

CÍLE, REALITA, VYHLÍDKY



NÁRODNÍ STRATEGIE ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY

**ČESKÉ
REPUBLIKY**



Obsah

Slovo ministra dopravy	3
Úvodem - o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR	4
O cyklistických stezkách	5
Souhrnný přehled priorit a cílů Cyklostrategie	6
Cyklostrategie po roce	8
Cíl 1.1 Vytváření podmínek pro výstavbu cyklistické infrastruktury	8
Cíl 1.2 Zvyšování bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu	10
Cíl 1.3 Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému	11
Cíl 1.4 Posílení výzkumu, výchovy, vzdělávání a osvěty k podpoře cyklistiky	12
Cíl 2.1 Vytváření podmínek k podpoře cykloturistiky	15
Cíl 2.2 Využití cykloturistiky pro obnovu venkova	16
Cíl 2.3 Příprava čerpání finančních prostředků z Evropské unie	19
Cíl 3.1 Regulace a podpora cyklistiky z pohledu ochrany cenných území	22
Cíl 3.2 Rozvoj cyklistiky v území	24
Cíl 3.3 Zajištění ekologické výchovy, vzdělávání a osvěty a dalších osvětových programů k podpoře cyklistiky a zdravého životního stylu	25
Cíl 4.1 Zajištění a koordinace vědy a výzkumu	27
Cíl 4.2 Zajištění udržitelného plánování a koordinace monitoringu	29
Cíl 4.3 Zajištění a koordinace propagace	30
Cíl 4.4 Zajištění, koordinace vzdělávání a osvěta	33
Cíl 4.5 Zajištění aktualizace legislativy a koordinovaná aplikace	34
Přehled použitých zkratk	36
Závěrečný komentář	37

Slovo ministra dopravy

Je tomu již více než rok, co vláda schválila Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR, ve které se zavázala k podpoře cyklistické dopravy a k budování cyklostezek. Tato publikace seznamuje veřejnost s jejími prvními dílčími výsledky, a to prostřednictvím komentářů k jednotlivým cílům a opatřením.

Klíčem k úspěchu cyklostrategie není jen plnění jednotlivých úkolů, dobrá koordinace a informovanost, ale především finanční podpora výstavby kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury. Kromě standardní podpory ze strany SFDI chceme proto otevřít ještě další možnosti, jako jsou zařazení integrovaných cykloprojektů mezi projekty podporované ze Strukturálních fondů EU pro období 2007-2013, či koordinace aktivit různých organizací na místní, regionální a státní úrovni. V obou případech je ale nutná podpora ze strany kraj-ských a městských samospráv, bez jejichž účasti se náš společný záměr neobejde. A to je vlastně moc dobře, vždyť jezdit po nových cyklostezkách budeme také společně.

Ing. Milan Šimonovský
místopředseda vlády a ministr dopravy





Úvodem

O Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR

Česká republika se vládním usnesením ČR ze dne 7. července 2004 č. 678 o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky (dále jen „Cyklostrategie“) přihlásila k podpoře cyklistiky. Cyklostrategie byla publikována v lednu 2005 a zveřejněna na webové stránce www.cyklostrategie.cz. Zde je rovněž možno nalézt komentáře k jednotlivým cílům a opatřením, popis realizace pilotních cykloprojektů, přehled odkazů a partnerů a také fotodokumentaci příkladů cyklistické infrastruktury.

Cyklostrategie demonstruje komplexnost a šíří dané problematiky. Cyklistiku vnímáme jednak jako cyklo-dopravu a cykloturistiku, ale často ji také spojujeme s podporou ochrany životního prostředí či s podporou fyzické aktivity obyvatelstva.

Na tomto základě byly definovány čtyři priority Cyklostrategie:

- 1 rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území
- 2 rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu
- 3 rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany ŽP a zdraví
- 4 zajištění koordinace s dalšími resorty a subjekty

Na jednotlivé priority následně navazují cíle a opatření. Jednotlivé prioritní osy jsou vzájemně propojeny a je možné s nimi efektivně pracovat pouze tehdy, pokud je budeme chápat jako celek.

Stát v této souvislosti nabízí finanční pomoc, meto-

dickou a odbornou spolupráci při budování cyklistické infrastruktury. Cyklostrategie dále nabízí koordinaci činností ministerstev, krajů, obcí a dalších subjektů tak, aby se co nejrychleji rozvíjela kvalitní bezpečná síť cyklistické infrastruktury a zároveň i povědomí veřejnosti o cyklistice jako alternativní formě dopravy.

První výsledky Cyklostrategie jsou pak publikovány v této publikaci. Rovněž byly prezentovány během cyklokonference, která se uskutečnila ve dnech 14. - 17. 9. 2005 v Hluboké nad Vltavou. Byly představeny aktivity jednotlivých krajů, měst a dalších partnerů spolu s realizací jednotlivých cílů a opatření cyklostrategie. **Všechny příspěvky měly jednu věc společnou: nutnost výstavby kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury.**

O cyklistických stezkách

Pokud se podaří vybudovat hustou síť kvalitních a bezpečných cyklistických stezek, dosáhneme minimálně čtyř dopadů tohoto efektu:

Hledisko mobility a dopravy v území

(bezpečnost – resort dopravy):

Nové stezky přispějí k většímu využívání jízdního kola na každodenních cestách za prací, do škol, za nákupy a službami či v rámci trávení volného času. Navíc cyklisté nemají takový problém s hledáním parkovacích míst, s dopravními kolapsy a zácpami.

Hledisko cykloturistiky v území

(cestovní ruch a volný čas – resort místního rozvoje):

Trh cykloturistiky přinese rozvoj cestovního ruchu, zmírnění stresu z narůstající rychlosti životního tempa a zvýšení intenzity prožívání turistických zážitků. Podpora cyklistiky zajistí pracovní místa v různých oblastech služeb okolo cykloturistiky. Atraktivní cykloturistická nabídka prohloubí zájem o jednotlivé turistické regiony České republiky.

Hledisko našeho zdraví

(aktivní pohyb – resort zdravotnictví):

Půlhodinka jízdy každý den v týdnu je vynikající prevencí proti civilizačním chorobám. Nedostatek pohybu je totiž právě jedním z hlavních rizikových faktorů vzniku srdečně-cévních nemocí.

Přínosy pro zdraví pravidelnou fyzickou činností lze shrnout následovně: 50% snížení rizika koronárních srdečních onemocnění (tj. podobný účinek jako nekuřáctví), 50% snížení rizika onemocnění diabetes

dospělých, 50% snížení rizika obezity, 30% snížení rizika hypertenze.

Hledisko životního prostředí

(environmentální rozměr – resort životního prostředí):

Bezpečná síť cyklotras automaticky přiláká nové cyklisty a to bude mít příznivý dopad na naše životní prostředí. Znečištění výfukovými plyny při provozu jízdního kola je nulové, zatímco znečištění těmito plyny individuální automobilovou dopravou nebezpečně vzrostlo, zejména od devadesátých let (u stacionárních zdrojů naopak pokleslo). Zvýšení podílu cyklistické dopravy nepřímo snižuje hluk v území.

Dosažení daného cíle je možné prostřednictvím realizace priorit, cílů a opatření Cyklostrategie.





Souhrnný přehled priorit a cílů Cyklostrategie

Priorita č. 1

Rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území.

Cyklistická doprava je nedílnou součástí dopravního systému. Cílem je vybudovat hustou síť bezpečných cyklostezek v sídlech i v krajině po celém území České republiky včetně související infrastruktury (zeleň apod.). Znamená to zlepšit dopravní obsluhu na venkově i ve městech, rozšířit volbu občanů ve způsobu denní osobní dopravy a vytvořit tak zásadní příležitost pro zlepšení prevence civilizačních chorob a zlepšení zdravotního stavu obyvatel. Přinést praktické návrhy pro všechny, kteří se zabývají rozvojem našich regionů, celkovou podporou udržitelné dopravy, ať už na úrovni samosprávy, podnikatelské sféry i ve službách, zájmovým skupinám a široké veřejnosti. *Bližší informace:* http://www.cyklostrategie.cz/cz/strategie/priorita_1.html

Cíl 1.1.

Vytváření podmínek pro výstavbu cyklistické infrastruktury.

Cíl 1.2.

Zvyšování bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu.

Cíl 1.3.

Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému.

Cíl 1.4.

Posílení výzkumu, výchovy, vzdělávání a osvěty k podpoře cyklistiky.

Priorita č. 2

Rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu.

Cyklistika je v České republice celonárodně oblíbená, je zábavou a častou fyzickou aktivní náplní volného času. Výběrem vhodných produktů můžeme upozornit na širší využití kola, a to jako běžného dopravního prostředku i pro požitek z jízdy v daleko hlubším smyslovém kontaktu s přírodou, než při pohybu v autě či prostředcích hromadné dopravy. Využitím současného zájmu o cyklistiku u nás a vůbec v celé Evropě můžeme rozšířit cestovní ruch i do doposud málo známých oblastí České republiky. *Bližší informace:* http://www.cyklostrategie.cz/cz/strategie/priorita_2.html

Cíl 2.1.

Vytváření podmínek k podpoře cykloturistiky.

Cíl 2.2.

Využití cykloturistiky pro obnovu venkova.

Cíl 2.3.

Příprava čerpání finančních prostředků z Evropské unie.

Priorita č. 3

Rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany ŽP a zdraví.

Cyklistická doprava je nedílnou součástí dopravního systému, avšak je bezemisní, nehlukná, nespotebovává neobnovitelné zdroje energie, neovlivňuje klima Země, nezpůsobuje kyselé deště, neemituje toxické látky, není náročná na prostor, nepřispívá k obchodnímu saldu za dovoz uhlovodíků a prakticky téměř nevytváří externí náklady za škody na přírodě, majetku a zdraví tak, jako jiné druhy zejména motorové dopravy. Každý, kdo uspokojuje své dopravní potřeby jízdou na kole zároveň neřídí automobil a tím výrazně šetří životní prostředí. Je žádoucí, aby co největší podíl obyvatel ČR, ale i celosvětově mohl používat nemotorovou dopravu na bezpečných, kvalitních cestách environmentálně zasazených do krajiny a měst a to o potřebné hustotě, které však zatím nejsou. Negativní vlivy dopravy obvykle představují velmi závažné environmentální a zdravotní problémy. Navíc patří fyzická pasivita mezi hlavní příčiny předčasných úmrtí a jízda na kole může zásadně snížit riziko výskytu celé řady civilizačních chorob (kardiovaskulárních onemocnění, diabetu, vysokého krevního tlaku, nadváhy atd.).

Je proto potřebné, aby se obyvatelé ČR mohli nad nabídkou bezpečných oddělených cyklostezek a odpovídajícího zázemí každodenně svobodně rozhodnout a provozovat cyklistickou dopravu. Posilování fyzického a psychického zdraví občanů a nacházení dobrého vztahu k přírodě a krajině jsou dalšími cíli rozvoje cyklo dopravy. Ta by se měla stát prestiží a sou-

částí zdravého životního stylu šetrného k životnímu prostředí. Rozvoj cyklo dopravy významně přispěje k naplňování environmentálních cílů ve snižování emisí skleníkových plynů a tím i k programu zmenšování klimatických změn, ke snižování produkce kyselých dešťů a acidifikace prostředí, k menší spotřebě neobnovitelných zdrojů energie, ke snižování hluku, ke snižování produkce nebezpečných látek z výfukových plynů motorové dopravy. Míra přínosu bude dána mírou naplňování Priority 1, jejích cílů i opatření.

