

**Národní strategie rozvoje
cyklistické dopravy
České republiky**
pro léta 2013–2020



Ministerstvo dopravy

OBSAH

1. ÚVOD	5
2. GLOBÁLNÍ A STRATEGICKÉ CÍLE CYKLOSTRATEGIE	6
3. PODKLADY, VÝCHODISKA	9
3.1 CYKLOSTRATEGIE 2004–2011.....	9
3.2 STRATEGICKY NADŘÁZENÉ DOKUMENTY	9
Dokument je zpracován podle „Metodiky přípravy veřejných strategií“, kterou zpracovalo Ministerstvo financí a která předepisuje strukturu strategických veřejných dokumentů.....	15
3.3 IMPLEMENTACE ZAHRANIČNÍCH ZKUŠENOSTÍ	15
3.4 OBECNÁ VÝCHODISKA CYKLOSTRATEGIE.....	16
3.5 POTENCIÁL CYKLISTICKÉ DOPRAVY V ČR	18
4. STANOVENÍ SPECIFICKÝCH CÍLŮ – POPIS SOUČASNÉHO STAVU A DOPORUČENÍ	21
4.1 ZAJIŠTĚNÍ FINANCOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY	21
4.1.1 Stávající možnosti financování	21
4.1.2 Využití stávajících cest	27
4.1.3 EuroVelo a dálková síť cyklotras ČR.....	29
4.2 ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI CYKLISTICKÉ DOPRAVY	33
4.2.1 Dopravní výchova a vzdělávání cyklistů	33
4.2.2 Nehodovost cyklistů a krádeže jízdních kol	36
4.2.3 Legislativa.....	38
4.3 METODICKÁ PODPORA ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE MĚSTECH & PROJEKT CYKLISTICKÉ AKADEMIE	39
4.3.1 Metodické zázemí, dokumenty, výzkum	39
4.3.2 Aktivity MŽP a MZ, výzkumné aktivity	41
4.3.3 Iniciativa tzv. Uherskohradištské charty	43
4.4 REALIZACE NÁRODNÍHO PRODUKTU ČESKO JEDE	45
4.4.1 Marketingová podpora produktu Česko jede.....	45
4.4.2 Podpora navazující cykloturistické infrastruktury	48
4.4.3 Podpora služeb a rozvoj lidských zdrojů v oblasti cykloturistiky.....	50
5. SPECIFICKÉ CÍLE, OPATŘENÍ, ZODPOVĚDNOST, TERMÍNY..	52
SPECIFICKÝ CÍL 1 – ZAJIŠTĚNÍ FINANCOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY	52
Cíl 1.1. Výstavba a údržba cyklistické infrastruktury	52
Cíl 1.2. Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů	53
Cíl 1.3. Podpora výstavby sítě dálkových cyklotras ČR a tras EuroVelo.....	55
SPECIFICKÝ CÍL 2 – ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI CYKLISTICKÉ DOPRAVY	56
Cíl 2.1. Prevence, aneb realizace vzdělávacích, komunikačních a osvětových témat.....	56
Cíl 2.2. Kontrola dodržování pravidel silničního provozu cyklisty, monitoring nehodovosti cyklistů a preventivní opatření proti krádežím kol	57

Cíl 2.3. Realizace legislativních opatření s ohledem na bezpečnost a plynulost cyklistické dopravy
57

SPECIFICKÝ CÍL 3 – REALIZACE PROJEKTU CYKLISTICKÉ AKADEMIE.. 59

Cíl 3.1. Zvyšování povědomí o nástrojích ovlivňujících podporu cyklistické dopravy, včetně realizace výzkumných projektů 59
Cíl 3.2. Zefektivnění propagace cyklistické dopravy jako součásti životního stylu 60
Cíl 3.3. Vytvoření národní sítě měst a obcí „Města pro cyklisty“ 61

SPECIFICKÝ CÍL 4 – REALIZACE NÁRODNÍHO PRODUKTU ČESKO JEDE 64

Cíl 4.1. Marketingová podpora produktu Česko jede 64
Cíl 4.2. Zajistit potřebnou infrastrukturu pro cykloturistiku 65
Cíl 4.3. Podpora služeb a rozvoj lidských zdrojů v oblasti cykloturistiky 66

6. SUMARIZACE HLAVNÍCH OPATŘENÍ CYKLOSTRATEGIE 67

7. NÁSTROJE REALIZACE CYKLOSTRATEGIE 69

7.1 PRÁVNÍ NÁSTROJE 69

7.1.1 Změny v právních předpisech v zákoně č. 361/2000 Sb. a vyhlášky č. 30/2001 Sb. 69
7.1.2 Změny v souvisejících zákonech a předpisech 70

7.2 EKONOMICKÉ NÁSTROJE 73

7.2.1 Ekonomické přínosy cyklistiky – analýza nákladů a přínosů 73
7.2.2 Financování cyklistické infrastruktury 77
7.2.3 Financování opatření dle běžných postupů a procedur 79
7.2.4 Částečné financování priority 3. a 4. z evropských zdrojů 81

7.3 ORGANIZAČNÍ NÁSTROJE 82

7.4 MARKETINGOVÉ, INFORMAČNÍ A PUBLIKAČNÍ NÁSTROJE 84

7.5 AKČNÍ PLÁN 86

8. MONITORING CYKLOSTRATEGIE 88

9. VYSVĚTLENÍ POJMŮ 89

10. VYSVĚTLENÍ ZKRATEK 91

Úvodní teze

Úvod – kapitola 1.

Globální a strategické cíle – kapitola 2.

Podklady a východiska (neboli výchozí předpoklady) – kapitola 3.

1. Úvod

Aktualizace Cyklostrategie vychází z vyhodnocení Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro roky 2004–2011, kterou vláda České republiky přijala usnesením vlády č. 678 ze dne 7. července 2004 (dále jen „Cyklostrategie 2004–2011“). Následně byla tato informace potvrzena ve vládním usnesení ČR ze dne 3. ledna 2007 č. 15 k Informaci o realizaci plnění úkolů a opatření uvedených v Cyklostrategii. V roce 2011 byla provedena rozsáhlá analýza plnění opatření Cyklostrategie z let 2004–2011 a současně byly zahájeny práce na její aktualizaci s předpokladem jejího předložení do vlády ČR v průběhu roku 2013. Aktualizovaná verze Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro roky 2013–2020 (dále jen „Cyklostrategie“) je obsahem tohoto dokumentu.

Cyklistika je výrazně průřezové téma, které zasahuje do kompetence několika resortů, a to na úrovni státní správy i místní samosprávy. Z hlediska kompetencí se dělí do oblasti **dopravní obsluhy území** (resort dopravy) a oblasti **cykloturistiky** (resort místního rozvoje). Cyklistika jako způsob dopravy není menšinovým trendem, ale plnohodnotnou formou dopravy vhodně doplňující další druhy. Cyklistická doprava a cykloturistika mají pozitivní vliv nejen na dopravní situaci a dopravní obsluhu území, ale současně snižují dopady na životní prostředí, zlepšují zdraví a kvalitu života obyvatel ČR a zároveň přináší ekonomický rozvoj regionům. V porovnání s ostatními vyspělými zeměmi (především EU) jsou v ČR dosud investice do cyklistické dopravy i cykloturistiky podhodnoceny, a to na všech úrovních a ve všech zainteresovaných resortech.

Aby byla Cyklostrategie funkční, musí být realizována na třech úrovních (stát – kraj – města a obce), ve spolupráci se soukromým a neziskovým sektorem. Hlavním garantem realizace Cyklostrategie je Ministerstvo dopravy (oblast cyklostrategie), dílčím garantem je Ministerstvo pro místní rozvoj (cykloturistika). Klíčem úspěchu celé Cyklostrategie je ovšem spolupráce s místní samosprávou, neboť odpovědnost za budování cyklistické infrastruktury mají právě obce a města. Proto Cyklostrategie přichází s výzvou adresovanou městům, aby se přeorientovala na aktivní cílevědomou dopravní politiku namísto pasivního přizpůsobování se narůstající dopravě. Města na tuto výzvu odpovídají založením celonárodní sítě – Asociace měst pro cyklisty, jejímž posláním je společně uskutečňovat kroky, které povedou k naplnění vybraných cílů Cyklostrategie.

Společně s městy pak byly definovány čtyři základní okruhy, které mají přispět ke změně klimatu v podpoře cyklistické dopravy a cykloturistiky, které jsou následující:

1. Finance
2. Bezpečnost a legislativa
3. Cyklistická akademie (vzdělávací program o cyklistické kultuře)
4. Cykloturistika (národní produkt Česko jede)

2. Globální a strategické cíle Cyklostrategie

Jízda na kole je nejjednodušší a nejpřirozenější způsob dopravy hned po chůzi. Výhody cyklistiky jsou přitom překvapivě rozmanité:

- Pravidelná jízda na kole zlepšuje zdraví a prodlužuje délku života.
- Cyklistika nepotřebuje fosilní paliva – spaluje pouze lidské tuky.
- Lidé, kteří jezdí na kolech, šetří parkovací místa, jsou tišší a pohybují se, aniž by vypouštěli do ovzduší znečišťující látky.
- Kolo je ideální dopravní prostředek pro děti, které by jinak museli rodiče vozit automobily.
- Jednoduchá analýza nákladů a výnosů (Cost-Benefit analysis) došla k závěru, že každá 3 eura investovaná do cyklistiky přináší návrat 5 eur.
- Cyklisté, především ti městští, vytváří i svébytnou a pestrou cyklokulturu, která je podhoubím pro fungující občanskou společnost.

Základním globálním cílem Cyklostrategie je zpopularizovat jízdní kolo, aby se opět stalo rovnocennou, přirozenou a integrální součástí dopravního systému v městech „krátkých vzdáleností“, tj. ukázat, že cyklistická doprava je konkurenceschopná do vzdálenosti 5 km. Globální cíl je spojen s iniciativou Asociace měst pro cyklisty, jejímž cílem je propagace VIZE 25, neboli podpora rozvoje městské mobility, která věnuje spravedlivou pozornost všem složkám dopravy. Individuální automobilová doprava, cyklistická doprava, veřejná a pěší doprava by měly mít stejné postavení. Vize 25 by měla ovlivňovat všechny další koncepční a strategické dokumenty města.

Splnění tohoto cíle by přineslo:

- Zlepšení mobility v území, zvýšení bezpečnosti

Potenciál cyklistické dopravy bude možné plně využít díky novým opatřením, která přispějí k většímu využívání jízdního kola při každodenních cestách za prací, do škol, za nákupy a službami či v rámci aktivního trávení volného času. Paradoxně naplnění cíle pomůže i automobilové dopravě¹.

- Rozvoj cykloturistiky v území

Trh cykloturistiky přinese alternativu formou udržitelného rozvoje cestovního ruchu, který je vhodný ke zvýšení intenzity prožívání turistických zážitků. Podpora cyklistiky a cykloturistiky umožní vznik pracovních míst v různých oblastech souvisejících služeb a podpoří místní ekonomiku a prohloubí zájem o jednotlivé turistické regiony České republiky.

¹ Konkrétní čísla ze zahraničních výzkumů dokazují, jak navýšení počtu cyklistů ve městech zlepšilo plynulost provozu, ulice se staly průchodnější a průměrná cestovní rychlost automobilů se zvýšila.

- Zlepšení lidského zdraví

Každodenní jízda na kole je vynikající prevencí nadměrné tělesné hmotnosti (nadváhy a obezity) a souvisejících chronických neinfekčních onemocnění. Nedostatek pohybu je jedním z hlavních rizikových faktorů srdečně-cévních nemocí. Výsledný efekt se promítá v dlouhodobém horizontu do snižování výdajů na zdravotnictví. Přínosy jízdy na kole pro jednotlivce i společnost výrazně převyšují rizika.

- Ochrana životního prostředí

Bezpečná síť komunikací pro jízdní kola může být základem pro omezování negativních vlivů individuální automobilové dopravy, díky přesunu části dopravních výkonů z automobilové dopravy na dopravu cyklistickou. To má významný vliv na snížení emisí hluku, plynů a prachových částic ohrožujících lidské zdraví i plynů porušujících globální klimatickou rovnováhu.

K naplnění vizí je stanoveno několik strategických cílů ve dvou úrovních.

Strategické cíle na národní úrovni:

1. Zvýšit podíl cyklistiky na přepravních výkonech na 10 % do roku 2020 (v průměru na celou ČR).
2. Snižit počet usmrcených cyklistů do roku 2020 alespoň o 35 osob a těžce zraněných cyklistů alespoň o 150 osob oproti roku 2009.
3. Podpořit cyklistiku jako jeden z rovnocenných pilířů národní dopravní politiky, spojený s finanční podporou výstavby kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury a s vytvářením vhodných legislativních podmínek pro používání jízdního kola k dopravním i rekreačním účelům.
4. Podpořit projekt „**Cyklistické akademie**“, poskytující metodickou podporu rozvoje cyklistické dopravy ve městech a aglomeracích.
5. Podpořit rozvoj cykloturistiky projektem „**Česko jede**“ jako nejdynamičtější se rozvíjejícího segmentu aktivní turistiky v ČR, a to zejména podporou doznačení a údržby dálkových cyklotras (evropských EuroVelo, národních a regionálních) a jejich začlenění do koncepcí územního rozvoje, společně s vytvořením marketingové podpory a prodeje národního produktu cykloturistiky.

K naplnění strategických cílů jsou pověřeny nejen již čtyři výše uvedené resorty, ale také:

- resort zemědělství (rozvoj cykloturistiky na venkově) – 70 % území ČR je venkovský prostor a právě hustá síť cykloturistických tras a cyklistických stezek vede přes český venkov na podporu rozvoje zejména domácího cestovního ruchu. Nástroje resortu jsou velmi opodstatněné pro rozvoj cykloturistiky – Program rozvoje venkova, komplexní pozemkové úpravy, aktivity MAS LEADER – naplňování Strategie místního rozvoje v oblasti cestovního ruchu, péče o krajinotvorbu a oživení vesnic, zlepšení kvality života na venkově (EAFRD), soutěž Vesnice roku, údržba a provoz lesních

- cest v rámci lesního hospodaření, cyklostezky podél vodních cest, atd.;
- resort školství, mládeže a tělovýchovy – zejména vazba na dopravní výchovu na školách a vedení mládeže k aktivnímu trávení volného času;
 - resort vnitra – zejména vazba na kontrolování dodržování pravidel silničního provozu, nebo podpora realizace preventivních programů proti krádežím kol.

Strategické cíle na místní úrovni:

Cyklostrategie vychází ze skutečnosti, že odpovědnost za budování cyklistické infrastruktury mají obce, města, mikroregiony a místní akční skupiny (MAS). Proto další cíle jsou navrženy pro místní úroveň:

- Zvýšit počet cyklistů, aneb je třeba usilovat o to, aby v našich městech jezdilo více lidí na kole, aby to bylo bezpečné a lákavé. Je třeba zvýšit podíl cyklistiky v rovinatých městech na přepravních výkonech na 25 % do roku 2025 v kontextu VIZE 25;
- Vytvořit podmínky pro mobilitu a optimalizace sítě cyklostezek a cyklotras, aneb najít a odstranit obecné překážky bránící rozvoji cyklistické dopravy;
- Zajistit bezpečnost a bezbariérovost na trase, aneb odstranit konkrétní místa a úseky s vysokým rizikem dopravních nehod cyklistů;
- Vytvořit zázemí v cíli, aneb zkvalitnit podmínky pro parkování a úschovu jízdních kol, včetně zajištění dostatečného hygienického zázemí pro zaměstnance při dojížděcí do práce;
- Realizovat lepší kampaně, aneb zefektivnit propagaci cyklistiky pomocí pozitivního marketingu jízdních kol, znovuobjevení potenciálu cyklistiky a jejích důsledků pro naše zdraví, dopravní výchovy, komunikačních témat prevence dopravních nehod;
- Vytvořit zázemí pro odpočinek, aneb podpořit výstavbu bezpečných cyklotras a doprovodné cykloinfrastruktury, aby bylo kam jezdit ve volném čase a o dovolených a podpořit tak projekt Česko jede.

K dosažení těchto cílů jsou stanoveny čtyři specifické cíle (viz kapitoly 4–5), na které navazují konkrétní cíle a dílčí opatření.

3. Podklady, východiska

3.1 CYKLOSTRATEGIE 2004–2011

Aktualizace Cyklostrategie vychází z vyhodnocení Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, která byla vytvořena pro roky 2004–2011 (analýza je zpracována v samostatném dokumentu). V daném období byla Cyklostrategie 2004-2011 koordinována především Ministerstvem dopravy ČR, které zadalo implementaci Cyklostrategie Centru dopravního výzkumu, v. v. i., a dále pak prostřednictvím koordinace tří výzkumných úkolů spojených s tematikou cyklistiky. Opatření ostatních resortů byla plněna pomocí běžných postupů a procedur ministerstev. Jedná se zejména o Ministerstvo pro místní rozvoj a jeho příspěvkovou organizaci agenturu CzechTourism s tematikou cykloturistiky a Ministerstvo životního prostředí a Ministerstvo zdravotnictví s tematikou osvěty. Spojovacím článkem naplňování celé Cyklostrategie je Ministerstvo dopravy ČR.

Významným bodem v naplňování Cyklostrategie 2004-2011 byla spolupráce Ministerstva dopravy ČR s krajskými a místními samosprávami, a to prostřednictvím koordinační, metodické a konzultační činnosti. Efektivní spolupráce probíhala rovněž se státními příspěvkovými organizacemi, nevládními neziskovými organizacemi, privátním sektorem apod. Spolupráce všech těchto subjektů je základním předpokladem pro fungující a výkonný systém podpory cyklistické dopravy v České republice.

3.2 STRATEGICKY NADŘAZENÉ DOKUMENTY

A. Klíčové dokumenty

Cyklostrategie vychází ze strategicky nadřazených dokumentů:

- **Aktualizace Dopravní politiky České republiky pro léta 2005–2013 z roku 2011.** Cyklistická doprava je v tomto materiálu řešena v rámci specifického cíle 4.5.3 „Využití možností nemotorové dopravy“. Jedno z opatření je spojeno přímo s Cyklostrategií: „...při řešení cyklistické dopravy budou odpovědné orgány využívat veřejně projednanou Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR.“ Dokument mimo jiné uvádí: „Nemotorová doprava má zejména ve městech nezastupitelnou úlohu, avšak podmínky v ČR jsou zatím nedostatečné. Ve většině měst cyklistická infrastruktura úplně chybí, existující vyznačené cyklistické trasy jsou nevyhovující z bezpečnostního hlediska i z hlediska nabídky tras. V oblasti cyklistické dopravy je třeba rozlišovat dvě oblasti:
 - *cyklistická doprava plní základní dopravní funkce jako alternativa k hromadné dopravě a k IAD – je v gesci resortu dopravy a musí být zahrnuta do dopravně politického procesu,*
 - *rekreační doprava, která je v gesci resortu místního rozvoje a je součástí koncepce cestovního ruchu.*

Přínosy cyklistické dopravy jsou přitom velmi významné nejen v oblasti environmentální, ale i pro zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva prevencí chronických neinfekčních onemocnění². Cyklistická doprava je nadějnou alternativou v osobní dopravě mezi obcemi i ve městech – do zaměstnání a škol. Pro její rozvoj bude nutné vybudovat hustou síť samostatných cyklistických pruhů a stezek. Při navrhování nových dopravních projektů a při rekonstrukčních akcích je nutné s případnou realizací cyklistických pruhů a stezek počítat."

Současně tento dokument byl tvořen v souladu s nově připravovanou **Dopravní politikou ČR pro období 2014–2020** s výhledem do roku 2050.

- **Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011–2020**, která byla schválena usnesením vlády České republiky ze dne 10. srpna 2011 č. 599, kde je cílem i podpora realizace programů zaměřených na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců.
- Tento dokument byl tvořen v souladu s nově schválenou **Koncepcí státní politiky cestovního ruchu na období 2014–2020** usnesením vlády č. 220/2013 ze 27. 3. 2013 a **Marketingovou strategií CzechTourism**. Cykloturistika spolu s dalšími formami aktivní, šetrné turistiky jako pěší turistika, vodáctví, hipoturistika apod. přesně splňuje požadavky na moderní turistický produkt.

Na výše uvedené strategické dokumenty Cyklostrategie přímo navazuje a vychází z jejich usnesení.

B. Související dokumenty

Cyklostrategie má podporu i v dalších dokumentech:

- **EVROPA 2020 – Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění** (2010). Strategie stanovuje úkoly Komise, které hodlá v budoucnu na úrovni EU realizovat, a dále stanoví úkoly, které je třeba provést na vnitrostátní úrovni.
- **Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Akční plán pro městskou mobilitu** {SEK(2009) 1211}, {SEK(2009) 1212} Téma č. 1 – podpora integrovaných politik. Integrovaný přístup může nejlepším způsobem řešit komplexnost městských dopravních systémů, otázky správy věcí veřejných a napojení měst a jejich okolních oblastí nebo regionů, provázanost druhů dopravy.

² Chronická neinfekční onemocnění představují nejčastější příčinu úmrtí nejen v ČR, ale i celé EU. Jedná se o okruh nemocí, mezi něž se řadí srdečně-cévní onemocnění, některá nádorová onemocnění, poruchy duševního zdraví, diabetes mellitus II. typu (cukrovka), chronická respirační onemocnění či muskuloskeletální onemocnění. Tuto širokou skupinu onemocnění vzájemně spojují společné rizikové faktory, základní determinanty a tedy i možnosti intervence. Jedním ze stěžejních rizikových faktorů je i nedostatek pohybové aktivity.

- Základním dopravně-strategickým dokumentem EU je dokument Evropské komise Bílá kniha – Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (2011), zkráceně **Bílá kniha o dopravě**³, která pracuje s výhledovým obdobím do r. 2050. Cyklistická doprava je v rámci tohoto dokumentu řešena v rámci iniciativ „Práce v oblasti bezpečnosti dopravy: záchrana tisíců životů“ a „Podpora udržitelnějšího chování“ (iniciativy 16 a 27):
 - 16. Směrem k „vizi nula“ v bezpečnosti silničního provozu – Věnovat zvláštní pozornost zranitelným účastníkům, jako jsou chodci, cyklisté a motocyklisté, a to i pomocí bezpečnější infrastruktury a bezpečnějších technologií vozidel.
 - 27. Dopravní informace – Podporovat informovanost o dostupných alternativách ke konvenční individuální dopravě (méně časté používání auta, pěší chůze a cyklistika, spolujízda, Park & Ride, inteligentní prodej jízdenek atd.).

Klíčová je skutečnost, že cyklistická doprava je integrována do problematiky celkové mobility pro městská prostředí, zejména prostřednictvím iniciativy „Integrovaná městská mobilita“.

- **Komise Evropských společenství – Zelená kniha: Na cestě k nové kultuře městské mobility** (KOM 2007) 551 z 25. 9. 2007. EK identifikuje pět výzev, před nimiž stojí evropská města a kterým je potřeba čelit integrovaným přístupem. První výzva se týká plynulosti dopravního provozu. Možným řešením tohoto problému je podpora environmentálně šetrných způsobů dopravy, jako je chůze, cyklistika a veřejná doprava.
- Na základě výsledků konzultačního procesu Zelené knihy byl přijat Evropskou komisí 30. září 2009 Akční plán pro městskou mobilitu, který definuje 20 akcí pro krátko- a střednědobý horizont, z nichž nejvýznamnější pro oblast cyklistické dopravy jsou následující:
 - Akce 1: Urychlené vytvoření plánů udržitelné městské mobility
 - Akce 2: Udržitelná městská mobilita a regionální politika
 - Akce 3: Doprava pro zdravé městské prostředí
 - Akce 6: Zlepšení informací o cestování
 - Akce 8: Kampaně zaměřené na dopravní chování v rámci udržitelné mobility
 - Akce 12: Studie o urbanistických aspektech internalizace externích nákladů
 - Akce 16: Zdokonalení údajů a statistik

³ Bílé knihy Komise jsou dokumenty, které obsahují návrhy na činnost společenství v určité oblasti. V některých případech Bílá kniha následuje po vydání Zelené knihy, která formuluje klíčové otázky a jejímž cílem je zahájit proces konzultací o daném tématu na evropské úrovni. Bílá kniha má pro členské státy EU pouze doporučující povahu, je nezávazným dokumentem.

- Akce 17: Zřízení střediska pro sledování městské mobility
 - Akce 18: Přispění k mezinárodnímu dialogu a výměně informací
 - Akce 20: Inteligentní dopravní systémy (ITS) pro městskou mobilitu
- **Komise Evropských společenství – Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011-2020** (červenec 2010). Tento dokument obsahuje návrh sedmi hlavních cílů, z nichž dva jsou spojené i s cyklistickou dopravou (Zlepšit vzdělávání a výcvik účastníků silničního provozu a Ochrana zranitelných účastníků silničního provozu).
- **Usnesení Evropského parlamentu ze dne 27. září 2011 o evropské bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020 (2010/2235(INI))**, ze kterých jsou pro cyklistickou dopravu důležitá zejména tato doporučení:
 - 54. důrazně doporučuje, aby odpovědné orgány zavedly omezení rychlosti na 30 km/hod. v obytných zónách a na všech jednoproudových silnicích ve městech, které nemají samostatný jízdní pruh pro cyklisty, a to k účinnější ochraně zranitelných účastníků silničního provozu;
 - 58. vítá skutečnost, že Komise zaměřuje svou pozornost na nejvíce zranitelné skupiny účastníků silničního provozu (uživatelé jednostopých vozidel, chodci atd.), kde jsou počty nehod stále příliš vysoké; vyzývá členské státy, Komisi a průmysl, aby měly při navrhování silniční infrastruktury a zařízení tyto typy uživatelů na paměti tak, aby budované silnice byly bezpečné pro všechny uživatele; žádá, aby při projektování a údržbě silnic byla větší pozornost věnována opatřením v oblasti infrastruktury na ochranu cyklistů a chodců, např. opatření na oddělení dopravy, rozšiřování sítí cyklostezek a bezbariérových přístupů a přechodů pro chodce;
 - 100. vyzývá Komisi a členské státy, aby podporovaly cyklistiku a pěší turistiku jako samostatný druh dopravy a nedílnou součást všech dopravních systémů.
- Dokument byl tvořen v souladu s nově připravovanou **Strategií regionálního rozvoje ČR 2014-2020**, která je nyní před schválením. Téma cyklistické dopravy se objevuje např. v kapitole P.1 Rozvoj urbanizovaných oblastí.
- **Národní strategický referenční rámec ČR 2007-2013**. Téma cyklistické dopravy se objevuje v materiálu: kapitola 3.2.2. *"...ve městech a městských aglomeracích budovat integrované dopravní systémy s výraznějším uplatněním environmentálně šetrnějších druhů dopravy, včetně možnosti využívání biopaliv a zemního plynu v dopravě, a podporovat systémy Park & Ride a Bike & Ride."* Konkrétně se podpora cyklistické dopravy objevuje v jednotlivých

ROP a programech Přeshraniční spolupráce – konkrétní informace jsou uvedeny níže – viz Národní rozvojový plán.

- **Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR, přijatý vládou ČR 11. ledna 2010 v usnesení č. 37.** Cyklistická doprava nepřímo naplňuje tyto priority a cíle: Priorita 1.2: Zlepšování životního stylu a zdravotního stavu populace, Cíl 1: Zlepšit životní styl a zdravotní stav populace; Priorita 3.2: Zvyšování kvality života obyvatel území, Cíl 2: Zvýšit a zkvalitnit dopravní dostupnost, Cíl 4: Posílit zastoupení udržitelného cestovního ruchu ve struktuře místní ekonomiky.
- **Politika územního rozvoje ČR 2008, přijatá vládou ČR 20. července 2009 v usnesení č. 929**
 - Téma cyklistické dopravy se objevuje přímo v materiálu:
 - *Bod (24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).*
 - *Bod (29) Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní městskou hromadnou dopravu umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Vytvářet tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest. (Viz také Lipská charta, bod I.; viz také čl. 26 PÚR ČR 2006)*
 - Téma cyklistické dopravy se objevuje nepřímo v materiálu:
 - *Bod (67), písmeno d) Zkvalitnění veřejné, zejména dopravní a technické infrastruktury.*
 - *Bod (77) Různé systémy dopravní infrastruktury nezbytně vyžadují koordinaci jejich umístění v území s ohledem na ochranu a rozvoj jeho hodnot a z tohoto důvodu nalézání kvalitativně lepšího a citlivějšího průchodu územím. Nezbytnou je koordinace dopravní infrastruktury v zastavěném i nezastavěném území.*
 - *Bod (80), písmeno a) Kraje v zásadách územního rozvoje upřesní vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury, při respektování důvodů vymezení, kritérií a podmínek pro rozhodování. Například Olomoucký kraj realizoval Územní studii rozvoje cyklistické dopravy Olomouckého kraje, Plzeňský kraj definuje tři základní cyklotrasy ve svých ZÚR Plzeňského kraje apod.*

- Aktualizace Cyklostrategie vychází a je v souladu s mezinárodními strategickými dokumenty, které se zabývají prevencí a řešením pandemie chronických neinfekčních onemocnění v populaci obyvatel EU.

