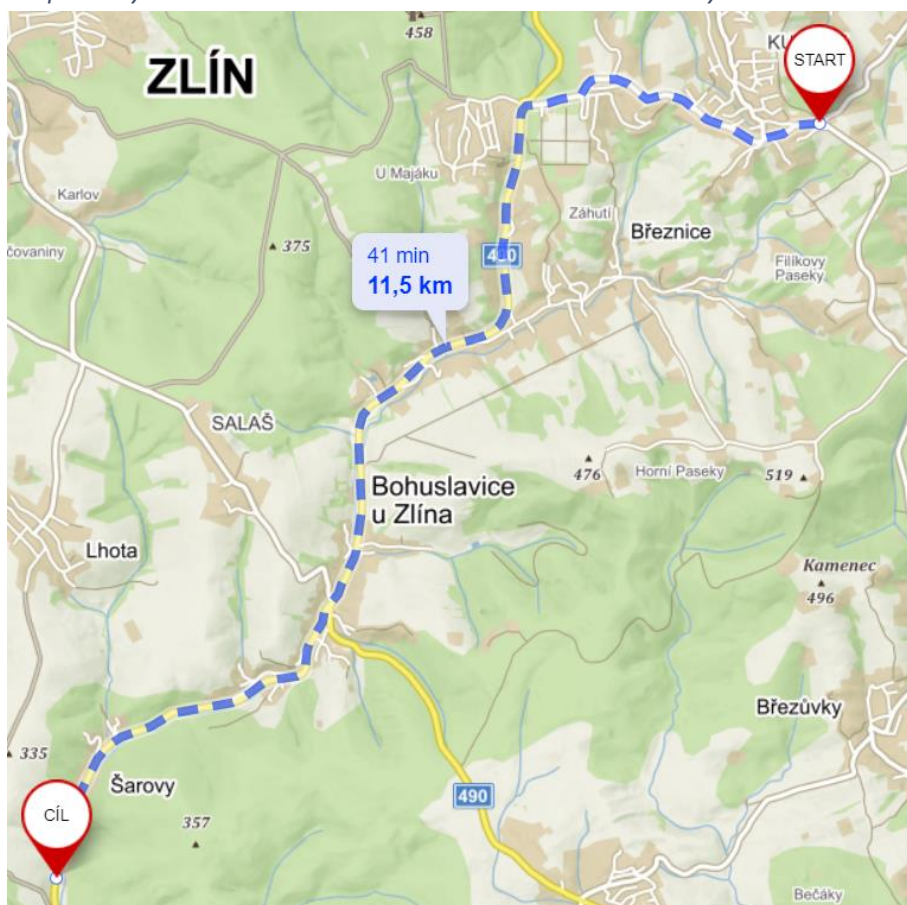
Obrázek 65: Ilustrační zobrazení počtu nehod s cyklisty na pozemních komunikacích v trase Klečůvka – Veselá – Hvozdná



Zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=hxt>

4.1.14 Kudlov – Březnice – Bohuslavice u Zlína – Šarovy

Obrázek 66: Mapa trasy Kudlov – Březnice – Bohuslavice u Zlína – Šarovy



Zdroj: mapy.cz (2022)

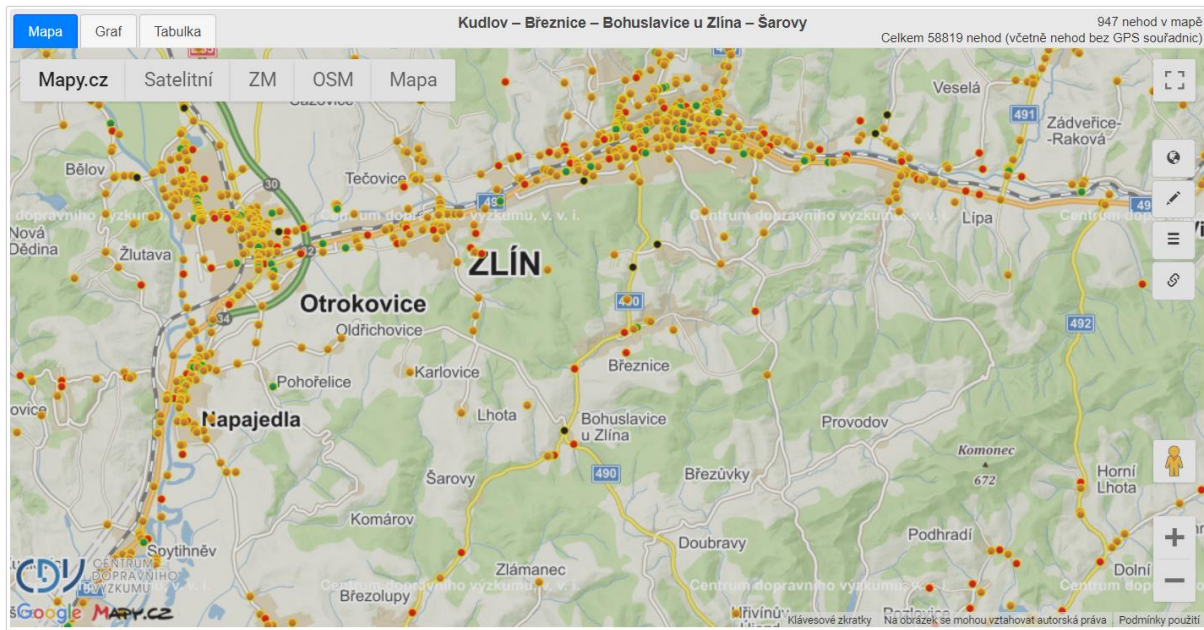
Obrázek 67: Výškový profil trasy Kudlov – Březnice – Bohuslavice u Zlína – Šarovy



Zdroj: mapy.cz (2022)

Délka trasy	11 500 m
Počet nehod s cyklistou (2006–2021)	11
Součet počtu obyvatel v obcích a místních částích města Zlín na trase	4 538
Návaznost na stávající cyklostezku do Zlína	Ne

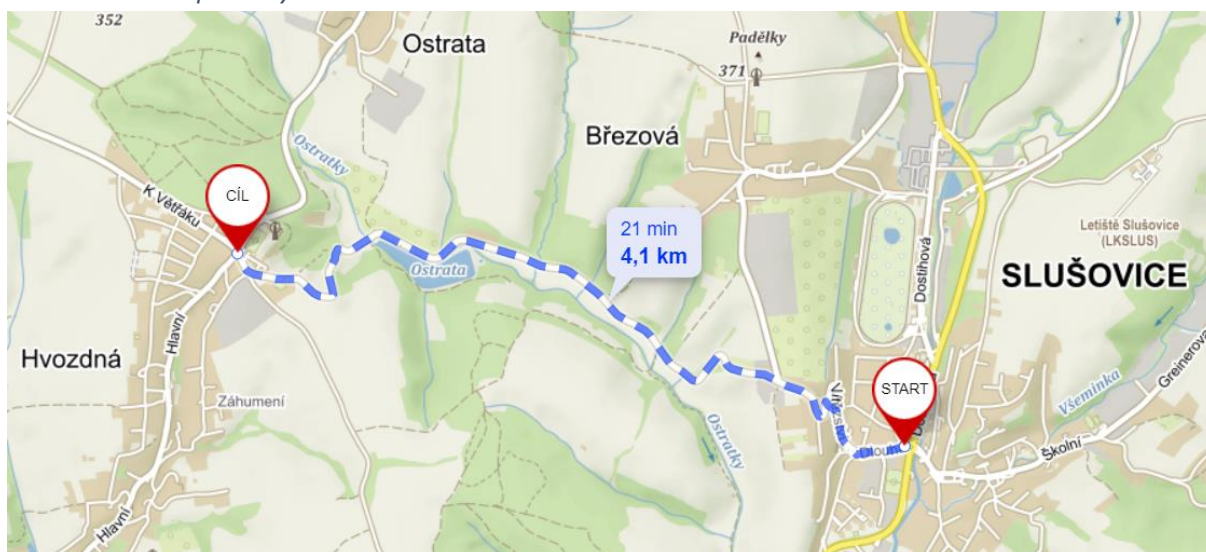
Obrázek 68: Ilustrační zobrazení počtu nehod s cyklisty na pozemních komunikacích v trase Kudlov - Březnice – Bohuslavice u Zlína – Šarovy



Zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=hyZ>

4.1.15 Slušovice – Hvozdná

Obrázek 69: Mapa trasy Slušovice – Hvozdná



Zdroj: mapy.cz (2022)

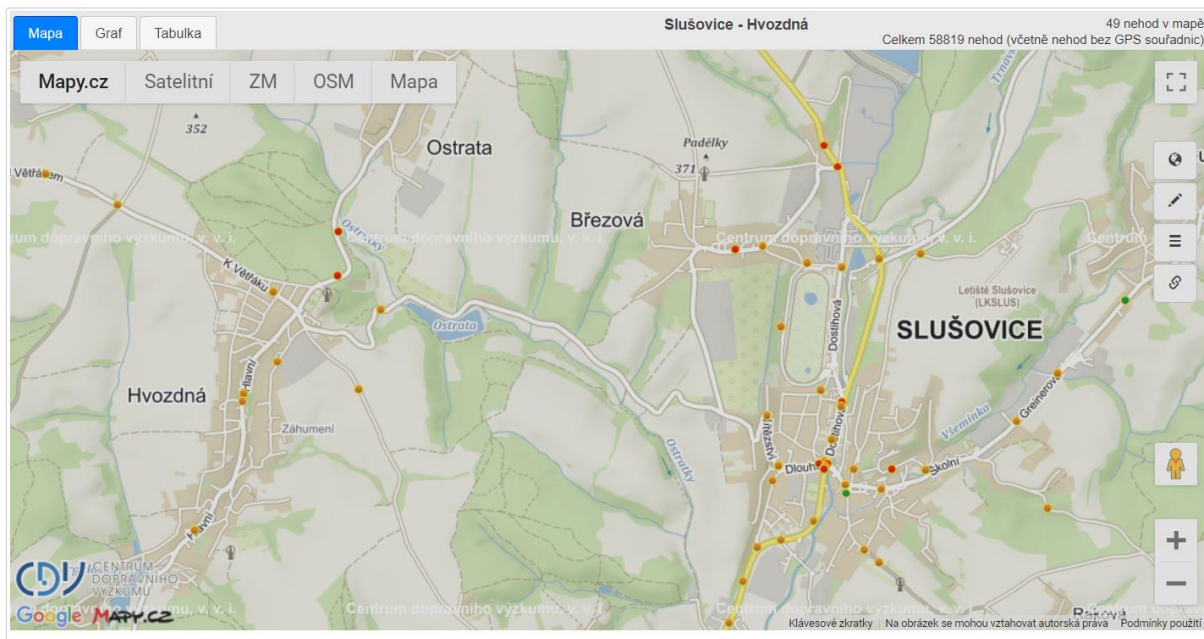
Obrázek 70: Výškový profil trasy Slušovice – Hvozdná



Zdroj: mapy.cz (2022)

Délka trasy	4 100 m
Počet nehod s cyklistou (2006–2021)	8
Součet počtu obyvatel v obcích a místních částích města Zlín na trase	4 779
Návaznost na stávající cyklostezku do Zlína	Ne

Obrázek 71: Ilustrační zobrazení počtu nehod s cyklisty na pozemních komunikacích v trase Slušovice – Hvozdná



Zdroj: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=hy8>

4.2 Kategorizace prioritních tras rozvoje cyklistické dopravy na území ITA ZA

Výše uvedených 15 tras bylo v rámci jejich prioritizace ještě rozděleno do třech kategorií dle jejich důležitosti (kategorie 1 – hlavní, kategorie 2 – propojovací, kategorie 3 – lokální). Toto rozdělení probíhalo na základně hodnotícího systému, který se skládal ze čtyř kritérií. Tyto kritéria zároveň navazují na to, proč byly jako klíčové vybrány právě tyto trasy. Roli zde totiž hraje počet obyvatel v obcích a místních částích města Zlín na trase (zohlednění dopadu trasy na počet obyvatel Zlínské aglomerace, kteří trasu budou moci využívat), bezpečnost dopravy (nehodovost cyklistů), rekreační funkce (výškový profil trasy, který ovlivňuje jak rekreační využití, tak také využití k dojížděcí do práce) a návaznost na již vybudované cyklostezky směrem do města Zlín, aby docházelo k propojování obcí v rámci Zlínské aglomerace s jejím centrem.