Bližší informace: http://www.cyklostrategie.cz/cz/strategie/priorita_3.html

Cíl 3.1.

Regulace a podpora cyklistiky z pohledu ochrany (environmentálně) cenných území (zvláště chráněných).

Cíl 3.2.

Rozvoj cyklistiky v území.

Cíl 3.3.

Zajištění ekologické výchovy, vzdělávání a osvěty a dalších osvětových programů k podpoře cyklistiky a zdravého životního stylu.

Priorita č. 4

Zajištění koordinace s dalšími resorty a subjekty.

Bližší informace: http://www.cyklostrategie.cz/cz/strategie/priorita_4.html

Cíl 4.1.

Zajištění a koordinace vědy a výzkumu.

Cíl 4.2.

Zajištění udržitelného plánování a koordinace monitoringu.

Cíl 4.3.

Zajištění a koordinace propagace.

Cíl 4.4.

Zajištění a koordinace vzdělávání a osvěta.

Cíl 4.5.

Zajištění aktualizace legislativy a koordinovaná aplikace.



Cyklostrategie po roce

Cíl 1.1 Vytváření podmínek pro výstavbu cyklistické infrastruktury

Obecný popis cíle a návrh opatření:

Cílem je vytvořit optimální podmínky pro budování cyklistických komunikací, které přispějí k celkové bezpečnosti dopravy. Součástí bude novelizace některých předpisů k podpoře cyklistické dopravy, a zvláště pro potřebu budování cyklistických stezek. Podpora cyklistické dopravy bude zahrnovat kromě stavby cyklistických cest i celý navazující systém, tzv. cyklistickou kulturu, která umožní většímu podílu obyvatel intenzivnější využívání kola. Tomu napomůže vytvoření cyklistických krytých parkovišť na pracovištích, u obytných domů, u obchodů, úřadů, v centrech měst a také u zastávek autobusů, tramvají, metra a železničních nádraží i možnost uložení kol v ubytovacích zařízeních a obytných budovách, rozšíření sítě půjčoven jízdních kol nebo systémů půjčování kol pro dopravu po městech péčí samotných měst a obcí a jimi zřízených subjektů dopravní obsluhy.

1.1.1

Rozpracovat a vytvořit metodické příručky, pokyny a případně normy pro budování cyklistických komunikací pro potřeby investorů a prováděcích firem.

Odpovědnost: MD, MŽP

Spolupráce: SFDI, MMR, kraje, obce, vysoké školy, odborná veřejnost, projektové kanceláře

Termíny: 12/2005 a průběžná aktualizace

1.1.2

Vytvoření databáze aktualizované sítě cyklotras a cyk-

lostezek (GIS) a metodiky z hlediska územně plánovací dokumentace.

Odpovědnost: MD, MMR, MŽP

Spolupráce: Kraje, KČT, SFDI

Termíny: 12/2005 a průběžná aktualizace

1.1.3

Vytvoření metodického materiálu pro parkovací infrastrukturu.

Odpovědnost: MD

Spolupráce: MMR

Termíny: 12/2005

Komentáře k jednotlivým opatřením:

1.1.1

Jednou ze základních podmínek pro naplnění této strategie je kvalitní a bezpečná cyklistická infrastruktura. Prvním potřebným krokem je vytvoření optimálních podmínek pro její vybudování. V tomto kontextu proběhla novelizace normy ČSN 73 61 10, jejíž součástí je i aktualizace cyklistické dopravy. Dále jsou rozpracovány Technické podmínky „Navrhování komunikací pro cyklisty“, které jsou již těsně před dokončením.

Rovněž se průběžně zpracovává pasport stávající cyklistické infrastruktury. Vytvořená databáze umožní orientovat se v dané problematice a inspirovat se úspěšně realizovanými cykloprojekty při řešení nových cyklistických stezek. Informace budou zpřístupněny na internetu. Prozatím existuje testovací verze.

Na www.cyklostrategie.cz/cz/fotogalerie.html je pak možno nalézt fotodokumentaci prvních příkladů cyklistických komunikací. Informace o cyklistických stezkách a dobré příklady z praxe jsou zveřejněny také nově v publikaci „Moderní úpravy komunikací ve městech a obcích“. Pro odbornou veřejnost je k dispozici nový překlad rakouské směrnice RVS 3.13 (Cyklistická doprava).

1.1.2

Opatření navazuje na stávající aktivity MD, zejména pak na koncepci Jednotné dopravní vektorové mapy (JDVM), která integruje do jedné geografické databáze data o všech druzích dopravní infrastruktury na území ČR. V současné době většina krajských úřadů disponuje daty v oblasti cyklistické dopravy. Tato data jsou však často nejednotná a zaměřená převážně na problematiku cykloturistiky, přičemž pomíjí, nebo se jen okrajově věnují otázce bezpečnosti, a proto Centrum dopravního výzkumu ve spolupráci s Nadací Partnerství navrhlo metodiku sběru dat zaměřenou převážně na bezpečnost dopravy. Tato metodika již byla vyzkoušena na síti dálkových cyklotras a cyklostezek na území Jihomoravského kraje. Dosažené výstupy budou (do konce roku 2005) prezentovány s využitím mapového serveru na stránkách www.cyklostrategie.cz. S ohledem na značný objem dat a rozsah mapování se do budoucna předpokládá úzká spolupráce s kraji ČR.

1.1.3

Rozvoj cyklistické dopravy se neobejde bez budování doplňkových, ale pro cyklisty nezbytných služeb tzv.

cyklistické kultury. Tomu napomůže vytvoření cyklistických krytých parkovišť na pracovištích, u obytných domů, u obchodů, úřadů, v centrech měst a také u zastávek autobusů, tramvají, stanic metra a železničních nádraží. Možnost uložení kol by měla být podporována také v ubytovacích zařízeních a obytných budovách. Příslušné metodické pokyny k parkování lze vyhledat v materiálech popsanych v rámci opatření 1.1.1. Na internetu jsou pak uvedeny souhrnné informace k dané problematice a příklady firem nabízející výrobu stojanů a dalších komponentů.

Součástí služeb cyklistům je i rozšíření sítě půjčoven jízdních kol nebo systémů půjčování kol pro dopravu po městech péčí samotných měst a obcí a jimi zřízených subjektů dopravní obsluhy. Důležitá je přitom i vazba cyklistické dopravy na veřejnou dopravu a tedy i budování parkovišť pro kola poblíž autobusových, tramvajových zastávek či stanic metra – které plní podobnou roli jako záchytná parkoviště pro automobily na kraji měst. K této problematice se vztahuje cíl 1.3.



- ▲ Cyklistický pruh v jednosměrné ulici v Hluboké nad Vltavou.
- ▼ Parkování kol – ideální příklad (Nizozemsko).



Cíl 1.2 Zvyšování bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu

Obecný popis cíle a návrh opatření

Cílem je, kromě budování bezpečné cyklistické infrastruktury, rozpracovat osvětové programy zaměřené na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců. Cílem je zakotvit silněji ve vědomí veřejnosti zájem o bezpečnost cyklistů i chodců v souvislosti s cyklo dopravou. K tomu patří výzvy k ohleduplnosti, lepšímu chování a zvýšení odpovědnosti všech účastníků dopravy. Součástí bude také kampaň pro nošení cyklistických přileb a ochranných brýlí.

1.2.1

Podpora projektové přípravy a realizace stavebních opatření směřujících k ochraně zranitelných účastníků provozu na pozemních komunikacích a k odstraňování častých nehod cyklistů.

Odpovědnost: MD

Spolupráce: MMR, kraje, obce, CDV

Termíny: Trvale

1.2.2

Finanční podpora ze SFDI k problematice cyklistických stezek.

Odpovědnost: MD

Spolupráce: SFDI, kraje

Termíny: Trvale

1.2.3

Rozpracování programu BESIP zaměřeného na zvyšování

bezpečnosti cyklistů, včetně zaměření pozornosti na vývoj pravidel chování dětí a mládeže na cyklostezkách a na výchovu k tomuto chování.

Odpovědnost: MD, BESIP

Spolupráce: MV, MZ, MŠMT, CDV, kraje

Termíny: 12/2005 a průběžná aktualizace

Komentáře k jednotlivým opatřením:

1.2.1

Postupně se vytváří databáze úseků, kde se plánuje výstavba cyklistických komunikací. Účelem této databáze je: (a) zkoordinovat aktivity obcí s dalšími partnery (stát, kraj, další obce apod.), zejména pro budování Strukturálních fondů EU; (b) motivovat pro budování cyklistických stezek v rámci základní dopravní obslužnosti obcí; (c) evidovat celkové potřeby výstavby cyklistických stezek, aby bylo možné stanovit přiměřenou finanční dotaci z prostředků SFDI a z jednotlivých krajů. Databáze má přímou vazbu na opatření 1.2.2. „SFDI“ a 2.3.2. „Synergický efekt“. Součástí realizace opatření je realizace seminářů, které jsou průběžně zveřejňovány na internetu.

1.2.2

I přes nedostatek finančních prostředků na řešení obtížné situace dopravní infrastruktury v naší zemi si stát uvědomuje, jak důležité jsou projekty, které řeší bezpečnost cyklistů. Finanční podpora probíhá prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI - www.sfdi.cz). Poprvé přispěl na výstavbu cyk-

▲ I vaše obec může získat podporu ze SFDI jako např. Ústí nad Labem.

▼ Cyklostezka Petrovice n. Orlicí – Týniště n. Orlicí vybudovaná ze SFDI.

lostezek v roce 2001 a to ve výši pouhých 12,0 mil. Kč, kdy podpořil 5 projektů. Od té doby se situace značně změnila. Každým rokem se podpora zvyšuje a v roce 2005 dosáhla téměř 100,0 mil. Kč a bylo podpořeno 32 projektů. Od roku 2006 se pak očekává rozšíření finanční pomoci. Kromě standardních dotací na lokální projekty zvyšujících bezpečnost cyklistů, bude možné požádat i na finanční spoluúčast na rozsáhlé integrované projekty regionálních, mezinárodních, dálkových a regionálních cyklotras ČR, které budou financovány ze Strukturálních fondů EU. V roce 2005 byl zpracován materiál, který podává souhrnné informace o stavu připravenosti těchto rozsáhlých projektů a o možnosti jejich vícezdrojového financování. Více informací lze nalézt pod opatřením 2.3.1. a v cíli 4.2.