Jedná se zejména o dokumenty:

- **Aktivní život prostřednictvím aktivního transportu se speciálním zaměřením na děti a seniory** (WHO, 2002),
 - **Kroky zdraví: Evropský rámec podpory pohybové aktivity a zdraví** (WHO, 2007),
 - **Akční plán Globální strategie prevence a kontroly hromadných neinfekčních onemocnění 2008-2013** (WHO 2007),
 - **Bílá kniha o sportu** (KES, 2007),
 - **Bílá kniha Strategie pro Evropu týkající se zdravotních problémů souvisejících s výživou, nadváhou a obezitou** (KES, 2007) a
 - **Bílá kniha Společně pro zdraví – strategický přístup pro EU na období 2008-2013** (KES, 2007).
- Rozvoj cyklistiky a s tím i zvýšení pohybové aktivity přispívá také k naplňování usnesení vlády č. 1046/2002 k **Dlouhodobému programu zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR – Zdraví pro všechny v 21. století**. Cíl 10 Zdravé a bezpečné životní prostředí ukládá rezortům MD, MMR, MŽP a MZ snižovat vliv dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatel, cíl 11 Zdravější životní styl ukládá MZ, MŠMT, MD a samosprávným celkům zvýšit úroveň všestranné pohybové aktivity obyvatelstva a cíl 13 Zdravé místní životní podmínky ukládá motivovat firmy k podpoře zdravého životního stylu na pracovišti. Podpora bezpečné cyklistiky však nemalou měrou přispívá i k naplňování **Národního akčního plánu prevence dětských úrazů na léta 2007–2017**, a to například podporou rozvoje motorických a koordinačních schopností u dětí.
 - Nejaktuálnějším dokumentem zabývajícím se výhradně podporou pohybové aktivity je **Torontská charta pohybové aktivity (globální výzva) z roku 2010**. Podpora aktivní cyklistické dopravy však má svůj nemalý podíl i na naplňování Politické deklarace setkání na vysoké úrovni valného shromáždění OSN k chronickým neinfekčním onemocněním, které se konalo v září 2010 a Akčního plánu Evropské kanceláře WHO k implementaci Evropské strategie pro prevenci a kontrolu neinfekčních onemocnění na léta 2012 až 2016, taktéž ze září 2010.
 - Je potřeba začlenit velké cyklistické projekty i do budoucích plánovacích dokumentů, konkrétně do **Souhrnného návrhu zaměření budoucí kohezní politiky EU po roce 2013 v podmínkách České republiky**, obsahující i návrh rozvojových priorit pro čerpání fondů EU po roce 2013 pro vymezení operačních programů pro programové období 2014–2020: v tématice rozvoje páteřní infrastruktury a zajištění zvýšení konkurenceschopnosti ekonomiky.

- Cyklostrategie navazuje rovněž na koncepční dokumenty na nižší úrovni. Jedná se o strategické a programové dokumenty krajů, obcí měst a mikroregionů.
- Dokument je zpracován podle „Metodiky přípravy veřejných strategií“, kterou zpracovalo Ministerstvo financí a která předepisuje strukturu strategických veřejných dokumentů.

3.3 IMPLEMENTACE ZAHRANIČNÍCH ZKUŠENOSTÍ

Cyklostrategie vychází ze zkušeností dvou mezinárodních projektů – Central MeetBike⁴ a Mobile2020⁵. Hlavní myšlenka projektů Central MeetBike a Mobile2020 je učit se ze zkušeností z cyklisticky rozvinutých západoevropských měst, zejména z Německa. Po jeho sjednocení v 90. letech minulého století se motorizace obyvatel bývalého východního Německa zvyšovala mnohem rychleji než v ostatních bývalých socialistických zemích střední Evropy. Proto byla pro uživatele automobilové dopravy zajištěna lepší infrastruktura. Ve stejné době si však politici, úředníci i projektanti postupně začali uvědomovat, že budoucnost dopravy je závislá na způsobech dopravy šetrných k životnímu prostředí. Proto byla již v 90. letech minulého století v Německu snaha udržet nízký podíl automobilové dopravy (modal split) a podpořit pěší, cyklistickou a veřejnou dopravu. Podíváme-li se na motorizaci středoevropských zemí po rozšíření EU, můžeme zaznamenat nárůst podobný tomu z raného vývoje v Německu.

K dispozici budou zkušenosti z technických universit v Drážďanech (TUD) a v Hamburku (TUHH), Institutu pro sociálně-ekologický výzkum (ISOE) se sídlem ve Frankfurtu n. M., nizozemské cyklistické konzultační společnosti International Bicycle Consultancy (IBC). Budou využity rovněž poznatky z německé Cyklistické akademie, projektu Německého institutu pro urbanistiku (Difu) pro německou vládu. Aktualizovaná Cyklostrategie je připravovaná také v souběhu s novou slovenskou a německou cyklostrategií pro léta 2012–2020.

⁴ Projekt Central MeetBike (3CE343P2) je financován z programu Central Europe a spolufinancován z programu ERDF a je realizován v období 1. 3. 2011 – 28. 2. 2014 a je společným dílem polsko-česko-slovensko-německého partnerství. V České republice je za realizaci projektu zodpovědné CDV. Více www.centralmeetbike.eu a <http://cyklodoprava.cz/central-meetbike/>

⁵ Projekt Mobile2020 je financován z programu Evropské unie Inteligentní energie pro Evropu a je realizován v období 1. 5. 2011 – 30. 4. 2014. V České republice je za realizaci projektu zodpovědné Regionální environmentální centrum, Česká republika, o.p.s. (REC ČR).

3.4 OBEČNÁ VÝCHODISKA CYKLOSTRATEGIE

Obecná východiska Cyklostrategie jsou následující:

- **Základní přehled předností cyklistiky.** Zřejmá její pozitiva – umožňuje mobilitu bez ohledu na stáří a výši příjmu, je cenově výhodná, bezhlučná, přátelská k životnímu prostředí a má malé plošné nároky. Cyklisté obvykle nemají problém s hledáním parkovacích míst, s dopravními kolapsy a kongescemi. Půlhodina jízdy každý den v týdnu je prevencí proti neinfekčním onemocněním. Významný je i přínos cyklistiky pro rozvoj cestovního ruchu a následně i zaměstnanost.
- **Kolo jako integrální a rovnocenný dopravní prostředek.** Mobilita je klíčovým faktorem městského prostředí. Rovné šance, vstřícné akceptování a dostatečná hustota sítě všech dopravních systémů vytváří mobilní, živoucí města s dobrými vyhlídkami do budoucna. V rámci mobility v městském i řídko osídleném území má jízdní kolo relativně velký akční rádius a potenciál v rámci přestupu z osobních automobilů do jiných dopravních prostředků. Jízdní kolo je rovněž použitelné pro všechny účely cest (za prací, do škol, za nákupy a službami, v rámci aktivního trávení volného času). Na konci předešlého období hospodářského růstu se začaly projevovat kapacitní problémy, především v osobní automobilové dopravě, přičemž tento problém je v ČR stále aktuálnější a je třeba ho řešit. Evropské zkušenosti ukazují, že rozvoj cyklistické dopravy je jednou z účinných možností.
- **Cykloturistika.** Přínosy cykloturistiky mohou být významné zejména ve venkovských oblastech. Nejužívanější pro výpočet přínosů cykloturistiky jsou průzkumy k získání profilu cykloturistů a průměrných denních výdajů. Studie prokazují, že cykloturistika už není pouze okrajovým segmentem cestovního ruchu. V posledním dostupném výzkumu o cyklistice odpovědělo 53 %⁶ respondentů, že v uplynulých 6 měsících jezdili na kole. To dokazuje masovou oblibu rekreační a sportovní cyklistiky v ČR. Začlenění systému cyklotras a cyklostezek do integrovaných dopravních systémů, včetně budování drobné infrastruktury pro cyklisty, může být důležitým impulsem pro podporu cestovního ruchu v ČR.
- **Cyklistika a územní plánování.** Oficiální příručka pro cyklistiku Evropské komise uvádí: „*Ve městě lze přepravit na pruhu širokém 3,5 metru (běžný jízdní pruh) za 1 hodinu 22 000 osob kolejovým vozidlem, 19 000 lidí pěšky a 14 000 lidí na kole, ale jen 9 000 lidí autobusem a 2 000 lidí osobním automobilem. Přitom celková plocha jízdních pruhů pro automobily v České republice přesahuje plochu chodníků, kolejišť a cyklistických stezek dohromady. 30 % veškerých jízd automobilem je kratších než 3 km, jízdní kolo přitom může být do vzdálenosti 5 km ve městě rychlejší než automobil a do 8 kilometrů stále ještě srovnatelné s automobilem i kolejovou dopravou.*“

⁶ Zdroj: Národní cyklo a in-line průzkum, STEM/MARK, reprezentativní výběr populace – září 2011

Především v městském prostředí, ale i mimo něj je potřeba plánovat a realizovat sítě páteřních a místních cyklokomunikací sloužící různým uživatelským skupinám na základě generelů cyklistické dopravy v obci. Na krajské úrovni je třeba zpracovat generel cyklistické dopravy, který je základním dokumentem pro implementaci krajských cyklostezek a slouží i jako podklad pro národní síť dálkových cyklotras, která slouží především potřebám cykloturistiky.

- **Cykloturistika a zdraví.** Jedním z hlavních rizikových faktorů srdečně-cévních nemocí je **nedostatek pohybové aktivity**. Chůze a cyklistika jako denní činnosti podporují zdraví prostřednictvím aktivní fyzické činnosti, podporují snižování hluku a znečišťování ovzduší. Přínosy pro zdraví pravidelnou fyzickou činností lze shrnout následovně: 50 % snížení rizika srdečně-cévních onemocnění (tj. podobný účinek jako nekuřáctví), 50 % snížení rizika onemocnění diabetes mellitus II. typu (cukrovkou), 50 % snížení rizika vzniku obezity, 30 % snížení rizika hypertenze. Oproti chůzi snižuje cyklistika při pohybu zatížení kyčelních kloubů a kloubů nohou. Celkem 30 minut rychlejší chůze nebo jízdy na kole po většinu dní v týdnu, i když prováděno v 10–15minutových intervalech, je účinným prostředkem k docílení uvedených zdravotních přínosů. Nedostatek pohybu je hlavní příčinou mnoha zdravotních problémů: 60 % dětí má problémy se správným držením těla, 40 % dětí má problémy s koordinací. Pomocí jízdy na kole můžeme mnoho zlepšit.

V úvahu je třeba brát i **další dopady dopravy na zdraví obyvatel**. Státy s vysokým podílem cyklistické dopravy vykazují několikanásobně nižší dopravní nehodovost i závažnost těchto nehod než ostatní.

- **Cyklistika a životní prostředí.** Jízdní kolo jako dopravní prostředek v provozu neemituje škodliviny. Znečištění emisemi z individuální motorové dopravy přitom od devadesátých let stále stoupá. Zvýšení podílu cyklistické dopravy nepřímo snižuje hluk v území. Na druhé straně cyklosport v terénu (cyklotrial, horská kola v rekreační cyklistice mimo síť zpevněných cest – off-road) může na nevhodných místech způsobovat problémy, spočívající v narušování klidového režimu chráněných území přírody, ničení stanovišť chráněných druhů rostlin, výskytů a hnízdišť chráněných druhů živočichů, narušování vegetačního krytu a způsobování půdní eroze.
- **Efektivní meziúrovňová spolupráce různých úrovní veřejné správy** a dalších aktérů je nezbytným předpokladem pro výkonný systém podpory cyklistiky ve smyslu národního plánu rozvoje cyklistiky. Jedním z nejdůležitějších a přitom nejnáročnějších úkolů je přivést různé organizační a správní úrovně všech zainteresovaných subjektů ke společné, do budoucna orientované koncepci. Pro spolupráci při plánování cyklistické dopravy mezi různými úrovněmi je nutné dobré poskytování informací a transparentnost a efektivita finanční stránky věci. Tato spolupráce se týká i logistiky značení mezi KČT a zřizovateli tematických tras. Dále se týká koordinace spolupráce mezi kraji a organizacemi (Povodí, Lesy ČR, Národní parky, ŘSD, České dráhy....) při řešení přípravy a realizace cyklostezek a cyklotras týkajících se pozemků, komunikací, objektů ve vlastnictví těchto organizací.

- **Cykloprůmysl** v ČR představuje dle statistiky Asociace specializovaných prodejců kol (ASPK) ročně na 0,4 milionu prodaných jízdních kol (např. v 8x větším Německu jsou to srovnatelné 4 miliony kol). Ročně se v ČR vyrobí na 0,5 milionu kol především na vývoz, k tomu je nutné připočítat výrobu komponentů a příslušenství (brašny, oblečení, obuv atd.), což v souhrnu představuje sumu cca 5 mld. Kč ročně. Investice do infrastruktury pro jízdní kola především ve městech, ale i ve venkovských regionech přinesou zvýšené prodeje jízdních kol. Podle Evropské cyklistické federace (ECF) by zdvojnásobení přepravních výkonů připadající na kola znamenalo v Evropě prodej 10 milionů jízdních kol navíc. Největší dynamiku prodejů jízdních kol vykazují celosvětově prodeje pedalek a elektrokol, především pro starší populaci a pro potřeby cykloturistiky v hornatějších regionech ČR. S omezováním automobilové dopravy v centrech českých a moravských měst dojde i k posílení významu nákladních kol (cargo kol) jako důležité alternativy pro dopravu lehkého nákladu.
- **Realizace Cyklostrategie.** Cyklostrategie může definovat úkoly pro jednotlivá ministerstva a jejich složky (realizátory) a nabízet doporučení pro ostatní partnery (zejména města a kraje) při naplnění jednotlivých opatření.

3.5 POTENCIÁL CYKLISTICKÉ DOPRAVY V ČR

V českých domácnostech je odhadem na 4 miliony jízdních kol⁷ (srovnatelné s počtem registrovaných automobilů (v roce 2012 to bylo 4,6 milionů). Cykloprůmysl uvádí na trh kola všech možných provedení jak pro městský provoz, tak pro cykloturistiku či sport. Kromě toho existuje velké množství půjčoven kol (např. projekt cyklopůjčoven Českých drah pod značkou ČD Bike s možností výpůjčky prakticky ve všech krajích ČR). Projekty veřejných půjčoven kol jsou zatím pouze v pilotní rovině (např. systém Homeport v pražském Karlíně), ale při státní podpoře těchto systémů dojde k jejich rychlému rozšíření po celé ČR, což zvýší užívání jízdního kola v českých městech. V současné době je podíl jízdního kola na přepravních výkonech na 7 % celorepublikového průměru, cílem je s podporou státu dosáhnout 10 % v roce 2020. Používání jízdních kol dnes roste nejen ve velkých městech (přírůstek v Praze v roce 2011 o 46 %), ale i na venkově. Především ve velkých městech (Praha, Brno, Ostrava) existuje potenciál na skokové zvýšení podílu cyklistiky na přepravních výkonech v řádu desítek procent. Např. v Praze přiznává až 29 % dotázaných, že by na kole jezdilo pravidelně, kdyby k tomu byly vytvořeny dostatečné podmínky především co do bezpečnosti. Vinou přebujelého automobilismu a jeho nekontrolovaného rozvoje především v centrech měst spolu s absencí podpory cyklistické dopravy došlo v ČR ke snížení podílu cyklistů na přepravních výkonech především v menších městech. Tento trend je potřeba zastavit a zvrátit, i vzhledem k malé možnosti využití služeb hromadné dopravy a zvyšujícím se cenám ropy.

⁷ str.21 <http://www.socstudia.fss.muni.cz/dokumenty/091217120326.pdf> (tabulka 6)

V rámci ČR samozřejmě existují rozdíly v přepravních výkonech připadajících na jízdní kola. Evropská cyklistická federace (ECF) vytvořila koncept tří kategorií měst, co do rozvoje cyklistiky, její podpory a významu: „začátečníci“, „pokročilí“ a „šampióni“. Do kategorie začátečníků patří obce, které s podporou cyklistiky jen začínají, jejich podíl na přepravních výkonech leží hluboko pod 10 %. Tyto obce nemají dosud dostatečně nastavené organizační struktury pro rozvoj cyklistiky nebo jsou jen v začátcích, především u menších obcí chybí i personální obsazení a rozpočet.

Mezi „pokročilé“ lze řadit obce, které vykazují určitý vývoj v podpoře cyklistiky, mají jasně nastavené cíle, strategii rozvoje a podíl cyklistiky na přepravních výkonech je mezi 10-25 %.

Mezi „šampióny“ lze v ČR řadit zatím jen minimum, především menších měst. Jsou to obce s podílem přepravních výkonů cyklistiky přesahující 25 %.

Specifické cíle (priority)

Stanovení specifických cílů (priorit), popis současného stavu a doporučení (krátká anotace s rozsáhlých analýz) – kapitola 4.

Specifické cíle (priority), opatření – kapitola 5.

Sumarizace hlavních opatření Cyklostrategie – kapitola 6.

4. Stanovení specifických cílů – popis současného stavu a doporučení

Na základě současných podkladů a východisek Cyklostrategie (kapitola 3.) byly definovány čtyři specifické cíle:

1. Zajištění financování cyklistické a cykloturistické infrastruktury
2. Zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy
3. Metodická podpora rozvoje cyklistické dopravy ve městech & projekt „Cyklistické akademie“
4. Realizace národního produktu Česko jede

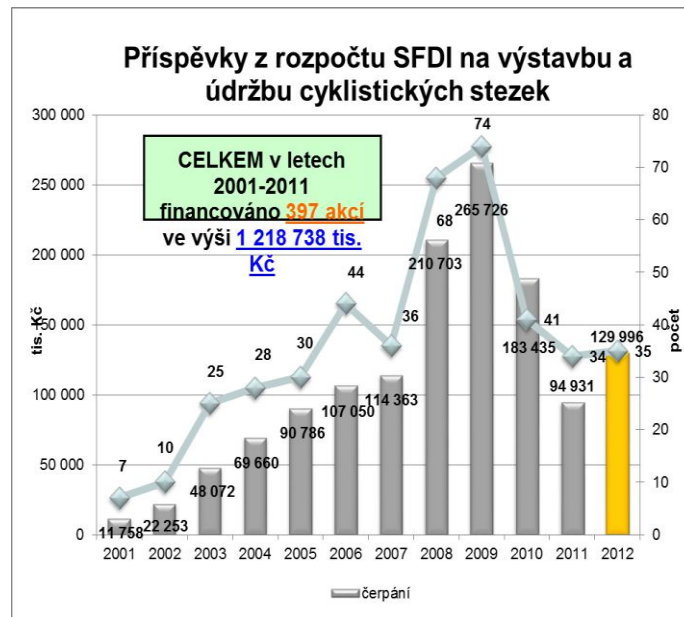
4.1 ZAJIŠTĚNÍ FINANCOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

4.1.1 Stávající možnosti financování

A. Přehled dosavadního financování ze Státního fondu dopravní infrastruktury

Dosavadní výstavba a údržba cyklistických stezek plyne ze Zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury a také ze stávajícího opatření Cyklostrategie 2004–2011 – 1.2.2. Finanční podpora ze SFDI k problematice cyklistických stezek.

SFDI poprvé přispěl na výstavbu cyklostezek v roce 2001 ve výši pouhých 12 mil. Kč, kdy podpořil 7 akcí. Od té doby se situace značně změnila. Každým rokem se podpora neustále zvyšovala – v roce 2005, kdy bylo podpořeno 30 projektů, dosáhla téměř 90 mil. Kč, v roce 2006 bylo ze SFDI podpořeno již 44 projektů a na jejich realizaci bylo vynaloženo 107 mil. Kč, v roce 2007 poskytl SFDI příspěvek na 36 akcí v limitní výši 114 mil. Kč. V roce 2008 bylo z rozpočtu SFDI financováno 68 akcí týkajících se výstavby a údržby cyklistických stezek ve výši 211 mil. Kč. V roce 2009 bylo z rozpočtu SFDI podpořeno 74 projektů ve výši 266 mil. Kč. V 2010 bylo přiděleno dalších 183 mil. Kč na 41 akcí. V roce 2011 bylo podpořeno 34 projektů v celkové výši 95 mil. Kč a v roce 2012 35 projektů ve výši 130 mil. Kč. **Celkem tak bylo v letech 2001–2012 podpořeno 432 akcí ve výši 1 349 mil. Kč.**



Graf 1. Přidělené dotace SFDI na realizaci cyklistických komunikací. Zdroj: SFDI

Ze SFDI z dotačního programu „Cyklistické stezky“ je možné podporovat pouze výstavbu a údržbu cyklostezek, které lze zdůvodnit zvýšením bezpečnosti cyklistů.

Z dotačního programu „Zvyšování bezpečnosti“ lze podporovat projekty vedoucí ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupnění osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, přičemž řada takových opatření současně řeší bezpečnost cyklistů ve městech. Od roku 2013 je také možno žádat na akce zaměřené na úpravy infrastruktury směřující ke zvýšení bezpečnosti dopravy a zklidnění dopravy.

Poznámka: Je třeba zdůraznit, že bez finančního příspěví krajů, obcí, měst, mikroregionů, MAS a dalších subjektů v území, které se významnou měrou podílejí na financování cyklistické a cykloturistické infrastruktury, by se v území cyklistická infrastruktura nikdy nemohla realizovat.

Doporučení pro další období

Aby byla podpora státu na výstavbu smysluplná, pak by i přes drastické snížení objemu prostředků v rozpočtu SFDI objem financí na cyklostezky neměl být nižší než 150 mil. Kč/rok. Dále se navrhuje řešit i úpravu Zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury (viz kapitola 7.1.2.). Pak by bylo i možné uzpůsobit pravidla SFDI tak, aby byly zvýhodněné určité stavby. Navrhuje se úprava Pravidel pro poskytování příspěvku ze SFDI na výstavbu a údržbu cyklistických stezek (případně úprava Pravidel „Zvyšování bezpečnosti“) takto:

- zvýhodnit výstavbu cyklostezek v úsecích s vysokou intenzitou silničního provozu, které cyklisté musí nyní používat na svých cestách do zaměstnání a škol;
- Ve stísněných podmínkách umožnit zúžení cyklostezek ve vztahu k minimálním šířkám s definováním bezpečnostních prvků a zábran,

(například při zřízení mostků sloužících jako bariéra pro auta mohou být šířky 1,0 m). Dále umožnit budování i cenově méně nákladných cyklostezek, např. mlatový povrch,

- vytvořit v pravidlech podmínky pro to, aby v intravilánu měst na silnicích I., II. a III. třídy bylo možné realizovat cyklistické pruhy a další integrační opatření, pokud k tomu budou na dotčené pozemní komunikaci šířkově vhodné parametry místo výstavby nákladných cyklostezek, které jsou zpravidla v místech křížení řešeny nevhodně až nebezpečně. V mnoha případech se totiž jeví varianta řešení ve vozovce jako výhodnější, levnější a bezpečnější než výstavba cyklostezky v přidruženém prostoru. Pozitivním příkladem může být Statutární město Opava, kterému se podařilo zřídit cyklistické pruhy na silnici I. třídy. Nezbytné je však nastavení metodické spolupráce a koordinace s jednotlivými správci těchto komunikací (ŘSD, kraje aj.). Dále se doporučuje, aby příjemcem příspěvku mohl být i kraj, resp. jeho organizační složka, která vykonává správu majetku ve vlastnictví kraje (pokud by se např. realizoval cyklistický pruh na krajské komunikaci). Dále by měla být ošetřena možnost realizovat opatření, která pomohou propojit cyklistiku s veřejnou hromadnou dopravou v oblasti denního dojíždění do práce a do škol. Je proto nutné zajistit přístupnost nástupišť a zejména možnost odstavení jízdních kol v rámci systému Bike & Ride na zastávkách a stanicích železniční, autobusové a městské hromadné dopravy. Opatření předpokládá zajištění každoroční finanční podpory v rámci výdajů SFDI (souvisí se změnou zákona) a krajů (souvisí s dotačním titulem kraje);
- jasně definovat kompetence, financování a odpovědnost za realizaci cyklistických opatření na různých komunikacích: silnice I. třídy – stát, silnice II. a III. třídy – kraje, komunikace místní – obce.

Dále se doporučuje provést takové úpravy, které změní současný přístup projektování a přípravy rekonstrukcí a novostaveb pozemních komunikací, zacílených především na automobilovou dopravu: je nezbytné zavést povinnost řešit veškeré pozemní komunikace mj. i z hlediska cyklistické dopravy, tj. jako velký zásah do fungování širšího území:

- v rámci vyvážené dopravní obsluhy je žádoucí udržovat vyvážené podmínky pro jednotlivé druhy dopravy, včetně provázanosti staveb motorové a bezmotorové dopravy;
- opomenutí či ignorování jiné než motorové dopravy se negativně projevuje v nezastavěném i zastavěném území, často má i definitivně negativní vliv na celkové fungování území;
- cyklodopravu je nutno řešit již od počátečních prověřovacích studií záměru (územní plánování), později již bývá zpravidla pozdě na odpovídající plnohodnotné řešení (v DÚR ani DSP již nelze provést adekvátní a kvalitní řešení – prostorové podmínky, finanční strop záměru atd.).

V současnosti nemá správce dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy (ŘSD) ani II. třídy (kraj) povinnost řešit dopravní bezpečnost cyklistů na silnicích I., resp. II. třídy, a to v hlavním ani přidruženém dopravním prostoru. Problém nastává v souběžích nebo i mimoúrovňových kříženích, kde jsou zpravidla potřeby cyklistické

dopravy systematicky opomíjeny. Především nelze zajistit přípravu a realizaci úprav pro cyklistickou infrastrukturu:

- mimo těleso komunikace, např. výstavbu samostatné cyklistické stezky či účelové komunikace souběžné se silnicí. Ty jsou v extravilánu často jediným možným způsobem, jak dopravní bezpečnost cyklistů na těchto silnicích zajistit. Důvodem je to, že z pohledu zákona č.13/1997 Sb. není samostatná cyklistická stezka vedená mimo těleso silnice její součástí ani příslušenstvím (§12 Součástí a příslušenství), tedy podléhá i samostatné investici;
- v rámci tělesa komunikace, např. pomocí integračních opatření, která jsou v intravilánu často jediným vhodným způsobem, jak dopravní bezpečnost cyklistů na těchto silnicích zajistit:
 - **podélné vazby: úrovně a mimoúrovňové** křižovatky a křížení silniční, případně kolejové infrastruktury (problém v rámci železničních staveb, které má na starosti SŽDC);
 - **nové vazby v prostoru:** nové zlepšení vazeb motorové dopravy by mělo být současně doprovázeno zlepšením potřebné prostupnosti území (všech komunikačních vazeb, včetně cyklodopravy).

Doporučuje se při rekonstrukci silnic respektovat stávající vedení cyklotras a křížení. V případě omezení řešit úpravy v rámci stavby, tak aby provoz na cyklotrase nebyl vyloučen nebo omezen. V případě vyvolané investice by řešil příslušná opatření investor (opravy komunikace včetně značení).

B. Přehled dosavadního financování ze Strukturálních fondů EU

Ze strukturálních fondů byly podpořeny jak projekty cyklistické dopravy, tak projekty směřující k rozvoji cykloturistiky a bikování, tj. jízdy na horských kolech v terénu po jedностopých cestách.

K 25. 1. 2011 bylo evidováno schválených 192 projektů s cyklistickou tematikou. Výše podpory činí doposud 3,14 miliardy korun a celkové náklady dosáhly výše 3,59 miliardy korun. Nejvíce finančních prostředků jde do cyklistické dopravy z regionů soudržnosti (ROP NUTS II).

Analýza obsahuje také monitoring Operačních programů „Evropské územní spolupráce“, do kterého patří Cíl 3 Česká republika – Svobodný stát Bavorsko 2007 – 2013, OP Přeshraniční spolupráce Česká republika – Polská republika 2007 – 2013, Cíl 3 na podporu přeshraniční spolupráce 2007 – 2013 mezi Svobodným státem Sasko a Českou republikou, Program přeshraniční spolupráce Slovenská republika – Česká republika 2007 – 2013. Souhrnně bylo podpořeno celkem 46 projektů s cyklistickou tematikou a bylo pro ně vyčleněno celkem 30,1 mil. euro.

Doporučení pro další období

Tyto fondy jsou k roku 2012 již bez prostředků. Výchozí podmínkou pro další období je příprava podmínek pro čerpání finančních prostředků ze Strukturálních fondů EU

pro plánovací období 2014–2020. Cílem je zapracovat do relevantních programových dokumentů pro období 2014–2020 možnost čerpání dotací na cyklistickou dopravu.

