

# Schůzka zástupců pěti ministerstev odstartovala vznik národní cyklokupiny

Ing. Jaroslav MARTINEK

Rekordní ceny pohonných hmot a jarní počasí vytáhly obyvatele našich měst na kola. Každodenní pohled do ulic českých měst dokazuje, že stále více lidí vnímá kolo jako levný, zdravý a rychlý dopravní prostředek. Na národní úrovni mezitím vzniká dokument, který podstatně ovlivní politiku cyklo-dopravy na několik let dopředu. Začátkem dubna se poprvé sešli zástupci pěti ministerstev, kteří vytvořili základ meziresortní pracovní skupiny pro přípravu nové Cyklostrategie.

## Úvodem

Vývoj cen benzínu v Evropě má jasný důsledek – lidé omezují jízdy autem a objevují výhody veřejné dopravy a jízdních kol. V sousedním Německu například dvě třetiny řidičů omezilo své cesty a snažilo se jezdit co nejsporněji, celých 28% přitom vyměnilo automobil za jízdní kolo. V minulosti měly ropné krize v zahraničí obvykle za následek zvýšení počtu cyklistů. Mnoho lidí si myslí, že Holandsko bylo cyklistickou zemí odjakživa, ve skutečnosti tu změnu přinesl až rok 1973. Po ropné a ekonomické krizi změnila země svoji politiku dopravy, výsledkem byl obrovský nárůst počtu cyklistů, v některých městech se uvádí až o 60% [1]. Zkusme tedy hovořit spíše o naší šanci, než o krizi.

Nejrůznější studie opakovaně prokázaly, že 50% cest ve městech je kratší než 5 km. Na tuto vzdálenost je kolo obvykle rychlejší než automobil, jízda na něm je navíc zdravá a příjemná. Pro větší rozšíření jízdního kola je však třeba připravit cyklistům ve městech vhodné podmínky. Podpora cyklo-dopravy nemůže být ovšem vnímána jako stavění nové infrastruktury pro pár nadšenců, které baví jezdit na kole. Je to jeden z nástrojů,



Už i v hlavním městě Praze není jízda na kole pouhou rekreací. Při červnové stávce odborářů v roce 2011 jel každý čtvrtý Pražan za svými povinnostmi na jízdním kole. (Praha-Podolí) Foto: Květoslav Syrový

jak řešit celkovou dopravní situaci v dnes již přeplněných městech. Rostoucí využívání jízdního kola pomůže také plynulosti dopravy ve městech, přispěje k lepšímu zdravotnímu stavu obyvatel, ale hlavně bude znamenat skok ve zvýšení bezpečnosti dopravy.

## Aktualizovaná Cyklostrategie

I výše popsané důvody vedly Ministerstvo dopravy ČR k zahájení procesu přípravy aktualizované Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky, která si klade za cíl zlepšit koordinaci mezi orgány státní správy, městy a obcemi na státní i regionální úrovni. Chce také zvýšit podíl cyklistické dopravy zejména ve městech a zlepšit efektivitu při výstavbě cyklistické infrastruktury.

Aktualizovaná Cyklostrategie má nahradit dosud platný vládní dokument, který schválila česká vláda v roce 2004. V současné době prochází nová Cyklostrategie [2] připomínkovacím řízením u ministerstev a dalších orgánů státní správy. Jízdní kolo patří do působnosti několika resortů, týká se totiž nejen dopravy a mobility, ale také regionálního rozvoje, životního prostředí a jízda na kole má vliv také na zdraví obyvatel.

■ **První priorita** Aktualizované Cyklostrategie se zabývá otázkou financování. Každoročně by tak měla být finančně podporována výstavba cyklistické infrastruktury ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). Tento subjekt investoval v loňském roce do cyklostezek přes 256 milionů Kč a v roce



Projekt Central MeetBike (3CE343P2) je realizován prostřednictvím programu Central Europe, který je spolufinancován ERDF. Projekt Central MeetBike je společným dílem polsko-česko-slovensko-německého partnerství. Zkušenosti z německých měst mají být aplikovány v partnerských státech a jejich vybraných pilotních městech. Za Českou republiku se projektu účastní Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., a města Pardubice a Uherské Hradiště, za Slovensko Výzkumný ústav dopravní v Žilíně a města Žilina a Prešov, za Polsko nezisková organizace PSWE a města na severu země Tczew a Gdaňsk a za Německo Technická univerzita v Drážďanech a města Lipsko a Drážďany. [www.centralmeetbike.eu](http://www.centralmeetbike.eu)