1.2.3

Na stránkách BESIP http://www.mdcz.cz/text/besip_.htm je možné průběžně se seznamovat se všemi aktivitami, které se týkají prevence bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Nejnovější aktivitou BESIP je projekt „Bezpečná obec“, jehož cílem je shrnout dosavadní zkušenosti, vytvořit metodiku pro aktivity obcí a podpořit zapojení obcí do řešení bezpečnosti silničního provozu. Tento projekt by měl pokrývat komplexní oblast bezpečnosti silničního provozu v obcích počínaje dopravní výchovou, dopravním zklidňováním atd., až po informace o možnostech financování úprav infrastruktury pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu. BESIP také připravuje film o bezpečnosti cyklistů. Dalším významným realizovaným projektem je „Na kole jen s přilbou“ www.nakolajensprilbou.cz a výzkumný projekt ALARM (viz opatření 1.4.1).

Cíl 1.3 Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému

Obecný popis cíle a návrh opatření

Cílem je podporovat programy, které pomohou propojit cyklistiku s veřejnou hromadnou dopravou, jak v oblasti denního dojíždění do práce či do školy, tak v rámci volného času či turismu. Cílem je zajistit převoz kola z centra města - z hlediska fyzického či časového omezení cyklisty je cílem překonat velké převýšení či vzdálenosti. K tomuto účelu musí být upraveny příslušné dopravní prostředky a zajištěn přepravní řád. Cyklostrategie bude optimalizována s pěší dopravou a ostatními druhy dopravy.

1.3.1

Vytvoření metodické příručky k začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému.

Odpovědnost: MD

Spolupráce: MMR, MŽP, kraje, obce, dopravci, akademická sféra

Termíny: Průběžná aktualizace materiálu z 12/2003

1.3.2

Metodická podpora projektům integrujícím kolo do jednotlivých druhů veřejné osobní dopravy (městská, autobusová linková, železniční, vodní).

Odpovědnost: MD

Spolupráce: MMR, MŽP, kraje, obce, dopravci, akademická sféra

Termíny: Trvale



- Kampaň „Na kole jen s přilbou“ – Kroměříž 2004.
- Výuka v terénu jako součást projektu „Bezpečná cesta do školy“ – Olomouc 2004.



Souhrnný komentář k opatření:

Pro odbornou veřejnost je k dispozici metodická příručka podávající souhrnné informace k začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému. K dispozici je rovněž metodika z Velké Británie. Rozvoj cyklistické dopravy nabízí v této oblasti především cykloturistika. Svědčí o tom vypravování speciálních prostředků veřejné dopravy, tzv. cyklobusů, cyklovlaků či cyklotramvají či existence nových služeb, jako půjčování kol ze strany ČD a.s.

Cyklobusy jsou finančně podporovány ze strany krajů samospráv.

Informace pro veřejnost jsou dobře dostupné na internetu:

Cyklo a vlak

<http://www.cd.cz/index.php?action=section&id=128>

Cyklobusy

<http://www.nakole.cz/clanky/clanek.php3?id=38>

Cíl 1.4 Posílení výzkumu, výchovy, vzdělávání a osvěty k podpoře cyklistiky

Obecný popis cíle a návrh opatření:

Cílem je začlenit výzkum do celého procesu, provádět transfer zahraničních poznatků, zavést vhodná opatření do praxe. Průběžně informovat o výsledcích výzkumu a podporovat vzdělávací a výchovné programy.

Bližší informace: <http://www.cyklostrategie.cz/cz/projekty/cycle.html>

1.4.1

Aktualizace základního výzkumu prostřednictvím projektů VaV „CYCLE 21“, „ALARM“, výzkumného záměru „UDRŽITELNÁ DOPRAVA – ŠANCE PRO BUDOUCNOST“.

Odpovědnost: MD

Spolupráce: MŠMT, MMR, MŽP, MV, MZ, Mze, MPSV, CDV, kraje, obce, akademická obec

Termíny: 04/2004 – 12/2008

1.4.2

Realizace projektu EU „BYPAD“ (Bicycle Policy Audit) jako jedné ze zvýhodňujících podmínek pro čerpání státních dotačních prostředků.

Odpovědnost: MD, CDV

Spolupráce: MMR, MŽP, kraje, obce

Termíny: trvale

1.4.3

Podpora společného programu Doprava pro 21. století.

▲ Cyklovlak – Moravskoslezský kraj.

▼ Cyklobus – Zlínský kraj.

Odpovědnost: MD, MŽP

Spolupráce: MŠMT, CDV, akademická obec,
Doprava 21

Termíny: Trvale

Komentáře k jednotlivým opatřením:

1.4.1

Opatření jsou realizována prostřednictvím 3 prováděcích projektů

a) CYCLE21 - Analýza potřeb budování cyklistické infrastruktury v ČR

Projekt je realizován v rámci Národního programu výzkumu 2004 – 2009 Ministerstva dopravy České republiky (č. 1F43E/045/210). Projekt zahrnuje vypracování komplexně orientované analýzy vyhodnocující infrastrukturní podmínky cyklistické dopravy s návrhem opatření k jejímu zatraktivnění, s posouzením její využitelnosti.

Bližší informace: <http://www.cyklostrategie.cz/cz/projekty/cycle.html>

b) ŠANCE - Udržitelná doprava: Šance pro budoucnost (část Cyklistika)

Projekt je realizován v rámci výzkumného záměru Ministerstva dopravy České republiky (č. MDO 4499457501). V oblasti cyklistiky jsou zde řešeny dva významné podprojekty - (1) Cyklistika v GIS (viz. opatření 1.1.2.) a (2) Cyklistika ve městech (projekt stanoví základní nástroje pro zlepšení podpory cyklistické dopravy a to prostřednictvím konkrétních opatření a doporučení, s nimiž je spojen další rozvoj cyklistické dopravy. Bližší informace: <http://www.cyklostrategie.cz/cz/projekty/sance.html>

c) ALARM - Moderní formy dopravní výchovy dětí a mládeže jako prostředek snižování nehodovosti v provozu na pozemních komunikacích.

Projekt je realizován v rámci Národního programu výzkumu 2004 – 2009 Ministerstva dopravy České republiky (č. 1F-44L/058/050). Projekt ALARM vytváří novou metodiku výuky a výcviku dětí, která by měla přispět k zodpovědnějšímu chování dětí v provozu na pozemních komunikacích a k rychlejšímu odstranění pokud možno všech nebezpečí, které jim v dopravě hrozí. Projekt řeší tento problém systémově od kvalifikovanosti učitelů k vedení dopravní výchovy až po její materiální zázemí v analogové i digitální formě. Jednou z částí je i cyklistika.

Bližší informace: <http://www.cyklostrategie.cz/cz/projekty/alarm.html>

1.4.2

BYPAD znamená BiCycle Policy AuDit

Projekt vyvinul nástroj pro vysoce kvalitní management místní politiky cyklistické dopravy. Kombinuje znalost cyklistických opatření s dosavadními poznatky z auditů. Místní politika cyklistické dopravy projde auditem, který je založen na kvalitativním managementu dnes běžně využívaném v podnikatelském sektoru. Audit BYPAD oslovuje všechny ty, kteří rozhodují a provádějí kroky v politice cyklistické dopravy: politici, úředníci i zástupci místních uživatelských skupin (cyklisté, poradní orgány).

V České republice Centrum dopravního výzkumu provedlo audit již v šesti městech: České Budějovice, Pardubice, Olomouc, Ostrava, Plzeň a Vsetín. Města obdržela certifikát na základě provedení auditu, jež zahrnuje zhodnocení kvality místní cyklistické politiky



- Výměna zkušeností (základ projektu BYPAD) – přednáší náměstek primátora Ing. Kolářek pro zástupce města České Budějovice.
- Náměstek primátora města Ostravy Ing. PhDr. Jaromír Horák přebírá certifikát BYPAD z rukou ministra dopravy Ing. Milana Šimonovského.



prostřednictvím podrobné analýzy silných a slabých stránek a definování doporučení pro zkvalitnění politiky celkem devíti oblastí:

- 1 – Uživatelské potřeby
- 2 – Vedení
- 3 – Politika na papíře
- 4 – Finance a zaměstnanci
- 5 – Infrastruktura, bezpečnost a služby
- 6 – Komunikace a osvěta
- 7 – Doplnkové akce
- 8 – Cílové skupiny a partnerství
- 9 – Vyhodnocení a dopad

Města pak obdržela certifikát z rukou ministra dopravy Ing. Milana Šimonovského dne 16. 9. 2004.

Projekt bude pokračovat v letech 2006 – 2007 v jednotlivých krajích ČR.

1.4.3

Program Doprava pro 21. století

Jde o společný program Nadace Partnerství a Nadace VIA, který vznikl v roce 2000 za podpory The Rockefeller Brothers' Fund. Posláním programu je prezentovat nejnovější poznatky o dopravě a přispívat k rozvoji veřejné osobní dopravy, cyklistiky a chůze, s výhledovým cílem nalezení rovnováhy mezi jednotlivými druhy dopravy. Od svého vzniku se činnost programu zaměřuje nejen na grantovou podporu dopravních projektů, ale vyvíjí i intenzivní vlastní činnost. Jde o aktivity zaměřené jak na neziskový sektor, tak především na státní a místní správu a samosprávu. Mezi tyto aktivity patří:

> Soutěž pro města a obce „Zklidňování dopravy ve městech a obcích“, jejímž cílem je prostřednictvím

ocenění uvést v širší známost kvalitní projekty realizované v ČR a inspirovat tak k jejich následování.

> Exkurze pro představitele státní správy, samosprávy, dopravní policie, odborného školství i neziskových organizací a tisku; exkurze jsou zaměřeny na prezentaci šetrných dopravních řešení v ČR i v zahraničí (cyklistická infrastruktura ve Vídni, dopravně zklidňované průtahy obcemi v Dolním Rakousku, zklidňování v jednotlivých regionech ČR: střední a severní Morava, východní Čechy, Plzeň a okolí).

> Sběr informací a jejich šíření prostřednictvím webových stránek programu. Na stránkách jsou postupně uveřejňovány podrobné popisy úspěšných projektů, které si zaslouží pozornost z hlediska podpory trvale udržitelné dopravy (např. Cyklistická infrastruktura ve Vídni; Zpoplatnění dopravní zácpy v Londýně; Bogota – nejdřív lidé, potom auta; Management parkování ve Vídni; Zklidňování dopravy na průtazích obcemi v Dolním Rakousku apod.)

> Publikační činnost a propagace šetrné dopravy v médiích (příručka „Jak zklidnit dopravu v obcích“, určená především zástupcům samosprávy a státní správy v menších obcích; články v odborném i denním tisku).

> Poskytování grantů – podpora projektů přinášejících originální trvale udržitelná řešení v dopravě.

- ▲ Opava: vítězné řešení z roku 2003 v soutěži „Zklidňování dopravy ve městech a obcích“.
- ▼ Exkurze zaměřená na prezentaci zklidnění dopravy v obci - Rybitví.

Cíl 2.1 Vytváření podmínek k podpoře cykloturistiky

Obecný popis cíle a návrh opatření:

Trh cykloturistiky přináší tolik potřebnou alternativu a udržitelný rozvoj cestovního ruchu, který umožňuje člověku nové poznávání a zvyšuje kvalitu jeho života. Cykloturistika je druhem cestovního ruchu, který má potenciál obohatit turistické zážitky návštěvníků a současně nezatěžovat životní prostředí a přináší užitek zúčastněným obcím.