Je potřeba začlenit velké cyklistické projekty i do budoucích plánovacích dokumentů, konkrétně do **Souhrnného návrhu zaměření budoucí kohezní politiky EU po roce 2013 v podmínkách České republiky**, obsahující i návrh rozvojových priorit pro čerpání fondů EU po roce 2013 pro vymezení operačních programů pro programové období 2014–2020 v tématicce rozvoje páteřní infrastruktury a zajištění zvýšení konkurenceschopnosti ekonomiky.

Doporučuje se vycházet ze zkušenosti z období Strukturálních fondů 2007-2013, kde některé ROP NUTS II měly ve svých prioritách výstavbu páteřní dálkové sítě cyklostezek (např. prioritou Ústeckého kraje byla výstavba Labské stezky, Karlovarského kraje cyklostezka Ohře, v Jihomoravském, Olomouckém a Zlínském kraji Moravská cyklostezka atd.).

Doporučuje se proto podporovat výstavbu páteřní sítě cyklistických tras. Její součástí tvoří mezinárodní cyklistické trasy sítě **EuroVelo** (v kompetenci státu včetně značení a údržby), dále národní a regionální cyklotrasy v ČR (v kompetenci krajů vč. značení a údržby) definované v návrhu CDV ze 17. 8. 2011 a projednané s jednotlivými kraji především podél hlavních řek (Labe, Vltava, Ohře, Ploučnice, Jizera, Dyje, Odra, Morava, Bečva, Orlice, atd.).

C. Intermodalita

Součinností dopravních prostředků kolo/vlak lze zejména v příměstských oblastech velmi dobře konkurovat automobilové dopravě. Kromě kvalitně fungující vlakové dopravy je také důležité vybavení stanic cyklostojany (krátkodobé parkování) a cyklogarážemi (dlouhodobé parkování) v duchu systému **Bike & Ride**. Důležité je v dopravním řetězci sledovat plynulou mobilitu obyvatel v režimu „od dveří ke dveřím“. Tu může zajistit právě kombinace jízdního kola s veřejnou dopravou a další alternativní dopravní systémy (např. carsharing či taxi).

Smyslem systému Bike & Ride je vybudovat infrastrukturu umožňující bezpečné odstavení jízdního kola v prostorách stanice, jež umožní cestujícímu pokračovat k cíli své cesty vlakem anebo naopak. Jízdní kolo v systému funguje jako dopravní prostředek pro krátké vzdálenosti z místa bydliště (či zaměstnání) ke stanici. S ohledem na výrazně širší okruh v okolí dostupný od stanice jízdním kolem než pěšky, je tak podpora systému Bike & Ride v zájmu železniční dopravy, neboť tím výrazně stoupá počet potenciálních uživatelů. V Německu se celkem 15 % všech uživatelů železniční dopravy dopravuje na nádraží jízdním kolem, v Nizozemí a Dánsku je to dokonce 30 %.

Jak ale ukázal namátkový průzkum, vybavení železničních stanic a zastávek v České republice, v duchu systému Bike & Ride, je dosud velmi slabé. Je to způsobeno především dlouhodobě problematickými majetkovými vztahy (část nádraží patří SŽDC s.p., část ČD jako dopravci) a malou osvětou v této oblasti. Na většině velkých vlakových nádraží dosud chybí i základní cyklostojany (nebo jsou velmi špatné kvality), automatizované cyklogaráže známé z německých měst jsou u nás

k dispozici jen výjimečně. Ještě horší je situace u autobusových terminálů či stanic MHD. Průzkum také ukázal, že města a obce mají zájem o řešení parkování a úschovy kol. To ovšem musí být řešeno ve vztahu k vlastnickým vztahům (prodej nebo pronájem pozemků a objektů). Problémem může být financování osob, které se starají o úschovu kol.

Další kombinací kola a veřejné dopravy je přeprava jízdního kola v prostředcích veřejné dopravy. Vlákem je nejrozšířenější přeprava kola jako spoluzavazadla, kdy si cestující sám kolo naloží a vyloží do vozu, který je označen piktogramem jízdního kola. Druhou možností přepravy jízdního kola je tzv. úschova během přepravy. Pro vybrané tratě v oblasti jižních Čech a Horního Rakouska pak platí speciální jízdenka s názvem Vltava-Dunaj Tiket, v rámci které je možné přepravovat jízdní kolo zdarma. Velmi oblíbená je také půjčovna jízdních kol.

Postupně se rozšiřuje i nabídka přepravy kol v cyklobusech. Nejrozšířenější a komplexní služby jsou nabízeny v Jihočeském kraji.

Na základě šetření je zřejmé, že před cca 20 lety tento systém byl daleko více rozšířen než v současné době. Nemělo by to ale vést k opuštění daného systému, ale naopak je třeba vycházet z předpokladu, že lidé se opět budou vracet z aut na kola a na železnici. Stále více lidí v moderním světě využívá kombinaci dopravních prostředků během pracovního dne či o víkendech a dovolených. Železnice a autobusy rozšiřují akční radius cyklistů a jsou proto ideálním partnerem jak pro přepravu osob, tak i samotných kol (mnohdy jediná alternativa tam, kde chybí kvalitní a bezpečné cyklostojany). Celý systém by tak měl být založen na budoucí expanzi. Pokud se vytvoří dobré parkovací podmínky, podpoří se růst využívání systému Bike & Ride.

Stát by se měl více zasazovat o zřizování parkovacích míst pro kola především na vlakových nádražích a dojednat zlepšení současné situace jak s provozovateli železniční dopravní cesty tak s železničními dopravci. S každou rekonstrukcí nádraží ze státních či evropských peněz je nutné zohlednit i potřeby cyklistů. Zároveň je nutné, aby se zlepšily podmínky přepravy kol především v dálkové přepravě vlaky EC a u soukromých přepravců. Stát může rovněž dobře plnit funkci při šíření dobrých příkladů propojení veřejné dopravy s cyklo dopravou.

Financování parkování pro kola

- V současné době je parkování kol v kompetenci především obcí, na menších nádražích pak v kompetenci ČD či SŽDC. Protože ale hraje uložení kol v cíli či začátku jízdy kardinální problém, je nutná podpora státu a krajů především v přestupních, uzlových bodech s veřejnou i individuální dopravou (důležité vlakové a autobusové terminály B+R). Je třeba zpracovat Manuál parkování v důležitých dopravních uzlech a podpořit tak zřizování krátkodobého i dlouhodobého parkování kol na nádražích.
- Na úrovni obcí je nutné vyhláškou upravit koeficient pro novostavby a rekonstrukce obytných a veřejných budov, sportovišť, domů pro seniory a další, stanovující odpovídající počet parkovacích stání pro kola.

Další možností jak podpořit intermodalitu občanů je realizace a podpora systémů veřejných půjčoven kol v ČR. Systémy veřejných kol ideálně kombinují využití hromadné přepravy s individuální přepravou na kole v neomezenou dobu.

4.1.2 Využití stávajících cest

V extravilánu potřebují cyklisté vytvořit komplexní síť bezpečných cyklotras, složenou nejen z úseků cyklostezek, ale i dalších komunikací vhodných pro cyklisty (lesní, polní cesty, atd.), které propojují obce regionu. Na každou cestu (koridor, či trasu) je tak možné se dívat i z pohledu zajištění podmínek pro rozvoj cyklistické dopravy a cykloturistiky. Mezi takové možnosti podpory lze zahrnout následující možnosti:

- **Bezúplatný převod opuštěného drážního tělesa obcím, které na něm mohou vybudovat cyklostezku.** Státní organizace Správa železniční dopravní cesty sice nemůže bez souhlasu vlády bezúplatně převádět majetek železniční dopravní cesty na třetí osobu, ani učinit majetek, který tvoří železniční dopravní cestu, předmětem vkladu do jiné společnosti, zástavního práva, ručení nebo kupní smlouvy. Tento majetek též nelze postihnout výkonem rozhodnutí. Nicméně od 1. 6. 2008 byl rozšířen § 20 odst. 4 zákona č. 77/2002 Sb. o možnost bezúplatného převodu majetku, podmíněného souhlasem vlády. Nabízí se zde možnost podpory financování ze SFDI.
- **Podpora vedení cyklistické infrastruktury podél vodních toků a na protipovodňových hrázích.** Cyklostezky je nutné koncipovat jako víceúčelové komunikace (cyklostezka + účelová komunikace). Pokud se budují protipovodňové hráze, již v územním řízení se nesmí zapomenout na definování cyklostezky, na kterou proběhne územní, stavební a kolaudační řízení buď společně anebo následně v přímé koordinaci. Zároveň je třeba zajistit to, aby takovouto účelovou komunikaci, kde cyklistická doprava dominuje, bylo možno financovat z prostředků SFDI vyhrazených na cyklostezky.
- **Využití lesních a polních cest.** Jedná se o výstavbu či údržbu stávajících účelových komunikací (polní a lesní cesty). Komunikace není prioritně budována pro cyklistiku, ale její realizací dojde rovněž k vytvoření bezpečné cyklotrasy. Komunikace mohou být jak zpevněné, tak nezpevněné. V určitých lokalitách může být vybudována tzv. trasa pro terénní cyklistiku.

Doporučení k bezúplatnému převodu opuštěného drážního tělesa obcím, které na něm mohou vybudovat cyklostezku, aneb konverze zrušených železnic na drážní stezky v ČR

Pro využití opuštěných drážních těles, na kterých mohou obce vybudovat nové cyklostezky, je potřeba usnadnit a zjednodušit proces převodu. K tomu mohou pomoci následující kroky:

- Vyjádření oficiální podpory využití zbytného drážního majetku, včetně budování cyklostezek na rušených železnicích;
- uzákonění povinnosti SŽDC a ČD nabídnout zbytný drážní majetek přednostně městům a obcím, v jejichž katastru se daný majetek nachází;
- uzákonění povinnosti SŽDC realizovat převod pozemků po zrušených železničních tratích jen v celku, přičemž při prodeji bude u těchto pozemků

zřizováno věcné břemeno zachování jejich liniovosti pro případnou zpětnou konverzi na železniční tratě, což umožní výrazně snížit cenu za převod dle znaleckého posudku;

- uzákonění převodu vlastnických práv ke všem pozemkům pod železničními tratěmi (zejména v obvodu železničních stanic) na SŽDC, aby nebyla porušena liniovost daných pozemků a aby se do budoucna předešlo problémům s využitím železničních tratí jako liniových pozemků, např. pro budování cyklostezek;
- nalezení dalších zdrojů pro financování závazků SŽDC, převzatých od státní akciové společnosti České dráhy, ve spolupráci se SŽDC.

Doporučení k podpoře vedení cyklistické infrastruktury podél vodních toků a na protipovodňových hrázích.

Vodní toky představují často jediný reálný koridor, jakým lze dosáhnout relativně přímého průběhu cyklistické trasy urbanizovaným či venkovským územím bez zbytečného převýšení. Výhodou vodních toků je jejich (více či méně) přírodní charakter, který většina lidí při pohybu nebo pobytu vnímá pozitivně. Také sídelní struktura se v minulosti vytvářela do značné míry podél vodních toků, protože pro rozvoj sídel byla blízkost vody nutností.

Díky této skutečnosti dnes leží na březích významných českých toků prakticky všechna velká města (a jejich centra) i velká část hlavních turistických památek a dalších cílů (Karlštejn, Lednice, Litomyšl...). Podobně je tomu i v dalších evropských zemích, a proto není divu, že právě vodní toky a doprovodné cesty podél jejich břehů tvoří páteř národní cyklistické sítě ve všech cyklisticky vyspělých evropských zemích (Dunaj, Labe, Rýn, Temže...). V České republice tomu tak ovšem zatím ve všech vhodných případech není. Před liniovými páteřními trasami podél řek procházejícími několika regiony jsou z praktických důvodů často preferovány jen krátké paprscité nebo okružní trasy místního významu vedené například v rámci jediného mikroregionu, protože spolupráce a koordinace s místními a dobře známými partnery je výrazně snazší. Z výše uvedených důvodů jsou již víceméně podél toků cesty v provozu (zvykové, vyšlapané, vyježděné), avšak mnohdy nezpevněné (nebo jen částečně). Pro pohyb cyklistů a chodců jsou však v nevyhovujících parametrech, takže je nutné přistoupit k jejich úpravám. Tyto cesty však používají i vozidla údržby (Povodí, Lesy) a mnohdy jsou součástí chráněných oblastí, takže do jednání tak vstupuje několik mnohdy protichůdných požadavků.

Říční stezky jsou zpravidla navrhovány jako běžné cyklistické stezky, resp. účelové komunikace. V oblastech, kde se již dnes v blízkosti vodního toku pohybují další uživatelské skupiny, se často se postupuje tak, jako by zde žádné další aktivity nebyly.

Doporučení k podpoře cyklistické dopravy prostřednictvím využití polních cest.

Dalším z nástrojů k podpoře cyklistiky je využití pozemkových úprav. Pozemkové úpravy jsou změny právního stavu pozemků, jimiž se ve veřejném zájmu prostorově a funkčně uspořádávají pozemky, scelují se nebo dělí a zabezpečuje se jimi přístupnost a využití pozemků a vyrovnání jejich hranic tak, aby se vytvořily

podmínky pro racionální hospodaření vlastníků půdy. Výsledky pozemkových úprav slouží pro obnovu katastrálního operátu a jako závazný podklad pro územní plánování. Pozemkové úpravy se řídí zákonem č. 139/2002 Sb. ze dne 21. března 2002 o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona č. 229/1991 Sb., o úpravě vlastnických vztahů k půdě a jinému zemědělskému majetku, ve znění pozdějších předpisů. Realizace pozemkových úprav pak úzce souvisí i s naplňováním programu obnovy venkova, jejichž součástí je i zajištění lepší dostupnosti území vhodně zvolenou sítí polních cest, které jsou vhodné i pro cyklisty.

Dalším doporučením je, aby obce požádaly Státní pozemkový úřad o bezúplatný převod dotčených pozemků (ostatních komunikací), které leží na významných cyklotrasách⁸. Příkladem je úsek Jantarové stezky v Moravskoslezském kraji mezi Jistebníkem a Polankou, kde parcely č. 1318 a 1281/1 patří sice obci Jistebník, nepatří jim však komunikace jako takové, které jsou ve správě PF ČR. Obec Jistebník tak nemůže získat dotaci na opravu dané komunikace. To stejné platí v případě Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových.

4.1.3 EuroVelo a dálková síť cyklotras ČR

Dopravní výbor Evropského parlamentu dne 18. prosince 2012 potvrdil, že mezinárodní síť cyklistických tras EuroVelo bude začleněna do evropské sítě dopravních koridorů TEN-T a do oficiálních finančních pravidel Evropské unie. Trasám EuroVelo se tak otevírají dveře k finanční podpoře v řádu miliard eur a projekty podél sítě budou mít snazší cestu například k financování dopravních staveb pro cyklisty.

Co je TEN-T, co je EuroVelo a co toto rozhodnutí znamená pro ČR?

TEN-T je oblast politiky EU v rámci DG MOVE (generální ředitelství pro mobilitu a dopravu). Je zaměřená na finanční prostředky na podporu rozvoje transevropské dopravní infrastruktury, která by pro EU mohla být strategicky důležitá. Na tomto základě by pak mohly být financované i problematické úseky na českém území.

EuroVelo, evropská síť cyklotras, je projektem Evropské cyklistické federace (ECF). Projekt rozvíjí 14 trans-evropských cyklotras s celkovou délkou na 70 000 km



⁸ Podle zákona o SPÚ se však zkomplikovaly procesy úplatných převodů pozemků, které byly zahájeny na obce v roce 2012. V přechodných a závěrečných ustanoveních zákona o SPÚ není obsaženo, jak v těchto případech postupovat. Tento nedostatek je řešen v rámci cíle 2.3., opatření 2.

(45 000 km tras je již zrealizovaných) spojujících všechny země Evropy a jeho podstatnou část tvoří již stávající státní, regionální a místní cyklotrasy.

Pro ČR to pak znamená, že ze Strukturálních fondů EU může dostat finance na EuroVelo trasy, které vedou přes ČR.



Mapa 1. Návrh vedení mezinárodní cyklotras EuroVelo přes Českou republiku, zdroj: CDV

Iniciativa Evropského parlamentu je inspirací aplikovat stejný princip i na realizaci dálkové sítě cyklotras ČR. Nejde o to, kolik kilometrů cyklotras je v ČR vyznačeno⁹, ale jak jsou tyto cyklotrasy kvalitní a bezpečné, jaké atraktivity spojují, jak jsou napojené na veřejnou dopravu a jaký mají marketingový potenciál z pohledu domácího i zahraničního cestovního ruchu. Neatraktivnějšími cyklotrasami jsou především trasy vedené podél řek, jichž má ČR hustou síť. K neatraktivnějším z nich patří cyklotrasy, které se stanou i páteří dálkových cyklotras v ČR jako jsou Labská stezka, Vltavská stezka, cyklostezka Ohře či cyklostezky podél řek Moravy, Bečvy, Tiché Orlice, Jizery či Ploučnice.

Pro realizaci dálkových cyklotras v ČR je nezbytná koordinační úloha nadregionálních koordinačních míst po vzoru např. Labské stezky v Německu či Dunajské stezky v Rakousku. Při financování prioritních dálkových cyklotras musí být kladen větší důraz na splnění požadavků na kvalitu trasy a její značení. Právě trasy s krajským či přeshraničním přesahem by měly být prioritou u realizace národní sítě cyklotras v ČR. Jednotlivé kraje by se měly dohodnout na splnění minimálního standardu pro realizaci a údržbu těchto tras. Poskytnutí finančních prostředků na realizaci sítě dálkových cyklotras by mělo být vázané na splnění těchto kritérií.

⁹ Přes 40 000 km

Síť dálkových cyklotras v ČR je koordinována v rámci několika oblastí – územních plánů, generelů cyklodopravy na místní a krajské úrovni, koncepcí rozvoje cestovního ruchu. Generely cyklodopravy na krajské i místní úrovni obsahují i páteřní trasy, které jsou základem sítě dálkových cyklotras v ČR.

Poznámka: Při realizaci značení tras EuroVelo, dálkových tras musí být řešeno i značení tematických tras, zejména se jedná o souběhy a křížení (např. v Jihomoravském kraji existuje široká síť vinařských stezek).

Doporučení pro EuroVelo a dálkovou síť cyklotras ČR

Zodpovědnost za budování cyklistické infrastruktury mají sice obce a města, ale pokud se má cyklistická stezka řešit na území malé obce, bývá to často problém. A právě EuroVelo a dálková síť cyklotras ČR ukazuje, že nad touto sítí by měl převzít garanci stát ve spolupráci s kraji. Pokud se tak nestane, nikdy se nám nepodaří vybudovat souvislou síť evropských a dálkových cyklotras ČR. Příkladem jsou dlouhodobě dva neúspěšné pokusy o výstavbu cyklostezek (případně dalších komunikací – viz cíl 1.2) na právě zmiňovaných sítích.

Příklad 1 – Vltavská stezka

V roce 2010 byl dokončen 20 km dlouhý úsek Horní Počaply–Zelčín (15 km po břehu Labe a od soutoku Labe s Vltavou 5 km podél Vltavy). Koncem ledna 2012 bylo vydáno stavební povolení na prodloužení do obce Lužec nad Vltavou, kde se nachází říční přívoz převádějící cyklodopravu na druhý (pravý) břeh Vltavy. Příprava stavby je v režii obce Lužec n/Vlt. Rozpočet na stavbu je 10 mil. Kč, délka cyklostezky 2,3 km. Vzhledem k tomu, že stavba neprochází komplikovaným terénem, předpokládá se, že bude vysoutěžena nižší cena cca 7 mil. Kč. Případná výše dotace prostřednictvím SFDI činí pouze 65 %. Částka pro dofinancování je pro tuto nevelkou obec stále nepřijatelně vysoká a zastupitelstvo takové dofinancování neschválí. Jelikož se jedná o realizaci páteřní cyklostezky s evropským a nadregionálním významem, doporučuje se, aby stát, případně kraj podpořily finančně tyto klíčové a významné páteřní, mezinárodní cyklostezky, neboť je to ve státním i regionálním zájmu.

Příklad 2 – Moravská stezka

Původní záměr realizace cyklostezky z Veselí nad Moravou do Hodonína po břehu Baťova kanálu s asfaltovým nebo betonovým povrchem je pravděpodobně nereálný, neboť jsou zde pozemky, které nejsou vypořádané a není tak možné získat uzemní rozhodnutí.

Jediným řešením je varianta částečného zpevnění – oprava hrází (na ohlášení). Tento záměr by stál cca 35 mil. Kč, ale musel by být řešen v rámci rozpočtu Ministerstva zemědělství, resp. Povodí Moravy.

Přeznačení dálkové sítě cyklotras ČR

V roce 2011 CDV, na základě požadavku Ministerstva dopravy, vypracovalo aktualizaci základní sítě dálkových cyklotras ČR. Změny se týkají páteřních dálkových tras, včetně českých úseků tras EuroVelo, které budou označeny jedno- a dvojcifernými čísly. Buď dojde k přeznačení celé trasy (např. Labská stezka bude mít číslo 2 po celé délce trasy, nebo Moravská stezka bude mít číslo 4), nebo změny v číslování nastanou v některých úsecích, přeložením do vhodnějších koridorů, anebo dojde k vyznačení celé nové trasy, jako například cyklotrasy č. 14.¹⁰ Přeznačení sítě cyklotras bylo zahájeno v roce 2012 a dále bude postupně probíhat v součinnosti s jednotlivými kraji a s Klubem českých turistů, gestorem za cykloznačení na území ČR, v letech 2013–2015.



Mapa 2. Aktualizovaná síť dálkových cyklotras ČR, zdroj: CDV

Doporučení pro výstavbu všech cyklistických komunikací

Z hlediska ochrany přírody je třeba důsledně (u nových tras nebo u tras dostavovaných při krajnici stávajících komunikací a liniových staveb) trvat na respektování požadavků ochrany přírody. Jedná se o liniovou stavbu, která může poměrně významně, i přes nízký dopad cyklistického provozu, jako takového, narušit integritu dotčených biotopů nebo stanovišť. Obzvláště důležité je respektování složek soustavy Natura 2000 – pokud povede trasa přes evropsky významnou lokalitu, mělo by být vždy požadováno alespoň předběžné posouzení (naturový screening). Při výstavbě je třeba respektovat možné migrační trasy drobných obratlovců – v našich podmínkách zejména obojživelníků, kteří jsou velmi často usmrcováni právě cyklisty na stezkách v blízkosti vodních biotopů. Z tohoto důvodu budou v extravilánu a ve volné krajině vyžadována biologická hodnocení a průzkumy.

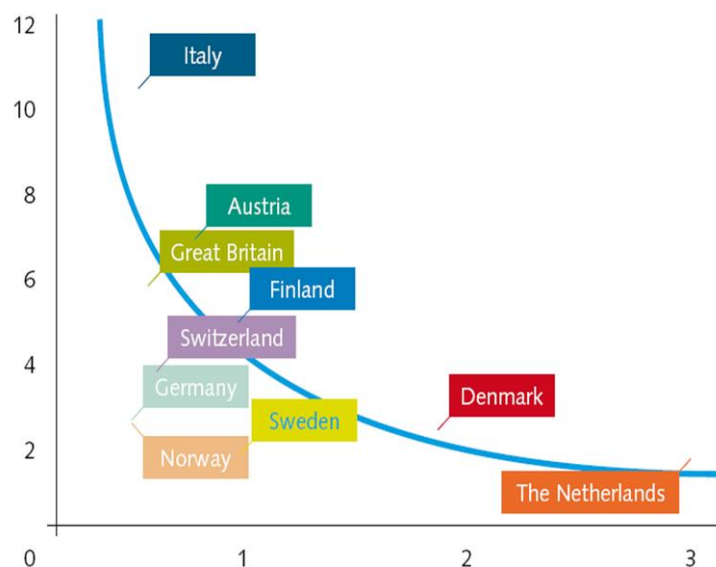
¹⁰ Více: www.ceskojede.cz/rubriky/obecne-informace/koordinace-dalkovych-tras/.

4.2 ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI CYKLISTICKÉ DOPRAVY

4.2.1 Dopravní výchova a vzdělávání cyklistů

Zahraniční zkušenost ukazuje, že čím více je na silnicích cyklistů a chodců, tím jsou silnice bezpečnější (nárůst obětí mezi cyklisty a chodci je nižší než nárůst jejich počtu). Podpora cyklistiky je tak jednou z cest ke zvyšování bezpečnosti a snižování počtu fatálních dopravních nehod. Potřebujeme jen novou kulturu městského a dopravního plánování, která bude plně respektovat základní právo každého jednotlivce na bezpečnou jízdu na kole¹¹.

Usmrcení cyklisté na 100 mil. km ujetých na kole



Průměrná denní vzdálenost ujetá na kole na osobu a den

Graf 2. Nepřímá závislost ujetých kilometrů na kole za den a počtu smrtelných dopravních nehod cyklistů. Zdroj: Cycling in the Netherlands, Ministrie van Verkeer en Waterstaat, Fietsberaad, 2009

Jinými slovy: Je-li na silnicích velký počet cyklistů, zvyšuje se jejich bezpečnost, protože se zvyšuje pozornost ostatních účastníků dopravy vůči nim; řidiči motorových vozidel očekávají přítomnost cyklistů na silnicích a dávají na ně při řízení pozor, a to i při odbočování vpravo. Tato pozornost zajišťuje velkou bezpečnost, protože obě strany očekávají a respektují jedna druhou a vzájemně se na sebe soustředí.

Toho se může dosáhnout i prostřednictvím naplňování dokumentu **Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011–2020** (dále jen „Strategie bezpečnosti“), která byla schválena usnesením vlády České republiky ze dne 10. srpna 2011 č. 599, ve kterém jsou cyklisté definováni takto: „*Již dnes je patrný trend v preferenci zdravé formy mobility ve městech, která by neměla být omezována rizikem zranění následkem střetu s motorovými vozidly. Především ve*

¹¹ Více <http://www.ecf.com/road-safety/>.

městech je nutno dosáhnout solidární, bezproblémové koexistence všech účastníků silničního provozu. Cyklisté jsou typickými představiteli tohoto trendu."

Oddělení BESIP se podílí na tvorbě obsahu dopravní výchovy na všech stupních vzdělávání. Součástí je i bezpečné chování chodců a cyklistů v silničním provozu. Vedle těchto aktivit provádí i bezpečnostní kampaně se zaměřením na výše uvedené účastníky silničního provozu (např. Dopravní soutěž mladých cyklistů, leták „Cyklistické desatero“, Na kole jen s přílbou, Viditelnost cyklistů, Povinná výbava jízdního kola).

Jedním z dalších významných „hráčů“ na poli zvyšování bezpečnosti cyklistů je Nadace Partnerství a to prostřednictvím jejich projektů:

- **Na zelenou – bezpečné cesty do školy.** Cílem programu je zvýšit dopravní bezpečnost dětí na cestě do školy, zvýšit počet dětí dopravujících se do školy pěšky nebo na kole, zlepšit jejich povědomí o pravidlech dopravního chování, zvýšit informovanost o mobilitě (důraz na trvalou udržitelnost), podnítit zájem o veřejné věci (výchova k občanské společnosti) a podpořit zdravý životní styl.
- **Cesty městy.** Cílem soutěže vyhlašované každoročně Nadací Partnerství je popularizace zklidňování dopravy a kultivace dopravního prostoru ve městech a obcích České republiky. V dlouhodobém horizontu usiluje také o zlepšení podmínek pro využívání šetrných forem dopravy (pěší doprava, cyklistika). Řešeno v rámci priority 3.
- **Life Cycle.** Realizace projektu celoživotního vzdělávání v dopravní výchově.

Zásadní novinkou v oblasti kampaní na téma „změny chování“ je naplňování **Akčního plánu EK pro městskou mobilitu** {SEK(2009) 1211}, {SEK(2009) 1212} a konkrétně Téma č. 1 – podpora integrovaných politik; Akce 3 – doprava pro zdravé městské prostředí. *„Udržitelná městská doprava může hrát roli při vytváření zdravého prostředí a přispět ke snížení počtu onemocnění dýchacího ústrojí a kardiovaskulárních onemocnění, a rovněž k prevenci úrazů. Komise podporuje rozvoj partnerství zaměřených na zdravé prostředí a v souvislosti se svou prací v oblasti veřejného zdraví, zejména při provádění strategií týkajících se výživy, nadváhy a obezity, životního prostředí a zdraví a prevence úrazů, prozkoumá další synergie mezi oblastmi veřejného zdraví a dopravní politiky.“*

Jinými slovy – kampaně BESIP nebudou směřovat jen k dopravnímu chování, ale i k cílenému používání jízdního kola. Příkladem takové kampaně jsou aktivity Centra Semafor v Olomouci.