Kritérii tedy byly:

- 1. Počet obyvatel v obcích a místních částích města Zlín na trase**
- 2. Koeficient nehodovosti**
- 3. Koeficient převýšení**
- 4. Návaznost na již vybudovanou cyklostezku směrem do města Zlín**

Nyní budou jednotlivá kritéria popsána podrobněji. Přehled kompletního systému bodování prioritních tras a jejich následné kategorizace dle bodového zisku pak přináší tabulky č. 20 a č. 21 níže.

1. Počet obyvatel v obcích a místních částích města Zlín na trase

Kritérium počtu obyvatel v obcích a místních částích města Zlín na trase je nejvýznamnějším kritériem z hlediska bodového zisku pro jednotlivé trasy. Hlavním cílem je zohlednit dopad trasy na počet obyvatel Zlínské aglomerace, kteří trasu mohou využívat, a zohlednit propojení sídel v aglomeraci s jejím centrem, tedy městem Zlín. Hodnota tohoto kritéria je tak zcela jednoduše stanovena prostým součtem počtu obyvatel v obcích a místních částích města Zlín, které se nachází na trase. Započítány však jsou pouze ty obce a místní části, jejichž katastrálním územím trasa prochází (nebo alespoň vede po hranici jejich katastrálního území), a zároveň má relevantní dopad na sídelní část obce či místní části. Počet obyvatel v obcích a místních částích města Zlín je stanoven k 1. 1. 2021 a je čerpán z Českého statistického úřadu a z údajů Magistrátu města Zlín, viz. tabulky č. 1 a 2. Dle hodnoty počtu obyvatel pak trasa může v bodovém hodnocení získat 20, 15, 10 nebo 5 bodů, dle tabulky č. 20 níže, přičemž samozřejmě bodové hodnocení sleduje logiku „více obyvatel = více bodů“.

2. Koeficient nehodovosti

Při stanovení důležitosti jednotlivých prioritních tras hraje samozřejmě roli také bezpečnost dopravy, která je vybrána jako druhé nejvýznamnější kritérium. Ta je v případě cyklistické dopravy dána samozřejmě v první řadě bezpečností samotných cyklistů. Nejjednodušším a nejtransparentnějším ukazatelem je tak počet nehod s cyklistou, a to konkrétně na komunikaci (komunikacích), ze které/kterých by danou cyklotrasou byla sváděna cyklistická doprava. Tato data jsou tak čerpána ze stránky Dopravních nehod v ČR (<https://nehody.cdv.cz/>) a jsou manuálně započítány všechny nehody od roku 2006 až do konce roku 2021. Ke každé z patnácti tras je v kapitole 4.2. k dispozici mapa, která počet nehod zobrazuje a odkaz, který po rozkliknutí uživateli umožňuje zmíněnou trasu podrobně analyzovat a počet nehod s cyklisty manuálně spočítat. Aby však byly hodnoty mezi jednotlivými trasami srovnatelné, musí být při počtu nehod s cyklistou zohledněna také délka dané trasy, protože jinak by samozřejmě docházelo k výraznému zvýhodňování delších tras, na kterých se zpravidla logicky stane také více nehod. Délka jednotlivých tras je stanovena jejich zákresem do mapy, přičemž zákres zobrazuje vzdálenost dle plánovače tras na daném úseku pro cyklisty. Aby tak byla nehodovost objektivně srovnávána, dochází k vytvoření tzv. koeficientu nehodovosti (K_n). Ten přepočítá počet nehod na 1 km trasy. Dle hodnoty koeficientu nehodovosti pak trasa získá 15, 10, nebo 5 bodů, viz. tabulka č. 20, přičemž čím je hodnota koeficientu vyšší (a tedy stávající silnice pro cyklisty nebezpečnější), tím více bodů v rámci tohoto kritéria trasa dostává.

Vzorec pro výpočet koeficientu nehodovosti (výsledná hodnota se uvádí s 1 desetinným místem) je následující:

$$K_n = \left(\frac{\text{Počet dopravních nehod s cyklistou na komunikaci, ze které je sváděna cyklistická doprava (od roku 2006 do roku 2021)}}{\text{Délka trasy (v metrech)}} \right) \times 1000$$

3. Koeficient převýšení

Z hlediska využitelnosti cyklistické trasy hraje samozřejmě významný vliv také její výškový profil, který je třetím nejdůležitějším kritériem. Ten ovlivňuje jednak využití rekreační, kdy zejména pro menší děti či starší osoby mohou být trasy s výrazným převýšením fyzicky velmi náročné, a tedy daleko méně vyhledávané, přičemž tento trend může být v budoucnu částečně eliminován např. využíváním elektrokol. Zároveň jsou však profilově náročné trasy problematické i z hlediska využitelnosti cyklistické dopravy za účelem dojíždky do práce, kdy zaměstnanec při volbě dopravního prostředku bude zvažovat mj. také fyzickou náročnost dopravení se na pracoviště. V neposlední řadě může u tras s výraznými výškovými rozdíly hrát vliv také jejich bezpečnost, kdy se zejména sjezdy mohou stát místy nebezpečných úrazů. V rámci hodnocení výškových profilů jednotlivých tras bylo překročeno k vytvoření tzv. koeficientu převýšení (Kp). Prvním údajem, který vstupuje do výpočtu koeficientu je podíl součtu metrů délky stoupání a klesání trasy. Aby však bylo opět srovnání mezi trasami objektivní, je zohledněna také délka trasy. Dle hodnoty koeficientu převýšení pak trasa získá 10, 5, nebo 0 bodů, viz. tabulka č. 20, přičemž čím je hodnota koeficientu vyšší (a tedy profil trasy náročnější), tím méně bodů v rámci tohoto kritéria trasa dostává.

Vzorec pro výpočet koeficientu převýšení (výsledná hodnota se uvádí s 1 desetinným místem) je tak následující:

$$Kp = \left(\frac{(\text{Počet délky metrů stoupání trasy} + \text{počet délky metrů klesání trasy}) \div 2}{\text{Délka trasy (v metrech)}} \right) \times 1000$$

4. Návaznost na již vybudovanou cyklostezku směrem do města Zlín

Posledním a nejméně důležitým kritériem z hlediska bodování prioritních tras je návaznost těchto tras na již vybudovanou cyklostezku směrem do města Zlína. Toto kritérium bylo zařazeno z toho důvodu, aby docházelo k návaznosti tras na již vybudované cyklostezky do města Zlín, a tedy k propojování obcí v rámci Zlínské aglomerace s jejím centrem. Návaznost se posuzuje jednoduše dle mapy stávající sítě cyklostezek a zákresu (mapy) dané trasy, která je právě hodnocena. Pokud trasa navazuje na stávající cyklostezku směrem do Zlína, je oceněna v rámci hodnocení 5 body, pokud nikoliv, získává 0 bodů, viz. tabulka č. 20.

V rámci hodnocení jednotlivých tras dle těchto kritérií bylo možné získat maximálně 50 bodů. Jak již však bylo zmíněno, trasy byly rozděleny do třech kategorií dle jejich důležitosti (kategorie 1 – hlavní, kategorie 2 – propojovací, kategorie 3 – lokální) a toto rozdělení se odehrálo právě dle získaného počtu bodů. Trasy, které získaly 50-35 bodů (včetně) byly zařazeny do kategorie 1 – hlavní. Trasy se získkem 34-21 bodů byly přiřazeny do kategorie 2 – propojovací. Poslední kategorii (3 – lokální) tvoří trasy, které získaly 20 (včetně) a méně bodů. Souhrn hodnocení přináší tabulka č. 21 níže.

Na základě této kategorizace tak bylo všech 15 prioritních tras rozděleno do tří kategorií, přičemž do kategorie 1 byly zařazeny celkem tři trasy, do kategorie 2 pět tras a do poslední kategorie 3 zbylých sedm tras.

Tabulka 20: Systém hodnocení prioritních tras dle hodnotících kritérií

Hodnotící kritérium		Body	Zdroj dat
1. Počet obyvatel v obcích a místních částích města Zlín na trase	Součet počtu obyvatel do 5000 (včetně)	5	1) Data ČSÚ (ZDROJ) 2) Počet obyvatel v místních částích města Zlín – data poskytnutá Magistrátem města Zlín
	Součet počtu obyvatel mezi 5001-10000 (včetně)	10	
	Součet počtu obyvatel mezi 10001-50000 (včetně)	15	
	Součet počtu obyvatel přes 50 000	20	
Maximální bodové ohodnocení kritéria č. 1		20	
2. Koeficient nehodovosti	Koeficient nehodovosti má hodnotu nižší než 1,5.	5	1) Počet nehod (ZDROJ) 2) Délka trasy dle zákresu trasy
	Koeficient nehodovosti má hodnotu od 1,5 do 3,0.	10	
	Koeficient nehodovosti má hodnotu vyšší než 3,0.	15	
Maximální bodové ohodnocení kritéria č. 2		15	
3. Koeficient převýšení	Hodnota koeficientu převýšení je vyšší než 20,0.	0	1) Výpočet rozdílu dle nejvyššího a nejnižšího bodu trasy dle zákresu trasy 2) Délka trasy dle zákresu trasy
	Hodnota koeficientu převýšení je 10,0 až 20,0 (včetně).	5	
	Hodnota koeficientu převýšení je menší než 10,0.	10	
Maximální bodové ohodnocení kritéria č. 3		10	
4. Trasa navazuje na již vybudovanou cyklostezku směrem do města Zlín	Ne	0	1) Mapa záměru 2) Mapa stávající sítě cyklostezek
	Ano	5	
Maximální bodové ohodnocení kritéria č. 4		5	
Celkový maximální dosažitelný počet bodů		50	

Tabulka 21: Kategorizace prioritních tras dle bodového zisku

Kategorizace prioritních tras	Počet bodů
Kategorie 1 – hlavní	50–35 bodů
Kategorie 2 – propojovací	34–21 bodů
Kategorie 3 – lokální	20 a méně bodů

4.2.1 Hodnocení prioritních tras dle kritéria č. 1

Všech 15 prioritních tras bylo nejprve hodnoceno dle kritéria č. 1, tedy počtu obyvatel v obcích a místních částích města Zlín na dané trase. Tabulka č. 22 níže přináší u každé z prioritních tras přehled obcí a místních částí města Zlín, které splňují podmínky (viz. výše) pro započítání počtu obyvatel k dané trase. Počet obyvatel v jednotlivých obcích a místních částích města Zlín již byl v dokumentu uveden, a to v tabulce č. 1 a v tabulce č. 2. Tabulka tak již uvádí přímo výsledné číslo součtu počtu obyvatel na trase, které lze dle tabulek č. 1. a č. 2 zpětně přepočítat, a na základě výsledného součtu přiděluje každé trase příslušný počet bodů dle pravidel uvedených výše v tabulce č. 20.