2.1.1

Podpora propagace, prezentace a informačních technologií v oblasti cykloturistiky.

Odpovědnost: MMR

Spolupráce: ČCCR – CzT, KČT, MD, kraje, obce

Termíny: Trvale

2.1.2

Podpora programu Greenways

Odpovědnost: MMR, Nadace Partnerství

Spolupráce: ČCCR – CzT, kraje

Termíny: Trvale

2.1.3

Vytvoření podmínek pro zajištění kvalitního projektování a údržby informativního značení cykloturistických tras. Vydání technických podmínek upravujících značení cyklotras v ČR.

Odpovědnost: MMR, MD

Spolupráce: MD, kraje, KČT, CDV

Termíny: Trvale

Komentáře k jednotlivým opatřením:

2.1.1

V "Konceptci státní politiky cestovního ruchu ČR na období 2002 - 2007" je cykloturistika vnímána jako součást nových, ucelených produktů cestovního ruchu, zohledňujících navíc ekologický aspekt. Usnesením vlády č. 23 ze dne 5. 1. 2005 byl přijat materiál „Postup realizace a aktualizace Konceptce státní politiky cestovního ruchu v ČR do roku 2006“, který platnou koncepci aktualizoval, a to s ohledem na existující programovací období Evropské unie. Přípravovaná koncepce na období 2007 - 2013 by měla stanovit strategii propagace cykloturistiky v ČR i v zahraničí.

Cykloturistika má své místo v ediční činnosti Agentury CzechTourism a je prezentována v tiskovinách, které pojednávají o relaxační dovolené a pobytu v přírodě. CzechTourism dále podporuje krajské a regionální instituce při vydávání propagačních materiálů zaměřených na cykloturistiku. V neposlední řadě CzechTourism organizuje tiskové konference se zaměřením na propagaci turistických regionů ČR.

2.1.2

Jedním z programů, který je podporován ze strany CzechTourism je i program Greenway - Zelené stezky, řízený Nadací Partnerství (www.nadacepartnerstvi.cz). Jedná se o trasy, které vedou podél řek, kanálů nebo starých železničních tratí, využívají historických poutních nebo obchodních cest a zpřístupňují tak lidem krásy krajiny a bohatství národní historie. Jejich veřejný užitek spočívá ve zlepšení životního prostředí, ochraně





přírodních prvků ve městech i v krajině, péči o kulturní dědictví, posílení spolupráce a zájmu lidí o věci veřejné, ale také zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů a v podpoře aktivního, zdravého životního stylu.

Jednou z nejfrekventovanějších je dálková cyklotrasa Greenways Praha Vídeň, která byla vybudována ve spolupráci Nadace Partnerství a občanského sdružení Greenways Praha Vídeň (www.prahawien.greenways.info). Program Greenways zastřešuje také síť Moravských vinařských stezek, z nichž k nejpobulárnějším patří Moravská vinná stezka z Uherského Hradiště do Znojma (www.vinarske.stezky.cz). Mnoho dalších cyklotras, například Greenway Krakov-Morava-Vídeň (www.kmw.greenways.info) pak navazuje na evropské stezky Eurovelo, a tak můžete o dovolené celkem bez potíží projet na kole celou střední Evropu.

2.1.3

MMR podporuje rozvoj cykloturistiky rovněž formou přímé dotace občanskému sdružení Klubu českých turistů, které na území České republiky koordinuje celou síť turistických a cyklistických tras a dbá o výrobu a instalování značek a směrovek podél mimo silničních úseků cyklotras a zabezpečuje údržbu cyklotras na celém území České republiky ve spolupráci s regionálními zástupci KČT a sponzory. Další dotace na údržbu cykloznačení poskytují krajské úřady. Koncem roku budou vydány aktualizované Technické podmínky 108 – Cyklistické informační směrové značení na pozemních komunikacích.

Cíl 2.2 Využití cykloturistiky pro obnovu venkova

Obecný popis cíle a návrh opatření:

Atraktivní cyklistická nabídka pomáhá turistickým místům v České republice, a to i v méně rozvinutých a turisticky zatím nedocenených oblastech. Podpora cyklistiky zajišťuje pracovní místa při rozvoji infrastruktury v různých oblastech služeb, a tím vytváří podporu malého a středního podnikání.

2.2.1

Podpora realizace produktů a služeb

Odpovědnost: MMR

Spolupráce: KČT, ČCCR – CzT, kraje

Termíny: Trvale

2.2.2

Podpora realizace doprovodné cyklistické infrastruktury a zařízení.

Odpovědnost: MMR

Spolupráce: MD, KČT, kraje

Termíny: Trvale

2.2.3

Podpora propagačních akcí a kampaní s cílem oživit venkovský prostor prostřednictvím cykloturistiky.

Odpovědnost: MMR

Spolupráce: ČCCR – CzT, KČT, kraje, obce

Termíny: Trvale

Souhrnný komentář k cíli 2.2

Cykloturistika je podporována MMR a kraji prostřednictvím rozvojových programů v cestovním ruchu. Jedná se především o:

Společný regionální operační program (SROP)

Společný regionální operační program (2004– 2006) podporuje cykloturistiku v rámci priority 4 Rozvoj cestovního ruchu. Projekty, které mohou být předkládány v rámci této priority, se týkají rozvoje služeb (opatření 4.1 Rozvoj služeb pro cestovní ruch) nebo infrastruktury (opatření 4.2 Rozvoj infrastruktury pro cestovní ruch). Každé z těchto opatření se dále člení na podopatření dle charakteru projektu na nadregionální či regionální/místní. V rámci podopatření 4.1.1 Podpora nadregionálních služeb cestovního ruchu mohou být podpořeny projekty zaměřené na aktivity tvorba a uplatňování národních standardů kvality služeb CR, jejich certifikace a systému kontroly; tvorba jednotného značení atraktivit a aktivit CR; propagační a informační kampaně, tvorba a distribuce propagačních materiálů atd. Tyto aktivity se mohou týkat mj. oblasti cykloturistiky. Podobně je tomu také u podopatření 4.1.2 Podpora regionálních a místních služeb cestovního ruchu. V rámci podopatření 4.2.1 Podpora nadregionální infrastruktury CR mohou být podpořeny projekty, které se zaměřují na budování dálkových cyklostezek a cyklotras včetně doplňkové infrastruktury nebo na tvorbu ucelených projektů rozvoje ekoturismu v rámci CHKO a NP, zejména pokud jde o podporu doprovodné infrastruktury (cyklostezky, cyklotrasy, odpočívadla atd.). Některé aktivity mohou být realizovány v rámci podopatření 4.2.2 Podpora

regionální a místní infrastruktury CR. Cykloturistika by měla být jednou z podporovaných aktivit v rámci cestovního ruchu i v dalším programovém období 2007 – 2013. (www.strukturalni-fondy.cz)

Státní program podpory cestovního ruchu

Státní program podpory cestovního ruchu zahrnuje podprogram č. 2, který je zaměřen na „Podporu budování doprovodné infrastruktury cestovního ruchu pro sportovně-rekreační aktivity“. V rámci tohoto dotačního titulu jsou vyčleněny aktivity „Vybudování, oprava a rekonstrukce cyklostezek“ a „Rekonstrukce a vybudování parkoviště a odpočívárny pro cykloturistiku“. Podprogram č. 3 tohoto programu je zaměřen na „Podporu prezentace České republiky jako destinace cestovního ruchu“, mj. také na oblast cykloturistiky (neinvestiční náklady). (www.mmr.cz – Cestovní ruch – Rozvojové programy v cestovním ruchu)

Další formou podpory cykloturistiky jsou aktivity ČCCR-CzechTourism (www.czechtourism.cz).

Komentáře k jednotlivým opatřením:

2.2.1

MMR a kraje podporují v rámci opatření 4.1 Rozvoj služeb cestovního ruchu programu SROP projekty týkající se tvorby ucelených produktů CR, mj. také pro oblast cykloturistiky. Jedním z podpořených projektů je projekt Cyklisté vítání, který zavádí v celém Česku jednotný systém certifikace služeb pro cyklisty a cykloturisty. Kritéria hodnocení služeb jsou obdobná jako v sousedním Rakousku a Německu, čímž se srovná



▲ Cykloturistika – to je především pohoda.

▼ Cykloturistika – je třeba ji podporovat již od útlého dětství.



kvalita služeb na standardní evropskou úroveň. Projekt oslovuje všechny poskytovatele stravovacích a ubytovacích služeb a v následujících dvou letech jim umožní bezplatně získat poradenství a projít certifikačním schématem. Tyto služby pak budou označeny logem „Cyklisté vítáni“ a budou se formou piktogramu postupně objevovat v turistických mapách, webových serverech a katalozích s nabídkou služeb. V létě 2005 proběhly první certifikace, od podzimu 2005 bude certifikaci zajišťovat tým 50 hodnotitelů ve všech regionech (více na www.cyklistevitani.cz).

Ze strany CzechTourismu probíhá podpora ve formě realizace projektu „Obchodního domu turistického produktu“, který je zaměřený na oživení cestovního ruchu v ČR. Mimo jiné jsou zde nabízeny turistické produkty konkrétních cyklistických příležitostí v turistických regionech (Na kole krajem Smetana a Martinů, Adrenalinový výlet na Tiché Orlici, Liberec a okolí atd.). Takto zpracovaná cyklistická nabídka pomáhá turistickým místům v České republice zajišťovat pracovní místa při rozvoji infrastruktury v různých oblastech služeb, a tím vytváří podporu malého a středního podnikání. Obdobně nabízí CzechTourism aktivity spojené s cykloturistikou na webových stránkách www.kudyznudy.cz.

2.2.2

Podporu doprovodné cyklistické infrastruktury a zařízení realizují MMR a kraje v rámci opatření 4.2 Rozvoj infrastruktury pro cestovní ruch programu SROP. Uvedené opatření je dále naplňováno v rámci podprogramu č. 2 Státního programu podpory cestovního ruchu MMR.

2.2.3

MMR a kraje podporují propagační kampaně a akce se zaměřením na cykloturistiku v rámci opatření 4.1 Rozvoj služeb cestovního ruchu programu SROP. Dané projekty mohou být realizovány i v rámci podprogramu č. 3 Státního programu podpory cestovního ruchu MMR. Ze strany CzechTourismu proběhla podpora v roce 2004 formou uspořádání akce Krásná země aneb putování napříč Českou republikou. Jednalo se o třítydenní cyklistické putování za krásami České republiky. Cílem projektu bylo upozornit české turisty na široké možnosti trávení dovolené u nás a zároveň přesvědčit podnikatele i státní správu o významu cestovního ruchu pro naši ekonomiku. Podobné akce samozřejmě probíhají i na regionální a místní úrovni. Předpokládá se, že na národní úrovni se daná akce uskuteční opětovně v roce 2008 (po 5 letech realizace Cyklostrategie), kdy by měla být již v Česku bohatá síť cyklostezek a bude tak co prezentovat, zejména pro zahraniční novináře.