Všechna opatření a aktivity by měly u nás přinést v cílovém roce 2020 snížení počtu:

- usmrcených cyklistů o 35,
- těžce zraněných cyklistů o 150.

Doporučení pro další období

K postupnému zlepšování dopravní bezpečnosti cyklistů se doporučuje realizovat tři základní prvky:

- Změny chování – oblast změn chování účastníků dopravy tvoří především různé kampaně zaměřené na dodržování dopravních pravidel, používání cyklistického osvětlení, cyklistických přileb, reflexních prvků atd., plus kampaně zvyšující pozornost řidičů motorových vozidel, např. vůči dětem, které jedou do školy na kole. Školní hodiny o silniční bezpečnosti doplněné o závody a testování jsou rovněž podstatnou součástí snahy o změnu dopravního chování, spolu s aktivní snahou rodičů naučit své děti základním cyklistickým dovednostem. A konečně, cílem mnoha iniciativ je podpora využití cyklistické dopravy v každodenním životě (cíl 2.1.).
- Kontrola – kontrolní část má v rukou policie, je zde zahrnuta kontrola dodržování dopravních pravidel, jako například zákaz jízdy na červenou, používat za tmy osvětlení kola, jízda po chodníku atd. (cíl 2.2.).
- Zlepšení infrastruktury pro cyklisty, které také počítá s rozšiřováním zón s omezenou rychlostí na 30 km/h a tzv. sdílené komunikace společné pro motorovou a bezmotorovou dopravu (řešeno v rámci specifického cíle 3.).

Společným jmenovatelem pro všechna opatření je zvýšení ochrany dětí na pozemních komunikacích, které je věnována speciální pozornost dopravní politiky MD. Stejně tomu tak je i u dalších subjektů, včetně nevládních organizací.

Nutné je také nastavit aktivní spolupráci mezi BESIPem MD, Policií ČR a Národní cyklostrategií a vůči cyklistům a ostatním uživatelům se soustředit více na preventivní opatření, než na represivní kroky.

Aktivity BESIP budou směřovat k podpoře zvyšujícího se trendu v užívání jízdního kola (zvyšování přepravního výkonu cyklistů).

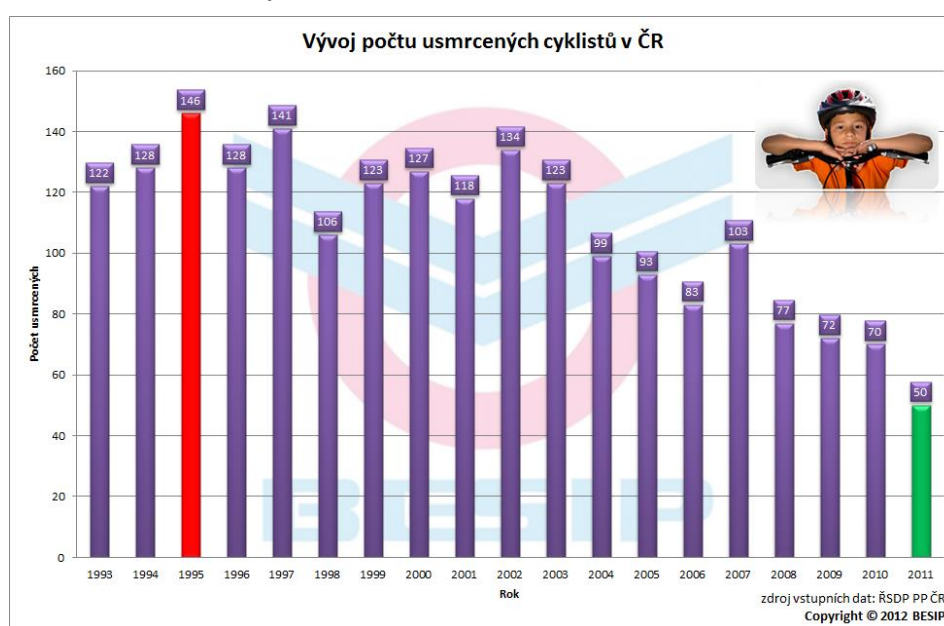
Dopravní výchovu je třeba začít u malých dětí a mládeže, kdy se začínají formovat dopravní návyky jednotlivců. Jízdní kolo hraje právě u dětí a mládeže důležitější roli než u dospělých, protože jim podstatně rozšiřuje akční rádius pro jejich pohyb. Dopravní výchova dětí a mládeže musí ale daleko přesahovat povinnou jednorázovou výuku na dopravním hřišti mimo reálný dopravní prostor. A v neposlední řadě je tu důležitý příklad dopravního chování nejen rodičů, ale i učitelů a pocit bezpečnosti. Je nezbytně nutné do dopravní výchovy vtáhnout i rodiče a dětem udělat z kola pravidelnou a běžnou součást denního života již od mateřské školy. Mnoho škol a školek v ČR v současnosti zakazuje dětem jízdu na kole do školy či ji nedoporučuje a nevytváří podmínky např. pro úschovu kol. Dopravní výchova je s platností od září 2013 povinnou součástí Rámcového vzdělávacího programu vyhlášeného MŠMT a začlenění se tak, jakožto mezipředmětové téma, do školních vzdělávacích programů na všech základních školách v ČR. Dopravní výchova se musí stát celoživotní součástí života od narození po seniorský věk.

4.2.2 Nehodovost cyklistů a krádeže jízdních kol

A. Nehodovost cyklistů

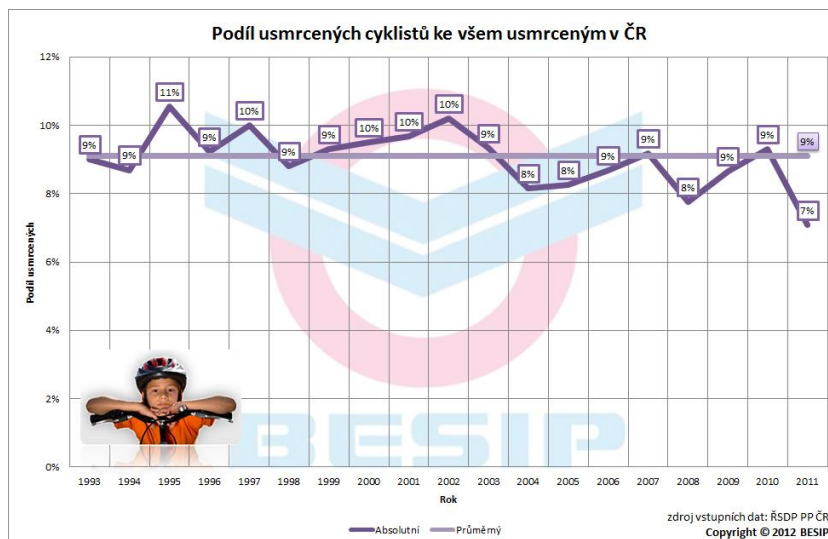
Počet smrtelných úrazů cyklistů na počet kilometrů ujetých na kole je v ČR stále vysoko nad průměrem uváděným v cyklisticky vyspělých zemích (Nizozemsko, Dánsko či Německo). Je proto nutné nejen vést kampaně zaměřené na cyklisty, ale současně je nutná tvrdá represe jak vůči neukázněným cyklistům, tak i řidičům.

Společným jmenovatelem většiny úrazů na jízdním kole je absence cyklistické přilby. Vývoj počtu usmrčených cyklistů v ČR je zřejmý z grafu. Nejtragičtější z pohledu cyklistů byl rok 1995, kdy bylo usmrceno 146 osob, naopak nejméně cyklistů bylo usmrceno v roce 2011 („jen“ 50). Vyjma roku 2007 je již z těchto absolutních údajů evidentní dlouhodobá sestupná tendence.



Graf 3. Vývoj počtu usmrčených cyklistů v ČR. Zdroj: ŘSDP PPČR, BESIP

Na celkovém počtu usmrčených osob v období 1993–2011 činil podíl cyklistů 9 %, což znamená, že přibližně každá 11. usmrčená osoba byla cyklista. V roce 1995 byl podíl cyklistů nejvyšší (11 %), naopak v roce 2011 nejnižší (7 %).



Graf 4. Podíl usmrcených cyklistů ke všem usmrceným v ČR. Zdroj: ŘSDP PPČR, BESIP

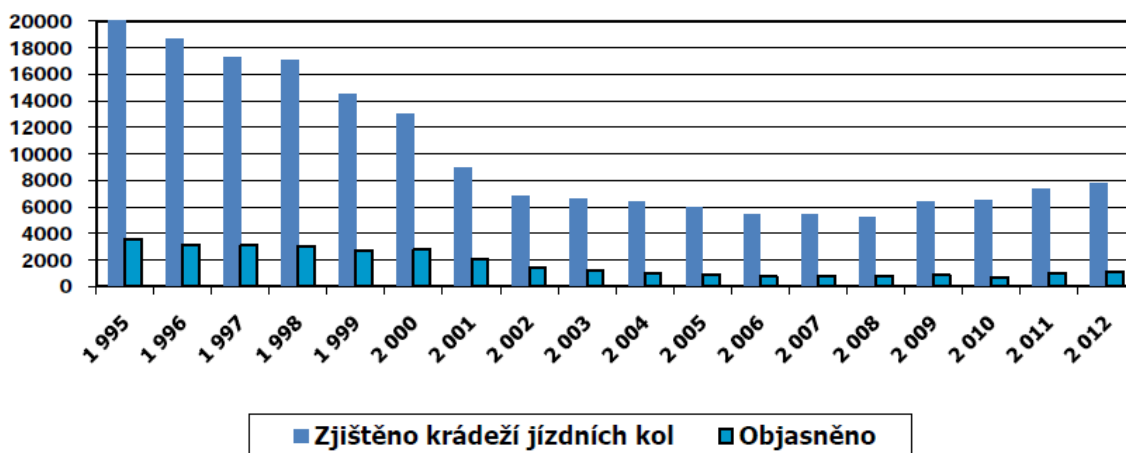
- **Doporučení pro další období** (závěry Národní strategie bezpečnosti silničního provozu): Směřovat k vyšší ochraně zranitelných účastníků silničního provozu, realizovat pravidelné výchovné aktivity a preventivní kampaně zaměřené zejména na děti, ale i postupné úpravy ke zklidňování dopravy;
- podíl zranitelných účastníků na nejzávažnějších následcích nehod zůstává stále vysoký, a proto je třeba se specificky zaměřit na jejich nejrizikovější skupiny;
- dohled Policie ČR a obecní policie nad chováním chodců a cyklistů.

B. Krádeže jízdních kol

Nejčastěji jsou odcizena kola v hodnotě 5–10 tisíc Kč, která lze snadno prodat; vlastníci nejsou motivováni k nahlášení odcizení policii (amortizace, nízká cena, vedeno jako přestupek nebo bagatelní trestná činnost, zpravidla není uzavřena pojistka nebo pojistná částka je příliš nízká, pravděpodobnost, že policie kolo najde, je minimální). Drahá kola (závodní, stavěná na míru apod.) jsou odcizena méně často, ale jsou častěji hlášena policii – jsou snáze dohledatelná díky individuální identifikaci.

Snížení počtu krádeží jízdních kol se dá docílit identifikací a registry jízdních kol, spojenými s činností městské policie, dále bezpečným parkováním jízdního kola, zámky a dalšími preventivní programy.

Ve vztahu ke krádežím jízdních kol ukazuje situaci následující graf.



Graf 5. Krádeže jízdních kol. Zdroj: Statistiky kriminality Policie České republiky

Doporučení pro další období pro MV (část krádeže kol)

- Podporovat programy a aktivity směřující ke snížení počtu odcizených jízdních kol;
- zvýšit informovanost občanů o možnostech zabezpečení jízdních kol; podporovat nové způsoby značení jízdních kol pro jejich snazší identifikaci v případě jejich odcizení, ztráty či nalezení.

4.2.3 Legislativa

Při Ministerstvu dopravy byla v roce 2011 vytvořena úzká pracovní skupina „Komise pro začlenění rozvoje cyklistické dopravy do silniční legislativy“, s pracovním názvem „Cykloskupina“, která připravuje pracovní podklady pro návrh „pro-cyklistických“ opatření k novelizaci zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon 361/2000 Sb.“).

Tato Cykloskupina navazuje na práci širší pracovní skupiny pro začlenění rozvoje cyklistické dopravy do silniční legislativy, která byla vytvořena na MD v roce 2009. Za jejího přispění bylo pro podporu bezpečnější jízdy na kole zavedeno do užívání několik nových dopravních značek, a to prostřednictvím vyhlášky Ministerstva dopravy č. 247/2010 Sb., která vstoupila v platnost dne 14. 9. 2010. Dále se Cykloskupina spolupodílela na definování tří „pro-cyklistických“ bodů do aktuální novely zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, která vstoupila v platnost 1. srpna 2011.

Doporučení pro další období

Konkrétní navrhované změny v právních předpisech jsou popsány v kapitole 7.1. Právní nástroje.

4.3 METODICKÁ PODPORA ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE MĚSTECH & PROJEKT CYKLISTICKÉ AKADEMIE

Odpovědnost za budování cyklistické infrastruktury mají obce a města. Stát jim pak může prostřednictvím svých resortů poskytovat metodické zázemí ve vztahu k plánování a projektování cyklistické infrastruktury, tedy především výukové programy a praktickými návrhy podpory cyklistické dopravy, ať už na úrovni státní správy, samosprávy či zájmové sféry.

Ambicí Cyklostrategie je poskytnout know-how všem českým městům a obcím, ať již rovinatým, či kopcovitým, malým či velkým. Každé má svá specifika, dle dosavadních zkušeností lze shrnout, že každé město či obec má vlastní potenciál, který je omezen pouze shora a většina z nich se k této horní hranici svých možností ani zdaleka nepřiblížila. Všude se vždy najde větší či menší procento obyvatel, kteří jízdí kolo chtějí používat každý den nebo jen občas, avšak z mnoha důvodů nemohou.

4.3.1 Metodické zázemí, dokumenty, výzkum

A. Metodické zázemí, dokumenty

Výukové programy o plánování a projektování cyklistické infrastruktury, o vedení kampaní a dalších „měkkých opatřeních“, jsou realizovány prostřednictvím aktivit pracovního týmu národního koordinátora rozvoje cyklistické dopravy v ČR z Centra dopravního výzkumu, v.v.i. (CDV). Informace jsou šířeny také prostřednictvím čtyř webových portálů:

- www.cyklodoprava.cz,
- www.cyklokonference.cz,
- www.cyklomesta.cz
- a www.ceskojede.cz.

Finanční prostředky na metodickou a koordinační činnost jsou pokryty z prostředků MD v rámci implementace Cyklostrategie, kde byly plněny smluvně definované úkoly nebo prostřednictvím projektů mezinárodní spolupráce.

V roce 2011 byla vytvořena Metodika **„Principy a metody rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury, aneb cyklistické desatero pro města“**, ISBN: 978-80-86502-26-7, která shrnuje výsledky výzkumného projektu Ministerstva dopravy – CG723-071-120 (Stanovení principů a metod rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury). Široká škála témat z oblasti podpory cyklistické dopravy je rozdělena do deseti bloků: 1. Politika a strategie, 2. Vedení a zodpovědnost, 3. Legislativa, 4. Cyklistická infrastruktura & územní plánování, 5. Public Relations, 6. Bezpečnost cyklistické dopravy, 7. Výzkum, 8. Management, 9. Financování cyklistické infrastruktury, 10. Cykloturistika.

V roce 2010 byla vytvořena Metodika **„Cyklistická doprovodná infrastruktura“** – ISBN 978-80-86502-25-0, která se zabývá oblastí parkování. Zpracovatelem je Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (2010). V úvodních kapitolách je prezentována stručná analýza problematiky v podmínkách České republiky. Následuje základní klasifikace jednotlivých zařízení cyklistické parkovací

infrastruktury podle délky parkovací doby. První část metodiky uzavírá kapitola „Parkování kol krok za krokem“, kde je možné nalézt konkrétní informace, od výběru nejvhodnějšího řešení pro konkrétní lokalitu, přes výběr vhodného stojanu, až po určení optimálního počtu parkovacích míst. Další část metodiky je věnována systému Bike & Ride.

V roce 2008 byla vytvořena Metodika „**Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty**“ – ISBN 978-80-86502-81-6, která prohlubuje poznatky o budování cyklistických stezek z normy ČSN 73 61 10 a z Technických podmínek 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“. Metodika je rozdělena do pěti tematických kapitol: 1. Obecné zásady plánování. 2. Vedení cyklistické dopravy v extravilánu. 3. Vedení cyklistů v hlavním dopravním prostoru. 4. Komunikace pro cyklisty v přidruženém prostoru nebo samostatně vedené. 5. Specifické případy řešení cyklistické dopravy. Každá kapitola obsahuje sadu vzorových řešení cyklistické infrastruktury. Materiál vypracovalo ČVUT FD a CDV.

Do konce roku 2013 mají být k dispozici aktualizované technické podmínky TP 179 – Navrhování komunikací pro cyklisty.

Doporučení pro další období

Propojit aktivity s ČKA, ČKAIT a ČSS a spolupracovat s nimi na dalším odborném vzdělávání dopravních inženýrů (projektantů) a architektů, aby získali nové informace nezbytné pro správný výkon své činnosti. Pro výukové programy budou použity také navazující metodické materiály, které vznikly v minulých letech.

Dále se doporučuje vytvořit systém akreditovaného školení pro zaměstnance veřejné správy (silniční správní úřady, Policie ČR, správci komunikací) se zaměřením na rozšiřování informací o bezpečné cyklistické infrastruktuře při zohlednění zahraničních zkušeností.

B. Výzkum

Výzkum v oblasti cyklistické dopravy byl realizován v letech 2004–2011 prostřednictvím čtyř výzkumných projektů:

ŠANCE – Udržitelná doprava: Šance pro budoucnost (část Cyklistika). Projekt byl realizován Centrem dopravního výzkumu v rámci výzkumného záměru Ministerstva dopravy České republiky (č. MDO 4499457501). Cílem projektu je stanovit základní nástroje pro zlepšení podpory cyklistické dopravy.

CYCLE21 – Analýza potřeb budování cyklistické infrastruktury v ČR. Projekt byl realizován v rámci Národního programu výzkumu 2004–2009 Ministerstva dopravy České republiky (č. 1F43E/045/210). Na jeho realizaci se podílelo Centrum dopravního výzkumu, ČVUT v Praze (Fakulta dopravní) a Universita Karlova v Praze (Centrum pro otázky životního prostředí).

SONDA – Stanovení principů a metod rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury. Projekt byl realizován v rámci Národního programu výzkumu 2007–2011 Ministerstva dopravy České republiky (č. CG723-071-120). Na jeho realizaci se podílelo Centrum dopravního výzkumu, ČVUT v Praze (Fakulta dopravní) a Nadace Partnerství.

ROCY – Bezpečnost návrhových prvků pro cyklistickou dopravu. Projekt se zabýval analýzou bezpečnosti vybraných návrhových prvků cyklistické infrastruktury. Byl řešen Centrem dopravního výzkumu, v. v. i. společně s Českým vysokým učení technickým v Praze, Fakultou dopravní a financován Ministerstvem dopravy v rámci programu „Podpora realizace trvale udržitelného rozvoje dopravy“ pod číslem CG911-079-120.

Doporučení pro další období

I v budoucnosti se počítá s realizací dalších výzkumných projektů, a to ať již přes Technologickou agenturu České republiky nebo přes Ministerstvo vnitra (projekty zaměřené na bezpečnost). Cílem bude provádět transfer zahraničních poznatků, zavést vhodná opatření do praxe, průběžně informovat o výsledcích výzkumu a podporovat vzdělávací a výchovné programy.

4.3.2 Aktivity MŽP a MZ, elektromobilita

A. Aktivity MŽP a MZ

V České republice zatím neexistuje Komunikační plán, který by cíleně vedl lidi na přeorientování se z individuální automobilové dopravy na jiné způsoby dopravy, jako je kolo, veřejná doprava a chůze (případně jejich vzájemná kombinace). Důvodů k takové změně je více, jako např. dopravní zácpy, znečištění měst, hluk, ale jeden možná nad nimi „vládne“ – nedostatek pohybu.

Mnohé průzkumy ukazují spojitost mezi pravidelnou pohybovou aktivitou a lepší zdravotní i tělesnou kondicí u každého jedince. Z výsledků je zcela zřejmé, že pokud dospělí se sedavým způsobem života zvýší svou pohybovou aktivitu, bude to v zemích EU znamenat obrovské úspory nákladů na zdravotní péči. Úkolem celého veřejného sektoru je tedy rozhýbat lidi. Kolik a jaký druh pohybové aktivity ale potřebujeme, aby to pro naše zdraví bylo přínosem?

To je hlavním úkolem nového Komunikačního plánu Cyklostrategie, který byl vypracován pro potřeby její implementace. Ten by měl rozšířit a zkvalitnit opatření, která jsou doposud realizována ze strany MŽP a MZ.

MŽP koordinovala v minulých letech v ČR propagační akci EU, Evropský týden mobility, který se koná pravidelně každý rok ve dnech 16.–22. září. Cílem akce je podpořit přijatelnější způsoby dopravy a napomoci při omezování individuální automobilové dopravy ve městech. MŽP podporuje danou akci nejen koordinační a školící činností, ale i finančními příspěvky (v roce 2011 ale poprvé nemělo tyto příspěvky ve svém rozpočtu). MŽP úzce spolupracuje i s dalšími partnery (Národní síť zdravých měst, Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. atd.). V rámci Evropského týdne mobility (ETM) se ve městech nabízí občanům různé akce, zaměřené na udržitelné formy dopravy a dopravní výchovu (cyklojízdy, pěší výlety, akce pro rodiče s dětmi, pro seniory, pro občany s handicapem, výlety historickou tramvají, semináře, akce na dětském dopravním hřišti apod.).

Pro bližší informaci z měst se můžete obrátit přímo na místní koordinátory kampaně k Evropskému týdnu mobility, spojenému s Evropským dnem bez aut, se mohou připojit všechna města. Podmínkou je, aby vedení města schválilo Chartu a aby ustanovilo místního koordinátora/místní koordinátorku.

MZ se zase připojilo k projektu WHO – „The European Network of Health Enhancing Physical Activity“ (HEPA), jehož součástí je monitorování přímých i nepřímých nákladů spojených s úrazy a s nedostatkem pohybu.

V rámci běžné činnosti KHS, SZÚ, ZÚ a dalších předkladatelů projektů, se mohou zaměřit na realizaci aktivit, které podporují zvýšení pohybové aktivity populace, prevenci úrazů a k zajištění rovnováhy mezi energetickým příjmem a výdejem jako jednoho z předpokladů prevence vzniku nadváhy a obezity a s nimi souvisejících chronických neinfekčních onemocnění. Nicméně tyto projekty podpory zdraví musí být dostatečně finančně dotovány, aby byly efektivní. Obecným cílem dotačního programu NPZ – PPZ je dlouhodobě podporovat zájem o aktivní vztah a odpovědnost ke zdraví a jeho posilování v rodinách, školách, podnicích, obcích a jiných společenstvích.

Doporučení pro další období

Opatření na zlepšení životního stylu a zdravotního stavu obyvatelstva mají podpořit fungování dlouhodobě ekonomicky aktivní a zdravé pracovní síly.

Podpořit zaměření směrem k lékařům a budoucím lékařům tak, aby doporučení pohybové aktivity se stalo běžnou součástí intervence v lékařské praxi.

B. Významným doporučením pro další období je využití elektromobility.

Pedeleky (jízdní kola s podpůrným elektromotorem, který je účinný pouze při šlapání) otevírají jak cyklistické dopravě, tak ekonomice jízdních kol nové možnosti. Elektrickou podporou šlapání se dá dosahovat vyšších průměrných rychlostí, jezdit na delší vzdálenosti a snáze překonávat stoupání. A konečně – pedeleky se postarají o to, že se zvětší spádová oblast uzlových bodů veřejné osobní dopravy i nad jinak obvyklé vzdálenosti pro „normální“ jízdní kola. Stejně jako dříve jsou pedeleky z důvodu vynaložení menší potřebné síly zajímavé především pro starší lidi. Jízdní kolo se hodí také jako transportní prostředek – jak pro soukromou, tak pro podnikovou dopravu. Nové typy jízdních kol na dvou či třech kolech (například nákladní kola a kola pro přepravu dětí) a odpovídající příslušenství (například přívěsy) vykazují rostoucí rozšíření. Další možnosti využití pedeleků a elektrokol v budoucnosti se očekávají v oblasti drobné logistiky.

Doporučuje se proto vypracovat návrh systému, který by umožnil více zapojit pedeleky do konceptů mobility a to i pomocí cargo kol.

Shrnutí významu pedeleků:

- využití pedeleků v cykloturistice (v kopcovitějším terénu a jízdě na delší vzdálenost);
- rozšíření akčního rádia především seniorů (v kopcovitějším terénu a jízdě na delší vzdálenost v rámci městských a příměstských lokalit);
- podpora přepravy menších nákladů prostřednictvím cargo kol, a to i v rámci podnikání.

4.3.3 Iniciativa tzv. Uherskohradištské charty

Přestože cyklistická doprava přináší velké množství výhod, setkává se v současnosti s mnoha omezeními a překážkami. Proto se u příležitosti národní cyklokonference, která se konala 31. 5. 2011 v Uherském Hradišti, několik měst spojilo a společně podepsalo tzv. Uherskohradištskou chartu. Jejím cílem je dlouhodobá podpora cyklistické dopravy a propojení těch, kteří se hlásí k její aktivní podpoře.

K podpisu Uherskohradištské charty a k zapojení do sítě signatářských měst jsou zapotřebí jen tři podmínky – politická vůle k podpoře cyklistické dopravy (odsouhlasení Radou města), konkrétní specifická opatření ve prospěch cyklistické dopravy a jmenování městského cyklokoordinátora, který bude mít na starosti implementaci navržených opatření. Podpisem charty je město motivováno ke kontinuální aktivní podpoře cyklistické dopravy. Signatářská města také společně usilují o naplnění strategických cílů této Cyklostrategie:

- Zvýšit počet cyklistů,
- vytvořit podmínky pro mobilitu,
- zajistit bezbariérovost na trase,
- vytvořit zázemí v cíli,
- realizovat lepší kampaně,
- vytvořit zázemí pro odpočinek a podpořit projekt Česko jede.

K 1. 1. 2013 bylo evidováno 24 signatářských měst, která podepsala Uherskohradištskou chartu (České Budějovice, Děčín, Hradec Králové, Jihlava, Kadaň, Kunovice, Liberec, Litovel, Napajedla, Olomouc, Opava, Ostrava, Otrokovice, Pardubice, Praha 19 – Kbely, Přešov, Rousínov, Tábor, Třebíč, Třinec, Uherské Hradiště, Uničov, Valašské Klobouky a Zlín).



Mapa 3. Mapa členských měst Uherskohradištské charty (k 2012). Zdroj: CDV

Charta byla inspirována tzv. Bruselskou chartou, která vznikla pod záštitou Evropské cyklistické federace (ECF) v květnu 2009 v Bruselu. Jedná se o sdružení evropských měst, jejichž společným cílem je dlouhodobá podpora cyklistické dopravy. Doposud ji podepsalo na 57 měst, mimo jiné Budapešť, Krakov, Gdaňsk či Mnichov. Její autoři jsou si vědomi skutečnosti, že bez politické vůle a bez odbornosti nelze zlepšovat podmínky cyklodopravy ani realizovat dostatek „osvícených“ pro-cyklistických opatření. Česká republika zatím nemá mezi signatáři Bruselské charty žádného zástupce.

Doporučení pro další období

Hlavní výzvou pro česká města je přehodnocení celého pohledu nejen na dopravní systém města, ale především na veřejný prostor. Vnímání potřeb cyklistů musí být nedílnou součástí celkového dopravního řešení, jako se tomu postupně děje v celé Evropě. Cílem je vytvořit dobře dostupné a prostupné město, které umožňuje všem svým obyvatelům být mobilní. Existují však početné skupiny obyvatel, jako jsou děti, mládež a senioři, které se v současnosti potýkají s vážným omezením své mobility. Stále existuje mnoho měst, která jsou koncipována pouze pro pohyb automobilem, čili pro dopravní prostředek, který tito lidé nemohou sami používat. Takový prostor brání chůzi i jízdě na kole a limituje život velké části obyvatel.