Tabulka 22: Hodnocení prioritních cyklistických tras na území ITI ZA dle kritéria č. 1

Název prioritní trasy	Obce a místní části města Zlín na trase	Součet počtu obyvatel v obcích a místních částích města Zlín na trase	Počet obyvatel v obcích a místních částích - BODY
Otrokovice – Zlín – Vizovice	Otrokovice, Malenovice, Tečovice, Louky, Prštné, Zlín, Příluky, Lužkovice, Želechovice nad Dřevnicí, Lípa, Zádveřice - Raková, Vizovice	90993	20
Zlín – Kostelec – Lukov	Zlín, Kostelec, Štípa, Lukov	53966	20
Lukoveček – Fryšták – Štípa (Lešná)	Lukoveček, Fryšták, Štípa	6048	10
Fryšták – Racková	Fryšták, Racková	4587	5
Fryšták – Lukov – Kašava – Držková	Fryšták, Lukov, Kašava, Držková	6735	10
Zlín – Tečovice – Mysločovice – Machová – Tlumačov	Malenovice, Tečovice, Sazovice, Mysločovice, Machová, Tlumačov	12745	15
Zlín – Jaroslavice – Provodov	Zlín, Příluky, Jaroslavice, Kudlov, Provodov	55104	20
Vizovice – Dešná	Vizovice, Dešná	5058	10
Lípa – Slušovice – Dešná	Lípa, Klečůvka, Veselá, Slušovice, Neubuz, Dešná	5666	10
Lužkovice – Hvozdná – Štípa	Lužkovice, Hvozdná, Štípa	3796	5
Otrokovice – Tlumačov	Otrokovice, Tlumačov	20050	15
Vizovice – Lutonina	Vizovice, Lutonina	5270	10
Klečůvka – Veselá – Hvozdná	Klečůvka, Veselá, Hvozdná	2486	5
Kudlov – Březnice – Bohuslavice u Zlína – Šarovy	Kudlov, Březnice, Bohuslavice u Zlína, Šarovy	4538	5
Slušovice – Hvozdná	Slušovice, Březová, Hvozdná	4779	5

4.2.2 Hodnocení prioritních tras dle kritéria č. 2

Ve druhém hodnocení prioritních tras byl kritériem již výše zmíněný a popsán koeficient nehodovosti. Tabulka č. 23 níže tedy přináší u každé z prioritních tras informace o její délce v metrech, a také počet dopravních nehod s cyklistou mezi roky 2006 až 2021 na komunikaci, ze které by v daném úseku byla či už je sváděna cyklistická doprava. Přehled všech tras je uvedený v kapitole 4. 1., kde je u každé trasy také vložen obrázek s jejím zákresem do mapy a pomocí „plánovače“ je vypočtena délka dané trasy, a také obrázek s označením míst nehod s cyklistou. Pod každým obrázkem s označením místa nehod s cyklistou je u všech tras rovněž uveden odkaz, který po rozkliknutí čtenáři zobrazí mapu v daném úseku, a lze si tak manuálně dopočítat počet nehod s cyklistou na dané trase. Následně je v tabulce níže uvedený již přímo výpočet koeficientu nehodovosti, na základě této hodnoty je každé trase také přiděleno bodové hodnocení dle systému hodnocení uvedeného v tabulce č. 20 výše.

Tabulka 23: Hodnocení prioritních cyklistických tras na území ITI ZA dle kritéria č. 2

Název prioritní trasy	Délka trasy (v metrech)	Počet dopravních nehod s cyklistou na komunikaci, ze které je sváděna cyklistická doprava (roky 2006-2021)	Koeficient nehodovosti	Koeficient nehodovosti - BODY
Otrokovice – Zlín – Vizovice	28900	92	3,2	15
Zlín – Kostelec – Lukov	8700	18	2,1	10
Lukoveček – Fryšták – Štípa (Lešná)	7900	17	2,2	10
Fryšták – Racková	7900	11	1,4	5
Fryšták – Lukov – Kašava – Držková	10400	5	0,5	5
Zlín – Tečovice – Mysločovice – Machová – Tlumačov	13200	17	1,3	5
Zlín – Jaroslavice – Provodov	11900	18	1,5	10
Vizovice – Dešná	7000	11	1,6	10
Lípa – Slušovice – Dešná	8100	22	2,7	10
Lužkovice – Hvozdná – Štípa	7400	12	1,6	10
Otrokovice – Tlumačov	8000	48	6,0	15
Vizovice – Lutonina	3500	4	1,1	5
Klečůvka – Veselá – Hvozdná	5100	2	0,4	5
Kudlov – Březnice – Bohuslavice u Zlína – Šarovy	11500	11	1,0	5
Slušovice – Hvozdná	4100	8	2,0	10

4.2.3 Hodnocení prioritních tras dle kritéria č. 3

Třetím kritériem pro zařazení prioritních tras do kategorií byl koeficient převýšení. Ten je včetně parametrů a postupu výpočtu popsán výše. Tabulka č. 24 níže tak přináší u každé trasy údaje o její délce v metrech, o délce počtu metrů stoupání na trase a délce počtu metrů klesání na trase. Tyto údaje jsou pro každou trasu k nalezení v kapitole 4. 1., kde je u každé z tras zobrazen její obrázek (mapa). Dle tohoto zákresu byla také prostřednictvím „plánovače“ spočítána délka každé trasy a na daném obrázku je vždy viditelná také délka počtu metrů stoupání na dané trase, a rovněž délka počtu metrů klesání na trase. Tabulka níže tedy dále přináší prostý součet délky počtu metrů ve stoupání a klesání na trase a následně jejich průměr. Díky tomu lze vypočítat právě koeficient převýšení, a to dle vzorce uvedeného v popisu kritéria výše. Na základě hodnoty koeficientu převýšení pro danou trasu je následně každé z tras udělen příslušný počet bodů podle systému hodnocení uvedeného v tabulce č. 20 výše.

Tabulka 24: Hodnocení prioritních cyklistických tras na území ITI ZA dle kritéria č. 3

Název prioritní trasy	Délka trasy (v metrech)	Počet metrů stoupání na trase	Počet metrů klesání na trase	Součet počtu metrů ve stoupání a klesání	Průměr počtu metrů ve stoupání a klesání	Koeficient převýšení	Koeficient převýšení - BODY
Otrokovice – Zlín – Vizovice	28900	150	37	187	93,5	3,2	10
Zlín – Kostelec – Lukov	8700	114	29	143	71,5	8,2	10
Lukoveček – Fryšták – Štípa (Lešná)	7900	75	85	160	80	10,1	5
Fryšták – Racková	7900	51	97	148	74	9,4	10
Fryšták – Lukov – Kašava – Držková	10400	337	110	447	223,5	21,5	0
Zlín – Tečovice – Mysločovice – Machová – Tlumačov	13200	145	147	292	146	11,1	5
Zlín – Jaroslavice – Provodov	11900	367	231	598	299	25,1	0
Vizovice – Dešná	7000	171	142	313	156,5	22,4	0
Lípa – Slušovice – Dešná	8100	72	0	72	36	4,4	10
Lužkovice – Hvozdná – Štípa	7400	136	83	219	109,5	14,8	5
Otrokovice – Tlumačov	8000	41	32	73	36,5	4,6	10
Vizovice – Lutonina	3500	69	5	74	37	10,6	5
Klečůvka – Veselá – Hvozdná	5100	123	33	156	78	15,3	5
Kudlov – Březnice – Bohuslavice u Zlína – Šarovy	11500	21	239	260	130	11,3	5
Slušovice – Hvozdná	4100	99	31	130	65	15,9	5

4.2.4 Hodnocení prioritních tras dle kritéria č. 4

Poslední kritériem sloužícím k zařazení prioritních tras do tří kategorií byla návaznost dané trasy na již vybudovanou stávající cyklostezku směřující do města Zlín. K posouzení, zda k návaznosti dochází, či nikoliv, posloužily opět obrázky (mapy) jednotlivých tras, které jsou uvedené v kapitole 4. 1., dále obrázky (mapy) z kapitoly 6, či obrázek č. 3 z úvodu studie. Přidělení bodů pro trasy je u tohoto kritéria dle systému hodnocení uvedeného v tabulce č. 20 výše velmi jednoduché. Pokud trasa navazuje na již vybudovanou stávající cyklostezku směřující do města Zlín, pak obdrží 5 bodů. Pokud u trasy návaznost není, neobdrží trasa žádné body. Udělení bodů pro jednotlivé trasy zobrazuje tabulka č. 25 přímo pod textem.

Tabulka 25: Hodnocení prioritních cyklistických tras na území ITI ZA dle kritéria č. 4

Název prioritní trasy	Návaznost na stávající cyklostezku do Zlína	Návaznost na stávající cyklostezku do Zlína - BODY
Otrokovice – Zlín – Vizovice	ANO	5
Zlín – Kostelec – Lukov	ANO	5
Lukoveček – Fryšták – Štípa (Lešná)	NE	0
Fryšták – Racková	NE	0
Fryšták – Lukov – Kašava – Držková	ANO	5
Zlín – Tečovice – Mysločovice – Machová – Tlumačov	ANO	5
Zlín – Jaroslavice – Provodov	NE	0
Vizovice – Dešná	NE	0
Lípa – Slušovice – Dešná	NE	0
Lužkovice – Hvozdná – Štípa	ANO	5
Otrokovice – Tlumačov	ANO	5
Vizovice – Lutonina	NE	0
Klečůvka – Veselá – Hvozdná	ANO	5
Kudlov – Březnice – Bohuslavice u Zlína – Šarovy	NE	0
Slušovice – Hvozdná	NE	0

4.2.5 Souhrnné bodové hodnocení prioritních tras

Předchozí podkapitoly přinesly hodnocení prioritních tras dle jednotlivých kritérií. Zbývá tak už jen všech 15 prioritních tras vyhodnotit souhrnně. Souhrnné hodnocení prioritních tras tak přináší tabulka č. 26. Ta zobrazuje u každé z patnácti tras počet bodů u každého ze čtyř kritérií, a následně je proveden součet těchto bodů. Na základě těchto výsledků lze přistoupit ke kategorizaci prioritních tras dle metodiky v tabulce č. 21.