- ▲ Doprovodná cyklistická infrastruktura v Žabčicích na cyklotrase Brno - Wien.
- ▼ Hejtmán Jihočeského kraje RNDr. Jan Zahradník při otevření cyklistické sezóny - Horažďovice 2005.

Cíl 2.3 Příprava čerpání finančních prostředků z Evropské unie

Obecný popis cíle a návrh opatření:

Cílem je získávat a sdružovat finanční prostředky na realizaci projektů, postupně a aktivně využít každé příležitosti k získání různých finančních zdrojů, a to jak v podobě programů EU, tak finanční podpory státu poskytované prostřednictvím jednotlivých ministerstev, krajských samospráv, rozpočtů obcí a měst i podnikatelské sféry. Je nezbytné uvést, že téměř všechny dotace a příspěvky předpokládají součinnost a podílícnictví žadatele. Jde o tzv. vstřícné financování, které je nezbytnou podmínkou obdržení dotace a zároveň je dalším z evropských dotačních principů. Cílem je i posílení lidských zdrojů v oblasti přípravy projektů a jejich implementace.

2.3.1

Čerpání finančních prostředků z Evropské unie na budování cyklistických stezek.

Odpovědnost: MMR

Spolupráce: MD, kraje, obce

Termíny: Trvale

2.3.2

Integrace probíhajících aktivit různých organizací na místní, regionální a státní úrovni. Vytvoření dohody o tzv. "Synergickém efektu 2006", tj. maximálním využívání státních fondů a krajských a městských rozpočtů pro daný rok k podpoře cyklistické dopravy.

Odpovědnost: MD

Spolupráce: MMR, kraje, obce

Termíny: 12/2004

Komentáře k jednotlivým opatřením:

2.3.1

Do roku 2001 byly hlavními zdroji financování cyklistických tras a stezek obecní rozpočty, Program obnovy venkova MMR a předvstupní program EU, hlavně PHARE. Od roku 2001 přibýly prostředky SFDI (viz. opatření 1.2.2.) a krajských rozpočtů. Od roku 2004 se otevřela možnost financování ze SROP (viz. cíl 2.2) a některých iniciativ EU, především INTEREG III či LEADER+.

Jedním z hlavních cílů pro nejbližší období je kvalitně připravit takové projekty, aby bylo možné čerpat finanční prostředky ze strukturálních fondů EU pro období 2007-2013. Jedná se o velmi žhavé téma, neboť jak ukázala aktuální studie připravenosti mezinárodních, dálkových a regionálních cyklotras ČR ze září 2005, připravují se rozsáhlé projekty cyklistických stezek a cyklotras, jejichž náklady často přesahují 100 mil. Kč. V příložené tabulce jsou pak uvedeny údaje k 30 připravovaným projektům, v rámci kterých se počítá s výstavbou cyklostezek a s vícezdrojovým financováním.



- Starostové mikroregionu Hornovsaská dráha na cyklovýjíždce po plánované cyklotrase „Vsetínská Bečva“.
- ▼ Tichá Orlice – i v tomto údolí se plánuje vybudovat kvalitní a bezpečná cyklotrasa.

Č.	Cyklotrasa	Délka víceúčelových komunikací	Náklady (mil. Kč)	Připravenost	Gestor
1	Labská (Ústecký kraj)	69,0	190,0	souhrnná zpráva + DSP + DÚR	Ústecký kraj a obce
2	Labská (Středočeský kraj)	126,0	300,0	stanovení problematických úseků	Středočeský kraj
3	Labská (Hradec Králové – Pardubice)	22,8	120,0	vyhledávací studie	Města Hradec Králové, Pardubice + kraje
4	Labská (Královéhradecký kraj)	98,0	20,0	vyhledávací studie	Královéhradecký kraj
5	Ohře (Karlovarský kraj)	102,0	308,0	DSP + DÚR + studie	Karlovarský kraj a obce
6	Ohře (Ústecký kraj: Boč - Libochovice)	122,0	155,0	projektová fiše	Chrám chmele a piva a.s.
7	Vltavská (Mělník - Horní Počaply)	20,0	45,4	DÚR	ČEZ-EMĚ a obec Hořín
8	Vltavská (Jihočeský kraj)	261,0	350,0	zadání vyhledávací studie	Nadace Jihočeské cyklostezky
9	Folmava – Plzeň - Rokycany	110,0	300,0	stanovení problematických úseků + DÚR	Plzeňský kraj a Svazek měst a obcí Domažlicko
10	Otava: Plzeňský a Jihočeský kraj	166,0	300,0	projektová fiše + zadání vyhledávací studie	obce podél Otavy + Nadace Jihočeské cyklostezky
11	Cyklostezka Nisa	55,0	40,0	stanovení problematických úseků	NISA o.p.s.
12	Nová Hřebenkovka	283,0	280,0	stanovení problematických úseků	NISA o.p.s.
13	Horní Branná - Náchod - Zemská brána (číslo 22)	178,0	60,0	stanovení problematických úseků + DÚR	Královéhradecký kraj + obce
14	Jizera (Liberecký a Středočeský kraj)	91,0	100,0	studie proveditelnosti	Obce a města podél řeky Jizery
15	Cyklostezka Ploučnice	100,0	80,0	Záměr	Obce podél řeky Ploučnice
16	Česká Lípa – Kamenický Šenov	17,0	80,0	studie proveditelnosti + DÚR	Dobrovolný svazek obcí po trase
17	Orlická trasa HK kraje (Lípa n. O. - Doudleby n. O.)	10,0	32,0	DÚR + DSP	Kostelec nad Orlicí
18	Tichá Orlice a Třebovka	40,0	133,7	DSP	Region Orlicko - Třebovsko
19	Pardubice - Chrudim	11,0	44,0	DÚR	Pardubický kraj - města Pardubice a Chrudim
20	Brno – Hevlín	70,0	95,0	studie	Sdr. cyklostezky Brno - Wien
21	Vsetínská Bečva (Velké Karlovice - Bystřička)	49,0	49,0	DÚR + ohlášení stavebních úprav	Mikroregion Hornovosáská dráha
22	Bečva (Hustopeče - Kojetín)	73,0	225,5	DSP + DÚR + studie	kontaktní bod - město Hranice
23	Moravská stezka (Mikroregion Olomoucko)	30,0	30,4	stanovení problematických úseků + DSP + DÚR	Mikroregion Olomoucko
24	Baťův kanál: Kroměříž - Nedakonice	43,9	150,0	studie + ÚR	Sdružení obcí pro rozvoj Baťova kanálu
25	Baťův kanál (Veselí nad Moravou - Hodonín)	28,0	130,0	DÚR	Baťův kanál, o.p.s.
26	Krnov – Opava – Velké Hoštice	33,0	64,0	DSP	Město Opava a města po trase
27	Koridory Greenways: Ostrava a podél Odry	35,0	102,0	DSP + DÚR + generel	Město Ostrava
28	Jihlava – Třebíč - Raabs	167,0	124,0	Vyhledávací studie	Jemnický mikroregion, z.s.p.o. a další obce po trase
29	Železná Ruda – Klatovy - Dobřany	94,0	70,0	Připravuje se Vyhledávací studie a DÚR	poradenská firma AgAkcent a obce po trase
30	Hranice n/M. – Odry – Budišov n/B.	50,0	150,0	Stanovení problematických úseků	Město Odry

Schématický náčrt stavu připravenosti vybraných mezinárodních, dálkových a regionálních cyklotras ČR (září 2005)





2.3.2

V tomto opatření je na místě zdůraznit, že Cyklostrategie určuje úkoly pouze jednotlivým resortům ministerstev. Pro ostatní subjekty je pouze materiálem doporučujícím. V tomto kontextu byla pak statutární města a kraje požádány o spolupráci i v rámci tzv. „Synergického efektu 2006“, tj. maximálního využívání státních fondů, krajských a městských rozpočtů k výstavbě cyklistické infrastruktury v daném roce. Cílem synergického efektu je vyjádřit společnou ochotu a vůli naplnit tento záměr nejenom slovy, ale i konkrétními aktivitami spojenými s výstavbou cyklistických stezek. Diskuse na dané téma pak byla jedním z hlavních cílů cyklokonference v Hluboké nad Vltavou (14.-17. 9. 2005). První kraj, který se přihlásil k dané myšlence, je Olomoucký, který deklaroval podporu cyklistické dopravy částkou 15,0 mil. Kč/rok. Právě proto jeho představitel zahajoval na cyklokonferenci prezentaci jednotlivých krajů.

Co se týče měst, tak ta jsou s daným záměrem průběžně seznamována již od roku 2003. Výsledkem je, že některá nečekala na daný rok a již v letošním roce značně navýšila rozpočet na cyklistickou dopravu. Nicméně pozornost pro letošní rok si zaslouží zejména tři města (Ústí nad Labem, Plzeň a České Budějovice), která se pustila do budování cenově velmi náročných cyklolávek přes řeky, jejichž celkové náklady se pohybovaly výrazně přes 20,0 mil. Kč. I na tyto stavby bylo možné získat dotace a to až již z SFDI či programu INTEREG III, což je další pozitivní příklad „synergie“. Město České Budějovice se pak v rámci přípravy konference chopilo iniciativy a požádalo ostatní statutární města, aby zvážila možnost připojení se k „Synergického efektu 2006“. Na konferenci pak prezentovalo pozitivní vývoj své cyklopolitiky v průběhu posledních tří let.

Cíl 3.1 Regulace a podpora cyklistiky z pohledu ochrany cenných území

Obecný popis cíle a návrh opatření:

Cílem je rozvinout cyklistiku na celé území ČR, a tím zároveň rozptýlit cykloturistiku z území vyžadujících zvláštní ochranu do cyklisticky méně rozvinutých oblastí. Budování cyklistické infrastruktury či pořádání cyklistických akcí je nutné provádět ve spolupráci s příslušnými orgány ochrany přírody. Cílem je také přinést informace o lokalizaci přírodovědecky či esteticky významných nebo jedinečných území v hlavním předmětu ochrany a ochranném režimu. Základním informačním zdrojem je Ústřední seznam ochrany přírody, který vede z pověření Ministerstva životního prostředí Agentura ochrany přírody a krajiny ČR v Praze. Další informace je možno získat na Správě ochrany přírody ČR v Praze, příslušných správách národních parků či chráněných krajinných oblastí.

3.1.1

Zpracování metodického materiálu pro budování cyklistických komunikací se zaměřením na zvýraznění ekologického působení v procesu obnovy cest v kombinovaném působení na ráz krajiny.

Odpovědnost: MŽP

Spolupráce: MD, MMR, Mze

Termíny: 12/2005

3.1.2

Usměrnění vedení cyklistických tras v území se zvláštní ochranou.

- ▲ Zatím cyklisté musejí jet po silnici I. třídy. Díky finanční spolupráci (synergii) státu (SFDI), Olomouckého kraje, města Šternberk a obce Štarnov budou moci cyklisté jet po nové cyklostezce již koncem roku 2005.
- ▼ Město České Budějovice a plánování nová cyklolávka (realizace 2005).