Jen komplexní přístup přinese příjemnější a bezpečnější život ve městech, efektivnější městskou mobilitu, úsporu finančních prostředků, podporu místního podnikání, zdravější prostředí pro obyvatele i návštěvníky, méně problémů s dopravními kongescemi, méně hluku, čistší vzduch, snížení negativních vlivů na klimatické změny v lokálním i globálním měřítku, úsporu neobnovitelných přírodních zdrojů, udržitelný cestovní ruch a veřejný prostor jako místo pro setkávání lidí a jejich vzájemnou komunikaci.

Mnohdy důležitější než samotná „tvrdá“ opatření (tedy vybudování cyklistické infrastruktury) je zajistit obyvatelům možnost jízdy na kole a motivovat je k častějšímu užívání kola v každodenním životě. Kampaně na podporu cyklistiky mohou obyvatele motivovat k přestupu na kolo. Od roku 2011 běží v ČR kampaň **Do práce na kole** (koordinuje sdružení Auto*Mat), která se postupně rozrostla z Prahy a Pardubic i na další krajská města Brno a Liberec a zúčastnilo se jí více než 2 500 zaměstnanců. Ve spolupráci s výrobcí kol a doplňků se rozjela i kampaň **Nakupuj na kole**, která má obyvatelům ukázat, že na kole se dá nejen pohodlně jezdit, ale odvézt i nákupy. V příštích letech by měly přibýt i kampaně na podporu celoměstské cyklistiky, v této oblasti se ale ještě ukazují deficity obcí při realizaci marketingových kampaní ve spolupráci s partnery z různých sfér (NNO, podnikatelé). Důležitá, kromě komunikace s veřejností, je ale i komunikace s politiky a s médii formou pracovních skupin, grémií či kulatých stolů.

V roce 2013 se doporučuje kampaň Do práce na kole rozšířit na krajská města Čech a Moravy a dále se doporučuje zpracovat jednotnou metodiku pro realizaci této kampaně.

4.4 REALIZACE NÁRODNÍHO PRODUKTU ČESKO JEDE

Česká republika má ideální podmínky pro rozvoj aktivní turistiky a cykloturistiky především díky zajímavému a členitému terénu, množství turistických cílů a služeb, husté síti komunikací a návaznosti cyklotras na veřejnou dopravu. Cykloturistika v ČR v posledních letech získala na popularitě a cyklisté mohou využívat stále hustší síť dálkových, regionálních či terénních tras.

4.4.1 Marketingová podpora produktu Česko jede

A. Marketing cykloturistiky

Česko jede je nově připravovaným národním projektem, který je zaměřen na komplexní podporu cykloturistiky a dalších forem bezmotorové dopravy a aktivní turistiky v ČR. Jeho cílem je zejména vytvoření národní značky pro cykloturistiku a zpracování srozumitelné a atraktivní nabídky pro cykloturisty s poskytnutím přehledné a kvalitní informace českým a zahraničním cykloturistům (ať už dálkovým, terénním či rekreačním) o možnostech cykloturistiky ve všech regionech ČR na webu i v tištěných materiálech. Projekt je založen na kvalitativních a kvantitativních průzkumech (např. Průzkum potřeb a chování cyklistů a in-line bruslařů v ČR z roku 2011 na základě zadání CzechTourism, Monitoring pohybu na vybraných stezkách a v turistických regionech – Nadace Partnerství 2009-2011, atd.) a využívá celonárodní certifikace služeb pro cyklisty a cykloturisty Cyklisté vítáni (www.cyklistevitani.cz). V roce 2011 byla také zpracována rozsáhlá analýza webových portálů, které propagují cykloturistiku. Analýza je ukončena i výčtem doporučení pro nový portál www.ceskojede.cz.

Kraje významnou mírou podpořily projekt Česko jede finančně na veletrhu Bike Brno v letech 2011 a 2012, i v rámci vlastních propagačních materiálů, v rámci vlastních webových stránek a prohlášením o zapojení do projektu.

CzechTourism si dále nechal v roce 2012 zpracovat analýzu a návrh institucionalizace Česko jede, který zahrnuje koordinační a metodický postup při realizaci projektu. Dokument navrhuje pravidla a podmínky společné propagace, především dálkových tras, a to mezi čtyřmi základními partnery: CzechTourism, České dráhy, kraje/turistické regiony a nově zřízenou organizací Česko jede. Dokument zahrnuje i akční plán pro rok 2013. Toto koordinační místo bude fungovat na základě dohody mezi kraji, krajskými turistickými organizacemi, CzechTourism a KČT pod hlavičkou Česko jede.

CzechTourism také zajistil společnou propagaci národního cykloturistického produktu pod značkou Česko jede na mezinárodní cyklistické konferenci VeloCity, která se konala v červnu 2013 ve Vídni. Cílem produktu Česko jede je koordinovaným úsilím vytvořit ucelenou TOP nabídku české cykloturistiky pro domácí i zahraniční návštěvníky na území celé ČR ve spolupráci s partnery z veřejné i privátní sféry.

Základní výzvy produktu:

Je důležité vedle financování infrastruktury pro cykloturistiku podporovat i tvorbu cykloturistických produktů především podél dálkových cyklotras a o koordinaci těchto nabídek na nadregionální úrovni:

- Rozvoj cykloturistické infrastruktury podle jednotných kritérií (zpracované v tematických manuálech);
- jednotné značení tras EuroVelo, národních a regionálních s novými čísly v kombinaci s logy hlavních cyklotras;
- marketing těchto tras a navazujících nabídek prostřednictvím webové prezentace v češtině, angličtině a němčině a prostřednictvím image mapy a katalogu hlavních cykloturistických tras ČR, prostřednictvím webů partnerů (CzechTourism, České dráhy a další), krajských cykloturistických a destinačních portálů za účelem zefektivnění propagace ČR jako destinace pro aktivní turistiku, další marketingové nástroje;
- poskytování informací a služeb všem účastníkům bezmotorové dopravy a aktivní turistiky (nejprve cykloturistům) na webu, v tištěné podobě a v terénu (formou jednotných informačních tabulí v uzlových bodech) a ve spolupráci s vybranými touroperátory;
- jasně definované a srozumitelné značení sítě tras pro všechny druhy bezmotorové dopravy, jednotná pravidla rozvoje této sítě pro všechny zapojené partnery, jednotně koncipované tištěné průvodce po této síti stejně jako interaktivní online internetová platforma, která informuje uživatele o síti tras a službách na nich poskytovaných;
- význam Česko jede nejen ve smyslu „Česko jede za poznáním“, ale i za zdravím, tj. „Česko jede a bude fit“ (vazba na aktivity MZdrav).

Dne 29. 6. 2011 byl spuštěn nový pracovní web www.ceskojede.cz, který je součástí projektu Česko jede. Projekt vznikl za podpory Programu švýcarsko-české spolupráce a je výsledkem přenosu zkušeností mezi švýcarskými partnery z nadace SchweizMobil (www.schweizmobil.ch), českými partnery z Nadace Partnerství a dalšími partnery. Je zaměřen na komplexní podporu cykloturistiky a dalších sportů v ČR. Jeho cílem je zejména poskytnout přehledné a kvalitní informace českým a zahraničním cykloturistům o nabídce dálkových tras a regionálních produktů cykloturistiky v ČR. Ve výhledu bude zahrnovat také další odvětví aktivní turistiky – pěší a vodáckou turistiku, in-line bruslení, terénní cyklistiku, ale i běžkařskou a hipoturistiku.

Současným úkolem tohoto pracovního webového portálu www.ceskojede.cz je lépe a viditelněji prezentovat vize, cíle a myšlenky projektu Česko jede jednotlivým partnerům. Je tedy nutné k tomuto webu přistupovat jako k testovací verzi. Inspirace pro portál www.ceskojede.cz byla čerpána ze stránek www.schweizmobil.ch provozovaných partnerskou nadací SchweizMobil, se kterou byla v roce 2010 navázána spolupráce. Ambicí www.ceskojede.cz je nabízet na jednom místě top cykloturistickou nabídku ČR, ve spolupráci s portály krajů, turistických oblastí a místních turistických destinací, ale v případě zájmu i s komerčními weby. Již nyní můžete na www.ceskojede.cz najít ukázky cyklomarketingových produktů podle typu cílových skupin.

Dne 5. 4. 2013 proběhla v rámci veletrhu For Bikes tisková konference na téma „Česko jede a dálkové trasy“. Společnost Mapy.cz sponzorsky umožnila své mapy implementovat do webu ceskojede.cz. Dále na webu ceskojede.cz byly provedeny první úpravy v sekci dálkových cyklotras.

Doporučení pro další období

- **Internetová prezentace** produktu Česko jede – s kraji a turistickými regiony vytvořit jednotnou strukturu a formát informací, zpracování podkladových map s partnery, propojení s vyhledávači tras a dopravního spojení (idos.cz).
- **Integrace veřejné dopravy** – integrace bezmotorové a veřejné dopravy do projektu – půjčovny kol ČD, cyklobusy, integrace do webu www.idos.cz či www.cd.cz.
- **Marketing** – zastřešující marketing ve spolupráci s hlavními partnery projektu v tuzemsku i zahraničí, příprava společných kampaní na vybrané trhy cestovního ruchu pro jednotlivé formy aktivní turistiky.
- **Budování značky**, kdy projekt Česko jede bude definován **jednotnou značkou (brand)**. Ta je charakterizována názvem, logem s logotypem a pěti formami bezmotorové mobility (cykloturistika, MTB, in-line, pěší turistika, vodní turistika) z celonárodního pohledu a platí pro všechny produkty a úlohy (značení, infotabule, internet, tištěné materiály, marketing).
- **Tištěné materiály** (mapy a průvodce) – vydat mapu a popis hlavních evropských, národních a regionálních tras s marketingovým potenciálem i pro zahraniční cykloturisty ve spolupráci s CzechTourism.
- **Konkrétní prodej produktů/rezervační systém** – ve spolupráci s CzechTourism a vybranými touroperátory (vytvoření společné nabídky a zapojení komerčních subjektů do propagace). Pověřit tematikou propagace terénních cyklotras oborovou asociaci ČeMBA.

Ve výhledu se doporučuje rozšířit o marketingovou podporu dalších odvětví aktivní turistiky – pěší a vodní turistiky, in-line bruslení, ale i běžeckou turistiky či hipoturistiky.

B. Monitoring cykloturistiky

Průzkum chování cykloturistů, bikerů a in-line bruslařů v Česku

Na webu www.ceskojede.cz jsou zveřejněny výsledky Prvního národního cyklo a in-line průzkumu, který proběhl v roce 2011. Průzkum byl realizován pod záštitou zadavatele agentury CzechTourism a s finanční podporou Ministerstva dopravy. Cílem průzkumu bylo poznat, co mají cykloturisté rádi, co potřebují a co by pro své cesty uvítali. Jednalo se o první průzkum takového rozsahu a zaměření v ČR. Výsledky budou sloužit jako podklad pro vytvoření metodik budování národního produktu Česko jede a pro školení a komunikaci v regionech.

Monitoring návštěvnosti cyklostezek

Znalost kvantitativních dat o pohybu především cyklistů a pěších na stezkách a v dopravních pruzích vedou ke zvýšení efektivity práce a získání dat potřebných pro:

- Zjištění atraktivity turistických destinací a stezek;
- zhodnocení vlivu publicity na turistickou návštěvnost;
- zdůvodnění efektivnosti investic a plánování priorit údržby;
- vykazování dat o návštěvnosti médiím a partnerům;
- návrhy úprav pro rozvoj nemotorové dopravy a její bezpečnosti ve městech;
- plánování opatření k ochraně přírody v národních parcích a CHKO.

Příkladem může být sčítání uživatelů s využitím automatických sčítačů, které bylo provedeno na důležitých národních či evropských cyklostezkách:

- Cyklostezka na Vltavské stezce/EuroVelo 7 (Praha-Podolí)
- Cyklostezka Brno–Vídeň (Brno-Komárov)
- Cyklostezka Uherský Brod – Nivnice
- Labská stezka (Děčín, Ústí nad Labem, Litoměřice, Nymburk)
- Cyklostezka Baťův kanál (Staré Město u Uh. Hradiště)

Doporučení pro další období

Zajištění zpětné vazby pro řízení a optimalizaci projektu a vyhodnocení ekonomických a dalších efektů: kvantitativní i kvalitativní (marketingový) monitoring.

V budoucnu by měly být počty cyklistů a cykloturistů sledovány na všech hlavních profilech národní cyklotras a tras EuroVelo (minimálně jeden profil na kraj) a vybraných regionálních cyklotras v ČR se silným marketingovým potenciálem (celkem v min. 50 lokalitách) s cílem vytvořit jednotný národní Cyklo barometr pohybu cyklistů na stezkách a zajistit srovnání se zahraničím (projekt Europa Mobil).

Kvantitativní monitoring bude třeba rozšířit o kvalitativní (marketingový) monitoring na bázi dotazování návštěvníků stezek. Cílem je vytvořit jednotný systém, aby bylo možné výsledky z jednotlivých stezek porovnávat. Výsledky poslouží ke specifikaci ekonomického efektu, ke správně zacílenému dotvoření infrastruktury, údržbě, iniciaci žádaných služeb i k cílenému marketingu.

4.4.2 Podpora navazující cykloturistické infrastruktury

A. Doprovodná cykloturistická infrastruktura

Za doprovodnou cykloturistickou infrastrukturu se považují trasy pro terénní bikování se zázemím, úschovny, stojany u turistických a přírodních památek, odpočívadla, informační a naučné tabule apod. Ta byla financována doposud z:

- programu MMR **Cestování dostupné všem**, určeného pro podnikatele, podporu projektů mj. na bázi rekonstrukce/vybudování odpočívadel, center služeb pro turisty a hygienického zázemí pro pěší, cyklisty a handicapované

turisty podél pěších tras, naučných stezek, cyklotras a zdrojových tras, včetně marketingu vytvořených produktů;

- programu LESY 2000, který má v sobě také zahrnuto budování této infrastruktury;
- z krajských a evropských fondů z rozpočtu obcí, měst, mikroregionů (DSO), MAS a soukromých subjektů.

Doporučení pro další období

Bylo by vhodné vytvořit dotační program MMR, který by podporoval veřejné neziskové projekty vytváření infrastruktury pro rozvoj cykloturistiky podle aktuálních trendů a analýz (trasy a zázemí pro cykloturistiku a terénní bikování – singltrailly apod.).

Dále lze doporučit podporu z budoucích evropských fondů komplexních inovativních projektů rozvoje regionů na bázi udržitelného rozvoje cestovního ruchu, cykloturistiky a cyklistické dopravy, a to jak v rámci regionů NUTS II, tak i v příhraničních oblastech s přeshraničním efektem. Takové projekty by komplexně řešily infrastrukturu, včetně obslužného zázemí (centrální turistické body, parking, služby), a to pro cykloturistiku, in-line i pro terénní bikování ve vhodných lokalitách. Budoucí systémy čerpání EU fondů by měly umožnit podporu komplexních projektů, kombinujících veřejné i privátní projekty, vč. podpory vysoce výkonných PPP systémů (Public Private Partnerships).

B. Značení sítě cyklotras ČR

Vývoj cykloturistiky v ČR během posledních dvou desetiletí je charakteristický především extensivním rozšiřováním sítě cyklotras až na současných cca 44000 km, ale zároveň i zvyšující se poptávkou po bezpečných a dobře vybavených cyklotrasách. Regionální systémy tras dobře fungují v jednotlivých krajích (např. na Jižní Moravě a v Jižních Čechách, v Karlovarském či Královéhradeckém a Plzeňském kraji), dálkové cyklotrasy jsou naproti tomu dlouhodobě rozvíjené např. v Ústeckém kraji. Na úrovni všech krajů jsou vedeny paspory kvality tras a značení dle jednotného modelu. Digitalizované paspory sítě krajských cyklotras se stanou i základem pro národní úroveň a stanou se celorepublikovým standardem. Na krajské úrovni jsou jednotliví krajští cyklokoordinátoři odpovědní za úseky dálkových cyklotras, kteří komunikují s koordinačním místem dálkových tras (tuto funkci zatím plní alespoň pro trasy EuroVelo CDV a Nadace Partnerství, v budoucnu by tuto funkci mělo plnit Česko jede). Koordinační místo pro dálkové cyklotrasy má být finančně podporováno MMR a je ve spolupráci s cyklokoordinátory krajů zodpovědné za odpovídající kvalitu tras, značení a jeho údržbu.

Značení cyklistických, resp. cykloturistických tras se zásadně liší podle toho, jde-li o trasy vedoucí převážně po silnicích, místních a kvalitnějších účelových komunikacích (tzv. silniční cyklotrasy) nebo o trasy vedoucí převážně po horších účelových komunikacích, tedy po polních a lesních zpevněných cestách (tzv. terénní cyklotrasy). Terénní značení je používáno i na území národních parků a CHKO. Oba druhy cyklistických tras jsou voleny tak, aby umožňovaly použití i turistických (krosových, trekkingových) kol, nikoliv jen kol horských (není-li dále v textu uvedeno

jinak). Pro popis značení cyklotras se používá jako podklad „Systém značení turistických tras v České republice“, vydaný Klubem českých turistů v Praze a Technické podmínky TP 100.

V březnu 2013 MMR vydalo metodickou příručku, která upravuje tvorbu a značení mezinárodních, národních a regionálních cyklotras v jednotné, mezinárodně srozumitelné a technicky snadno proveditelné podobě. Materiál doplňuje současnou podobu značení cyklotras v ČR. Značky na dálkových trasách mohou podle tohoto materiálu obsahovat kombinaci turistických cílů a čísel cyklotras společně s logy dálkových cyklotras. Nové značení cykloturistických tras vychází ze stávající legislativy a respektuje používanou metodiku Klubu českých turistů.

Nicméně není dlouhodobě řešena otázka financování údržby značení cyklotras a její provádění (SÚS, TS měst, KČT). Systém je zcela závislý na rozdílném přístupu jednotlivých krajů k financování údržby a pasportu značení. Není také řešena spolupráce při stavbě nových cyklotras zejména cyklotras IV. třídy a přidělování čísel těmto cyklotrasám. Ve většině krajů hlavní roli v této otázce hrají krajské organizace KČT, které na svou činnost získávají dotaci od MMR a krajů. Pokud bude prováděna optimalizace značení (obnova a údržba), včetně tematických tras, kterých je vyznačeno velké množství, tak je nutné, aby byla řešena komplexně ve spolupráci se všemi zainteresovanými aktéry.

Značení cyklotras má zajistit především jednoduchou orientaci i průjezd tras domácím i zahraničním cykloturistům a přispět tak k vytvoření atraktivní, bezpečné a souvislé sítě cyklotras v ČR.

Doporučení pro další období

- Stanovení systému údržby značených cyklotras na území jednotlivých krajů.
- Provedení revize a pasportu značení ve spojení s údržbou cyklotras.
- Návrh na značení nových cyklotras, případně jejich přeznačení, nebo dokonce rušení nevhodných cyklotras, zejména cyklotras IV. tříd.
- Značení tras čísly a logy vč. prostorového uspořádání, dálkové a terénní trasy, jednotné infopanely na důležitých uzlových místech a stanicích ČD. Pověřit tematikou značení terénních cyklotras oborovou asociací ČMBA.

4.4.3 Podpora služeb a rozvoj lidských zdrojů v oblasti cykloturistiky

Školící programy o cykloturistice jsou realizovány prostřednictvím aktivit pracovního týmu národního koordinátora rozvoje cyklistické dopravy v ČR z Centra dopravního výzkumu, v.v.i. (CDV). Informace jsou šířeny také prostřednictvím čtyř webových portálů:

- www.cyklodoprava.cz,
- www.cyklokonference.cz,
- www.cyklomesta.cz
- a www.ceskojede.cz.

Významným segmentem v oblasti služeb je projekt Cyklisté vítáni, který spustila Nadace Partnerství v roce 2006. Certifikovaná ubytovací a stravovací zařízení, kempy

a turistické cíle označuje v terénu usmívající se zelené kolo na bílém pozadí. Tým akreditovaných hodnotitelů prověřuje plnění podmínek certifikace ve více než tisícovce zařízení. Certifikace byla v prvních dvou letech podpořena ze strukturálních fondů Evropské unie v rámci Společného regionálního operačního programu. Cílem je vytvořit certifikační systém Cyklisté vítáni, jako národní standard kvality služeb cestovního ruchu pro skupinu cyklistů a cykloturistů, zavedení certifikace a systému kontroly do praxe na celém území ČR na základě úspěšných zkušeností ze zahraničí.

Doporučení pro další období

- realizovat školení v jednotlivých krajích a na centrální národní úrovni s cílem definovat cyklistické produkty dle cílových skupin cyklistů. Cílové skupiny jsou především úředníci a podnikatelé, cílem je zlepšit koordinaci a součinnost při rozvoji cykloturistiky s příslušnými destinačními managementy v regionech.
- Vydání tří národních metodických příruček pro vytvoření rozvoje a správy celého systému cykloturistiky.
- Zvyšování kvalifikace pracovníků v oblasti cykloprůvodcovství. Zavedení vzdělávacího programu pro pracovníky ve službách cykloturistiky – cykloprůvodce (certifikovaný kurz průvodců se specializací na cykloturistiku, který by kromě průvodcovství zahrnoval také zdravotní minimum, servis kol, pravidla pro sestavení výletů a programů na míru, orientační schopnosti, apod.). Vyškolení cykloprůvodci by tyto činnosti prováděli jako vlastní živnost, jako zaměstnanci cestovních kanceláří a agentur, destinačních společností nebo privátních služeb – ubytovacích zařízení. Uvedený kurz by byl akreditovaný MŠMT a jeho úspěšní absolventi by získali certifikát cykloprůvodce, se kterým by mohli vykonávat živnost cykloprůvodce. Vytvoření programu a vlastní školení by probíhalo v rámci Operačního programu Lidské zdroje a zaměstnanost nebo v rámci Operačního programu Vzdělávání pro konkurenceschopnost s podporou z Evropského sociálního fondu a mělo by mít oporu i v navazujících evropských programech pro vzdělávání a rozvoj lidských zdrojů v letech 2014-2020.

5. Specifické cíle, opatření, zodpovědnost, termíny

SPECIFICKÝ CÍL 1 – ZAJIŠTĚNÍ FINANCOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

Cíl 1.1. Výstavba a údržba cyklistické infrastruktury

Jednou z hlavních podmínek pro podporu cyklistické dopravy je výstavba potřebné cyklistické infrastruktury.

Opatření:

1. VÝSTAVBA – Zajistit podporu výstavbě cyklistické infrastruktury.

Zajištění každoroční finanční podpory na realizaci cyklistické infrastruktury v rámci výdajů SFDI a krajů (spolu s dalšími evropskými zdroji) na:

- a) projektovou přípravu budování cyklistických stezek (jedná se zejména o finanční podporu při zajištění projektové připravenosti menších obcí);
- b) výstavbu a údržbu cyklistických stezek, společných stezek pro chodce a cyklisty a dalších vhodných komunikací pro cyklisty (zvláště v extravilánu);
- c) realizaci cyklistických pruhů na místních komunikacích a projektů ke zvýšení bezpečnosti (např. křížení cyklostezek);
- d) metodické vedení k realizaci ekonomicky levných cykloopatření, které výrazně napomohou rozvoji cyklistické dopravy v území (propojenost s cílem 3.1):
 - na základě požadavků místní samosprávy realizovat cyklistické pruhy na státních a krajských komunikacích, pokud jsou k tomu uzpůsobené podmínky;
 - podporovat využívání dopravně-organizačních opatření zohledňujících provoz cyklistů (možnost vjezdů do pěších zón a do jednosměrných ulic, zřizování zón 30, atd.);
 - při stísněných podmínkách použití užších cyklistických komunikací;
 - použití i jiných než asfaltových a betonových technologií při výstavbě cyklistických komunikací;
 - koordinovat se správci a vlastníky sítí, tj. ČEZ, ČD, RWE, apod. přeložky sítí, které jsou velmi podstatnou položkou stavby cyklostezek, případně získat ze strany těchto subjektů určitou formu podpory.

2. REKONSTRUKCE A NOVOSTAVBA – Realizace opatření ve prospěch cyklistiky (cyklistické pruhy, cyklistické stezky, lávky, podjezdy) v rámci novostaveb a rekonstrukcí státních a krajských komunikací a v rámci železničních staveb (spolupráce od zadání projektové dokumentace).
3. INTERMODALITA – Realizace opatření, které pomohou propojit cyklistiku s veřejnou hromadnou dopravou v oblasti jak denního dojíždění do práce a do škol, tak i cykloturistiky, aby byla zajištěna:
 - a) přístupnost nástupišť a zejména možnost odstavování jízdních kol v rámci systému Bike & Ride na zastávkách a stanicích železniční, autobusové a veřejné městské dopravy;
 - b) výstavba cykloparkovišť a úschoven jízdních kol v rámci budování dopravních terminálů;
 - c) možnost přepravy kol v prostředcích veřejné dopravy (zejména železnice, cyklobusy);
 - d) podpora systému veřejných půjčoven jízdních kol.

Zodpovědnost	<ul style="list-style-type: none"> • Opatření 1 – SFDI, MD, kraje • Opatření 2 – ŘSD, kraje, SŽDC, MD • Opatření 3 – kraje, SŽDC
Spolupráce	Obce, MD, Implementační orgán realizace Cyklostrategie
Termíny	Průběžně
Indikátory	<ul style="list-style-type: none"> • Počet km nově vybudovaných úseků cyklistické infrastruktury (včetně zprávy o využívání staveb a opatření pro cyklodopravu) • Objem finančních prostředků určených na výstavbu cyklistické infrastruktury • Zpráva o využití možnosti propojení cyklistické a veřejné dopravy

Možné problémy s naplněním opatření (nultá varianta realizace opatření):

- spojené se změnou zákona o SFDI;
- nedostatečný rozpočet na „cyklostezky“ v SFDI;
- pro kraje se jedná pouze o doporučené opatření;
- města a obce zapomenou při rekonstrukci a novostavbě dílčích akcí požadovat pro-cyklistická opatření (příliš spojené s lidským faktorem);
- ŘSD a kraje nebudou vycházet vstříc obcím při realizaci cyklistických pruhů na silnicích I., II., III. třídy.

Cíl 1.2. Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů

1. OPUŠTĚNÁ DRÁŽNÍ TĚLESA – Využívat drážních těles po rušených železničních tratích pro vybudování cyklistických stezek. Obce budou podávat průběžně žádost na SŽDC o bezúplatné převedení majetku státu na obce ve veřejném zájmu, které bude podmíněno souhlasem vlády ČR. Bude prověřena možnost zjednodušení převodu opuštěných drážních těles za účelem vybudování cyklostezek, popřípadě doporučit vstřícnost a urychlené vyřizování takových žádostí.

2. VODNÍ TOKY A ŘÍČNÍ STEZKY – Podporovat vedení cyklistické infrastruktury podél vodních toků. Pokud se budují protipovodňové hráze, tak již v územním řízení se nesmí zapomenout na definování cyklostezky, na kterou proběhne územní, stavební a kolaudační řízení buď společně anebo následně v přímé koordinaci (cyklostezky je nutné koncipovat jako víceúčelové komunikace – cyklostezka + účelová komunikace).
3. POLNÍ A LESNÍ CESTY – Využívat pozemkových úprav a lesních cest pro vedení cyklotras a výstavby nové cyklistické infrastruktury. Z hlediska budování cyklistické infrastruktury jsou podstatná zejména zařízení pro zpřístupnění pozemků, tedy polní cesty, které zároveň naplňují účel potřebné prostupnosti krajiny z hlediska cyklistiky. Ty se budují ve smyslu zákona č.139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona č. 229/1991 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Možné problémy s naplněním opatření (nultá varianta realizace opatření):

- Jednotlivá Povodí, ani MZe nebudou vidět v protipovodňových hrázích i jejich sekundární funkci (rekreační potenciál území a využití pro cykloturistiku),
- nedostatečná komunikace s Pozemkovým fondem ČR o možnosti pozemkových úprav. Města a obce budou málo využívat pozemkových úprav pro potřeby cyklistické dopravy,
- problém využití stávající lesní sítě pro cyklistickou dopravu a cykloturistiku,
- pro kraje se jedná pouze o doporučené opatření.