Tabulka 26: Celkové bodové hodnocení prioritních cyklistických tras na území ITI ZA

Název prioritní trasy	Počet obyvatel v obcích - BODY	Koeficient nehodovosti - BODY	Koeficient převýšení - BODY	Návaznost na stávající cyklostezku do Zlína - BODY	SOUČET BODŮ
Otrokovice – Zlín – Vizovice	20	15	10	5	50
Zlín – Kostelec – Lukov	20	10	10	5	45
Lukoveček – Fryšták – Štípa (Lešná)	10	10	5	0	25
Fryšták – Racková	5	5	10	0	20
Fryšták – Lukov – Kašava – Držková	10	5	0	5	20
Zlín – Tečovice – Mysločovice – Machová – Tlumačov	15	5	5	5	30
Zlín – Jaroslavice – Provodov	20	10	0	0	30
Vizovice – Dešná	10	10	0	0	20
Lípa – Slušovice – Dešná	10	10	10	0	30
Lužkovice – Hvozdná – Štípa	5	10	5	5	25
Otrokovice – Tlumačov	15	15	10	5	45
Vizovice – Lutonina	10	5	5	0	20
Klečůvka – Veselá – Hvozdná	5	5	5	5	20
Kudlov – Březnice – Bohuslavice u Zlína – Šarovy	5	5	5	0	15
Slušovice – Hvozdná	5	10	5	0	20

4.2.6 Zařazení prioritních cyklistických tras na území ITI ZA do kategorií

Předchozí podkapitoly přinesly přehled hodnocení všech patnácti prioritních tras na základě jednotlivých kritérií, tedy počtu obyvatel v obcích a místních částích města Zlín na trase, koeficientu nehodovosti, koeficientu převýšení a návaznosti trasy na již vybudovanou cyklostezku směrem do města Zlín, a nechybělo ani souhrnné celkové bodové hodnocení jednotlivých tras právě dle získaného počtu bodů u daných kritérií. Nyní je tak možné v tabulce č. 27 na základě metodiky z tabulky č. 21 (Kategorizace prioritních tras dle bodového zisku) přistoupit k přiřazení každé prioritní trasy do příslušné kategorie. Jak již bylo zmíněno výše, celkem byly vymezeny tři kategorie (kategorie 1 – hlavní, kategorie 2 – propojovací, kategorie 3 – lokální). Dle celkového počtu získaných bodů tak do kategorie 1 byly zařazeny celkem tři trasy, do kategorie 2 pět tras a do poslední kategorie 3 zbylých sedm tras. Každý řádek tabulky, a tedy každá trasa, je zároveň podbarvena tak, že se barva označení trasy v tabulce shoduje s barvou, v níž je daná kategorie tras vyznačená na analytických výstupech ve formě map v kapitole 6.

Tabulka 27: Kategorizace prioritních cyklistických tras na území ITI ZA

Název prioritní trasy	Celkový počet bodů	Příslušnost trasy do kategorie
Otrokovice – Zlín – Vizovice	50	Kategorie 1 - hlavní
Zlín – Kostelec – Lukov	45	Kategorie 1 - hlavní
Lukoveček - Fryšták – Štípa (Lešná)	25	Kategorie 2 - propojovací
Fryšták – Racková	20	Kategorie 3 - lokální
Fryšták – Lukov – Kašava – Držková	20	Kategorie 3 - lokální
Zlín – Tečovice – Mysločovice – Machová – Tlumačov	30	Kategorie 2 - propojovací
Zlín – Jaroslavice – Provodov	30	Kategorie 2 - propojovací
Vizovice – Dešná	20	Kategorie 3 - lokální
Lípa – Slušovice – Dešná	30	Kategorie 2 - propojovací
Lužkovice – Hvozdná – Štípa	25	Kategorie 2 - propojovací
Otrokovice – Tlumačov	45	Kategorie 1 - hlavní
Vizovice – Lutonina	20	Kategorie 3 - lokální
Klečůvka – Veselá – Hvozdná	20	Kategorie 3 - lokální
Kudlov – Březnice – Bohuslavice u Zlína – Šarovy	15	Kategorie 3 - lokální
Slušovice – Hvozdná	20	Kategorie 3 – lokální

5 Prioritizace projektových záměrů v zásobníku projektů ITI ZA pro oblast cyklistické dopravy

V rámci prioritizační studie nechybí ani kapitola věnující se prioritizaci záměrů předložených potenciálními nositeli projektů v území ITI ZA z hlediska jejich potřebnosti v rámci dopravního systému aglomerace. Vedení ITA ZA již delší dobu vyzývá obce a města Zlínské aglomerace, aby do zásobníku projektů vkládaly své záměry z různých oblastí. Nicméně z hlediska tohoto dokumentu jsou samozřejmě klíčové projektové záměry pro oblast cyklistické dopravy. Těch je v tuto chvíli evidováno přesně 30. Postup prioritizace jednotlivých projektových záměrů je velmi jednoduchý, protože je odvislý od výsledků kategorizace prioritních tras v předchozí kapitole. Stejně jako v případě prioritních tras jsou také projektové záměry řazeny do tří kategorií, a to kategorie 1 – hlavní, kategorie 2 – propojovací a kategorie 3 – lokální. Navržené projektové záměry jsou totiž zařazeny do stejné kategorie, jako prioritní trasa, na níž se nachází, resp. jejíž jsou součástí. Záměry, které se nenachází na žádné z vymezených patnácti prioritních tras (či nejsou její součástí), pak budou obdobně hodnoceny pouze v případě, že jejich realizací dojde k propojení na stávající cyklostezku, která se na této trase už nachází, nebo je její součástí. Zbylé záměry, které tyto kritéria nesplňují, pak do žádné ze tří uvedených kategorií zařazeny nebudou a mají vlastní označení (4 - nezařazené).

Na základě této kategorizace tak bylo celkem 27 ze 30 projektových záměrů rozděleno do jednotlivých kategorií, přičemž do kategorie 1 bylo zařazeno 16 záměrů, do kategorie 2 pak celkem 5 záměrů a do poslední kategorie 3 zbylých 6 záměrů. Tři projekty pak nebyly zařazeny do žádné z těchto tří kategorií a byly označeny za nezařazené.

Podrobný přehled přináší tabulka č. 28 na další straně, ve které je ke zmíněným sedmadvaceti záměrům přiřazena příslušná prioritní trasa, a tím pádem také dochází k zařazení záměru do některé ze tří kategorií prioritizace. U tří záměrů prioritizace a přiřazení k prioritní trase chybí, neboť dané projekty nesplnily stanovená kritéria.

Zároveň je každý řádek tabulky, a tedy každý projektový záměr podbarven tak, že se barva označení záměru v tabulce shoduje s barvou, v níž je daná kategorie záměrů a tras vyznačená na analytických výstupech ve formě map v kapitole 6.

Tabulka 28: Kategorizace projektových záměrů v oblasti cyklistické dopravy na území ITI ZA

Název záměru	Příslušnost záměru k prioritní trase	Příslušnost záměru do kategorie
Cyklostezka Fryšták - Lukoveček	Lukoveček - Fryšták – Štípa (Lešná)	Kategorie 2 - propojovací
Cyklostezka Fryšták - Racková	Fryšták – Racková	Kategorie 3 - lokální
Cyklostezka přes lávku nad Dřevnicí u městské polikliniky	Otrokovice – Zlín – Vizovice	Kategorie 1 - hlavní
Otrokovice - páteřní cyklostezka Otrokovice - Vizovice, napojení místní části Baťov	Otrokovice – Zlín – Vizovice	Kategorie 1 - hlavní
Cyklostezka Vizovice	Vizovice – Lutonina	Kategorie 3 - lokální
Stezka pro pěší a cyklisty Bohuslavice u Zlína - Březnice	Kudlov – Březnice – Bohuslavice u Zlína – Šarovy	Kategorie 3 - lokální
Cyklostezka Hvozdná - Lužkovice	Lužkovice – Hvozdná – Štípa	Kategorie 2 - propojovací
Cyklostezka Hvozdná - Štípa	Lužkovice – Hvozdná – Štípa	Kategorie 2 - propojovací
Cyklostezka Kašava	Fryšták – Lukov – Kašava – Držková	Kategorie 3 - lokální
Cyklotrasa Mysločovice - Machová	Zlín – Tečovice – Mysločovice – Machová – Tlumačov	Kategorie 2 - propojovací
Cyklostezka + inline dráha do Míškovic		Kategorie 4 - nezařazené
Cyklostezka Tlumačov - Kvasice		Kategorie 4 - nezařazené
CYKLOSTEZKA Zádveřice-Raková	Otrokovice – Zlín – Vizovice	Kategorie 1 - hlavní
CYKLOSTEZKA Zádveřice-Raková - 2.etapa	Otrokovice – Zlín – Vizovice	Kategorie 1 - hlavní
Cyklostezka Zlín, úsek Klečůvka - Lípa	Klečůvka – Veselá – Hvozdná	Kategorie 3 - lokální
Cyklostezka Lužkovice-Klečůvka, etapa II. B	Otrokovice – Zlín – Vizovice	Kategorie 1 - hlavní
Cyklostezka Příluky - propojení za průmyslovou zónou	Otrokovice – Zlín – Vizovice	Kategorie 1 - hlavní
Chodník a cyklostezka - Zlín, ulice Bartošova a ulice Vodní	Otrokovice – Zlín – Vizovice	Kategorie 1 - hlavní
Zlín, Příluky - propojení ul. Pekárenské a ul. Peroutkovo nábřeží - lávka pro pěší a cyklisty	Otrokovice – Zlín – Vizovice	Kategorie 1 - hlavní

Název záměru	Příslušnost záměru k prioritní trase	Příslušnost záměru do kategorie
Pravobřežní komunikace v úseku Prštné - Podbaba	Otrokovice – Zlín – Vizovice	Kategorie 1 - hlavní
Pravobřežní komunikace v úseku Prštné - Louky	Otrokovice – Zlín – Vizovice	Kategorie 1 - hlavní
Stezka pro chodce a cyklisty MK k Pasekám	Otrokovice – Zlín – Vizovice	Kategorie 1 - hlavní
Stezka pro chodce a cyklisty, propojení UTB - I.segment	Otrokovice – Zlín – Vizovice	Kategorie 1 - hlavní
Cyklostezka Zlín - Fryšták	Lukoveček - Fryšták – Štípa (Lešná)	Kategorie 2 - propojovací
CYKLOSTEZKA Zádveřice-Raková - přemostění vodoteče 1	Otrokovice – Zlín – Vizovice	Kategorie 1 - hlavní
CYKLOSTEZKA Zádveřice-Raková, úsek Chalupka – vlaková zastávka	Otrokovice – Zlín – Vizovice	Kategorie 1 - hlavní
CYKLOSTEZKA Zádveřice-Raková - přemostění vodoteče 2	Otrokovice – Zlín – Vizovice	Kategorie 1 - hlavní
Rekonstrukce MK na ul. Havlíčkovo a Peroutkovo nábřeží, včetně parkovacích míst před KNTB	Otrokovice – Zlín – Vizovice	Kategorie 1 - hlavní
Cyklostezka Mysločovice - Lehotice		Kategorie 4 - nezařazené
Cyklostezka podél potoka - Bohuslavice u Zlína	Kudlov – Březnice – Bohuslavice u Zlína – Šarovy	Kategorie 3 - lokální

U všech třiceti projektových záměrů byli při zpracování dokumentu osloveni také jejich nositelé, tj. obce, resp. vedení obcí, a to s žádostí o upřesnění současného stavu připravenosti a realizovatelnosti daných projektů. Tabulka č. 29 tak přináší kategorizaci možných fází připravenosti projektových záměrů. Na tomto základě pak aktuální stav u každého z projektových záměrů zobrazuje tabulka č. 30 níže.

Ve zkratce lze říci, že projektové záměry, které se plánují na území měst Zlín (a jeho místních částí) a Otrokovice, a které jsou přiřazeny k trasám z kategorie 1 v rámci kategorizace prioritních tras, se vyznačují alespoň částečnou připraveností, když drtivá většina z nich je nejméně ve fázi, kdy je zpracována alespoň studie řešení, u některých je připravenost ještě v pokročilejším stádiu. Zbylé záměry v rámci první kategorie se nachází na území obce Zádveřice-Raková a jsou většinou zatím pouze ve fázi záměru, v jednom případě je alespoň zpracována studie řešení.