Odpovědnost: MŽP, kraje
 Spolupráce: MD, MMR, AOPK
 Termíny: Trvale

3.1.3

Metodické vedení k vhodné volbě materiálů pro výstavbu cyklistické komunikace v území se zvláštní ochranou.

Odpovědnost: MŽP
 Spolupráce: MD, kraje, města
 Termíny: Trvale

3.1.4

Vytvoření pravidel pro chování na cyklotrasách v území se zvláštní ochranou. Usměrnování pořádání cyklistických akcí.

Odpovědnost: MŽP, Správy NP a CHKO, AOPK
 Spolupráce: MMR, kraje, města
 Termíny: Trvale

Souhrnný komentář k opatřením

Opatření tohoto cíle jsou souhrnně řešena v rámci projektu „Analýza nákladů na ochranu ekologicky citlivých oblastí v rámci budovaných cyklotras“, jehož cílem je posouzení vlivu cyklistiky v ekologicky citlivých oblastech z hlediska ekonomického a společenského. Zpracovatel projektu je CDV a je realizován ve spolupráci s CHKO Poodří. Předmětem projektu je posouzení cyklotras v CHKO a Národních parcích v otázkách vhodnosti jejich vytyčování, výstavby a následné údržby, v otázkách souběhu s pěšími trasami, či řešení otázky, do jaké míry chránit přírodu a do jaké míry ji zpřístupňovat veřejnosti, jak zajistit dodržování pravidel, aby nedocházelo k větší devastaci apod.



- ▲ Po turistické zelené (Česká Kanada).
- ▼ Kudy? (cyklisté na Svatém Tomáši - Šumava).



Cíl 3.2 Rozvoj cyklistiky v území

Obecný popis cíle a návrh opatření

Cílem územního plánování v krajích, obcích i městech a dopravního projektování musí být systematická podpora dopravy přátelské k životnímu prostředí, tedy cyklo dopravy a pěších. Zásadní součástí je budování cyklistických komunikací, které přispějí k celkové bezpečnosti občanů. Při jakýchkoliv stavebních záměrech a projektech je potřebné hledat možnost realizace cyklostezek a doprovodné infrastruktury. Využívat veškerých pozemních prací, kde budou prováděny rovněž úpravy povrchů, například při výstavbě technické infrastruktury, při výstavbě obytných domů, administrativních budov, sídlištních komplexů, průmyslových zón, podniků, při opravách komunikací, při výstavbě mostů, železničních koridorů, obchodních center apod. Podpora zón pro pěší a cyklisty ve městech. Vytváření husté navazující sítě.

3.2.1

Využití všech stupňů územního plánování k vytvoření podmínek pro rozvoj cyklistické dopravy.

Odpovědnost: MMR, kraje, obce

Spolupráce: MD, MŽP

Termíny: Trvale

3.2.2

Vypracování metodiky využitelnosti drážních těles po rušených železničních tratích pro vedení cyklotras.

Odpovědnost: MŽP

Spolupráce: MD, MMR, kraje, obce

Termíny: Trvale

Komentáře k jednotlivým opatřením

3.2.1

V tomto kontextu se jedná zejména o stálou osvětovou činnost ze strany ministerstev. Cílem je podporovat začlenění cyklistické dopravy do všech stupňů územního plánování. Zvláště v sídelních útvarech by se měl stanovit dopravní význam každé ulice a určit priority jednotlivých druhů dopravy. Ne v každé ulici jezdí hromadná doprava a ne všude se musí řešit parkování pro přilehlou oblast. Cílem je podporovat vytváření obytných a pěších zón ve městech a prověřovat veškeré pozemní práce pro možnost realizace cyklistické infrastruktury.

3.2.2

Kraje, mikroregiony i obce v ČR ve stále větší míře objevují možnost využití drážních těles po rušených železničních tratích pro budování cyklostezek (cyklostezka Varhany, cyklostezka Cheb - Waldsassen, cyklostezka Lupěné - Hoštejn apod.), případně pro vedení cyklotras (cyklotrasa Kuřim - Veverská Bítýška). Získané zkušenosti je třeba uchovat a předat dalším realizátorům podobných projektů. Cílem tvorby metodiky tedy je prostřednictvím monitorování jednotlivých projektů sestavit praktickou „kuchařku“ postupů pro realizaci daného záměru. První výsledky budou zveřejněny do konce roku 2005.

▲ Výsledkem dobrého územního plánování může být například i výstavba cyklo mostu přes dálnici (Plzeň).

▼ Bude zde nová cyklostezka? (Zábřehsko).

Cíl 3.3 Zajištění ekologické výchovy, vzdělávání a osvěty a dalších osvětových programů k podpoře cyklistiky a zdravého životního stylu

Obecný popis cíle a návrh opatření:

Vzhledem ke značným environmentálním vlivům dopravy, zejména v obcích, je potřebné komplexně rozvinout program ekologické výchovy, osvěty a vzdělávání o další zaměření na podporu cyklodopravy a její žádoucí společenské zdravotní, dopravní a ekologické efekty. Cílem je také změna životního stylu, který by přinesl značné individuální i společenské přínosy. Převládající životní styl typický nedostatkem pohybové aktivity vede k nárůstu dispozic ke vzniku řady civilizačních chorob, zejména pohybového aparátu a kardiovaskulárního systému.

3.3.1

Poskytnutí informace odborné i laické veřejnosti na téma pozitivní vliv cyklistiky a chůze na zdraví jedinců a na životní prostředí, ukázat na příležitosti k jízdě na kole a dávat podněty k uvážlivé volbě dopravního prostředku, šetrícího životní prostředí. K prezentaci problematiky využít akce s větším soustředěním veřejnosti.
Odpovědnost: MŽP
Spolupráce: MD, MZ, MMR, MŠMT, kraje
Termíny: Trvale

3.3.2

Vytvoření podmínek pro financování osvětových programů zaměřených na podporu šetrných způsobů dopravy.

Odpovědnost: MŽP

Spolupráce: MD, MZ, MMR, MŠMT, kraje

Termíny: 12/2005

3.3.3

Realizace vzdělávacího programu pro města zaměřeného na důvody a na doporučené postupy podpory cyklistické dopravy (podle osnovy publikace DG ENV „Cyklistika – řešení pro města“ a projektu BYPAD).

Odpovědnost: CDV

Spolupráce: MŽP, MD, kraje, města

Termíny: Trvale

3.3.4

Osvětovou činností eliminovat negativní jevy, které cykloturistika přináší, a to jak ve sféře bezpečnosti pěších, tak ve sféře šetrného chování k přírodě.

Odpovědnost: MŽP

Spolupráce: MD, MZ, MMR, MŠMT, kraje

Termíny: Trvale

3.3.5

Budování cyklostezek a cyklotras koncipovat pro víceúčelové užití všech skupin obyvatelstva (děti, mládež, rodiny s dětmi, senioři, zdravotně postižení).

Odpovědnost: MZd, MMR, MŠMT

Spolupráce: KČT, NNO, kraje, obce, pojišťovny a další privátní sektor

Termíny: Průběžně



- Evropský den bez aut za účasti ministra ŽP RNDr. Libora Ambrozka.
- Nezbytné foto po cyklojždě po olomouckých stezkách za účasti ministra dopravy Ing. Milana Šimonovského a primátora města Olomouce Ing. Martina Tesaříka.



Souhrnný komentář k opatřením

Ve dnech 16.- 22. září 2005 se koná po celé Evropě každoroční propagační akce EU, „Evropský den bez aut/Evropský týden mobility“ (dále jen „EDBA/ETM“), kterou v České republice zastřešuje Ministerstvo životního prostředí. 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. MŽP úzce spolupracuje i s dalšími partnery (Děti Země, Národní síť Zdravých měst, Centrum dopravního výzkumu atd.).

Evropský den bez aut (22. září), který se poprvé uskutečnil ve Francii v roce 1998, se koná v Evropě již řadu let. Od roku 2002 se stal součástí Evropského týdne mobility (16. – 22. září). O úspěchu akce celoevropského rozsahu svědčí účast 760 měst v roce 2000, 1005 v roce 2001, 1448 v roce 2002, 1498 v roce 2003 a 1537 v roce 2004. V rámci Evropského týdne mobility 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.). Dne 22. září (Evropský den bez aut) by měla být část města uzavřena automobilové dopravě (plocha dle výběru – ulice, náměstí, oblast před školou) a tento den se pořádají akce, zaměřené podle motta Evropského dne bez aut.

V roce 2005 byl EDBA/ETM tematicky zaměřen na: „Do práce a do školy – bez auta“.

Díky rozmanitosti akcí v rámci EDBA/ETM jsou tak naplňována i další opatření tohoto cíle. Akce EDBA/ETM jsou rovněž spjaty s podporou zdravého životního stylu, tj. aktivit vycházejících z Ministerstva zdravotnictví a z jeho Národního programu podpory zdraví (viz opatření 4.3.3. či 4.1.3.)

- ▲ Evropský týden mobility - Třebíč 2004.
- ▼ Pracovníci MZd a KHS Olomouckého kraje se účastní akce EDBA/ETM - Olomouc 2004.

Cíl 4.1 Zajištění a koordinace vědy a výzkumu

Obecný popis cíle a návrh opatření

Cílem je začlenit výzkum do celého procesu, provádět transfer zahraničních poznatků, zavést vhodná opatření do praxe. Průběžně informovat o výsledcích výzkumu a podporovat vzdělávací a výchovné programy.

4.1.1

Monitorování dopravních nehod cyklistů a zpracování získaných dat za využití centrální evidence dopravních nehod.

Odpovědnost: MV, MD, CDV

Spolupráce: kraje

Termíny: Trvale

4.1.2

Zapojení vysokých škol do problematiky výzkumu cyklistiky (fakulty architektury, stavební a dopravní fakulty, fakulty životního prostředí, rekreologie, tělovýchovy a sportu apod.).

Odpovědnost: MŠMT

Spolupráce: MD, MMR, kraje, akademická obec, (MZd – lékařské fakulty), Svaz stavebních inženýrů, ČKAIT

Termíny: Trvale

4.1.3

Příprava a vyhodnocování přímých i nepřímých nákladů spojených s úrazy vzniklými v důsledku dopravních nehod cyklistů. Vyhodnotit více náklady civilizačních chorob způsobené nedostatkem pohybu.

Odpovědnost: MZ

Spolupráce: MV, MD, ČÚBP, SZÚ, pojišťovny

Termíny: Průběžně

4.1.4

Poskytování komplexních informací široké veřejnosti v oblasti cyklistiky pomocí dostupných prostředků a forem (aktuální informace, publikace, přehledy, překlady atd.).

Odpovědnost: Všechny zainteresované resorty

Spolupráce: CDV, ÚZIS

Termíny: Průběžně



- ▲ Osvětové programy ze strany Policie ČR.
- ▼ Osobním příkladem v boji proti civilizačním chorobám (vpravo Prof. MUDr. Jan Pírk, DrSc., přednosta kardiocentra, Institut klinické a experimentální medicíny, a vlevo MUDr. Michael Vít, Ph.D., hlavní hygienik České republiky a náměstek ministryně zdravotnictví).



www.cyklostrategie.cz



Komentáře k jednotlivým opatřením

4.1.1

Monitorování dopravních nehod cyklistů probíhá standardně za využití centrální evidence dopravních nehod.