Zodpovědnost	<ul style="list-style-type: none"> • Opatření 1 – MD, ŠZDC • Opatření 2 – MZe, Povodí Labe, Povodí Moravy, Povodí Odry, Povodí Ohře, Povodí Vltavy • Opatření 3 – MZe, Státní pozemkový úřad, Lesy ČR, s.p., ÚZSVM
Spolupráce	Obce, kraje, Implementační orgán realizace Cyklostrategie
Termíny	Průběžně
Indikátory	<ul style="list-style-type: none"> • Počet projektů, kde bylo provedeno bezúplatné převedení drážního tělesa na obce, na kterém byla vybudována cyklistická komunikace (např. na drážním tělese po zrušené železniční trati při rekonstrukci koridoru) • Počet projektů, kde byla vybudována cyklostezka v rámci výstavby ochranné hráze vodního díla (případně počet kilometrů nově postavených cyklistických komunikací podél vodních toků) • Zpráva o využití pozemkových úprav, či lesní komunikační sítě pro účely cyklistické dopravy a cykloturistiky

Cíl 1.3. Podpora výstavby sítě dálkových cyklotras ČR a tras EuroVelo

Opatření

1. VÝSTAVBA PROBLEMATICKÝCH ÚSEKŮ – V návaznosti na síť TEN-T¹² a Koncepti cestovního ruchu v ČR¹³ postupně realizovat úseky cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty na páteřní síti EuroVelo a dálkových cyklotras ČR, tj. koordinovat jejich výstavbu a zajistit finanční podporu na projektovou přípravu a vlastní výstavbu. (V návaznosti na opatření 1.2 Konceptu cestovního ruchu v ČR optimalizovat využití lesních a polních cest, využití cest budovaných v rámci pozemkových úprav).
2. ZNAČENÍ EUROVELO a PŘEZNAČENÍ DÁLKOVÉ SÍTĚ – Vyznačit síť EuroVelo tras přes ČR a zajistit správcovství a údržbu značení této sítě cyklotras. Přeznačit ve spolupráci s kraji dálkovou síť cyklotras ČR.
3. ÚZEMNĚ ANALYTICKÉ PODKLADY – Zapracovat vedení tras do územně analytických podkladů. Zajistit metodickou podporu obcí a krajů v územním plánování.

Zodpovědnost	<ul style="list-style-type: none">• Opatření 1 – SFDI (dle cíle 1.1.), MZe (dle cíle 1.2.), MD (TEN-T), Kraje (pouze doporučení pro dálkové trasy), obce (vlastník a správce vybudovaného úseku)• Opatření 2 – MD za vyznačení sítě EuroVelo, kraje za přeznačení dálkové sítě cyklotras• Opatření 3 – MMR, úřady územního plánu obcí s rozšířenou působností a kraje – odbory s kompetencí územního plánování
Spolupráce	MMR, KČT, Implementační orgán realizace Cyklostrategie
Termíny	2014 – 2020
Indikátory	<ul style="list-style-type: none">• Počet km nově vybudovaných úseků na dálkových cyklotrasách ČR sítě EuroVelo tras• Počet km vyznačených EuroVelo tras přes ČR• Počet km vyznačených/přeznačených dálkových cyklotras ČR

Možné problémy s naplněním opatření (nultá varianta realizace opatření):

- Zařazení EuroVelo do TEN-T je zatím pouze navrženo ke schválení Evropským parlamentem, musí být projednáno také Evropskou Komisí. Předpokládá se ale schválení.

¹² Vysvětlení viz kapitola 4.1.3

¹³ opatření 1.2., Výstavba a modernizace základní a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu

SPECIFICKÝ CÍL 2 – ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI CYKLISTICKÉ DOPRAVY

V návaznosti na Národní strategii bezpečnosti silničního provozu na období 2011–2020, která byla schválena usnesením vlády České republiky č. 599 ze dne 10. srpna 2011, je cílem podpora realizace programů zaměřených na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců.

Cíl 2.1. Prevence, aneb realizace vzdělávacích, komunikačních a osvětových témat

Opatření

1. DOPRAVNÍ VÝCHOVA – Podporovat komplexní dopravní výchovu na místní úrovni se začleněním zdravotních a environmentálních prvků výhod cyklistické dopravy. Spolu s aktivní snahou rodičů naučit své děti základním cyklistickým dovednostem s mottem: „Staň se instruktorem svého dítěte“.
2. KOMUNIKAČNÍ TÉMATA – Realizovat komunikační témata PREVENCE dopravních nehod na téma a) vzájemná ohleduplnost, b) zvýšené povědomí o „Cyklolegislativě“, c) předvídatelné chování, d) doporučená a povinná výbava kola a cyklisty.
3. SPOLUPRÁCE – Spolupracovat s dalšími organizacemi, zabývající se problematikou bezpečností na pozemních komunikacích (např. grantový program „Na zelenou“, dopravní soutěž „Cesty městy“, atd.)

Zodpovědnost	MD
Spolupráce	Města a obce, krajsí koordinátoři BESIP, MŠMT, Implementační orgán realizace Cyklostrategie, MV, Policie ČR a další nevládní organizace
Termíny	Průběžně
Indikátory	<ul style="list-style-type: none">• Počet, seminářů a konferencí k podpoře daného cíle• Počet aktivit (např. kampaně, projekty, preventivně informační akce, vydání letáků, realizace tiskových konferencí, počet linků / článků na webových stránkách BESIP, www.cyklodoprava.cz. atd.) – stručná anotace• Objem výdajů na realizaci daného cíle

Možné problémy s naplněním opatření (nultá varianta realizace opatření):

- Nedostatek finančních prostředků na kampaně ze strany BESIPu.

Cíl 2.2. Kontrola dodržování pravidel silničního provozu cyklisty, monitoring nehodovosti cyklistů a preventivní opatření proti krádežím kol

Opatření

1. KONTROLA – Kontrolovat dodržování pravidel silničního provozu cyklisty
2. MONITORING – Monitorovat dopravní nehody, jejichž účastníkem byl cyklista a zpracovat získaná data za využití centrální evidence dopravních nehod.
3. PREVENCE KRÁDEŽÍ KOL – Podporovat programy a aktivity směřující ke snížení počtu odcizených jízdních kol (např. dotační programy MV ČR na zabezpečené parkování jízdních kol), zvýšit informovanost občanů o možnostech zabezpečení jízdních kol a podporovat nové způsoby značení jízdních kol pro jejich snazší identifikaci v případě jejich odcizení, ztráty či nalezení.

Zodpovědnost	MV, Policie ČR
Spolupráce	MD – BESIP, krajsí koordinátoři BESIP, města a obce, Implementační orgán realizace Cyklostrategie, pojišťovny (pouze na dobrovolné úrovni)
Termíny	Průběžně
Indikátory	<ul style="list-style-type: none">• Počet speciálních akcí a aktivit zaměřených na kontrolu dodržování pravidel silničního provozu se zaměřením na cyklisty (např. počet vydaných letáků, článků na webových stránkách, zpráv na téma „nehodovost cyklistů“, apod.) – stručná anotace• „Počet aktivit zaměřených na krádeže jízdních kol (např. podpořené programy, projekty, preventivní akce) – stručná anotace, počet seminářů• Objem výdajů na realizaci preventivních programů

Možné problémy s naplněním opatření (nultá varianta realizace opatření):

- Nedostatek finančních prostředků na preventivní programy proti krádežím kol.

Cíl 2.3. Realizace legislativních opatření s ohledem na bezpečnost a plynulost cyklistické dopravy

Cílem je vytvořit optimální podmínky pro plánování a projektování dopravních staveb a celkového rozvoje prostoru tak, aby byla vždy plnohodnotně řešena i cyklistická doprava, což přispěje ke zvýšení celkové bezpečnosti dopravy a v neposlední řadě i vyššímu používání jízdního kola.

Opatření (Podrobnosti v kapitole 7.1. Právní nástroje)

1. DOPRAVNÍ ZÁKONY – Realizovat změny v právních předpisech, které se týkají cyklo dopravy v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a vyhlášky č. 30/2001 Sb., Ministerstva dopravy a spojů (přehled návrhů je uveden na www.cyklodoprava.cz/legislativa/).
2. SOUVISEJÍCÍ ZÁKONY a PŘEDPISY – Při novelizaci potenciálně související legislativy a technické literatury (zákonů, vyhlášek technických norem a podmínek, metodických příruček a pokynů) brát vždy zřetel i na potřeby

cyklistické dopravy. Samostatné separátní řešení cyklistické dopravy jako takové je zcela nedostatečné, řešení se musí stát integrální součástí ostatních dokumentů (např. zákon o SFDI, o lesích, o vodách, o ochraně zemědělského půdního fondu, zákon o Státním pozemkovém úřadu).

3. SPECIFICKÁ TECHNICKÁ LITERATURA – Aktualizovat Technické podmínky 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“ a vydat metodický materiál ve formě Technických podmínek k tvorbě, značení a údržbě cyklotras – evropských, národních, regionálních a místních.

Zodpovědnost	MD, MZe
Spolupráce	MV, SFDI, SMO-dopravní komise, ČKAIT, ČKA, Komise a pracovní skupina pro začlenění rozvoje cyklistické dopravy do silniční legislativy, Implementační orgán realizace Cyklostrategie, Policie ČR
Termíny	<ul style="list-style-type: none"> • 2013 schválení prvních změn v právních předpisech, které se týkají cyklo dopravy
Indikátory	<ul style="list-style-type: none"> • Počet pro-cyklistických právních úprav • Počet technické literatury, kde byl brán zřetel na potřeby cyklistické dopravy

Možné problémy s naplněním opatření (nultá varianta realizace opatření):

- Navrhované změny nebudou přijaty a schváleny ze strany politické reprezentace státu.

SPECIFICKÝ CÍL 3 – REALIZACE PROJEKTU CYKLISTICKÉ AKADEMIE

Cíl 3.1. Zvyšování povědomí o nástrojích ovlivňujících podporu cyklistické dopravy, včetně realizace výzkumných projektů

Cílem je předat poznatky a zkušenosti těm, kteří rozhodují o cyklistických strategiích a plánují a navrhují cyklistickou infrastrukturu. Jen dobře informovaní odborníci a politici mohou změnit postoj a situaci v oblasti podpory cyklistické dopravy, bez nich není možné dále přenášet podobné myšlenky směrem k široké uživatelské veřejnosti.

Opatření

1. VÝUKOVÝ PROGRAM a METODIKY – Realizovat vzdělávací programy, školení, exkurze a další doprovodné akce s tematikou cyklistické dopravy pod jednotným názvem „Cyklistická akademie“. Vytvořit metodické (učební) materiály, tzv. „fact sheets“ s klíčovými tématy podpory cyklodopravy.
2. PORADENSKÝ SERVIS – Poskytnout městům metodickou a konzultační činnost (poradenský servis) v oblasti cyklistické dopravy, včetně místních šetření a účasti na strategických jednáních souvisejících s rozvojem cyklistické dopravy, speciálně zaměřená na města, která se přihlásila k Uherskohradištské chartě.
3. VÝZKUM – Podporovat realizaci aplikovaných výzkumných projektů s cyklistickou tematikou. Začlenit výzkum do procesu podpory cyklistické dopravy, provádět přenos zahraničních poznatků a zavést vhodná opatření do praxe. Průběžně informovat o výsledcích výzkumu a podporovat vzdělávací a výchovné programy. Zajistit uplatnění výsledků v praxi. Zajistit vzdělávání a přípravu odborníků na úrovni současných a budoucích úkolů v dopravě.

Zodpovědnost	<ul style="list-style-type: none">• Opatření 1, 2 – MD, Implementační orgán realizace Cyklostrategie• Opatření 3 – Technologická agentura ČR
Spolupráce	MV, NSZM, Obce, kraje, turistické regiony, ČKA, ČKAIT, ČSS
Termíny	Průběžně
Indikátory	<ul style="list-style-type: none">• Počet výukových programů, seminářů, počet vzdělávacích institucí, osob, počet vytvořených metodik s cyklistickou tematikou• Počet přímých konzultací a místních šetření ve městech• Počet podpořených výzkumných projektů s cyklistikou tematikou (včetně projektů, kde je cyklistická doprava řešena v širším kontextu, např. bezpečnost)

Možné problémy s naplněním opatření (nultá varianta realizace opatření):

- Nedostatek finančních prostředků na Implementační orgán realizace Cyklostrategie, bez kterého nelze realizovat cíl 3.1.

Cíl 3.2. Zefektivnění propagace cyklistické dopravy jako součásti životního stylu

Cílem je především bourání předsudků, vyvracení mýtů a omylů a oproštění se od negativního vztahu k jízdě na kole. Jízdní kolo je třeba považovat za funkční, praktický a užitečný nástroj určený k aktivnímu pohybu po městě a za nedílnou součást životního stylu všech populačních skupin obyvatelstva.

Cílem je upozorňovat na výhody cyklodopravy, zejména při každodenních cestách v rámci města.

Opatření

1. KOMUNIKAČNÍ PLÁN – Ve spolupráci s městy vytvořit a pravidelně aktualizovat a naplňovat Komunikační plán Cyklostrategie
2. AKTIVITY MŽP A MZ. Pokračovat v realizaci stávajících aktivit resortů MŽP a MZ:
 - Koordinovat na území ČR propagační akci EU, Evropský týden mobility, která se koná pravidelně ve dnech 16.–22. září a Evropský den bez aut (22. září).
 - Využívat dotační program „Národní program zdraví – projekty podpory zdraví“ (NPZ – PPZ) a další evropské programy zaměřené na problematiku zdraví. Podporovat zdravotně výchovné programy, např. program „Do práce na kole“, který je zaměřen na podporu chytré a zodpovědné firemní mobility a jehož cílem je motivovat co nejvíce lidí, aby se dopravovali do práce a z práce na kole. Na národní úrovni vytvořit manuál programu a ověřit jej v praxi. Podporovat města, regiony a organizace k zapojení do projektu. Návrh plánu komplexní podpory cyklistiky a pohybové aktivity ve městech a obcích – <http://www.cyklodoprava.cz/marketing/>.
3. PODPORA E-MOBILITY – Podporovat nové formy mobility, pedeleky (jízdni kola s podpurným elektromotorem, který je účinný pouze při šlapání).

Zodpovědnost	<ul style="list-style-type: none">• Opatření 1 – Implementační orgán realizace Cyklostrategie• Opatření 2 – MŽP, MZ• Opatření 3 – MŽP (možná podpora z Revolvingového fondu na financování projektů zaměřených na podporu čisté mobility).
Spolupráce	MD, MMR, MŠMT, kraje, města, energetické firmy
Termíny	Průběžně
Indikátory	<ul style="list-style-type: none">• Zpráva o každoroční aktualizaci Komunikačního plánu Cyklostrategie• Zpráva o způsobech propagace cyklistiky (i nepřímou formou) ze strany MŽP a MZ (včetně objemu vynaložených prostředků)• Zpráva o využití a podpoře pedeleků (e-mobilita)

Možné problémy s naplněním opatření (nultá varianta realizace opatření):

- Nedostatek finančních prostředků na Implementační orgán realizace Cyklostrategie, bez kterého nelze realizovat cíl 3.2, opatření 1.
- Nedostatek finančních prostředků na program „Národní program zdraví – projekty podpory zdraví“ (NPZ – PPZ).

Cíl 3.3. Vytvoření národní sítě měst přátelských pro cyklisty „Města pro cyklisty“

Je známo, že odpovědnost za budování cyklistické infrastruktury mají obce a města. Proto třetí cíl je chápán jako určitá výzva adresovaná městům, aby se přeorientovala na aktivní cílevědomou dopravní politiku namísto pasivního přizpůsobování se narůstající dopravě. Obecné zkušenosti směřují k tomu, že dopravní koncepce v evropském měřítku znamená podporovat udržitelné šetrné způsoby dopravy. Cíl vychází rovněž z Aktualizace Dopravní politiky České republiky pro léta 2005–2013 z roku 2011, ze specifického cíle 5.2. Regulace a zpoplatnění dopravy ve městech, kdy regulace dopravy ve městech se považuje za významný krok ke zlepšení životního prostředí ve městech. Jedno z opatření daného specifického cíle se pak týká přímo cyklistické dopravy.

Cílem je vytvoření celonárodní sítě měst (asociace) propagujících cyklistiku v městském prostředí, vycházející z iniciativy Uherskohradištské charty. Posláním Asociace měst pro cyklisty je spojit města podporující cyklistickou dopravu pod hlavičkou právního subjektu a společně uskutečňovat kroky, které povedou ke zlepšení podmínek pro cyklodopravu a k naplnění cílů Cyklostrategie. Tato asociace bude:

- usilovat o systémové změny ve financování rozvoje dopravní infrastruktury v ČR ve prospěch cyklistické dopravy;
- usilovat o změny v legislativě ČR ve prospěch procyklistických opatření;
- podporovat výměnu zkušeností mezi českými a moravskými městy formou workshopů (včetně účasti zástupců ze zahraničí);
- zviditelnovat cyklistiku a dostávat ji do centra pozornosti v oblasti územního plánování a politického uvažování;
- inspirovat a podněcovat stále více měst, aby podnikala konkrétní kroky v propagaci cyklistiky a učila se navzájem jeden od druhého a vyhnula se objevování objeveného;
- pomáhat zajištění finančních zdrojů pro realizaci konkrétních opatření a aktivit v členských městech formou projektů, realizovaných asociací;
- poradenství pro členy asociace v oblasti plánování rozvoje cyklistiky a městské mobility;
- vyměňovat si zkušenosti s řešením, plánováním a propagací politických snah a praktických řešení v terénu;
- podporovat rozvoj městské mobility jako systému s vyváženou dělbou přepravní práce mezi jeho jednotlivými složkami a PR aktivitami ve prospěch cyklistické dopravy a cykloturistiky.

Výsledkem závazku je aktivita města směrem k těm občanům, kteří chtějí jízdní kolo používat každý den k cestám po městě. Asociace měst pro cyklisty tak bude v rámci svého poslání plnit úkoly a vyvíjet iniciativy a úzce spolupracovat s národním cyklokoordinátorem a se Svazem měst a obcí ČR a s vládními orgány a institucemi realizovat projekty a informační kampaně, provádět vzdělávání v oblasti plánování rozvoje cyklistické dopravy a městské mobility a řadu dalších činností.

Posláním Asociace měst pro cyklisty je dále prezentace VIZE 25, neboli podpora rozvoje městské podpora rozvoje městské mobility, která věnuje spravedlivou

pozornost všem složkám dopravy. Individuální automobilová doprava, cyklistická doprava, veřejná a pěší doprava by měly mít stejné postavení. Vize 25 by měla ovlivňovat všechny další koncepční a strategické dokumenty města. Odborné dokumenty by již neměly být připravovány izolovaně, ale integrovaně a společně. Jen tento přístup zabráni preferenci jedné dopravy před druhou a umožní vytvořit podmínky pro všechny její druhy.

Opatření

1. ASOCIACE – Ve spolupráci s městy vytvořit národní síť „Města pro cyklisty“ a zajistit každoroční finanční podporu této Asociaci (návrh stanov je uveden – <http://www.cyklomesta.cz/rubriky/asociace-mest-pro-cyklisty/>).

Zodpovědnost	Implementační orgán realizace Cyklostrategie, MD
Spolupráce	Asociace měst pro cyklisty (Asociace)
Termíny	Založení – 2013 Finanční podpora – Průběžně
Indikátory	<ul style="list-style-type: none"> • Vytvoření Asociace měst pro cyklisty, zpráva o spolupráci MD a Asociace • Počet měst, která se připojila k Asociaci

Navazující doporučená opatření pro „Města pro cyklisty“

2. STRATEGIE a NÁSTROJE – Strategické plánování a řízení cyklistické dopravy a cyklistiky. Zpracovat, resp. aktualizovat na úrovni místních orgánů v obcích místní cyklostrategie, včetně jmenování cyklokoordinátora, stanovení konkrétních opatření a návrhu financování a realizace dopravních plánů bezmotorové dopravy (studie, generely, zpracování vedení tras do územně analytických podkladů). Provádět pravidelné vyhodnocování indikátorů a opatření jak místní cyklostrategie, tak plánů cyklistické dopravy.
3. INFRASTRUKTURA – Rozvíjet stávající síť ucelených tras pro bezmotorovou dopravu, zajišťující relativně rychlé a hlavně bezpečné propojení důležitých cílů cest, nejen rekreačních, ale především z bydliště na pracoviště, které také počítá s rozšiřováním zón s omezenou rychlostí na 30 km/h a tzv. sdílené komunikace společné pro motorovou a bezmotorovou dopravu. Zajistit, aby měl cyklista možnost bezpečně a snadno zaparkovat své jízdní kolo co nejbližší cíli své cesty (škola, práce, stanice veřejné hromadné dopravy, obchody, sportovní areál, atd.). Plánovat rozvoj a stavbu cyklistické infrastruktury v návaznosti na veřejnou, zejména kolejovou dopravu.
4. KAMPANĚ, PROPAGACE – Propagovat cyklistickou dopravu řadou „měkkých“ opatření dle Komunikačního plánu Cyklostrategie (kampaň, letáky, mapky, atd.). Společný marketing by také obsahoval například leták popisující cíle a aktivity Asociace měst pro cyklisty a jejích členů, vyhlášení Národní cyklo ceny pro nejlepší cyklo dopravní řešení zapojení do mezinárodních aktivit Evropské cyklistické federace (ECF) zejména podpora cyklistiky na evropské úrovni.

Zodpovědnost	Členové Asociace měst pro cyklisty
Spolupráce	Implementační orgán Cyklostrategie, MD
Termíny	Průběžně
Indikátory	Zpráva o činnosti a plánech Asociace

SPECIFICKÝ CÍL 4 – REALIZACE NÁRODNÍHO PRODUKTU ČESKO JEDE

„Česko jede“ je projekt, který je zaměřen na komplexní podporu cykloturistiky a dalších sportů v ČR. Jeho cílem je zejména poskytnout přehledné a kvalitní informace českým a zahraničním cyklistům o možnostech cyklistiky ve všech regionech ČR. Ve výhledu bude rozšířen o marketingovou podporu dalších odvětví aktivní turistiky – pěší a vodní turistiky, in-line bruslení, ale i běžeckou turistikou. Vytvoření a realizace produktu bude koordinována s ostatními národními produkty.

Cíl 4.1. Marketingová podpora produktu Česko jede

Opatření (návaznost na Konceptci cestovního ruchu, na opatření 3.1. Marketingová podpora domácího a příjezdového cestovního ruchu, 3.2. Tvorba a marketing národních a regionálních produktů cestovního ruchu a 3.3. Marketingové informace): Pro každý rok bude implementačním orgánem Cyklostrategie vytvořen akční plán, který bude definovat úlohu jednotlivých partnerů v marketingových aktivitách, spolupráci při tvorbě a předání zkušeností, dat a informací o území. Do marketingových aktivit budou také zapojeny komerční subjekty a další významné organizace zabývající se problematikou (např. u terénních tras to bude ČEMBA).

1. NÁRODNÍ ÚROVEŇ – Realizovat marketingové aktivity pro domácí i zahraniční cykloturisty
 - Tvorba cykloturistických produktů pro dálkové cykloturisty a výběr TOP českých nabídek dle jednotlivých cílových skupin, včetně tematických tras v území (např. vinařské cyklostezky).
 - Provoz portálu produktu Česko jede a jeho propojenost s www.kudyznudy.cz, www.czechtourism.com, s krajskými portály (či turistickými regiony). Cílem je nabízet na jednom místě top cykloturistickou a výhledově i širší (pěší, vodáckou, hipo, běžeckou) nabídku ČR.
 - Realizace komunikačních kampaní, ve vazbě na kampaně CzechTourism na téma „aktivní produkt – sport a pohyb“ (např. vytvoření značky a designu pro celou kampaň, prezentace na mezinárodních veletrzích cestovního ruchu, na zastoupeních ČR v cizině, příprava a distribuce propagačních materiálů jednoduchý leták 1/3 A4, katalog TOP cyklovýletů, mapy, elektronické výstupy – banner, videoshoty, DVD atd.).
 - Spolupracovat na jednotné propagaci s dopravci, kteří nabízejí možnosti převozu a půjčoven kol ve vzdálenějších lokalitách, které jsou z hlediska fyzického či časového cyklistou hůře dosažitelné.
2. REGIONÁLNÍ ÚROVEŇ – Vytvořit a zkvalitňovat regionální a místní cykloturistické produkty.
 - Tvorba regionálních a místních cykloturistických produktů/cyklobalíček (existence zdrojových dat na místní úrovni – na lokálním webu města,

mikroregionu nebo turistického regionu – kde se garantuje správnost a aktuálnost všech dostupných základních dat).

- Provoz krajských portálů (nebo turistických) s cyklistickou tematikou.
- Realizace komunikačních kampaní na regionální a místní úrovni (např. uspořádání akcí typu „Vysočinou na kole“), prezentace na tuzemských sportovních veletrzích a veletrzích cestovního ruchu.

3. DATA – Získávat marketingové informace

- Zpracovat benchmarkingovou studii Cykloturistika v sousedních zemích.
- Vytvořit systém monitoringu pohybu cyklistů a aktivních turistů na všech mezinárodních trasách a v cyklodestinacích jako nezbytnou podmínku pro schválení realizace projektů, především z grantů a dotací. Monitoriny regionálně i centrálně vyhodnocovat a výsledky zveřejňovat.
- Realizovat systematický pravidelný průzkum mezi cyklisty a in-line bruslaři v ČR – jejich chování, motivace, způsob, četnost používání kola, překážky, ekonomické přínosy, atd.

Zodpovědnost	MMR, agentura CzechTourism, Implementační orgán realizace Cyklostrategie
Spolupráce	Kraje, turistické regiony, síť turistických informačních center v jednotlivých krajích, dopravci, atd.
Termíny	Průběžně
Indikátory	<ul style="list-style-type: none"> • Počet aktivit a akcí spojených s podporou produktu Česko jede (např. účast na veletrzích, počet tištěných a elektronických výstupů, cykloturistických produktů na webovém portále www.ceskojede.cz, počet komunikačních kampaní a cyklo promo-akcí atd.) • Počet unikátních návštěvníků internetových stránek www.ceskojede.cz • Zpráva o získaných datech o cykloturistice

Cíl 4.2. Zajistit potřebnou infrastrukturu pro cykloturistiku

Opatření (návaznost na Konceptci cestovního ruchu, na opatření 1.2. Výstavba a modernizace základní a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu, návaznost na aktivitu Podpora infrastruktury pro rozvoj nemotorové dopravy):

1. DOPROVODNÁ INFRASTRUKTURA – Připravovat a realizovat veřejné neziskové projekty pro rozvoj infrastruktury podle aktuálních trendů a poptávky (například trasy pro terénní bikování se zázemím, centrální cykloturistické body, úschovny, stojany u turistických a přírodních památek, odpočívadla, informační a naučné tabule apod.).
2. ZNAČENÍ – Zajistit správcovství a údržbu značení cyklotras. Opatření zahrnuje:
 - Provedení revize a pasportu značení spojenou s údržbou cyklotras.
 - Stanovení systému údržby značených cyklotras na území jednotlivých krajů.

- Návrh na značení nových cyklotras, případně jejich přeznačení, nebo dokonce rušení nevhodných cyklotras, zejména cyklotras IV. tříd.

Zodpovědnost	Opatření 1 a 2: kraje, MMR, LESY ČR (MZe) Opatření 3: kraje
Spolupráce	Turistické regiony, kraje, Implementační orgán realizace Cyklostrategie
Termíny	Každoročně
Indikátory	<ul style="list-style-type: none"> • Počet podpořených vybudovaných nebo zrekonstruovaných prvků bodové doprovodné infrastruktury • Objem výdajů na údržbu značení cyklotras a celkový počet kilometrů značených cyklotras ČR

Opatření počítá s podporou krajů (grantové programy), MMR (stávající a nový dotační program), programu LESY 2020 a od roku 2014 s podporou ze strukturálních fondů EU.

Cíl 4.3. Podpora služeb a rozvoj lidských zdrojů v oblasti cykloturistiky

Opatření (návaznost na Konceptci cestovního ruchu, na opatření 1.3. Zkvalitnění nabídky služeb cestovního ruchu a 2.3. – Rozvoj lidských zdrojů v cestovním ruchu)

1. ŠKOLENÍ – Realizovat vzdělávací a školící programy (kurzy) v jednotlivých krajích s cílem definovat cyklistické produkty dle cílových skupin cyklistů a projednat možnosti importu zpracovaných dat přímým vkládáním z destinací a editací z vlastních podkladů. Součástí je vydání národních metodických příruček pro vytvoření rozvoje a správy celého systému.
2. CYKLOPŘŮVODCOVSTVÍ – Zvyšovat kvalifikaci pracovníků v oblasti cykloprůvodcovství. Zavedení vzdělávacího programu pro pracovníky ve službách cykloturistiky – cykloprůvodce (certifikovaný kurz cykloprůvodců se znalostmi provázení cykloturistů, zdravotním minimem, minimem znalostí servisu kol, schopnostmi sestavení výletů a programů na míru, orientačních vědomostí, apod.).
3. CERTIFIKACE SLUŽEB – Využít k jednotné propagaci certifikaci služeb „Cyklisté vítání“ a podporovat specializované služby v ubytování s touto značkou.