Program Central Europe – jedná se o program Evropské unie, který posiluje spolupráci mezi státy střední Evropy za účelem podpory inovací, zlepšení dostupnosti, životního prostředí, zvýšení konkurenceschopnosti a atraktivit středoevropských měst a regionů. Central Europe investuje 231 mil. euro a zajišťuje tak financování projektů nadnárodní spolupráce, kterých se účastní veřejné i soukromé organizace z Rakouska, České republiky, Německa, Maďarska, Itálie, Polska, Slovenska a Slovinska. Program je financován z Evropských regionálních rozvojových fondů a probíhá v letech 2007 až 2013. [www.central2013.eu](http://www.central2013.eu)

2012 bylo v návrhu rozpočtu SFDI 150 milionů. Se stejnou částkou se počítá i pro roky 2013 a 2014. Dále se navrhuje zapracovat do relevantních programových dokumentů možnost čerpání dotací pro cyklistickou dopravu ze Strukturálních fondů EU pro plánovací období 2014–2020. V rámci této priority by také mělo být zajištěno i financování cykloturistické infrastruktury, kde se počítá s podporou krajů, Ministerstva pro místní rozvoj ČR, programu LESY 2020 a od roku 2014 také s financemi ze strukturálních fondů EU. Dále priorita počítá s podporou specifických forem výstavby cyklistické infrastruktury, mezi které patří využívání drážních těles po zrušených železničních tratích pro vybudování cyklistických stezek, či podpora vedení cyklistické infrastruktury podél vodních toků a na protipodvodňových hrázích.

■ **Druhou prioritou** je zlepšit bezpečnost cyklistů na našich silnicích. K tomu by měla vést celá řada opatření, především cílené bezpečnostní kampaně, vyšší kontrola

ze strany dopravní policie, ale také budování nové cyklistické infrastruktury především ze strany obcí, vše v souladu s **Národní strategií bezpečnosti silničního provozu na období 2011–2020**. Podle předpokladů by tato opatření měla v porovnání s rokem 2010 **snížit počet mrtvých cyklistů na českých komunikacích do roku 2020 o 50%**, jak žádá Evropský parlament na základě svého usnesení ze září loňského roku. Součástí této priority budou také návrhy na úpravu české legislativy a technických podmínek.

■ Aby byly peníze vložené do cyklistické infrastruktury využity efektivně, je potřeba postupovat v souladu s koncepčními dokumenty, zahrnout cykloturistiku také do dalších územně-plánovacích dokumentů a vytvářet generely cyklistické dopravy. Ne všechna města tyto nástroje mají, stejně tak často chybí cyklokoordinátor, který by měl tyto procesy řídit. Dnes už víme, že dobrá řešení nemusejí být vůbec drahá. Česká města se zatím teprve učí využívat všech přínosů cyklistické do-

jektů Central MeetBike a Mobile 2020, kdy budou využity poznatky z Německé cyklistické akademie, projektu Německého institutu pro urbanistiku (Difu) pro německou vládu a dále z Technických Universit v Drážďanech (TUD) a v Hamburku (TUHH), Institutu pro sociálně-ekologický výzkum (ISOE) se sídlem ve Frankfurtu n. M. a nizozemské cyklistické konzultační společnosti International Bicycle Consultancy (IBC).

■ **Čtvrtá priorita** podporuje vznik nového národního projektu Česko jede, který je zaměřen na komplexní podporu cykloturistiky a dalších forem bezmotorové dopravy a aktivní turistiky v ČR. Jeho cílem je zejména zpracování srozumitelné a atraktivní nabídky pro cykloturisty a poskytnutí 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.

■ **Pátá priorita** je zaměřena na podporu výzkumu s tematikou cyklistiky. Cílem je začlenit výzkum do procesu podpory cyklistické dopravy, zajistit přenos zahraničních poznatků do praxe, zajistit vzdělávání a přípravu odborníků na úrovni současných a budoucích úkolů v dopravě, zapojit vysoké školy do problematiky výzkumu cyklistiky, využít nových poznatků v oblasti cyklistiky do výuky, využít diplomových, bakalářských a doktorandských prací se zaměřením na cyklistiku. Dále je cílem zajistit pravidelný monitoring pohybu cyklistů a aktivních turistů na všech mezinárodních trasách a v cyklodestinacích.