4.1.2

Významným přínosem pro realizaci cyklostrategie je zapojení vysokých škol do problematiky výzkumu cyklistiky. Jedná se zejména o České vysoké učení technické v Praze, Fakultu dopravní a Universitu Karlovu, Centrum pro otázky životního prostředí a jejich účasti na výzkumném projektu CYCLE21 (viz aktivita 1.4.1.)

4.1.3

Souhrnná prezentace problematiky cyklistiky a zdraví proběhla v rámci konference „Křišťálové srdce“ ve dnech 9. - 11. června v Poděbradech (<http://www.kristalovesrdce.cz/sobota.html>). Přednášky se především týkaly civilizačních chorob způsobených nedostatkem pohybu a tématu jak zvýšit zájem o pohyb. Očekává se, že v dalších letech se problematika cyklistiky a pohybu se stane neodmyslitelnou součástí této konference.

Dále se Česko 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. Dalším významným počinem je překlad publikace „A physically active life through everyday transport“.

4.1.4.

Stěžejním opatřením je zřízení informačního portálu www.cyklostrategie.cz. Jsou zde zpřístupněny informace, které jsou určeny především pro orgány veřejné správy a samosprávy při přípravě a realizace cyklistických opatření. Zřízení informačního portálu posiluje pozici cyklistiky v celkovém dopravním systému. Pracovaný informační systém se stará o zveřejňování všech získaných informací k dané problematice.

Pro potřeby medializace problematiky byl rovněž zpracován film „Hlas pro kolo“ a budou následovat další díly. V říjnu 2005 vyjdou rozsáhlé články v Moderní obci, v Dopravě a ve Veřejné správě.

- ▲ Úvodní obrazovka portálu www.cyklostrategie.cz.
- ▼ Ministr dopravy Ing. Milan Šimonovský při natáčení filmu „Hlas pro kolo“.

Cíl 4.2 Zajištění udržitelného plánování a koordinace monitoringu

Obecný popis cíle a návrh opatření:

Cílem je integrovat péči o cyklodopravu do územně plánovací a další koncepční činnosti státních orgánů, územních samospráv krajů a obcí či jejich sdružení (mikroregionů), destinací cestovního ruchu, nevládních neziskových organizací, veřejnosti, ale i podnikatelské sféry.

4.2.1

Rozpracování jednotlivých kvantifikovaných úkolů Cyklostrategie. Aktualizovat CYKLOSTRATEGII na základě postupu ostatních států EU a monitoringu vývoje v ČR.

Odpovědnost: Všechny zainteresované resorty

Spolupráce: CDV

Termíny: Trvale

4.2.2

Informace o postupu realizace CYKLOSTRATEGIE Radě pro zdraví a životní prostředí; Panevropskému programu pro dopravu, životní prostředí a zdraví; Společné pracovní skupině pro dopravu, životní prostředí a zdraví při Evropské komisi.

Odpovědnost: Všechny zainteresované resorty

Spolupráce: Rada zdraví a životního prostředí

Termíny: Průběžně

4.2.3

Rozšíření spolupráce při realizaci všech opatření CYKLOSTRATEGIE se zainteresovanými subjekty.

Odpovědnost: Zainteresované resorty

Spolupráce: Kraje, města a obce, NNO, podnikatelská sféra.

Termíny: Průběžně

4.2.4

Zapojení veřejnosti do realizace a aktualizace Cyklostrategie a souvisejících aktivit.

Odpovědnost: Zainteresované resorty

Termíny: Průběžně

4.2.5

Při zpracovávání návrhu státního rozpočtu na jednotlivá léta je nutné, aby Ministerstvo financí spolupracovalo s ostatními ministerstvy v zájmu zajištění finanční podpory Cyklostrategie, a to v souladu s finančními možnostmi České republiky.

Odpovědnost: MF

Spolupráce: Všechny zainteresované resorty, kraje

Termíny: Trvale

Souhrnný komentář k opatřením:

Efektivní 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, ale i nejnáročnějších úkolů je přivést různé organizační a správní úrovně všech zainteresovaných subjektů ke společné, do budoucna orientované koncepci. Cyklostrategie totiž určuje úkoly pouze jednotlivým



- ▲ Účastníci cyklokonference: Lázně Bohdaneč 2004.
- ▼ Živá diskuse vedená ing. Šrámkem ze „Sdružení cyklostezky Brno-Wien“.



resortům ministerstev. Pro ostatní subjekty je pouze materiálem doporučujícím. Přijetí priorit, cílů a opatření ze strany samospráv vychází především z naplňování jejich strategických a koncepčních materiálů.

Cyklokonference v Hluboké nad Vltavou (září 2005) ale jasně ukázala, že ze strany jednotlivých krajů, měst a mikroregionů je zájem o podporu cyklistiky. To se ukázalo jak prostřednictvím jednotlivých prezentací, tak i zájmem o finanční podporu cyklostezek. U měst je to již dobrá tradice a tak je zde na místě vyzvednout počín Olomouckého kraje, který jako první vyčlenil výraznou částku na cyklistiku. V roce 2005 se jednalo o 15,0 mil. Kč.

Na druhé straně je ale zřejmé, že současné rozpočty krajů a měst a současné dotační možnosti státu nemožno pokrýt poptávku po výstavbě cyklostezek. Proto i daná cyklokonference nastínila možnosti, jak danou situaci řešit. Jedná se o společný postup při realizaci zejména těchto opatření 1.2.2.; 2.3.1.; 2.3.1.; 2.3.2.; 3.2.1.; 3.2.2.; 3.3.5.; 4.3.1. a 4.5.1. Souhrnně se dají daná opatření nazvat vícezdrojovým financováním.

V rámci realizace strategického materiálu pak byla navázána spolupráce s dalšími státními organizacemi, regionálními rozvojovými agenturami, občanskými sdruženími, obecně prospěšnými společnostmi a nadacemi, např. Nadací jihočeské cyklostezky.

Cíl 4.3 Zajištění a koordinace propagace

Obecný popis cíle a návrh opatření

Cílem je pokračovat prostřednictvím stávajícího programu při podpoře produktů a opatření zaměřených na doprovodnou cyklistickou infrastrukturu a zařízení, seznámit podnikatelskou veřejnost s CYKLOSTRATEGIÍ. Cílem je rovněž pokračovat ve vytváření podmínek pro sportovní aktivity obyvatelstva ve volném čase. Součástí cíle je i podpora aktivit vycházejících z Národního programu zdraví se zaměřením na cyklistiku a podpora při pořádání odborné mezinárodní konference.

4.3.1

Podpora produktů a opatření zaměřených na doprovodnou cyklistickou infrastrukturu a zařízení.

Odpovědnost: MZe

Spolupráce: Lesy ČR s.p., MMR

Termíny: Trvale

4.3.2

Zapojení malého a středního podnikání a programů podpory regionálního rozvoje do realizace Cyklostrategie.

Odpovědnost: MPO

Spolupráce: MMR, MPSV, Hospodářská komora ČR, kraje

Termíny: Trvale

4.3.3

Vytváření podmínek pro aktivity obyvatelstva ve volném čase prostřednictvím cyklistiky.

- ▲ Udržitelné plánování - šance pro budoucí generace.
- ▼ Udržitelné plánování - i tato protipovodňová hráz by mohla mít kvalitní asfaltový povrch (Litovelské pomoraví)

Odpovědnost: MŠMT, kraje
 Spolupráce: MZ, MD, KČT, ČSTV, Český svaz
 cyklistiky, NNO
 Termíny: Trvale

4.3.4

Podpora aktivit vycházejících z Národního programu podpory zdraví se zaměřením na cyklistiku.

Odpovědnost: MZ
 Spolupráce: MŽP, MD, MMR, kraje, obce
 Termíny: Trvale

4.3.5

Podpora kandidatury při pořádání odborné mezinárodní cyklistické konference BYPAD .

Odpovědnost: MD
 Spolupráce: Všechny resorty
 Termíny: 12/20065

Komentáře k jednotlivým opatřením

4.3.1

a) Příkladem může být program „Lesy 2000“, který podporuje opatření vedoucí k rozvoji rekreačních funkcí lesů (např. obnova a údržba lesních cest pro cykloturistiku). V roce 2004 byly v rámci tohoto programu provedeny práce v celkové hodnotě 18,591 mil. Kč. V rámci investičních akcí (o celkové výši 5,396 mil. Kč) bylo vyčerpáno celkem 3,649 mil. Kč na nové odpočinkové a vyhlídkové objekty, 925 tis. Kč na stezky, trasy a odstavná parkoviště, 234 tis. Kč na budování nových studánek, 531 tis. Kč na obnovu památných objektů, 263 tis. Kč na budování informačního systému pro



- ▲ Cykloodpočívka v Beskydech vybudovaná z programu Lesy 2000.
- ▼ Pozemkové úpravy u Lipníka nad Bečvou se využily i pro cyklistiku.



veřejnost, atd. Na neinvestiční opatření bylo čerpáno celkem 13,196 mil. Kč (estetické úpravy krajiny, péče o vodní zdroje, péče o drobné odpočinkové objekty sloužící k odpočinku veřejnosti, informační systém pro veřejnost, opravy a údržba tras).

b) Pozemkové úpravy nejen nastolují vlastnickou údržbu, která je racionální z hlediska efektivního hospodaření a která odpovídá ekologickým potřebám, ale přinášejí také vyjasnění vlastnických vztahů. Jde ovšem o proces velmi náročný na finanční prostředky a zpracovatelské kapacity. Jako velmi vhodné se jeví budování cyklostezek prioritně v těch oblastech (v těch katastrálních územích), kde probíhají pozemkové úpravy. Ty se provádějí 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. Jde o technická opatření, která slouží ke zpřístupnění pozemků, k omezení eroze, ke zlepšení vodohospodářských poměrů a ke zlepšení ekologických poměrů. Z hlediska budování cyklostezek jsou podstatná zejména zařízení pro zpřístupnění pozemků, tedy polní cesty. Lze totiž budovat polní cesty tak, aby naplňovaly zároveň účel potřebné průstupnosti krajiny z hlediska cyklistiky.

Příkladem může být cesta u Lipníka nad Bečvou, která je součástí cyklostezky Bečva, nebo cesta mezi Hulínem a Kroměříží. Jedná se o dobrý příklad vícezdrojového financování.

4.3.2

Dalším cílem je seznámit s cyklostrategií podnika-

telskou veřejnost a to především v rovině cykloturistiky. Dobře zpracovaná cykloturistická nabídka totiž pomáhá turistickým místům v České republice zajišťovat pracovní místa při rozvoji infrastruktury v různých oblastech služeb, a tím vytváří podporu malého a středního podnikání. V tomto kontextu je pro podnikatele určen i projekt Cyklisté vítáni (viz opatření 2.2.1.)