Co se týče projektových záměrů příslušných ke kategorii prioritních tras 2 – propojovací, lze shrnout, že ve třech případech se zatím jedná pouze o záměr vedení obce, tedy počátek z hlediska připravenosti. Naopak další dva záměry jsou již dále, když v jednom případě je zpracována projektová dokumentace pro územní rozhodnutí, a ve druhém případě se projektová dokumentace pro územní rozhodnutí či stavební povolení zpracovává.

Projektové záměry související s prioritními trasami v rámci kategorie 3 – lokální, jsou většinou poměrně solidně připravené. Pouze v jednom případě se jedná o záměr obce v souladu s územním plánem, dva záměry mají zpracovanou studii řešení, další dva zpracovávají projektovou dokumentaci pro územní rozhodnutí, a jeden záměr již tuto projektovou dokumentaci má dokonce zpracovanou.

Tabulka 29: Fáze připravenosti projektových záměrů

Číslo fáze	Fáze připravenosti projektového záměru
1	Jedná se o záměr vedení obce.
2	Záměr je v souladu s územním plánem (tzn. cyklostezka je součástí aktuálního územního plánu dotčených obcí).
3	Realizátor projektu vlastní pozemky, nebo má vyřešený právní vztah k užívání pozemků dotčených stavbou.
4	Na záměr je zpracována studie řešení.
5	Na záměr v současnosti zpracováváme projektovou dokumentaci pro územní rozhodnutí či stavební povolení.
6	Na záměr je zpracována projektová dokumentace pro územní rozhodnutí.
7	Na záměr je zpracována projektová dokumentace pro stavební povolení (vyberte i v případě sloučeného stavebního řízení).
8	Na záměr je vydáno pravomocné územní rozhodnutí.
9	Na záměr je vydáno pravomocné stavební povolení (vyberte i v případě sloučeného stavebního řízení).
10	Na realizaci záměru je vybrán zhotovitel stavby.

Tabulka 30: Připravenost projektových záměrů v oblasti cyklistické dopravy na území ITI ZA

Název záměru	Připravenost k realizaci (komentář)	Připravenost projektového záměru
Cyklostezka Fryšták - Lukoveček	PD – hotová	Na záměr je zpracována projektová dokumentace pro územní rozhodnutí.
Cyklostezka Fryšták - Racková	Studie	Na záměr je zpracována studie řešení.
Cyklostezka přes lávku nad Dřevnicí u městské polikliniky	Lávka přes Dřevnici u městské polikliniky - studie a projekt pro společné povolení (předpoklad vydání povolení 11/2021) a navázání na cyklostezku sídliště střed a páteřní cyklostezku Zlín-Otrokovice	Na záměr v současnosti zpracováváme projektovou dokumentaci pro územní rozhodnutí či stavební povolení.
Otrokovice - páteřní cyklostezka Otrokovice - Vizovice, napojení místní části Baťov	Cyklost. v části Baťov, úsek přes vodní tok Dřevnici, bodová závada - podána žádost o ÚR, předpoklad vydání v 05/2021 (vyžadováno i SP)	Na záměr je zpracována projektová dokumentace pro územní rozhodnutí.
Cyklostezka Vizovice	Záměr je v souladu s ÚP, je vyřešeno vlastnictví pozemků, je zpracována PD pro ÚR + SP.	Na záměr je zpracována projektová dokumentace pro stavební povolení (vyberte i v případě sloučeného stavebního řízení).
Stezka pro pěší a cyklisty Bohuslavice u Zlína - Březnice	Hotová studie, připravuje se projekt, realizace cca 2024-2025, záměr je v souladu s ÚP, je zpracována studie řešení.	Na záměr v současnosti zpracováváme projektovou dokumentaci pro územní rozhodnutí či stavební povolení.
Cyklostezka Hvozdná - Lužkovice	Trasa je aktuálně řešena ve změně ÚP města Zlína a obce Hvozdná. Obec Hvozdná již začala s výkupem pozemků.	Jedná se o záměr vedení obce.
Cyklostezka Hvozdná - Štípa	Trasa je aktuálně řešena ve změně územních plánů města Zlína. Obec Hvozdná již začala jednání s majiteli pozemků.	Jedná se o záměr vedení obce.

Název záměru	Připravenost k realizaci (komentář)	Připravenost projektového záměru
Cyklostezka Kašava	Je zadána studie.	Na záměr je zpracována studie řešení.
Cyklotrasa Mysločovice - Machová	Jedná se o záměr obce, je v souladu s územním plánem, je vyřešeno vlastnictví pozemků, zpracovává se PD pro územní rozhodnutí a stavební povolení.	Na záměr v současnosti zpracováváme projektovou dokumentaci pro územní rozhodnutí či stavební povolení.
Cyklostezka + inline dráha do Míškovic	Jedná se o záměr obce.	Jedná se o záměr vedení obce.
Cyklostezka Tlumačov - Kvasice	Jedná se o záměr obce, záměr je v souladu s územním plánem, na záměr je zpracována projektová dokumentace.	Na záměr je zpracována projektová dokumentace pro územní rozhodnutí.
CYKLOSTEZKA Zádveřice-Raková	Na projektu se pracuje, jedná se o záměr obce, je v souladu s územním plánem, je zpracována studie řešení. Na uvedeném úseku je problém se dvěma vlastníky pozemku, nechtějí záměr povolit, od jiných vlastníků jsou souhlasy sesbírány.	Na záměr je zpracována studie řešení.
CYKLOSTEZKA Zádveřice-Raková - 2.etapa	Jedná se o záměr vedení obce, je v souladu s územním plánem, problém je s občany, kteří nechtějí, aby stezka vedla kolem jejich domu kvůli soukromí.	Záměr je v souladu s územním plánem (tzn. cyklostezka je součástí aktuálního územního plánu dotčených obcí).
Cyklostezka Zlín, úsek Klečůvka - Lípa	Hotová studie, projektová příprava dalších stupňů dokumentace.	Na záměr v současnosti zpracováváme projektovou dokumentaci pro územní rozhodnutí či stavební povolení.
Cyklostezka Lužkovice-Klečůvka, etapa II. B	Hotová studie, projektová příprava dalších stupňů dokumentace.	Na záměr v současnosti zpracováváme projektovou dokumentaci pro územní rozhodnutí či stavební povolení.

Název záměru	Připravenost k realizaci (komentář)	Připravenost projektového záměru
Cyklostezka Příluky - propojení za průmyslovou zónou	Projektová příprava do 12/2021.	Na záměr v současnosti zpracováváme projektovou dokumentaci pro územní rozhodnutí či stavební povolení.
Chodník a cyklostezka - Zlín, ulice Bartošova a ulice Vodní	DSP+SP do 12/2021.	Na záměr v současnosti zpracováváme projektovou dokumentaci pro územní rozhodnutí či stavební povolení.
Zlín, Příluky - propojení ul. Pekárenské a ul. Peroutkovo nábřeží - lávka pro pěší a cyklisty	Zpracovává se studie.	Jedná se o záměr vedení obce.
Pravobřežní komunikace v úseku Prštné - Podbaba	Hotová studie proveditelnosti, další projektová příprava DUR 2022-23.	Na záměr je zpracována studie řešení.
Pravobřežní komunikace v úseku Prštné - Louky	Hotová studie.	Na záměr je zpracována studie řešení.
Stežka pro chodce a cyklisty MK k Pasekám	Zpracování DSP do 04/2022.	Na záměr v současnosti zpracováváme projektovou dokumentaci pro územní rozhodnutí či stavební povolení.
Stežka pro chodce a cyklisty, propojení UTB - I.segment	DUSP do 06/2022.	Na záměr v současnosti zpracováváme projektovou dokumentaci pro územní rozhodnutí či stavební povolení.
Cyklostezka Zlín - Fryšták	Nezjištěno.	Jedná se o záměr vedení obce.
CYKLOSTEZKA Zádveřice-Raková - přemostění vodoteče 1	Na projektu se pracuje.	Jedná se o záměr vedení obce.
CYKLOSTEZKA Zádveřice-Raková, úsek Chalupka – vlaková zastávka	Jedná se o záměr obce, je v souladu s územním plánem, je zpracována studie řešení. Zatím je to ve fázi studie - souhlasy nesbíráme, až po dokončení první etapy.	Na záměr je zpracována studie řešení.
CYKLOSTEZKA Zádveřice-Raková - přemostění vodoteče 2	Nezjištěno.	Jedná se o záměr vedení obce.
Rekonstrukce MK na ul. Havlíčkovo a Peroutkovo nábřeží, včetně parkovacích míst před KNTB	Zpracovává se studie.	Na záměr je zpracována studie řešení.

Název záměru	Připravenost k realizaci (komentář)	Připravenost projektového záměru
Cyklostezka Mysločovice - Lehotice	Nezjištěno	Jedná se o záměr vedení obce.
Cyklostezka podél potoka - Bohuslavice u Zlína	Jedná se o záměr vedení obce, záměr je v souladu s územním plánem.	Záměr je v souladu s územním plánem (tzn. cyklostezka je součástí aktuálního územního plánu dotčených obcí).

6 Mapové zpracování analytických zjištění

Poslední kapitola přináší v podobě mapového zpracování grafický souhrn obsahu dokumentu, tedy studie cyklistické dopravy na území Integrované teritoriální investice Zlínské aglomerace.