#### DŮLEŽITÉ DOKUMENTY:

Dopravní politika České republiky pro léta 2005–2013 („Dopravní politika“) schválená usnesením vlády č. 882 ze dne 13. července 2005.

Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR schválila dne 7. července 2004 vláda České republiky usnesením 678.

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011–2020 byla schválena usnesením Vlády České republiky ze dne 10. srpna 2011, č. 599.

Usnesení Evropského parlamentu ze dne 27. září 2011 o evropské bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020.

#### Národní pracovní skupina

První verze aktualizované Cyklostrategie již spatřila světlo světa a nyní je na řadě její dlouhé projednávání, které bylo zahájeno dne 3. dubna 2012 na meziresortní schůzce, na které se sešli zástupci pěti ministerstev – Ministerstva dopravy ČR, Ministerstva pro místní rozvoj ČR, Ministerstva zdravotnictví ČR, Ministerstva zemědělství ČR a Ministerstva pro životní prostředí ČR. Tato schůzka vytvořila základ národní pracovní skupiny pro přípravu Aktualizované Cyklostrategie, podle které se bude řídit cyklistika v dalších letech. Tato národní pracovní skupina se bude postupně doplňovat o kompetentní zá-



Odstaňování bariér cykloturistiky při přestavbách v území (světelně řízený výjezd z cykloobousměrky Pelléova nad pražským tunelem Blanka).  
Foto: Tomáš Cach

pravy. Pomoci by jim měla **třetí priorita** a její program **Národní cyklistické akademie**, jehož součástí budou výukové programy, školení, exkurze a další doprovodné akce. Vše bude dostupné na portále [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz), kde najdete i tzv. CYKLISTICKÉ DESATERO, které širokou škálou témat z oblasti podpory cyklistické dopravy rozděljuje 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.

Akce jsou realizovány zejména prostřednictvím kooperace dvou mezinárodních pro-



Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. (CDV) – CDV je veřejnou výzkumnou institucí a jedinou dopravní vědeckovýzkumnou organizací v působnosti Ministerstva dopravy (MD) ČR. Základním posláním CDV je výzkumná, vývojová a expertní činnost s celostátní působností pro všechny obory dopravy, veřejný i komerční sektor a zajišťování servisních činností pro MD a další orgány a organizace státního, veřejného i soukromého sektoru. [www.cdv.cz](http://www.cdv.cz)



Život v ulicích Prahy byl při stávce srovnatelný s městy jako Amsterdam či Kodaň, která se v současnosti pyšní nejspokojenějšími obyvateli Evropy. Je v tom souvislost? (Praha, nábreží Vltavy) Foto: Květoslav Syrový

stupce dalších organizací, kterých se Národní cyklostrategie dotýká. Mezi ně budou patřit i města tzv. Uherskohradištské charty [3], jejichž zástupci se poprvé sešli 24. a 25. dubna v Jihlavě.

Národní pracovní skupina vzniká jako volné uskupení osob a organizací, jejichž práce souvisí s používáním jízdního kola. Jedná se o politicky neutrální tematické uskupení zástupců měst, státních, neziskových a zájmových, případně soukromých subjektů a odborníků územního a dopravního plánování fungující na celostátní, regionální a místní úrovni. Kromě zástupců ministerstev a cyklokoordinátorů z měst do něj budou patřit i cyklokoordinátoři z krajů, zástupci Policie ČR, České centrály cestovního ruchu – CzechTourism, dopravních společností a neziskového sektoru, stejně jako profesních a zájmových sdružení.

Společným cílem je dlouhodobá a systematická podpora cyklodopravy a její propagace na místní, regionální, ale i celostátní úrovni tak, aby postupně začínalo docházet ke kontinuálnímu odklonu od individuální automobilové dopravy k dopravě cyklistické a to především v městských aglomeracích a na kratší vzdálenosti (do 10 km).

