



UHERSKOHRADIŠŤSKÁ CHARTA

Jaké jsou přínosy cyklistické dopravy?

Příjemnější a bezpečnější život ve městech, efektivnější městská mobilita, úspora finančních prostředků, podpora místního podnikání, zdravější prostředí pro obyvatele i návštěvníků, méně problémů s dopravními zácpami, méně hluku, čistší vzduch, snížení negativních vlivů na klimatické změny v lokálním i globálním měřítku, úspora neobnovitelných přírodních zdrojů, udržitelný cestovní ruch a veřejný prostor jako místo setkávání lidí.

U příležitosti Cyklokonference 2011 v Uherském Hradišti

se níže podepsaná města zavazují, že budou vědomě usilovat o:

- a) Zvýšení podílu cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce.
- b) Odstraňování míst a úseků s vysokým rizikem dopravních nehod cyklistů.
- c) Odstraňování bariér cyklistické dopravy.
- d) Zkvalitnění podmínek pro parkování jízdních kol.
- e) Realizaci a podporu projektů, které povedou k širšímu využití jízdního kola při dojíždění do školy a do práce.
- f) Zefektivnění propagace cyklistiky jak vůči domácím obyvatelům, tak návštěvníkům.
- g) Rozvoj cestovního ruchu prostřednictvím aktivit a opatření, která vedou ke zdokonalení a rozšíření cykloturistiky.

Pro dosažení určených cílů město ustanoví cyklistického koordinátora (nebo též cyklokoordinátora)¹, který bude mít silný politický mandát² a jehož pracovní náplní bude mimo jiné:

- a) Koordinace interní městské pracovní skupiny „Cyklistická doprava“ (úzká spolupráce s odpovědnými a dotčenými odbory státní správy, samosprávy a s dalšími partnery jako jsou např. policie, konzultační a odborná centra, architekti, projektanti, neziskové organizace a iniciativy působící ve městě, atd.).
- b) Plnění zřetelně definovaných úkolů, stanovených na základě rozhodnutí Rady města nebo Zastupitelstva města. (Příloha této charty obsahuje výčet potenciálních opatření, které by mohl cyklokoordinátor vykonávat).
- c) Příprava podkladů pro Radu města a Zastupitelstvo města, ve kterých je navrhován dostatečný rozpočet na finanční podporu cyklistických opatření (tzv. hardware), včetně propagace a dalších „měkkých opatření“ podpory cyklistické dopravy (tzv. software).
- d) Úzká spolupráce s pracovním týmem národního cyklokoordinátora a s dalšími městskými cyklokoordinátory (účast na workshopech a konferencích k cyklodopravě, pravidelné aktualizace informací o městě, které budou zveřejňovány na www.cyklostrategie.cz).

^{1/} Cyklokoordinátor je oficiální zástupce města, který v rámci svých kompetencí a reálných možností zprostředkovává a pomáhá zajišťovat koordinaci činností, které vedou k rozvoji cyklistické dopravy a rekreace.

Každé město zváží, kolik % pracovního úvazku mu bude stanoveno pro cyklistiku. Tento podíl se může pohybovat v rozmezí 20% - 100%. Případně se může jednat o externího pracovníka.

^{2/} Zkušenosti naznačují, že bez silné politické vůle ke změnám a podpory cyklistické dopravy je činnost cyklokoordinátora skoro až zbytečná. Každé město by proto mělo mít svého „cyklopolitika“, který bude dbát nad realizací jednotlivých opatření.



Signatáři této charty také vyzývají autority na všech úrovních České republiky, aby silně podporovaly cyklistickou dopravu a začlenily ji do všech oblastí politiky (zdraví, územní plánování, městská správa/vedení města, ekonomika, mobilita a doprava, školství, volný čas, sport, turistika), v souladu s platnými strategickými dokumenty, především Národní strategií rozvoje cyklistické dopravy.

31. 5. 2011, Uherské Hradiště