Zodpovědnost	Opatření 1 a 2: Implementační orgán realizace Cyklostrategie Opatření 3: MMR, CzechTourism
Spolupráce	MMR, agentura CzechTourism, turistické regiony, kraje, síť turistických informačních center v jednotlivých krajích
Termíny	Průběžně
Indikátory	<ul style="list-style-type: none"> • Počet uskutečněných vzdělávacích akcí, včetně počtu osob, které se jich zúčastnily • Počet vzdělávacích programů k cykloprůvodcovství • Počet certifikovaných zařízení v oblasti služeb „Cyklisté vítání“

6. Sumarizace hlavních opatření Cyklostrategie



1. ZAJIŠTĚNÍ FINANCOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

- 1.1. Výstavba a údržba cyklistické infrastruktury
- 1.2. Využívat stávajících cest i pro potřeby cyklistů
- 1.3. Podpora výstavby sítě dálkových cyklotras ČR a tras EuroVelo



2. ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI CYKLISTICKÉ DOPRAVY

- 2.1. Prevence, aneb realizace vzdělávacích, komunikačních a osvětových témat
- 2.2. Kontrola dodržování pravidel silničního provozu cyklisty, monitoring nehodovosti cyklistů a preventivní opatření proti krádežím kol
- 2.3. Realizace legislativních opatření s ohledem na bezpečnost a plynulost cyklistické dopravy



3. REALIZACE PROJEKTU CYKLISTICKÉ AKADEMIE

- 3.1. Zvyšování povědomí o nástrojích ovlivňujících podporu cyklistické dopravy, včetně realizace výzkumných projektů
- 3.2. Zefektivnění propagace cyklistické dopravy jako součásti životního stylu
- 3.3. Vytvoření národní sítě měst přátelských pro cyklisty „Města pro cyklisty“



4. REALIZACE NÁRODNÍHO PRODUKTU ČESKO JEDE

- 4.1. Marketingová podpora produktu Česko jede
- 4.2. Zajistit potřebnou infrastrukturu pro cykloturistiku
- 4.3. Podpora služeb a rozvoj lidských zdrojů v oblasti cykloturistiky

Nástroje, monitoring a dodatky

Nástroje Cyklostrategie – kapitola 7.

Monitoring – kapitola 8.

Vysvětlení pojmů – kapitola 9.

Vysvětlení zkratk – kapitola 10.

7. Nástroje realizace Cyklostrategie

Nástroje Cyklostrategie:

- Právní
- Ekonomické a organizační
- Marketingové, informační a publikační
- Akční plán

7.1 PRÁVNÍ NÁSTROJE

7.1.1 Změny v právních předpisech v zákoně č. 361/2000 Sb. a vyhlášky č. 30/2001 Sb.

Jedním z nástrojů pro realizaci cílů Cyklostrategie je realizace změn v právních předpisech, které se týkají cyklo dopravy v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a vyhlášky č. 30/2001 Sb., Ministerstva dopravy a spojů. Změny by měly přispět k vytvoření optimálních podmínek pro plánování a projektování cyklistické infrastruktury, které budou mít také vliv na zvýšení celkové bezpečnosti dopravy. Pracovní skupina „Komise pro začlenění rozvoje cyklistické dopravy do silniční legislativy“, s pracovním názvem „Cykloskupina“, která vznikla při MD v roce 2011, aktuálně řeší 9 tematických okruhů:

- Cykloobousměrky
- Jasnější definice bruslaře
- Křížení a sjednocení práv a povinností
- Menší množství dopravních značek
- Nepovinné použití cyklistického opatření
- Prostor s převažující funkcí
- Stezka podél hlavní komunikace
- Světelné signalizace
- Ochranné / víceúčelové pruhy

Další možná témata k řešení:

- Jízda na kole nejen při pravém kraji vozovky
- Zklidněné oblasti a snižování rychlosti
- Možnost provedení zkušební opatření
- Ochrana slabších uživatelů

7.1.2 Změny v souvisejících zákonech a předpisech

Dále se navrhuje řešit i následující okruhy právních předpisů, které se týkají cyklo dopravy:

Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury

Předmětem projednání bude zejména:

1. Možnost rozšíření dotací na další prvky cyklistické infrastruktury, zejména na integrační opatření cyklistické infrastruktury (jízdnic pruhů pro cyklisty na státních, krajských a místních komunikacích) a na opatření, které pomohou propojit cyklistiku s veřejnou hromadnou dopravou v oblasti denního dojíždění do práce a do škol. V této souvislosti se také doporučuje, aby příjemcem příspěvku mohl být i kraj, resp. jeho organizační složka, která vykonává správu majetku ve vlastnictví kraje (pokud by se např. realizoval cyklistický pruh na krajské komunikaci);
2. Možnost dotací pro obce do 1 000 obyvatel na projektovou dokumentaci na cyklistické stezky v extravilánu.

Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon) a související předpisy

Předmětem projednání bude zejména:

1. Dle vodního zákona nesmí být ochranná hráz vodního díla (tzv. protipovodňová hráz) pojížděna žádným vozidlem, mimo vozidel povodí. Jízdní kolo je ale také považováno za vozidlo, proto by nemělo jezdit na hrázích. Kolo by mělo mít ale obecně v legislativě v tomto ohledu stejnou „volnost“, jakou má chodec, tzn. obecný volný přístup. Doporučuje se proto do § 58, odst. 2 písm. a) před slovo vozidly doplnit slovo „motorovými“.

Zákon č. 289/1995 Sb., ze dne 3. listopadu 1995, o lesích (lesní zákon)

Předmětem projednání bude zejména:

1. Využití lesní sítě komunikací pro cyklistickou dopravu. Možnost v odůvodněných případech označit lesní cestu dopravní značkou „stezka pro cyklisty“, s dodatkovou tabulkou „Dopravní obsluha vjezd povolen“, případně dotčené pozemky ve vlastnictví Lesů ČR převést na obce.
2. Problém s různými výklady zákona, řešících pohyb bikerů po lesních cestách a stezkách. Jde především o vymezení pojmů „lesní cesta“ a souvisejícího zařazení úzkých stezek a pěšin. Je proto třeba jasně definovat zákonné právo použití lesních cest a stezek terénní cyklistiky.
3. Není dořešena zodpovědnost majitele lesa vůči úrazům týkající se zodpovědnosti majitele lesa vůči úrazům návštěvníků. Lesy ČR dlouhodobě vycházely vstříc s povolením vyznačení cyklotrasy. Poté co se začaly na kole hromadit úrazy na takto vyznačených trasách v lese (třeba spadlá větev, díra...) a dotčený poškozený žádal odškodnění, případně věc předal soudu,

Lesy ČR přestávají mít zájem o další převádění cyklotras ze silnic na lesní účelové komunikace, nebo dokonce chtějí stávající trasy zrušit. Děje se to hlavně při aktualizacích a pořizování územně plánovací dokumentace. Mnohé se sice obhájí díky evidenci KČT, ale podobných problémů stále přibývá.

Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu

Předmětem projednání bude zejména:

1. Problém s novelizací zákona č. 334/1992 Sb. Legislativním „přílepem“ k zákonu č. 402/2010 Sb., o solárních elektrárnách, ze dne 14. 12. 2010 byl změněn zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu. S cílem omezit neúměrné a nevratné zabírání zemědělské půdy byly s účinností od 1. 1. 2011 skokově zvýšeny sazby náhrad za vynětí ze zemědělského půdního fondu. Bohužel, zvýšené náhrady mají velmi negativní dopad i na výstavbu cyklostezek. Ve výčtu staveb, pro které se odvody nepředepisují (viz §11 odst. (3) zákona č. 334/1992 Sb., cyklostezky, resp. stavby pro bezmotorovou dopravu uvedeny nejsou. Finanční dopady jsou značné. V nížinách je běžná základní cena podle bonitovaných půdně ekologických jednotek kolem 10 Kč/m² i vyšší. Vynásobíme-li tuto cenu tzv. ekologickou vahou ovlivnění příslušného faktoru životního prostředí (např. pro chráněnou oblast přirozené akumulace podzemních vod = 10) a tzv. koeficientem třídy ochrany (na úrodných půdách to je až 9 x), dostáváme se k sazbám odvodů v řádu několika set korun českých¹⁴. Při délce cyklostezek v kilometrech jsou potom odvody v řádu milionů a mohou se blížit nákladům na samotné vybudování cyklostezky. Je nanejvýš potřebné, aby byla tato situace změněna, nejlépe zařazením cyklostezek mezi „stavby pro bezmotorovou dopravu“ do výčtu v §11 odst. (3) zákona 334/1992 Sb.

Zákon č. 503/2012 Sb., o Státním pozemkovém úřadu

Předmětem projednání bude zejména:

1. Pozemkový fond České republiky byl zrušen zákonem č. 503/2012 Sb., o Státním pozemkovém úřadu a o změně některých souvisejících zákonů (dále jen „zákon o SPÚ“). S účinností od 1. 1. 2013 vznikl Státní pozemkový úřad. Citovaný úřad vede, podle tohoto zákona o řízení o pozemkových úpravách podle zákona č. 139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona č. 229/1991 Sb., o úpravě vlastnických vztahů k půdě a jinému zemědělskému majetku, ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů.
2. Podle zákona o SPÚ se však zkomplikovaly procesy úplatných převodů pozemků, které byly zahájeny na obce v roce 2012. V přechodných a závěrečných

¹⁴ V současné době (duben 2013) probíhá na půdě Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR příslušná legislativní změna.

ustanoveních zákona o SPÚ není obsaženo, jak v těchto případech postupovat. Podle zákona o SPÚ dále vůbec nemůže dojít k úplatnému převodu, ke směnám pozemků mezi obcemi a SPÚ. Zákon řeší výhradně bezúplatný převod pozemků ze SPÚ na obce výhradně v případech uvedených v § 7 a § 10 citovaného zákona. Jiné možnosti převodů na obce zákon neřeší vůbec. Ostatní typy převodů pozemků např. úplatnou formou jsou možné výhradně u fyzických a právnických osob, které jsou zemědělskými podnikateli. V této souvislosti je nutné vyvolat legislativní změnu zákona o SPÚ.

Zákon č. 77/2002 Sb, o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty

Předmětem projednání bude zejména:

Iniciovat novelu zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů, konkrétně § 20 odst. 4 takto: (4) Státní organizace Správa železniční dopravní cesty nemůže bez souhlasu vlády bezúplatně převádět majetek železniční dopravní cesty na třetí osobu, ani učinit majetek, který tvoří železniční dopravní cestu, předmětem vkladu do jiné společnosti, zástavního práva, ručení nebo kupní smlouvy, to neplatí, jedná-li se o bezúplatný převod majetku do vlastnictví obcí nebo krajů. Tento majetek též nelze postihnout výkonem rozhodnutí.

7.2 EKONOMICKÉ NÁSTROJE

7.2.1 Ekonomické přínosy cyklistiky – analýza nákladů a přínosů

A. Přínosy cyklo dopravy

Analýza nákladů a přínosů (Cost–Benefit analýza, dále CBA) opatření k podpoře cyklo dopravy je poměrně náročný proces, který lze jen těžko zobecnit. I při posuzování záměrů stejného rozsahu panuje značná neshoda v seznamu jednotlivých benefitů a dále v jejich ohodnocení. Navzdory nejednotnosti a nejednoznačnosti všechny zahraniční CBA ukazují, že podpora cyklo dopravy ve všech rovinách (od politiky až po infrastrukturu) vykazuje velmi vysoký poměr přínosů vůči nákladům. Dle uvedených studií jsou investice do cyklistické dopravy velmi efektivní, a to hlavně s ohledem na zdravotní přínosy dané jízdou na kole. Studie severské rady ministrů prostřednictvím analýzy nákladů a přínosů ukazuje, že investice vložené do cyklo dopravy jsou nejefektivněji investované prostředky v rámci dopravy vůbec.

Analýza nákladů a přínosů (CBA) je nástrojem, který slouží k posuzování projektů zejména veřejné sféry. Jeho princip spočívá v tom, že definuje, kvantifikuje a vyčísluje všechny náklady na určitý záměr (např. výstavbu cyklistické infrastruktury) a přínosy tohoto záměru. Výstupy CBA pomáhají při rozhodovacích procesech, CBA sama o sobě však není rozhodovacím nástrojem. V případě posuzování cyklistické infrastruktury nebo jejích prvků, je rozhodující správný výběr parametrů nákladů a přínosů a jejich ocenění. Výběr parametrů se liší s měřítkem záměru, je různý pro infrastrukturu jako celek nebo např. cyklistický pruh v konkrétní ulici. Dále je nutné zvolit časový horizont, ke kterému se porovnání provádí a cílový stav neboli změna oproti nulové variantě. Zadání pak optimálně zní – CBA pro zvýšení podílu cyklo dopravy v konkrétním městě z 10 % na 20 % v horizontu 20 let. Zatímco náklady není většinou složité definovat, ani ocenit, u přínosů je to složité a ne všechny studie řešící tuto tematiku pracují se stejným seznamem parametrů.

Mezi náklady patří zejména:

- náklady na výstavbu cyklistické infrastruktury;
- na její údržbu;
- příp. náklady na reklamu, propagaci, osvětu.

Obvykle není obtížné určit „investora“ těchto nákladů. Náročnější je identifikace i kvantifikace benefitů (přínosů). V případě cyklistických opatření se nejčastěji pracuje s následujícími parametry:

- zvýšení bezpečnosti, tj. snížení nehodovosti, snížení počtu obětí, zraněných a hmotných škod při dopravních nehodách;
- zvýšení odolnosti organismu cyklistů pravidelným pohybem (jízdou na kole) – snížení pravděpodobnosti výskytu závažných a/nebo dlouhodobých nemocí, snížení výskytu méně závažných a/nebo krátkodobých nemocí;
- zkrácení cestovního času, tj. úspory času;

- snížení výskytů dopravních kongescí, tj. úspory času;
- nižší náklady uživatelů na pořízení a provoz dopravního prostředku (kolo oproti osobnímu automobilu);
- snížení hluku a exhalací;
- nižší náklady na parkování osobních automobilů;
- atraktivita lokality – růst cen nemovitostí v místě vybudované infrastruktury (může souviset i s cykloturistikou).

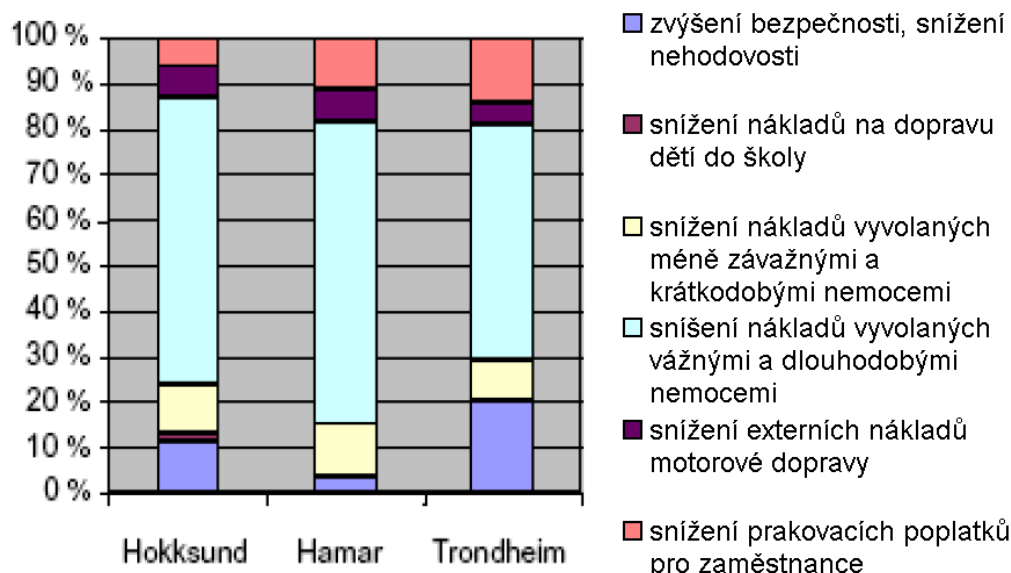
Zatímco v případě nákladů není problém určit „toho, kdo platí“, u benefitů je to obtížnější. Obecně těží z benefitů společnost a stát ve formě finančních úspor. Konkrétně je to např. sektor zdravotnictví ve formě nižších výdajů za léčení následků nehod, léčení závažných i méně závažných chorob (ke kterým přispívají exhalace a hluk z dopravy) a obezity. Uživatelé naopak profitují z nižších výdajů na dopravu a zkrácení cestovního času. Dále mohou být příjemci města a obce, a to kvůli vyšší kvalitě a atraktivitě života (a tím pádem vyšší ceny nemovitostí), kterou přináší nižší podíl osobní automobilové dopravy a vyšší podíl cyklistů.

Příklady výpočtu CBA

Příklad 1. Studie cyklistické CBA zpracované Saelensmindem (2004) pro tři norská města – Hokksund, Hamar a Trondheim s velmi příznivými závěry:

- Hokksund B/C = 4,09
- Hamar B/C = 14,34
- Trondheim B/C = 2,94

Procentuální rozdělení jednotlivých benefitů je zřejmé z grafu:



Zdroj Saelensminde, K., Cost-benefit analysis of walking and cycling track networks taking into account insecurity, health effects and external costs of motorized traffic, Transportation Research Part A 38, 2004

Příklad 2. – Průměrné hodnoty efektů CBA [TemaNord, CBA of Cycling, Nordic Council of Ministers, Copenhagen 2005], Pozn.: kurz v roce 2005 (v době zpracování studie) 1 EUR = 29,36 CZK

Zdravotní přínosy	€ 900 za rok (produktivní člověk)	€ 350 za rok nebo € 0,15 na cyklokm (průměrný dojíždějící)
Krátkodobá onemocnění	€ 2500 za rok (zaměstnaný produktivní člověk)	€ 500 za rok (průměrný dojíždějící)
Externí náklady	€ 0,05 na vozokm (redukce motorové dopravy)	
Parkování	€ 40 - 80 za auto a měsíc (redukce parkování)	€ 0,05 - 0,10 za vozokm (redukce parkování)
Veřejná doprava	€ 0,25 na osobo km (redukce zisku)	
Náklady cyklisty/ opotřebení kola	€ 0,05 na cyklokm	
Děti (doprava do škol)	€ 0,5 na dítě a km (redukce školních autobusů)	
Nehody	€ 85,000 za nehodu se zraněním (v úseku)	€ 200,000 za nehodu se zraněním (v křižovatce)
Cestovní čas cyklistů	€ 5 - 9 za cyklohodinu (liší se s ohledem na parametry cesty)	
Zpoždění	€ 0,25 za minutu (křížení silnice)	

Příklad 3 Ukázka závěrů CBA zpracované pro finské Turku pro různé cílové podíly cyklistů na počtu cest.

	Podíl pěší a cyklistické dopravy 37% => 40%	Podíl pěší a cyklistické dopravy 37% => 44,5%
investice	- 34,6 M€	- 34,6 M€
zdravotní přínosy	97,5 M€	260 M€
redukce emisí	0,9 M€	2,6 M€
redukce kongescí	1,7 M€	4,8 M€
údržba	-2,7 M€	-2,7 M€
redukce opotřebení	0,1 M€	0,3 M€
čistý poměr přínosů/nákladů	2,9	7,7

Zdroj: TemaNord, CBA of Cycling, Nordic Council of Ministers, Copenhagen 2005

Přestože různé CBA zpracované různými autory pro různá evropská města nepoužívají stejné položky přínosů – benefitů (viz výše), je zřejmé, že **největším přínosem cyklo dopravy jsou její zdravotní dopady vyvolané pravidelným pohybem.**

Pozitivní dopad cyklistiky na úmrtnost (morbidity) a nemocnost (mortality) byl prokázán v řadě studií. Například Andersen a kol. (2000) dokumentují 28 % pokles míry úmrtnosti u lidí, kteří pravidelně dojíždí na kole do práce. Nicméně tato studie nezahrnuje příležitostnou fyzickou aktivitu a výsledky byly statisticky signifikantní jen

pro muže. Barengo et al. (2004) zjistili významné snížení výskytu kardiovaskulárních nemocí a celkové úmrtnosti u mužů a žen, kteří ve volném čase měli alespoň 15 minut fyzické aktivity. Podobné výsledky publikovali Hu et al. (2004), kteří dospěli k závěru, že pravidelná denní chůze nebo cyklistika do a z práce může snížit celkovou mortalitu a mortalitu v důsledku kardiovaskulárních chorob u pacientů s cukrovkou typu 2. Cavill a Davis (2003) odhadli snížení rizika úmrtí na kardiovaskulární onemocnění o 9 % pro muže, kteří vykazovali pravidelnou volnočasovou fyzickou aktivitu a o 21 % pro osoby, které uváděly vysokou fyzickou aktivitu ve svém volném čase. Tyto výsledky jsou již upravené o vlivy věku, BMI (body mass indexu), krevního tlaku, hladinu cholesterolu, vzdělání, kouření a dokonce i o způsob dojíždění do práce.

Světová zdravotnická organizace (WHO, 2002) udává následující hodnoty přínosů pravidelné fyzické aktivity v rozsahu minimálně 30 minut denně: 50 % snížení rizika vzniku kardiovaskulárních chorob, diabetes (bez závislosti na inzulínu) a obezity; 30 % snížení rizika vzniku vysokého krevního tlaku; pokles krevního tlaku u osob trpících vysokým krevním tlakem; příspěvek k zachování kostní hmoty, a tedy ochrana před osteoporózou; zlepšení rovnováhy, koordinace, pohyblivosti a vytrvalosti; nárůst sebeúcty, snížení mírné až střední úrovně vysokého krevního tlaku a zvýšení všeobecné psychické pohody.

Další chorobou, u které epidemiologické studie prokázaly závislost mezi nižším rizikem onemocnění a pravidelným pohybem, je rakovina tlustého střeva. Jak uvádí Cavill a Davis (2003), fyzická aktivita má ochranný vliv před onemocněním touto závažnou chorobou. Riziko onemocnění se snižuje v průměru o 40–50 %. Ukazuje se, že fyzická aktivita dále snižuje riziko onemocnění rakovinou prsou, a pravděpodobně i rakovinou plic, avšak evidence dokládající tento vztah není konzistentní.

Fyzická neaktivita je dále jedním z hlavních rizikových faktorů onemocnění cukrovkou typu 2 a dle různých epidemiologických studií zvyšuje riziko tohoto onemocnění o 33–50 % (Cavill a Davis, 2003).

B. Přínosy cykloturistiky

Přínosy cykloturistiky mohou být významné zejména ve venkovských oblastech. Studie prokazují, že cykloturistika už není pouze okrajovou tržní záležitostí. V Německu a Rakousku představují cykloturisté 3 % všech turistů a 5 % příjmů z cestovního ruchu. V EU celkem jdou 3 % všech přenocování na vrub cykloturistů, v regionech jako Porýní-Falcko v Německu je to až 10 %.

Na základě nového počítačového modelu „The Cycle Tour Demand Forecast Model“ vyvinutého v rámci studie o síti EuroVelo na zakázku Evropského parlamentu lze konstatovat, že nová německá cyklotrasa vygeneruje díky přenocováním, stravování a dalším službám v průměru na 76 mil. eur ročně.

Podle posledního dostupného výzkumu o cyklistice v ČR odpovědělo 53 % respondentů, že v uplynulých 6 měsících jezdili na kole. To dokazuje masovou oblibu rekreační a sportovní cyklistiky v ČR. Odhadovaný obrat cykloprůmyslu je podle oborové asociace ASPK téměř 5 miliard Kč (prodej jízdních kol vč. vybavení).

7.2.2 Financování cyklistické infrastruktury

Důležitým předpokladem realizace Cyklostrategie je stimulace podpory cyklistické dopravy pomocí realizace kvalitní cyklistické infrastruktury. Je třeba využívat možností podpory z evropských zdrojů, ze Státního fondu dopravní infrastruktury (příspěvek by se měl udržet v minimální výši 150 mil. Kč/rok) a nepřímo i z resortu Ministerstva zemědělství. Dalším zdrojem jsou krajské rozpočty, které také počítají s podporou cyklistické dopravy.

Zcela zásadní je připravit podmínky pro čerpání finančních prostředků ze Strukturálních fondů EU pro plánovací období 2014–2020, tj. zpracovat do relevantních programových dokumentů pro období 2014–2020 možnost čerpání dotací na cyklistickou dopravu i na komplexní inovativní projekty rozvoje cykloturistiky a udržitelného cestovního ruchu v regionech i v příhraničí s přeshraničním efektem, umožnit podporu veřejných i privátních projektů na komplexní vybudování infrastruktury i obslužného zázemí a služeb.

K červenci 2012 je zatím následující stav projednávání podmínek čerpání ze Strukturálních fondů EU – Ministerstvo pro místní rozvoj (dále jen „MMR“) zpracovalo na základě usnesení vlády ze dne 31. srpna 2011 č. 650 materiál „Vymezení operačních programů a další postup při přípravě České republiky pro efektivní čerpání evropských fondů“. Jedná se o dokument, který je výchozím podkladem pro přípravu Dohody o partnerství¹⁵ pro programové období 2014–2020 (dále jen „Dohoda o partnerství“), jejíž přípravu a vyjednávání vláda uložila MMR na základě výše uvedeného usnesení vlády.

V souladu s tímto usnesením vlády připravilo MMR komplexní materiál, kterým předkládá vládě návrh rozpracování národních rozvojových priorit do úrovně vymezení budoucích operačních programů (dále jen „OP“) pro programové období 2014–2020 a návrh dalšího postupu přípravy budoucí politiky soudržnosti pro programové období 2014–2020, která musí přispívat k plnění cílů strategie Evropa 2020, kde se musí prokázat příspěvek k 11 stanoveným tematickým cílům. Cyklostrategie má vazbu na tyto tematické cíle:

- 7. Podpora udržitelné dopravy a odstraňování překážek v klíčových síťových infrastrukturách (vazba na cyklodopravu).
 - a) podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T);
 - b) zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T.
- 8. Podpora zaměstnanosti a podpora mobility pracovních sil (vazba na cykloturistiku).
 - (b) iniciativy místního rozvoje a podpora subjektů poskytujících místní služby zaměřené na vznik nových pracovních míst.

¹⁵ Původně „Smlouva o partnerství“, výsledek dohody uzavřené pod dánským předsednictvím Rady EU

Cyklotrategie má dále vazbu na tyto tematické okruhy:

- Mobilita, dostupnost (dopravní infrastruktura: v rámci městské dopravy skýtá značný potenciál i cyklistická doprava, která je finančně nenáročná a ekologická).
- Integrovaný rozvoj území.

Cyklotrategie má vazbu na tyto plánované a předpokládané operační programy:

- Operační program Doprava (EFRR, FS). Cílem navrhovaného operačního programu je zajistit urychlení rozvoje páteřních komunikací v ČR jako podmínky pro zajištění udržitelné konkurenceschopnosti ČR. Stejně tak v oblasti životního prostředí je nutno soustředit se na řešení hlavních nedostatků infrastruktur na národní úrovni.
 - Vazba na cíl 1.1. – síť TEN-T (při novostavbě prověřit možnost zřízení cyklistických podjezdů, nebo lávek)
 - Vazba na cíl 1.3. – páteřní evropská síť cyklotras EuroVelo¹⁶
- Integrovaný regionální operační program (EFRR). Cílem OP je posílení regionální konkurenceschopnosti a kvality života obyvatel prostřednictvím propojení intervencí národního i regionálního charakteru s významným dopadem do území.
 - Vazba na Prioritu 4. – v oblasti cestovního ruchu je nezbytné z národní úrovně podporovat tvorbu a marketing národních produktů cestovního ruchu včetně budování image a značky destinace ČR, zlepšení koordinace aktivit (politika cestovního ruchu) a zkvalitnit statistiku cestovního ruchu (s přesahem do regionální a lokální úrovně).
 - Vazba na cíl 1.1. – podpora udržitelné městské mobility a vyšší orientace na městskou dopravní infrastrukturu.
 - Vazba na cíl 1.1. – v oblasti regionální dopravy a obslužnosti, podpora vybraných silnic II. a III. třídy s vazbou na síť TEN-T (při novostavbě či rekonstrukci prověřit možnost zřízení cyklistických pruhů, cyklistických podjezdů, nebo lávek, řešit parkování kol při budování dopravních terminálů).
 - Vazba na cíl 1.3. – podpora výstavby vybraných dálkových cyklotras.
 - Vazba na prioritu 3 – místní a regionální vzdělávání.
 - Vazba na prioritu 4. – na regionální úrovni využívání potenciálu cestovního ruchu a kulturního dědictví, které bude úzce koordinováno s národní podporou cestovního ruchu a kultury. Opatření budou směřovat především k podpoře inovativních a ucelených projektů cestovního ruchu v regionech, k podpoře nových produktů cestovního ruchu a managementu cestovního ruchu (zvyšování kvality činnosti a

¹⁶ Musí být ještě schváleno Evropskou Komisí.

spolupráce organizací cestovního ruchu), regionálnímu marketingu a zkvalitnění nabídky služeb a infrastruktury cestovního ruchu.