#### Vybrané konkrétní cíle:

- 1) vytvořit a postupně vylepšovat vhodné podmínky pro rozvoj cyklodopravy
- 2) formou dlouhodobé odborné spolupráce zajistit předávání existujících cyklodopravních znalostí, zkušeností a know-how
- 3) umožnit výměnu a další rozvoj těchto znalostí, zkušeností a know-how z oblasti cyklodopravy
- 4) dlouhodobě a systematicky podporovat implementaci vhodných cyklodopravních opatření v českých městech
- 5) chránit cyklodopravní zájmy.

Snahou národní pracovní skupiny je propagace a postupná implementace cyklodo-

pravních opatření na celostátní úrovni. Tento úkol znamená nejen upravit legislativu, ale i ovlivnit distribuci finančních prostředků a vytyčení politického směru, umožňující prosazení nezbytných opatření. Především, ale závisí na změně v porozumění a vnímání dopravy veřejností. Dosažení úspěchu vyžaduje zapojení nejen měst, ale i státních subjektů a zkušených odborníků atd.



Na kole lze jezdit důstojně a elegantně i v ledu (cyklopruh na hlavní třídě). Foto: Tomáš Cach

#### Jak rozumět pojmu „Komunikace, podpora, spolupráce“

Podporou cyklodopravy se rozumí kolektivní snaha o vhodná cyklodopravní opatření a jejich implementace. Tato aktivita musí být účelně posílena komunikací jak mezi členy té či oné vrstvy, tak i komunikací „mezi-vrstevní“. Komunikace mezi všemi účastníky má za cíl 1) výměnu postojů a názorů pro úspěšné formulování konsensu, 2) výměnu praktických zkušeností v procesu dosažení shody, 3) dosažení rozhodnutí, které budou v zájmu všech.

Aktivita a úspěchy národní pracovní skupiny musejí být komunikovány s veřejností za použití co nejrůznějšího spektra komunikačních

nástrojů – internetové stránky, newsletter, celonárodní konference, výroční setkání účastníků skupin, zápisy ze setkání, tiskové zprávy, využití místních, regionálních a celostátních médií.

Dalším důležitým aspektem podpory cyklodopravy je rovněž intra a mezivrstevní spolupráce při zvyšování povědomí o realizovaných opatřeních v jiných městech.

#### Jak rozumět pojmu „Propagace“

Propagaci cyklodopravy rozumíme především činnost vedoucí ke všeobecnému obecnému i laické veřejnosti s pozitivními aspekty cyklodopravy a možnostmi jejího využití v českých městech. V obecné rovině jde především o PR kampaně, používání marketingových nástrojů, rozšiřování celonárodní sítě měst, organizace soutěží a místních, regionálních i celostátních cyklistických akcí.

#### Očekávání:

- 1) Zahájení cyklodopravního dialogu na celostátní úrovni za účasti měst, ministerstev, odborné i laické veřejnosti a subjektů neziskového/nestátního sektoru
- 2) Určení kolektivního cíle, který bude dále definován ve formě krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých plánů (strategie) vedoucích k vytvoření pozitivního nátlaku za účelem ovlivnění relevantní legislativy a umožnění vzniku vhodného prostředí k rozvoji cyklodopravy v českých městech
- 3) Vytvoření studijních osnov pro další vzdělávání a přenos cyklodopravních znalostí a know-how (jaké znalosti a zkušenosti česká města postrádají, na co se v budoucnu zaměřit)
- 4) Výměna existujících znalostí a zkušeností a jejich úprava tak, aby byla na míru šitá českým městům
- 5) Ustanovení komunikačních kanálů
- 6) Iničiace vlastních cyklodopravních akcí a programů.

Kolo bylo a je přirozenou součástí dopravy. Tím, že mu pomůžeme tuto roli vrátit, pomůžeme zejména zlepšit život v našich městech, která nyní stále více trpí negativními dopady zvyšující se automobilové dopravy.

#### Podrobné informace:

- [1] Video "Jak přišli Holanďané ke svým cyklostezkám" <http://www.youtube.com/watch?v=XuBdf9jY7o>
- [2] Aktualizovaná Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013–2020 je dokument, který má nahradit stávající Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR, kterou přijala vláda svým usnesením č. 678 ze dne 7. července 2004 – <http://www.cyklostrategie.cz/strategie/politika-cr/>
- [3] Uherskohradištská charta byla vyhlášena a poprvé podepsána 31. 5. 2011. Podrobnosti o dokumentu a signatářských městech jsou k dispozici na [www.cyklostrategie.cz](http://www.cyklostrategie.cz).