4.3.3

Cykloturistika jde ruku v ruce s vytvářením vhodných podmínek pro sportovní aktivity obyvatelstva ve volném čase. Vždyť podle průzkumu agentury Median provozují aktivně obyvatelé ČR ze všech sportů nejraději cyklistiku (není myšlena závodní, ale rekreační).

4.3.4

Národní program podpory zdraví je zaměřen na podporu zájmu o aktivní vztah a zodpovědnost ke zdraví a jeho posilování v rodinách, školách, podnicích, obcích a jiných společenstvích nebo případně na regionální či celostátní úrovni. Tematické okruhy, které mohou být zaměřeny i na podporu cyklistiky, jsou následující:

- (1) optimalizace pohybové aktivity;
- (2) prevence nemocí;
- (3) prevence úrazů, otrav a násilí;
- (4) v širším kontextu pak také komunitní projekty.

Podpora zdraví v obci, městě, regionu a akční plány zdraví a životního prostředí - www.mzcr.cz. Výsledky těchto projektů jsou prezentovány v rámci konference Křišťálové srdce (viz opatření 4.1.3)

Cíl 4.4 Zajištění, koordinace vzdělávání a osvěta

Obecný popis cíle a návrh opatření:

Cílem je zavést do našich škol program „Bezpečné cesty do škol“, na vysokých školách rozšířit výuku o problematiku cyklistiky. Dále podporovat pravidelné kontroly technické způsobilosti jízdního kola a preventivních programů proti krádežím kol, podporovat projekt Bezpečná komunita a spolupracovat s Národní sítí zdravých měst ČR na programu podpory cyklistiky.

4.4.1

Rozvíjení individuálního a skupinového přístupu k cyklistice v celostátním programu školní dopravní výchovy s větším důrazem na výcvik v reálné situaci, začlenit environmentální prvky výhod cyklistické dopravy. Rozpracování programu „Bezpečné cesty do škol“.

Odpovědnost: MŠMT

Spolupráce: MZ, MD – O BESIPu, NNO, ČÚBP

Termíny: Zahájit do 12/2004

4.4.2

Využití nových vědeckých poznatků v oblasti cyklistiky do výuky, využití diplomových, bakalářských a doktorských prací se zaměřením na cyklistiku.

Odpovědnost: MŠMT, MZd, MD, MŽP

Spolupráce: akademická obec

Termíny: Trvale

4.4.3

Kontrola dodržování technických požadavků na jízdní kola provozovaná na pozemních komunikacích. Podpora preventivních programů proti krádežím kol.

Odpovědnost: MV, Policie ČR

Termíny: Trvale

4.4.4

Spolupráce s Národní sítí zdravých měst ČR na programu podpory cyklistiky.

Odpovědnost: Všechny zainteresované resorty

Spolupráce: NSZM ČR, územně samosprávné celky

Termíny: Trvale

Komentáře k jednotlivým opatřením:

4.4.1

V rámci projektu ALARM (viz opatření 1.4.1.) se pilotně do našich škol zavádí program „Bezpečné cesty do škol“. Hlavním cílem projektu je naučit děti chovat se v dopravním prostředí bezpečně a tím výrazně snížit počet dopravních nehod s účastí dětí. Projekt nabízí možnost zahrnout prvky dopravní výchovy (dle zájmů školy a učitelů) i do předmětů, ve kterých se děti doposud s dopravní výchovou nesetkaly. Správnému pohybu v dopravním prostředí se nenaučí ani v lavici a ani jízdou v autě. Jen přímým kontaktem s každodenními problémy získává dítě ty správné zkušenosti.

Čínské moudro praví: Řekni mi a já zapomenu; ukaž mi a já si zapamatuji; nech mne to dělat a já pochopím.



- ▲ Dojet bezpečně na kole do školy je tou nejlepší propagací cyklistiky. Tuto podmínku splňuje i škola v Majetíně.
- ▼ Děti pracují na návrhu bezpečné cesty do školy (Olomouc).



4.4.2

ČVUT v Praze Fakulta dopravní seznamuje studenty oboru „Dopravní infrastruktura“ s podmínkami začlenění cyklistické dopravy mezi ostatní druhy dopravy ve městech a do jejich komunikační sítě. Povinně volitelný předmět „Pěší a cyklistická doprava“ pojednává o projekčních prvcích, dopravním značení, o postupu výběru vhodných lokalit a následné realizace projektů cyklistických tras a komunikací. Studenti pracující na projektu „Rozvoj cyklistické dopravy“ od 3. ročníku průběžně pracují na diplomových pracích týkajících se řešení cyklistické infrastruktury. Diplomové práce jsou samozřejmě konzultovány či oponentovány i ve spolupráci s jinými vysokými školami.

4.4.3

Policie ČR a Městská policie dlouhodobě propaguje prostřednictvím internetu, letáků a výuky na školách dodržování technických požadavků na jízdní kola. BESIP připravuje film, jehož součástí budou i informace o správně vybaveném jízdním kole – zákon č. 56/2001 Sb.

4.4.4

Spolupráce s Národní sítí zdravých měst ČR na programu podpory cyklistiky má již dlouhodobou tradici. Asociace vytváří prostředí pro spolupráci měst, místních aktivních zájemců i odborných partnerů na celostátní a mezinárodní úrovni. Jednou z osvědčených forem spolupráce mezi Zdravými městy jsou Sekce ZM (MCAP) – dlouhodobé spolupráce na konkrétní téma, které probíhají po celé Evropě. Jednou ze sekcí je „Cyklisté a chodci“.

Cíl 4.5 Zajištění aktualizace legislativy a koordinovaná aplikace

Obecný popis cíle a návrh opatření

Cílem je novelizovat související předpisy k podpoře cyklistické dopravy, zvláště pro potřebu budování cyklistických stezek a odstranění bariér společného užívání ve spolupráci s ostatními resorty.

4.5.1

Proveření možnosti vedení cyklistické infrastruktury podél vodních toků a protipovodňových hrází.

Odpovědnost: MZe

Spolupráce: MD, MMR, MŽP, kraje

Termíny: 12/2005

4.5.2

Příprava legislativního rámce ve vztahu k jednotnému výkladu v souvislosti s bezpečností cyklistů.

Odpovědnost: MD

Spolupráce: MZe, MV, MMR, MŽP

Termíny: 12/2006

4.5.3

Zohlednit problematiku cyklo dopravy v rámci přípravy nového stavebního zákona.

Odpovědnost: MMR, MŽP, MV

Spolupráce: MD, kraje

Termíny: Průběžně

- ▲ Městská policie je nepostradatelnou součástí osvětových programů.
- ▼ Konference NSZM ČR na půdě MD. Úvodní slovo měla náměstkyně ministra dopravy JUDr. Daniela Kovalčíková.

4.5.4

Zohlednit problematiku cyklo dopravy v rámci lesního zákona (problematika lesních cest a majetkoprávních vztahů).

Odpovědnost: MZe

Spolupráce: MD, kraje, obce

Termíny: Průběžně

Komentáře k jednotlivým opatřením:

4.5.1

V současné době mnohé obce a mikroregiony připravují projekty cyklostezek a cyklotras podél vodních toků. V tomto kontextu probíhají intenzivní jednání se správci jednotlivých Povodí, v rámci kterých se upozorňuje a řeší problémy s budováním cyklistických komunikací. Celková situace se dá shrnout v současné chvíli následovně: Povodí jsou příznivě nakloněna rozvoji cyklostezek podél vodních toků, ale je nutné je koncipovat jako výceúčelové komunikace (cyklostezka + účelová komunikace), neboť je při opravě a údržbě břehových částí využívají i vozidla Povodí. Proto je požadováno, aby technické řešení bylo provedeno stavbou víceúčelové komunikace. Pokud se budují protipovodňové hráze, tak již v územním řízení se nesmí zapomenout na definování cyklostezky, na kterou pak následně proběhne zvlášť územní, stavební a kolaudační řízení (tato stavba je uložena jako věčné břemeno). Zároveň musí být stanoven režim provozu, údržba a značení. To stejné platí i v případě příčné stavby (např. jezy). V tomto kontextu je třeba doplnit a zapracovat do pravidel poskytování finančních dotací i toto hledisko a podpořit princip vícezdrojového financování.

4.5.2

V souvislosti s bezpečností cyklistů bude nutné v některých případech připravit legislativní změny. V současné době se provádí sběr dat k některým opatřením (např. současně platná ustanovení zákona nenařizují řidiči dát přednost v jízdě cyklistům přejíždějícím po přejezdu pro cyklisty na signál „Volno“).

4.5.3

Na výstavbu cyklistických komunikací se musí v obecné rovině vztáhnout i stavební zákon, podle něhož orgány státní správy vydávají rozhodnutí. V případě zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu se k výstavbě cyklistických komunikací přistupuje stejně jako v případě jakékoliv jiné pozemní komunikace.

4.5.4

Cílem opatření je zabývat se problémem využívání lesních cest a ostatních prvků lesní dopravní sítě k cykloturistice, zejména k cykloturistice terénní. Tento způsob rekreační aktivity má v současné době mnoho příznivců a jejich počet neustále roste. Což ale také vede k jisté živelnosti a k následným střetům s vlastníky pozemků, orgány ochrany přírody i s ostatními uživateli lesní dopravní sítě.



- ▲ Protipovodňové hráze nabízí ideální podmínky pro cykloturisty (Olomoucko).
- ▼ Příklad označení protipovodňové hráze (Pardubice).



Přehled použitých zkratk

AOPK	Agentura ochrany přírody a krajiny
CDV	Centrum dopravního výzkumu
ČEÚ	Český ekologický ústav
ČCCR – CzT	Česká centrála cestovního ruchu – CzechTourism
ČÚBP	Český úřad bezpečnosti práce
HS	Hygienické stanice
KČT	Klub českých turistů
MD	Ministerstvo dopravy
MF	Ministerstvo financí
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MPSV	Ministerstvo práce a sociálních věcí
MŠMT	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
MV	Ministerstvo vnitra
MZ	Ministerstvo zdravotnictví
MZe	Ministerstvo zemědělství
MŽp	Ministerstvo životního prostředí
NNO	Nevládní neziskový sektor
NSZM	Národní síť zdravých měst
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SFŽP	Státní fond životního prostředí
SZÚ	Státní zdravotní ústav
ÚZIS	Ústav zdravotnických informací a statistiky ČR

Závěrečný komentář

Čínské moudro praví: „Řekni mi a já zapomenu; ukaž mi a já si zapamatuji; nech mne to dělat a já pochopím.“

Tento citát naznačuje možné tajemství úspěchu tohoto strategického materiálu. Jeho hlavním cílem by totiž nemělo být mechanické naplňování priorit, cílů a opatření, ale jejich pochopení a přijetí za své.



Poznámky

[illegible]

Vydalo: **Centrum dopravního výzkumu pro potřeby Ministerstva dopravy**
Text: Ing. Jaroslav Martínek a kolektiv
Foto: archiv CDV
Sazba a grafický design: www.virtualis.cz
Vydáno: září 2005
ISBN 80-86502-24-4



NÁRODNÍ STRATEGIE ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY

ČESKÉ REPUBLIKY