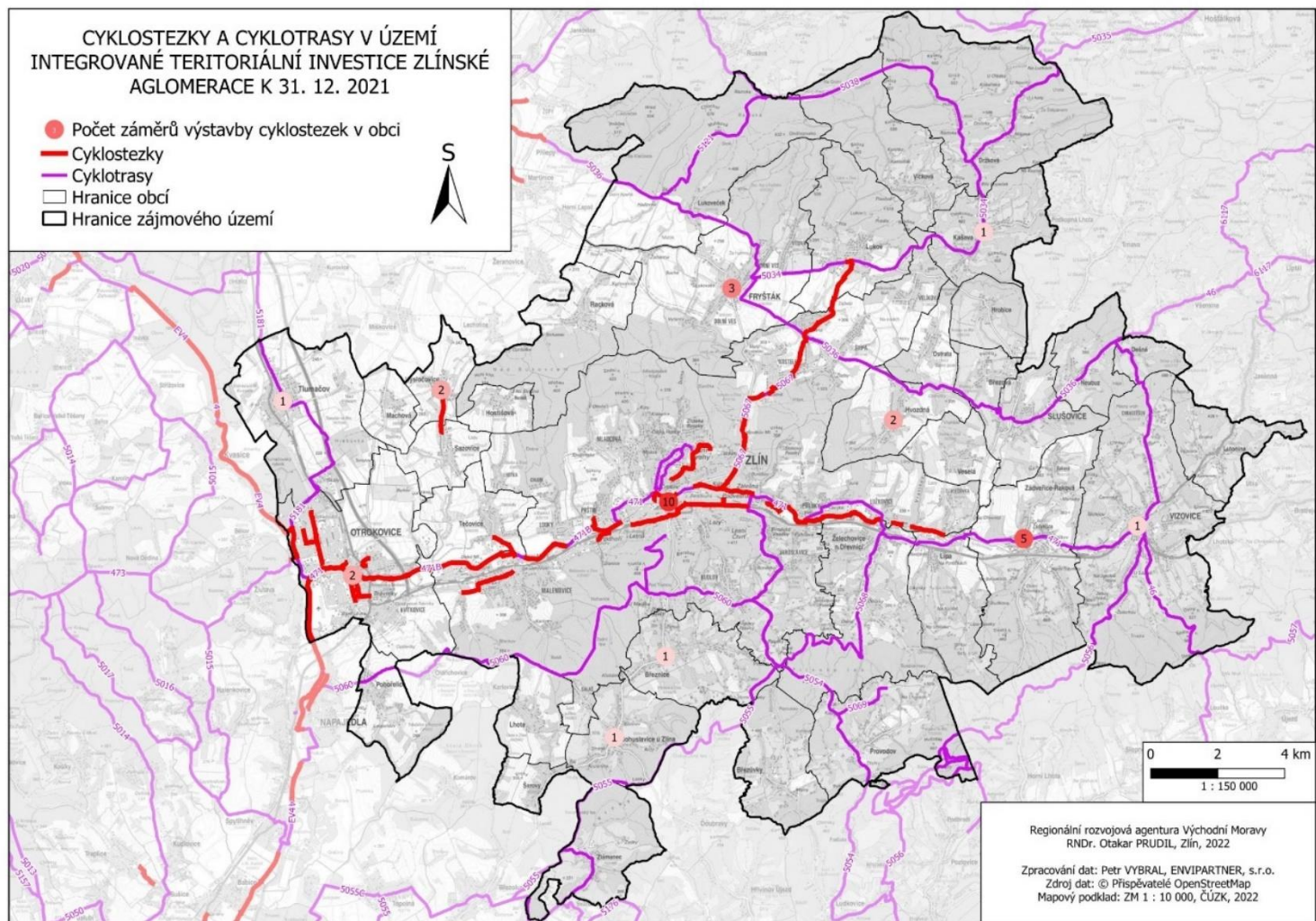
První mapa (obrázek č. 72) shrnuje zejména úvodní kapitolu, když zobrazuje stávající síť cyklotras a cyklostezek na území ITI ZA. Zároveň s tím je však u obcí zobrazen počet jejich plánovaných záměrů výstavby cyklostezek, který uvedly v zásobníku projektů ITI ZA, kde je možné průběžně všechny významné záměry (nejen z oblasti cyklistiky) pro oblast aglomerace vkládat.

Druhá mapa (obrázek č. 73) zakresluje prioritní cyklistické trasy na území Zlínské aglomerace tak, jak byly stanoveny v tomto dokumentu. Zároveň s tím byly tyto cyklistické trasy na území aglomerace rozděleny do tří kategorií, a v mapě je jednotlivým trasám přidělena barva právě podle toho, do jaké ze tří kategorií byly zařazeny.

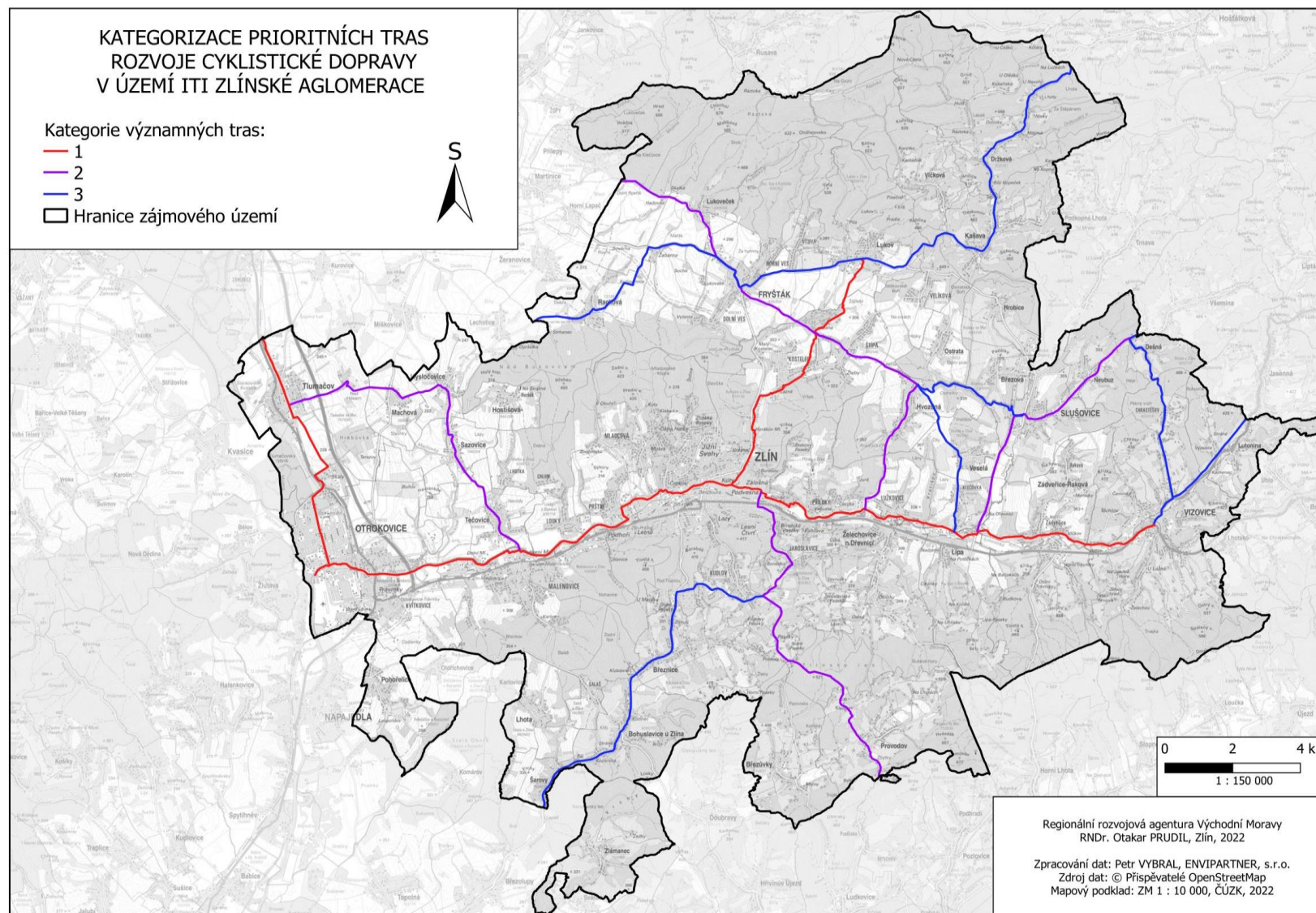
Třetí mapa (obrázek č. 74) pak zobrazuje zakres projektových záměrů výstavby cyklistických tras na území ITI ZA a jejich kategorizaci, která se odvíjí od jejich příslušnosti k některé z prioritních tras. Jednotlivé projektové záměry tak jsou rovněž rozděleny do tří kategorií a v mapě jim je dle toho přidělena barva, která se shoduje s barvou a kategorií prioritní trasy, jejíž jsou přímou součástí, nebo na ni navazují, případně pakliže jejich realizací dojde k propojení na stávající cyklostezku, která se na této trase již nachází, nebo je její součástí. Tři projektové záměry pak dle nastavených kritérií k žádné z prioritních tras nebyly přiřazeny, a tak tvoří vlastní kategorii (4 – nezařazené) a jsou vyznačeny odlišnou (tyrkysovou) barvou.

Konečně poslední, čtvrtá mapa (obrázek č. 75) je pak spojením dvou předchozích map v jedné. Mapa tedy zobrazuje jak prioritní trasy, tak také projektové záměry, přičemž v obou případech jsou jednotlivé trasy i záměry vyobrazeny opět barvou dle jejich příslušnosti do dané kategorie.

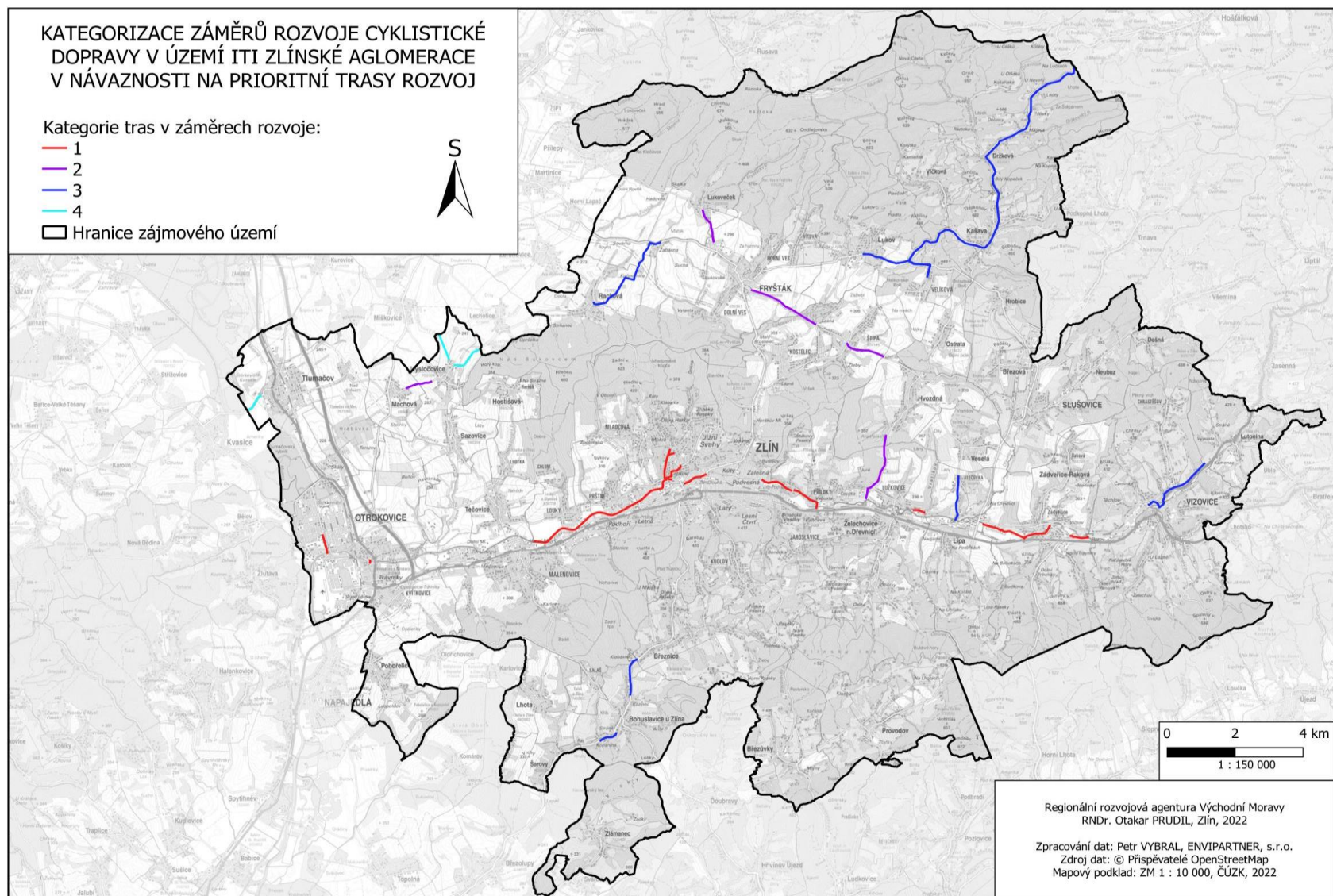
Obrázek 72: Stávající síť cyklotras a cyklostezek na území ITI ZA a počet projektových záměrů výstavby cyklostezek u jednotlivých obcí