- Přeshraniční spolupráce. Česká republika bude v programovém období 2014–2020 implementovat následující operační programy přeshraniční spolupráce: Česká republika – Polsko, Svobodný stát Sasko – Česká republika, Svobodný stát Bavorsko – Česká republika, Rakousko – Česká republika, Slovensko – Česká republika.
 - Vazba na prioritu 1. a 4. – hlavním posláním programů přeshraniční spolupráce v budoucím programovém období je i nadále podpora integrovaného regionálního rozvoje území tvořeného regiony úrovně NUTS 3 nacházejícími se podél státních hranic.

7.2.3 Financování opatření dle běžných postupů a procedur

Opatření jednotlivých zainteresovaných resortů budou také plněna pomocí běžných postupů a procedur ministerstev. Jedná se pak zejména o Ministerstvo pro místní rozvoj a její příspěvkové organizace agenturu CzechTourism s tematikou cykloturistiky a Ministerstvo životního prostředí a Ministerstvo zdravotnictví společně se Státním zdravotním ústavem s tematikou zdravotní výchovy a podpory veřejného zdraví. Spojovacím článkem naplňování celé Cyklostrategie je Ministerstvo dopravy.

Konkrétní opatření jsou následující:

- **Ministerstvo dopravy:**
 - Podpora opatření:
 - na výstavbu a údržbu cyklistické infrastruktury a sítě dálkových cyklotras ČR a tras EuroVelo;
 - v rámci novostaveb a rekonstrukcí státních a krajských komunikací a v rámci železničních staveb ve prospěch cyklistiky (cyklistické pruhy, cyklistické stezky, lávky, podjezdy);
 - propojující cyklistiku s veřejnou hromadnou dopravou;
 - využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů (polní, lesní cesty, podél vodních toků);
 - využití drážních těles po rušených železničních tratích pro vybudování cyklistických stezek.
 - Prevence, aneb realizace vzdělávacích, komunikačních a osvětových témat v oblasti bezpečnosti
 - Realizace legislativních opatření pro bezpečné začlenění cyklistické dopravy do provozu na pozemních komunikacích
 - Zvyšování povědomí o nástrojích ovlivňujících podporu cyklistické dopravy
 - Zefektivnění propagace a výzkumu cyklistické dopravy jako součásti životního stylu
 - Spolupráce při vytvoření národní sítě – „Města pro cyklisty“

- **Ministerstvo pro místní rozvoj:**
 - Podpora přeznačení a údržby sítě dálkových cyklotras ČR a tras EuroVelo
 - Marketingová podpora produktu Česko jede
 - Zajištění potřebné infrastruktury pro cykloturistiku
 - Podpora služeb a rozvoj lidských zdrojů v oblasti cykloturistiky
 - Podpora webu www.ceskojede.cz
- **Ministerstvo zdravotnictví:**
 - Využívání dotačního programu „Národní program zdraví – projekty podpory zdraví“ (NPZ – PPZ) a další evropské programy zaměřené na problematiku zdraví
 - Zefektivnění propagace cyklistické dopravy a jejích přínosů pro jednotlivce i společnost
- **Ministerstvo životního prostředí:**
 - Koordinace propagačních akcí EU na území ČR. Evropský týden mobility se koná pravidelně ve dnech 16.–22. září a Evropský den bez aut 22. září
 - Zefektivnění propagace cyklistické dopravy a jejích přínosů pro jednotlivce i společnost
- **Ministerstvo zemědělství:**
 - Podpora využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů (polní a lesní cesty, cesty podél vodních toků)
- **Ministerstvo vnitra:**
 - Kontrola dodržování pravidel silničního provozu cyklisty
 - Monitoring dopravních nehod, jejichž účastníkem byl cyklista a zpracování získaných dat za využití centrální evidence dopravních nehod
 - Podpora programů a aktivity směřující ke snížení počtu odcizených jízdních kol (např. dotační programy MV ČR na zabezpečené parkování jízdních kol), zvýšit informovanost občanů o možnostech zabezpečení jízdních kol a podporovat nové způsoby značení jízdních kol pro jejich snazší identifikaci v případě jejich odcizení, ztráty či nalezení.
- **Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy:**
 - Podpora komplexní dopravní výchovy na místní úrovni se začleněním zdravotních a environmentálních prvků výhod cyklistické dopravy

Významnou měrou se podílí na financování cyklistických opatření také kraje formou dotačních programů a projektů.

7.2.4 Částečné financování priority 3. a 4. z evropských zdrojů

Priorita 3. REALIZACE PROJEKTU CYKLISTICKÉ AKADEMIE je především spojena s výukovými programy o cyklistické dopravě. Ty mohou být částečně hrazeny z projektu Central MeetBike (3CE343P2), který připravil za českou stranu koordinátor rozvoje cyklistické dopravy v ČR z Centra dopravního výzkumu. Projekt je realizován prostřednictvím programu Central Europe, který je hrazen z prostředků ERDF. Projekt je realizován v období 1. 3. 2011 – 28. 2. 2014.

Priorita 4. NÁRODNÍ PRODUKT ČESKO JEDE může být z větší části realizován prostřednictvím projektu na propagaci domácího cestovního ruchu (DCR), který podala agentura CzechTourism do IOP. Mezi propagovanými produkty domácího cestovního ruchu (DCR) bude i cykloturistika (jako jedno z pěti témat, další jsou např. kultura, lázně atd.). Marketingový mix DCR v IOP je načasován na roky 2012 až 2013, tento prostor bude využit k propagaci Česko jede (resp. cykloturistiky jako jednoho podporovaného segmentu DCR). Propagaci však lze spustit až na připravený produkt. V případě Česko jede to znamená, mít alespoň základní fungující portál v první fázi zaměřený na cykloturistiku (včetně bike a in-line), následně lze připravovat v rámci IOP propagační kampaň (materiály atd.) a poté je možné zahájit již samotnou kampaň. Předpokládaná částka – min. 5 mil. Kč.

Další způsoby financování:

1. Ve spolupráci s kraji proběhne doplňování dalších TOP produktů dle cílových skupin do stávajícího pracovního webu www.ceskojede.cz (udržení zájmu krajů a veřejnosti o web ceskojede.cz, nyní podpořený Cyklo a in-line průzkumem).
2. Navazující prostředky z MMR nebo CzT v roce 2013 na pokrytí:
 - a. vlastní realizace základní verze propojeného webu ceskojede.cz s produkty cykloturistika, bikování a in-line v roce 2013 do formy, která je propagovatelná (s využitím marketingového mixu projektu IOP CzechTourism v roce 2012-2013);
 - b. benchmarkingová studie Cykloturistika v sousedních státech, rok 2012;
 - c. monitoringy a průzkumy Česko jede – upřednostňujeme toto pojetí:
 - zvolit metodiku a technologii, která bude opakovatelná a udržitelná v dalších letech pro účely sledování vývoje efektivity marketingu produktu (tj. jednoduše, promyšleně za udržitelné peníze, založit dlouhou řadu) – pro ty účely vypracovat metodiku (= jedna z metodik navazujících na průzkum, viz níže);
 - mít zachycený výchozí stav 0 (před startem produktu a jeho marketingu);
 - monitoring by měl ideálně zahrnovat:
 - zopakování **národního průzkumu**, kam se posunuly potřeby a očekávání populace cykloturistů, bikerů a in-line bruslařů (rovněž zopakování prvního průzkumu, a to v delším kroku cca 1x za 4 až 5 let);
 - **evidence počtu cyklistů** ve vybraných profilech cyklostezek, frekventovaných cyklotras, případně pěších tras, vodních atd., – pravidelný 1x za rok;

- **kvantitativní průzkum** – rozlišení účastníků, s pomocí standardizovaného dotazníku zjistit důvody návštěvnosti a kredibilitu návštěvníků, tj. počty přenocování, výše útraty apod. (výběr profilů, menší četnost 1x za 2 až 3 roky).

V roce 2013 je cílem vytvořit dobrou udržitelnou technologii a metodiku, případně zainvestovat základ pro účely měření (ať se již jedná o sčítače nebo využití mobilního operátora).

3. Pokrytí v rámci existujících projektů CzT na **vytvoření metodik** (monitoringu, značení a produktů) a **workshopy v regionech** (používání metodik a práce s výsledky průzkumu), navazující na výsledky Cyklo a in-line průzkumu (rok 2012).

7.3 ORGANIZAČNÍ NÁSTROJE

Podpora cyklistické dopravy a cykloturistiky potřebuje solidní základnu, aby mohla dosáhnout cílů, které sleduje. Kontinuita a přiměřené vybavení personálními a finančními prostředky jsou důležitými faktory úspěchu. Efektivní organizační struktury musí také zaručovat jejich optimální nasazení a zahrnovat relevantní aktéry. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy pro léta 2004–2011 ukázala, že koordinovaný postup zainteresovaných ministerstev, krajů a měst v jejich jednotlivých oblastech kompetence je správným východiskem pro uskutečňování politiky podpory cyklistické dopravy a cykloturistiky. Rovněž se počítá s podporou neziskového sektoru. Tento model je třeba přenést a zkvalitnit i pro nadcházející Cyklostrategii. Pro efektivní práci bude etablována meziresortní pracovní skupina, v zastoupení stát – kraj – města a obce¹⁷ – neziskový sektor, která by úzce spolupracovala s Implementačním orgánem Cyklostrategie a dále by byla podporována soukromým sektorem, médií, ale i širokou veřejností.

Státní správa

Současná podpora cyklistické dopravy je součástí programového prohlášení vlády ČR: „**Vláda podpoří rozvoj cyklistické dopravy včetně legislativních opatření ve prospěch cyklistů**“ (VII. Podnikání a jeho podpora, rozvoj infrastruktury, subkapitola Doprava).

Hlavním garantem realizace Cyklostrategie bude Ministerstvo dopravy (zajišťující převážně priority 1–3), které bude spolupracovat zejména s Implementačním orgánem realizace Cyklostrategie¹⁸, s Ministerstvem pro místní rozvoj a jeho příspěvkovou organizací agenturou CzechTourism (priorita 4.). Dále

¹⁷ Tato úroveň zahrnuje i spolupráci s mikroregiony (dobrovolné svazky obcí) a místními akčními skupinami

¹⁸ Buď se bude jednat o novou instituci – implementační orgán pro realizaci Cyklostrategie a nebo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., který tento úkol vykonával doposud.

bude spolupracovat s Ministerstvem zemědělství s tematikou cyklistické infrastruktury a Ministerstvem životního prostředí a Ministerstvem zdravotnictví a Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy s tematikou osvěty, vzdělávání a výzkumu. V oblasti bezpečnosti bude spolupracovat s Ministerstvem vnitra a DI Policie ČR.

Cílem je, aby cyklistická doprava byla zakotvena jako průřezové téma v různých oborech činnosti (např. doprava, zdravotnictví, plánování měst, bezpečnost) a tím také v různých resortech, které by měly vhodným způsobem zahrnout toto téma do svých oblastí.

Kraje

Významným bodem v naplňování Cyklostrategie je spolupráce s krajskými a místními samosprávami, a to prostřednictvím koordinační, metodické a konzultační činnosti. Spolupráce s kraji vychází z Dohody (Memoranda) o vzájemné spolupráci MD, MMR, MŽP, MZ a krajů k naplnění realizace Cyklostrategie – <http://www.cyklodoprava.cz/jak-se-zapojit/kraje/>. Kraje realizují opatření na podporu cyklistiky podle svých koncepčních dokumentů.

Města a obce

Klíčem úspěchu celé Cyklostrategie je ovšem spolupráce s místní samosprávou. V mnoha městech jsou již úředníci, kteří jsou za téma cyklistické dopravy odpovědní (viz kapitola 4.3.3.) a mají možnost ovlivňovat podporu cyklistické dopravy. To se ukázalo právě na komunální úrovni jako úspěšný model. Proto se doporučuje vytvořit jasné kompetence pro cyklistickou dopravu na komunální úrovni a připravit potřebné personální a finanční zdroje. Dále je třeba umožnit spolupráci zodpovědných osob za cyklistiku vytvořením sítě Města pro cyklisty (Cíl 3.3.).

Další partneři

Efektivní spolupráce musí probíhat rovněž se státními příspěvkovými organizacemi, nevládními neziskovými organizacemi, privátním sektorem apod. Spolupráce všech těchto subjektů je základním předpokladem pro fungující a výkonný systém podpory cyklistické dopravy v České republice.

Meziresortní pracovní skupina a Implementační orgán

Meziresortní pracovní skupina, jejíž součástí budou i zástupce krajů a Asociace měst pro cyklisty, bude společně koordinovat implementaci jednotlivých opatření a dílčích výzev v oblasti cyklistiky a bude úzce spolupracovat s Implementačním orgánem realizace Cyklostrategie. Ten se bude zabývat širokým spektrem témat od politické podpory přes legislativu, technická řešení, ekonomické dopady a jeho činnost by měla zahrnovat i osvětu a marketing, vše s využitím již ověřených zahraničních zkušeností. Členové týmu budou specialisté v jednotlivých oblastech, většinou s mezioborovým přesahem. Inspirací je obdobný cyklostrategický dokument z Německa, ve kterém Federální vláda Německa pověřila DIFU (Deutsches Institut für Urbanistik, tedy Německý institut pro urbanismus (<http://www.difu.de/>), aby rozvinul a realizoval koncepci Německé cyklistické akademie (Fahrradakademie).

Implementační orgán realizace Cyklostrategie bude spolu s meziresortní pracovní skupinou pověřen naplňováním Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy

ČR a byl by financován z prostředků MD, MMR a evropských fondů, jak je tomu doposud. Koordinační práce bude zaměřena zejména na poradenství a konzultace pro obce a města k jednotlivým prioritám a cílům a spolupodílet se na realizaci řady opatření národní Cyklostrategie.

Za tím účelem byly již do organizační struktury Ministerstva dopravy ČR doplněny úkoly, spojené s cyklistickou dopravou. Roční objem finančních prostředků na cyklistickou dopravu by neměl být nižší než 2,0 mil. Kč.

7.4 MARKETINGOVÉ, INFORMAČNÍ A PUBLIKAČNÍ NÁSTROJE

Čtvrtým nejdůležitějším faktorem pro realizaci cílů Cyklostrategie jsou marketingové, informační a publikační nástroje, které jsou zformulovány v Komunikačním plánu Cyklostrategie (Cíl 3.2. – opatření 1. a příloha 3.). Jeho cílem je oslovit jednotlivé cílové skupiny, které mohou ovlivnit pohled na jízdní kolo, aby bylo opět považováno za funkční, praktický a užitečný nástroj určený k aktivnímu pohybu po městě, aby se stalo nedílnou součástí životního stylu všech populačních skupin obyvatelstva. Cílovými skupinami jsou osoby s rozhodovací pravomocí, politici, úředníci, projektanti, policisté, urbanisté, zástupci neziskového sektoru, cykloprůmyslu, médií a aktivní obyvatelé obcí.

Mezi hlavní aktivity Komunikačního plánu lze zařadit budování networkingu mezi jednotlivými cílovými skupinami, včetně výměny zkušeností a know-how, realizace tematických workshopů, seminářů a konferencí, či realizace společných marketingových projektů na podporu cyklistické dopravy.

Mezi hlavní komunikační nástroje Komunikačního plánu lze zařadit:

- 1) Spolupráce s médii: Tiskové zprávy, spoty v rádiu a TV, rozhlasové a televizní reportáže, tiskové konference.
- 2) Nosné webové portály Cyklostrategie:
 - www.cyklostrategie.cz, portál, který je webovou bránou pro odborné informace a dění v oblasti cyklistiky. Je určen především odborníkům, ale i cyklistické veřejnosti.
 - www.cyklodoprava.cz Portál cyklodoprava.cz nabízí informace o cyklistice určené odborné veřejnosti. Jeho cílem je podporovat cyklistickou dopravu jako zdravý, efektivní a ekologický způsob dopravy na krátké vzdálenosti ve městech a obcích ČR. Je součástí a nástrojem Cyklostrategie.
 - www.cyklomesta.cz Portál měst tzv. Uherskohradišťské charty. Portál pro města aktivně podporující cyklodopravu, ukazuje aktivity měst, která se rozhodla aktivně podporovat cyklistickou dopravu a o své zkušenosti se dělit s ostatními.
 - www.cyklokonference.cz Portál je zaměřen na informace o konferencích, školeních, apod. a na zavádění mechanismů e-výukových programů o cyklistické dopravě. Portál nabízí také výukové materiály ke stažení.

- www.ibesip.cz Dopravně-bezpečnostní portál se zaměřením na informace o bezpečnosti cyklistické dopravy.
 - www.ceskojede.cz Národní portál pro cykloturistiku, portál pro veřejnost, jehož cílem je na jednom místě společně propagovat nabídku celé ČR pro cyklistiku i další druhy aktivní turistiky.
 - www.facebook.com/cyklostrategie Komunikace na sociální síti
 - Krajské cykloweby (převážně zaměřené na cykloturistiku).
 - Komplexní weby měst o cyklodopravě a cykloturistice.
- 3) Další marketingové, informační a mediální nástroje:
- pravidelné vydávání článků o cyklistické dopravě,
 - vydávání cyklistických zpravodajů (newsletterů), rozhovory s osobnostmi na téma cyklistická doprava
- 4) Vzdělávací a konzultační témata „Cyklistické Akademie“ (Cíl 3.1. Cyklostrategie)
- Vzdělávací akce: Národní cyklokonference (1x ročně), lokální workshopy (6x ročně), přednášky na jiných konferencích a akcích (12x ročně), exkurze (1x ročně).
 - Poradenský servis: konzultační činnost v oblasti cyklistické dopravy, včetně místních šetření a účasti na strategických jednáních souvisejících s rozvojem cyklistické dopravy, speciálně zaměřená na města, která se přihlásila k Uherskohradištské chartě (12 místních šetření za rok).
 - Metodické materiály: vytvořit *fact sheets* s klíčovými tématy podpory cyklodopravy (40 tematických *fact sheets* – 500 ks / rok 2013)
 - Soutěže – Dopravní stavba a technologie roku, Cesty městy (vyhlašovatel Nadace Partnerství), jejímž cílem je popularizace zklidňování dopravy a kultivace dopravního prostoru ve městech a obcích České republiky.

Druhou hlavní cílovou skupinou Komunikačního plánu je samotná veřejnost. V případě cyklistiky rozlišujeme mezi motivační kampaní¹⁹ a bezpečnostní kampaní. Cílem motivačních kampaní je změna ve výběru dopravních prostředků, zatímco cílem bezpečnostních kampaní je změna dopravního chování. U nás zatím probíhaly s podporou státu či samosprávy většinou pouze bezpečnostní kampaně. Absence pozitivní motivace a zaměření se pouze na problémové aspekty (kolize a možná zranění, ochranné prostředky atd.) tak podvědomě vytvářejí dojem, že jízda na kole je nebezpečná. Dosud nám ale schází motivační kampaně, které by podpořily přínosy běžné každodenní jízdy na kole pro samotného cyklistu i jeho okolí a motivovaly další lidi k pravidelnému používání kola. Příkladem motivační kampaně může být např. Do práce na kole, Do školy na kole, Nakupuj na kole atp.

1) Bezpečnostní kampaně (témata BESIP – Cíl 2.1. Cyklostrategie)

¹⁹ Termín kampaň zde používáme v širším slova smyslu, počínaje celostátními spoty v televizi až po místní komunitu, která rozdává kávu a koláčky.

- Komplexní dopravní výchova se začleněním zdravotních a environmentálních prvků výhod cyklistické dopravy. Spolu s aktivní snahou rodičů naučit své děti základním cyklistickým dovednostem pod mottem: „staň se instruktorem svého dítěte“.
- Komunikační témata prevence dopravních nehod na téma vzájemná ohleduplnost, zvýšené povědomí o „cyklolegislativě“, předvídatelné chování, povinná a doporučená výbava kola a cyklisty

2) Motivační kampaně (Cíl 3.1. Cyklostrategie)

- Například propagační akce EU, Evropský týden mobility, která se koná pravidelně ve dnech 16.–22. září a Evropský den bez aut (22. září).
- Kampaně **Do práce na kole, Do školy na kole, Nakupuj na kole** atp. (na národní úrovni vytvořit manuál programu a ověřit jej v praxi. Podporovat města, regiony a organizace k zapojení do projektu. Za tím účelem byla i vytvořena stránka s návody pro jednotlivé cílové skupiny a kampaně (<http://www.cyklodoprava.cz/marketing/>).

Aktivity v oblasti cykloturistiky budou realizovány prostřednictvím priority 4. Realizace národního produktu Česko jede a specifického cíle 4.3. Marketingová podpora produktu Česko jede.

7.5 AKČNÍ PLÁN

Akční plán „Cyklostrategie“ bude vypracován vždy samostatně pro jednotlivé roky její realizace. Příprava pro rok 2014 bude zahájena v červnu 2013 a bude ukončena v říjnu až v listopadu, až budou známy předběžné rozpočty partnerů pro nadcházející kalendářní rok.

Akční plán bude sestaven Implementačním orgánem Cyklostrategie, spolu s dalšími partnery (viz organizační nástroje). Akční plán bude mít vždy čtyři samostatné části, dle jednotlivých specifických cílů

- **Specifický cíl 1 ZAJIŠTĚNÍ FINANCOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY**
Akční plán se pro rok 2014 zaměří jen na cíl 1.3. Podpora výstavby sítě dálkových cyklotras ČR a tras EuroVelo (zejména na přeznačení hlavních dálkových tras). V případě cílů 1.1. a 1.2. se zatím jedná o monitoring metodických pokynů k naplnění daných opatření.
- **Specifický cíl 2 ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI CYKLISTICKÉ DOPRAVY**
Akční plán se zaměří na plánované aktivity MD-BESIP a MV, které se týkají především prevence a dopravní výchovy). V případě cíle 2.3. Realizace legislativních opatření s ohledem na bezpečnost a plynulost cyklistické dopravy se zaměří na definování konkrétních paragrafů, které budou předloženy ke změně příslušného zákona.
- **Specifický cíl 3. REALIZACE PROJEKTU CYKLISTICKÉ AKADEMIE**
Akční plán bude vycházet s každoroční aktualizace Komunikačního plánu Cyklostrategie (cíle 3.2., opatření 1.) a z návrhu aktivit Asociace měst pro cyklisty (Cíl 3.3.)

- Specifický cíl 4. REALIZACE NÁRODNÍHO PRODUKTU ČESKO JEDE
Pro každý rok bude vytvořen akční plán, který bude definovat úlohu jednotlivých partnerů v marketingových aktivitách, spolupráci při tvorbě a předání zkušeností, dat a informací o území. Základní podkladem pro jeho vypracování je dokument „Institucionalizace Česko jede“.

8. Monitoring Cyklostrategie

Monitorovací systém Cyklostrategie budou tvořit čtyři skupiny subjektů:

- **kontrolní;**
- **dopravně-politický;**
- **poradní;**
- **odpovědný za sběr dat.**

1. **Kontrolní subjekt** – subjekt, který bude sledovat a vyhodnocovat plnění cílů dopravní politiky. Kontrolní funkci bude vykonávat vláda ČR, ve finančních otázkách bude kontrolním orgánem Ministerstvo financí, v otázkách rovnoměrného rozvoje regionů Ministerstvo pro místní rozvoj, v otázkách životního prostředí Ministerstvo životního prostředí a v otázkách veřejného zdraví Ministerstvo zdravotnictví. V rámci monitoringu dopravní politiky bude Ministerstvo dopravy v termínech daných usnesením vlády předkládat vyhodnocení příslušných ukazatelů kontrolním subjektům.
2. **Dopravně-politický subjekt** – subjekt zodpovědný za tvorbu Cyklostrategie a za její monitorování. Odpovědným orgánem za plnění cílů Cyklostrategie bude Ministerstvo dopravy, ve vybraných specifických cílech pak ve spolupráci s jinými ministerstvy:
 - ve specifickém cíli 2.2 Kontrola dodržování pravidel silničního provozu cyklisty, monitoring nehodovosti cyklistů a preventivní opatření proti krádežím kol (Ministerstvo vnitra, Policie ČR)
 - ve specifickém cíli 3.2 Zefektivnění propagace cyklistické dopravy jako součásti životního stylu s Ministerstvem životního prostředí, Ministerstvo zdravotnictví
 - v prioritě 4. Realizace národního produktu Česko jede s Ministerstvem pro místní rozvoj,
3. Implementační orgán pro realizaci Cyklostrategie s podporou meziresortní pracovní skupiny MD, MMR, MŽP, MZe, MZ, MV, MŠMT bude zodpovědný za **organizaci a prezentaci výsledků monitorovacích aktivit** a bude zajišťovat poradní služby.
4. **Subjekt zodpovědný za sběr dat** – úlohu tohoto subjektu bude plnit v rámci resortního statistického zjišťování Ministerstvo dopravy.

Na všech úrovních bude nutná spolupráce s krajskými a místními orgány na straně jedné a s Evropskou komisí na straně druhé. **Monitorovací proces** bude zaměřen na plnění politických cílů a sledování a vyhodnocování indikátorů.

9. Vysvětlení pojmů

Cost-Benefit analýza (CBA)	Metoda vyhodnocování projektů, která zohledňuje všechny vzniklé náklady i přínosy z celospolečenského hlediska související s projektem.
Cyklistická trasa	Je pozemní komunikace upravena (dopravním značením případně i stavebně) pro provoz cyklistů v označeném směru.
Integrovaný dopravní systém	Systém obsluhy území, který pojímá jednotlivé druhy systému veřejné osobní dopravy jako ucelený systém po stránce tarifní, přepravní a dopravní.
Jízdní pruh pro cyklisty	Jízdní pruh pro cyklisty (někdy též pruh pro cyklisty) je část pozemní komunikace určena pro jeden jízdní proud cyklistů jedoucích za sebou.
Kongesce	Stav provozu na komunikaci, při kterém hustota provozu dosahuje svého maxima a kapacita dopravní cesty je vyčerpána.
Osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace	Osoby zdravotně postižené (průkaz TP, ZTP a ZTP/P), osoby staré, těhotné ženy, dočasně pohybu neschopné, osoby přepravující těžká zavazadla, osoby s kočárky
Pás pro cyklisty	Pás pro cyklisty je pozemní komunikace nebo její část, která je složena z jízdních pruhů pro cyklisty
Společný pás pro provoz cyklistů a chodců	Společný pás pro provoz cyklistů a chodců je pozemní komunikace nebo její část určena pro společný provoz chodců a cyklistů.

Subsidiarita

Princip subsidiarity zajišťuje, aby všechna opatření byla přijímána co nejbližší občanům, tedy na nejnižším stupni správy, který umožňuje jejich realizaci nebo výkon.

Suburbanizace

Přesun obyvatel, jejich aktivit a některých městských funkcí mimo jádrovou oblast města, do jeho zázemí

**Udržitelný rozvoj
dopravy**

Udržitelný rozvoj je takový způsob rozvoje, který uspokojuje potřeby přítomnosti, aniž by oslaboval možnosti budoucích generací naplňovat jejich vlastní potřeby. Dle závěrů Johannesburgského summitu je udržitelný rozvoj vnímán jako hlavní východisko rozvoje společnosti založeného na harmonickém sladění ekonomického růstu, sociální spravedlnosti a ochrany životního prostředí.

10. Vysvětlení zkratk

B+R	Bike and Ride, Bike & Ride parkuj a jed', systém záchytných parkovišť v terminálech hromadné dopravy pro cyklistickou dopravu
CBA	Cost-Benefit analýza, metoda nákladů a přínosů
CDV	Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (vědecko-výzkumná instituce)
ČD, a.s.	České dráhy, akciová společnost
ČKA	Česká komora architektů
ČKAIT	Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků
ČSS	Česká silniční společnost
ČVUT	České vysoké učení technické v Praze
CzT	Agentura CzechTourism
DI Policie ČR	Dopravní inspektorát Policie ČR
DCR	Domácí cestovní ruch
DSP	Dokumentace pro stavební povolení
DÚR	Dokumentace pro územní řízení
ERDF	Evropský fond regionálního rozvoje
EK	Evropská komise
IAD	Individuální automobilová doprava
IDS	Integrovaný dopravní systém
KČT	Klub českých turistů
KHS	Krajská hygienická stanice
MD	Ministerstvo dopravy ČR
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj ČR
MŠMT	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy ČR
MV	Ministerstvo vnitra ČR
MZ	Ministerstvo zdravotnictví ČR
MZe	Ministerstvo zemědělství ČR
MŽP	Ministerstvo životního prostředí ČR
NSZM	Národní síť zdravých měst
ROP	Regionální operační program
PÚR	Politika územního rozvoje ČR
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic České republiky
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SSZ	Světelné signalizační zařízení

SZÚ	Státní zdravotní ústav
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
ÚZSVM	Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových
VHD	Veřejná hromadná doprava
ZÚ	Zdravotní ústavy