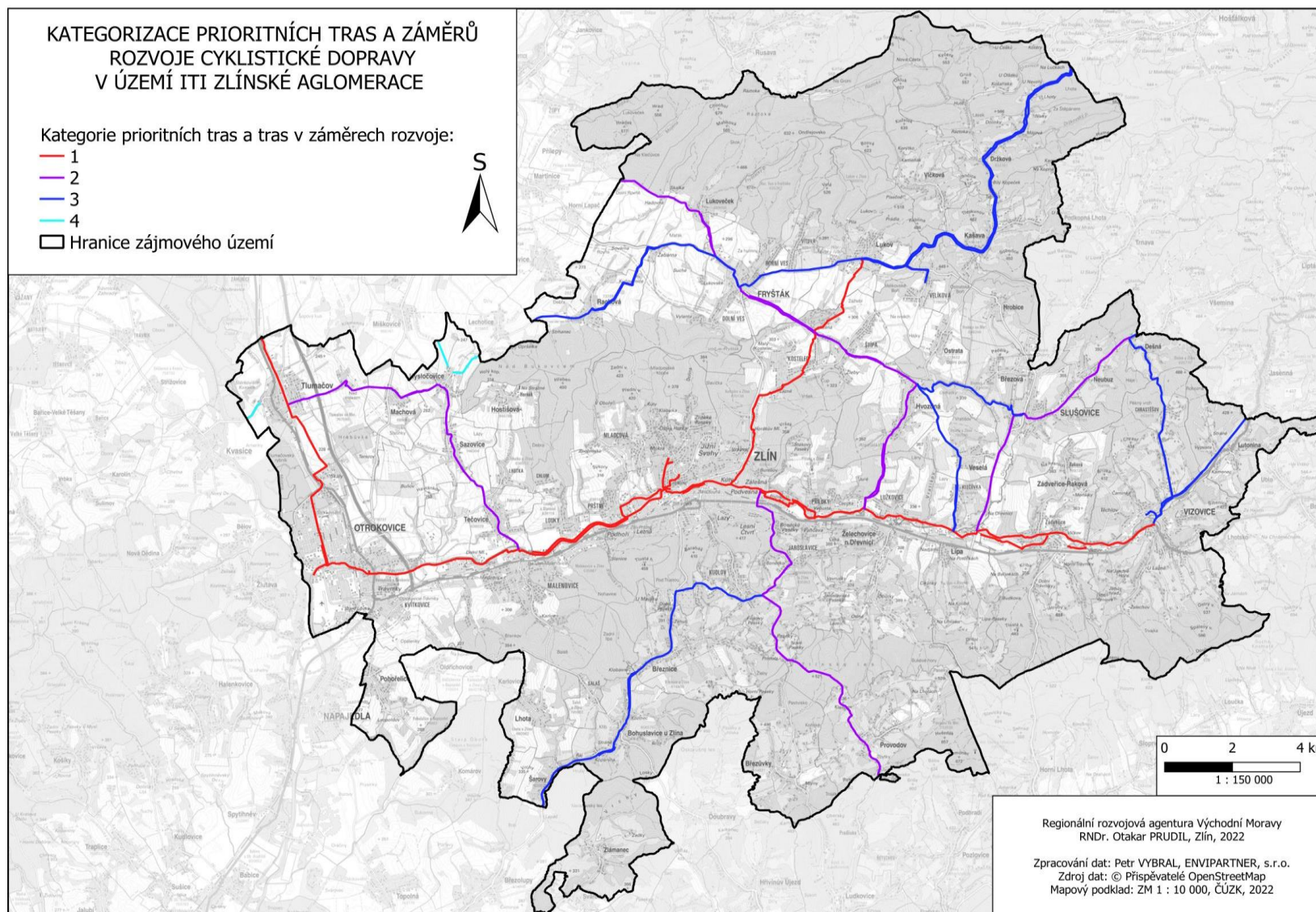
Obrázek 73: Kategorizace prioritních tras rozvoje cyklistické dopravy na území ITI ZA



Obrázek 74: Kategorizace projektových záměrů rozvoje cyklistické dopravy na území ITI ZA v návaznosti na prioritní trasy rozvoje



Obrázek 75: Kategorizace prioritních tras a projektových záměrů rozvoje cyklistické dopravy na území ITI ZA



Seznam obrázků

Obrázek 1: Vymezení území Zlínské aglomerace v roce 2020	6
Obrázek 2: Území ITI Zlínské aglomerace - geomorfologie.....	8
Obrázek 3: Cyklostezky a cyklotrasy současný stav na území ZA.....	9
Obrázek 4: Evropská dálková síť cyklotras EuroVelo na území České republiky	10
Obrázek 5: Síť dálkových tras ČR z roku 2010	11
Obrázek 6: Základní systém cyklistických tras ve Zlínském kraji v dlouhodobém výhledu dle Koncepte rozvoje cyklistiky ve Zlínském kraji	12
Obrázek 7: Základní systém cyklistických tras ve Zlínském kraji v dlouhodobém výhledu dle Koncepte rozvoje cyklistiky ve Zlínském kraji	13
Obrázek 8: Mapa cyklotrasy Moravská stezka	15
Obrázek 9: Mapa cyklotrasy č. 46	17
Obrázek 10: Mapa cyklotrasy č. 471	18
Obrázek 11: Mapa cyklotrasy č. 473	19
Obrázek 12: Mapa cyklotrasy č. 5034	20
Obrázek 13: Mapa cyklotrasy č. 5036	21
Obrázek 14: Mapa cyklotrasy č. 5054	22
Obrázek 15: Mapa cyklotrasy č. 5055	23
Obrázek 16: Mapa cyklotrasy č. 5056	24
Obrázek 17: Mapa cyklotrasy č. 5060	25
Obrázek 18: Mapa cyklotrasy č. 5067	26
Obrázek 19: Mapa cyklotrasy č. 5068	27
Obrázek 20: Mapa cyklotrasy č. 5069	28
Obrázek 21: Mapa cyklotrasy č. 5121	29
Obrázek 22: Mapa cyklotrasy č. 5181	30
Obrázek 23: Mapa cyklotrasy č. 6124	31
Obrázek 24: Návrh dostavby základní sítě cyklistických tras ve městě Zlín a okolí	34
Obrázek 25: Návrh úpravy sítě cyklistických tras ve městě Otrokovice	36
Obrázek 26: Významné trasy rozvoje cyklistické dopravy v území ITI ZA – zákres do reliéfu .	50
Obrázek 27: Mapa trasy Otrokovice – Zlín – Vizovice	51
Obrázek 28: Výškový profil trasy Otrokovice – Zlín – Vizovice	51
Obrázek 29: Ilustrační zobrazení počtu nehod s cyklisty na pozemních komunikacích v trase Otrokovice – Zlín – Vizovice	52
Obrázek 30: Mapa trasy Zlín – Kostelec – Lukov.....	53
Obrázek 31: Výškový profil trasy Zlín – Kostelec – Lukov	53
Obrázek 32: Ilustrační zobrazení počtu nehod s cyklisty na pozemních komunikacích v trase Zlín – Kostelec – Lukov	54
Obrázek 33: Mapa trasy Lukoveček – Fryšták – Štípa	55
Obrázek 34: Výškový profil trasy Lukoveček – Fryšták – Štípa	55
Obrázek 35: Ilustrační zobrazení počtu nehod s cyklisty na pozemních komunikacích v trase Lukoveček – Fryšták – Štípa	56
Obrázek 36: Mapa trasy Fryšták – Racková	57

Obrázek 37: Výškový profil trasy Fryšták – Racková	57
Obrázek 38: Ilustrační zobrazení počtu nehod s cyklisty na pozemních komunikacích v trase Fryšták - Racková.....	58
Obrázek 39: Mapa trasy Fryšták – Lukov – Kašava – Držková	59
Obrázek 40: Výškový profil trasy Fryšták – Lukov – Kašava – Držková	59
Obrázek 41: Ilustrační zobrazení počtu nehod s cyklisty na pozemních komunikacích v trase Fryšták – Lukov – Kašava – Držková	60
Obrázek 42: Mapa trasy Zlín – Tečovice – Mysločovice – Machová – Tlumačov	61
Obrázek 43: Výškový profil trasy Zlín – Tečovice – Mysločovice – Machová – Tlumačov	61
Obrázek 44: Ilustrační zobrazení počtu nehod s cyklisty na pozemních komunikacích v trase Zlín – Tečovice – Mysločovice – Machová – Tlumačov	62
Obrázek 45: Mapa trasy Zlín – Jaroslavice – Provodov	63
Obrázek 46: Výškový profil trasy Zlín – Jaroslavice – Provodov	63
Obrázek 47: Ilustrační zobrazení počtu nehod s cyklisty na pozemních komunikacích v trase Zlín – Jaroslavice – Provodov	64
Obrázek 48: Mapa trasy Vizovice – Dešná	65
Obrázek 49: Výškový profil trasy Vizovice – Dešná.....	65
Obrázek 50: Ilustrační zobrazení počtu nehod s cyklisty na pozemních komunikacích v trase Vizovice – Dešná.....	66
Obrázek 51: Mapa trasy Lípa – Slušovice – Dešná	67
Obrázek 52: Výškový profil trasy Lípa – Slušovice – Dešná.....	67
Obrázek 53: Ilustrační zobrazení počtu nehod s cyklisty na pozemních komunikacích v trase Lípa – Slušovice – Dešná.....	68
Obrázek 54: Mapa trasy Lužkovice – Hvozdná – Štípa.....	69
Obrázek 55: Výškový profil trasy Lužkovice – Hvozdná – Štípa	69
Obrázek 56: Ilustrační zobrazení počtu nehod s cyklisty na pozemních komunikacích v trase Lužkovice – Hvozdná – Štípa	70
Obrázek 57: Mapa trasy Otrokovice – Tlumačov	71
Obrázek 58: Výškový profil trasy Otrokovice – Tlumačov.....	71
Obrázek 59: Ilustrační zobrazení počtu nehod s cyklisty na pozemních komunikacích v trase Otrokovice – Tlumačov.....	72
Obrázek 60: Mapa trasy Vizovice – Lutonina	73
Obrázek 61: Výškový profil trasy Vizovice – Lutonina.....	73
Obrázek 62: Ilustrační zobrazení počtu nehod s cyklisty na pozemních komunikacích v trase Vizovice – Lutonina.....	74
Obrázek 63: Mapa trasy Klečůvka – Veselá – Hvozdná.....	75
Obrázek 64: Výškový profil trasy Klečůvka – Veselá – Hvozdná	75
Obrázek 65: Ilustrační zobrazení počtu nehod s cyklisty na pozemních komunikacích v trase Klečůvka – Veselá – Hvozdná	76
Obrázek 66: Mapa trasy Kudlov – Březnice – Bohuslavice u Zlína – Šarovy	77
Obrázek 67: Výškový profil trasy Kudlov – Březnice – Bohuslavice u Zlína – Šarovy.....	77
Obrázek 68: Ilustrační zobrazení počtu nehod s cyklisty na pozemních komunikacích v trase Kudlov - Březnice – Bohuslavice u Zlína – Šarovy	78
Obrázek 69: Mapa trasy Slušovice – Hvozdná	79
Obrázek 70: Výškový profil trasy Slušovice – Hvozdná	79

Obrázek 71: Ilustrační zobrazení počtu nehod s cyklisty na pozemních komunikacích v trase Slušovice – Hvozdná	80
Obrázek 72: Stávající síť cyklotras a cyklostezek na území ITI ZA a počet projektových záměrů výstavby cyklostezek u jednotlivých obcí.....	100
Obrázek 73: Kategorizace prioritních tras rozvoje cyklistické dopravy na území ITI ZA.....	101
Obrázek 74: Kategorizace projektových záměrů rozvoje cyklistické dopravy na území ITI ZA v návaznosti na prioritní trasy rozvoje	102
Obrázek 75: Kategorizace prioritních tras a projektových záměrů rozvoje cyklistické dopravy na území ITI ZA	103

Seznam tabulek

Tabulka 1: Počet obyvatel v obcích Zlínské aglomerace k 1. 1. 2021	7
Tabulka 2: Počet obyvatel ve místních částech města Zlín k 1. 1. 2021	7
Tabulka 3: Průběh cyklotrasy Moravská stezka	14
Tabulka 4: Průběh cyklotrasy č. 46.....	16
Tabulka 5: Průběh cyklotrasy č. 471.....	18
Tabulka 6: Průběh cyklotrasy č. 473.....	19
Tabulka 7: Průběh cyklotrasy č. 5034.....	20
Tabulka 8: Průběh cyklotrasy č. 5036.....	21
Tabulka 9: Průběh cyklotrasy č. 5054.....	22
Tabulka 10: Průběh cyklotrasy č. 5055.....	23
Tabulka 11: Průběh cyklotrasy č. 5056.....	24
Tabulka 12: Průběh cyklotrasy č. 5060.....	25
Tabulka 13: Průběh cyklotrasy č. 5067.....	26
Tabulka 14: Průběh cyklotrasy č. 5068.....	27
Tabulka 15: Průběh cyklotrasy č. 5069.....	28
Tabulka 16: Průběh cyklotrasy č. 5121.....	29
Tabulka 17: Průběh cyklotrasy č. 5181.....	30
Tabulka 18: Průběh cyklotrasy č. 6124.....	31
Tabulka 19: Koncepční dokumenty na území ITI ZA řešící oblast cyklistiky.....	38
Tabulka 20: Systém hodnocení prioritních tras dle hodnotících kritérií.....	84
Tabulka 21: Kategorizace prioritních tras dle bodového zisku	84
Tabulka 22: Hodnocení prioritních cyklistických tras na území ITI ZA dle kritéria č. 1	85
Tabulka 23: Hodnocení prioritních cyklistických tras na území ITI ZA dle kritéria č. 2	86
Tabulka 24: Hodnocení prioritních cyklistických tras na území ITI ZA dle kritéria č. 3	87
Tabulka 25: Hodnocení prioritních cyklistických tras na území ITI ZA dle kritéria č. 4.....	88
Tabulka 26: Celkové bodové hodnocení prioritních cyklistických tras na území ITI ZA.....	89
Tabulka 27: Kategorizace prioritních cyklistických tras na území ITI ZA.....	90
Tabulka 28: Kategorizace projektových záměrů v oblasti cyklistické dopravy na území ITI ZA	92
Tabulka 29: Fáze připravenosti projektových záměrů	94
Tabulka 30: Připravenost projektových záměrů v oblasti cyklistické dopravy na území ITI ZA	95

Seznam zdrojů

- Zlínská vrchovina. Moravské-Karpaty.cz [online]. [cit. 2022-01-29]. Dostupné z: http://moravske-karpaty.cz/prirodni-pomery/geomorfologie/zlinska-vrchovina/#mladcovska_vrchovina
- EuroVelo v ČR. Greenways.cz [online]. [cit. 2022-01-29]. Dostupné z: <https://www.eurovelo.cz/>
- Síť dálkových tras ČR z roku 2010. Centrum dopravního výzkumu [online]. [cit. 2022-01-29]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/>
- Koncepce rozvoje cyklistiky ve Zlínském kraji. Zlínský kraj [online]. [cit. 2022-01-29]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/koncepce-rozvoje-cyklistiky-na-uzemi-zlinskeho-kraje-cl-4830.html>
- Mapy.cz. Mapy.cz [online]. [cit. 2022-01-29]. Dostupné z: <https://mapy.cz/turisticka?x=15.6252330&y=49.8022514&z=8>
- Mtbmap.cz/. Mapy.cz [online]. [cit. 2022-01-29]. Dostupné z: <https://mtbmap.cz/>
- GENEREL BEZMOTOROVÉ DOPRAVY. OFICIÁLNÍ STRÁNKY STATUTÁRNÍHO MĚSTA ZLÍNA [online]. [cit. 2022-01-29]. Dostupné z: <https://www.zlin.eu/clanky/dokumenty/8193/73t72xfznuz2-sumf-gbd-priloha10-akcni-plan.pdf>
- Generel dopravy pro město Zlín. OFICIÁLNÍ STRÁNKY STATUTÁRNÍHO MĚSTA ZLÍNA [online]. [cit. 2022-01-29]. Dostupné z: <https://www.zlin.eu/generel-dopravy-pro-mesto-zlin-cl-2238.html>
- Plán udržitelné městské mobility města Otrokovice. OTROKOVICE [online]. [cit. 2022-01-29]. Dostupné z: <http://mobilita-otrokovice.cz/wp-content/uploads/2019/12/Navrhova-cast-PUMM-a-akcni-plan-fin.pdf>
- STRATEGIE ROZVOJE ZLÍNSKÉHO KRAJE 2030. Zlínský kraj [online]. [cit. 2022-01-29]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/strategie-rozvoje-zlinskeho-kraje-2030-cl-4623.html>
- GENEREL DOPRAVY ZLÍNSKÉHO KRAJE. Zlínský kraj [online]. [cit. 2022-01-29]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/generel-dopravy-zlinskeho-kraje-cl-99.html>
- KONCEPCE ROZVOJE CYKLISTIKY NA ÚZEMÍ ZLÍNSKÉHO KRAJE. Zlínský kraj [online]. [cit. 2022-01-29]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/koncepce-rozvoje-cyklistiky-na-uzemi-zlinskeho-kraje-cl-4822.html>
- SUMF – Strategický rámec udržitelné městské mobility. OFICIÁLNÍ STRÁNKY STATUTÁRNÍHO MĚSTA ZLÍNA [online]. [cit. 2022-01-29]. Dostupné z: <https://www.zlin.eu/sumf-strategicky-ramec-udrzitelne-mestske-mobility-cl-3770.html>
- Program rozvoje venkova na roky 2021-2023. BOHUSLAVICE U ZLÍNA [online]. [cit. 2022-01-29]. Dostupné z: <https://www.bohuslaviceuzlina.cz/obec-1/program-obnovy-venkova/>

Program rozvoje obce Březnice 2020 - 2027. Březnice [online]. [cit. 2022-01-29]. Dostupné z: <https://www.breznice-zlin.cz/urad-obce/program-rozvoje-obce-breznice-2020-2027/>

PLÁN ROZVOJE SPORTU. Březnice [online]. [cit. 2022-01-29]. Dostupné z: <https://www.breznice-zlin.cz/urad-obce/plan-rozvoje-sportu/>

Strategický rozvojový plán. Dešná u Zlína [online]. [cit. 2022-01-29]. Dostupné z: https://desnauzlina.cz/default/default/940_strategicky-rozvojovy-plan

Plán rozvoje sportu města fryštáku 2019-2025. MĚSTO FRYŠTÁK [online]. [cit. 2022-01-29]. Dostupné z: https://www.frystak.cz/e_download.php?file=data/editor/178cs_5.pdf&original=Pl%C3%A1n%20rozvoje%20sportu%20m%C4%9Bsta%20Fry%C5%A1t%C3%A1k2021.pdf

Program rozvoje obce Hvozdná. OBEC HVOZDNÁ [online]. [cit. 2022-01-29]. Dostupné z: <https://www.hvozdna.cz/sluzby-a-sprava-obce/obecni-urad/program-obnovy-venkova/>

Program rozvoje obce na období 2016 – 2022. KAŠAVA [online]. [cit. 2022-01-29]. Dostupné z: <https://www.kasava.cz/informace-o-obci/rozvoj-obce/>

Program rozvoje obce Mysločovice 2016 – 2022. Obec Mysločovice [online]. [cit. 2022-01-29]. Dostupné z: <https://www.myslocovice.cz/file.php?nid=540&oid=6215758>

Cyklokoncepte. OTROKOVICE [online]. [cit. 2022-01-29]. Dostupné z: <https://otrokovice.cz/cyklokoncepte/ms-1286/p1=1286>

Dokumenty. OTROKOVICE [online]. [cit. 2022-01-29]. Dostupné z: <http://mobilita-otrokovice.cz/dokumenty/>

Program rozvoje města. Město Slušovice [online]. [cit. 2022-01-29]. Dostupné z: <https://www.slusovice.cz/program-rozvoje-mesta>

Program rozvoje obce Tlumačov na období 2013–2026. Obec Tlumačov [online]. [cit. 2022-01-29]. Dostupné z: <https://www.slusovice.cz/program-rozvoje-mesta>

Strategické dokumenty. MĚSTO VIZOVICE [online]. [cit. 2022-01-29]. Dostupné z: <https://www.mestovizovice.cz/mesto-1/strategie-dokumenty/>

Strategický plán rozvoje obce a ostatní dokumenty obce. Želechovice nad Dřevnicí [online]. [cit. 2022-01-29]. Dostupné z: <https://www.zelechovice.eu/obec/strategicky-plan-rozvoje-obce-a-ostatni-dokumenty-obce/>

Schválená SCLLD MAS Jižní Haná 2021 - 2027. JIŽNÍ HANÁ MÍSTNÍ AKČNÍ SKUPINA [online]. [cit. 2022-01-29]. Dostupné z: <https://www.masjiznihana.cz/strategie-2021-2027/dokument/>

Strategie komunitně vedeného místního rozvoje pro období 2021 – 2027. Luhačovické Zálesí [online]. [cit. 2022-01-29]. Dostupné z: <http://luhacovskezalesi.cz/rozvoj-komunitne-vedeny-mistni-rozvoj-clld/clld-2021-27/>

STRATEGIE CLLD 2021-2027. MAS PARTNERSTVÍ MOŠTĚNKA [online]. [cit. 2022-01-29]. Dostupné z: <https://mas-mostenka.cz/mas/strategie-clld-21/komunitni-projednani-sclld/>

Schválená Strategie CLLD 2021 - 2027. SEVERNÍ CHŘIBY MAS POMORAVÍ [online]. [cit. 2022-01-29]. Dostupné z: <http://masschp.cz/schvalena-strategie-clld-2021-2027/d-1929/p1=1939>

Strategie CLLD 2021+. Místní akční skupina Vizovicko a Slušovicko, o.p.s. [online]. [cit. 2022-01-29]. Dostupné z: <http://www.masvas.cz/strategie-clld/strategie-clld-2021/>

DOPRAVNÍ NEHODY V ČR. DOPRAVNÍ NEHODY V ČR [online]. [cit. 2022-01-29]. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>