

**Průběžná zpráva o naplňování
Národní strategie rozvoje
cyklistické dopravy
České republiky**
pro léta 2013–2020

Pracovní verze. 02/2016

Datum: 4. 11. 2016



Ministerstvo dopravy

OBSAH

1. ÚVOD	3
2. PŘÍNOSY A NAPLŇOVÁNÍ CÍLŮ CYKLOSTRATEGIE.....	4
2.1 PŘÍNOSY CYKLOSTRATEGIE.....	4
2.2 PRŮBĚŽNÉ NAPLŇOVÁNÍ GLOBÁLNÍHO CÍLE	4
2.3 PRŮBĚŽNÉ NAPLŇOVÁNÍ SPECIFICKÝCH CÍLŮ.....	5
3. NOVÉ STRATEGICKY NADŘAZENÉ DOKUMENTY.....	7
4. STRUČNÉ SHRUTÍ IMPLEMENTACE CYKLOSTRATEGIE	8
5. SPECIFICKÉ CÍLE, OPATŘENÍ – POPIS PRŮBĚŽNÉHO PLNĚNÍ A NÁSLEDUJÍCÍ DOPORUČENÍ.....	12
5.1 SPECIFICKÝ CÍL 1 - ZAJIŠTĚNÍ FINANCOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY	12
5.1.1 CÍL 1.1. Výstavba a údržba cyklistické infrastruktury.....	12
4.1.2. CÍL 1.2. Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů.....	15
4.1.3. CÍL 1.3. Podpora výstavby sítě dálkových cyklotras ČR a tras EuroVelo	17
5.2 SPECIFICKÝ CÍL 2 – ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI CYKLISTICKÉ DOPRAVY	20
5.2.1 CÍL 2.1. Prevence, aneb realizace vzdělávacích, komunikačních a osvětových témat.....	20
5.2.2 CÍL 2.2. Kontrola dodržování pravidel silničního provozu cyklisty, monitoring nehodovosti cyklistů a preventivní opatření proti krádežím kol.....	22
5.2.3 CÍL 2.3. Realizace legislativních opatření ve vazbě na bezpečnost a plynulost cyklo dopravy 27	
5.3 SPECIFICKÝ CÍL 3 – REALIZACE PROJEKTU CYKLISTICKÉ AKADEMIE 	30
5.3.1 CÍL 3.1. Zvyšování povědomí o nástrojích ovlivňujících podporu cyklistické dopravy, včetně realizace výzkumných projektů	30
5.3.2 CÍL 3.2. Zefektivnění propagace cyklistické dopravy jako součásti životního stylu	34
5.3.3 CÍL 3.3. Vytvoření národní sítě měst přátelských pro cyklisty „Města pro cyklisty“	38
5.4 SPECIFICKÝ CÍL 4 – REALIZACE PROJEKTU ČESKO JEDE.....	41
5.4.1 CÍL 4.1. Marketingová podpora produktu Česko jede	41
5.4.2 CÍL 4.2. Zajistit potřebnou infrastrukturu pro cykloturistiku	44
5.4.3 CÍL 4.3. Podpora služeb a rozvoj lidských zdrojů v oblasti cykloturistiky	46
6. NÁSTROJE REALIZACE CYKLOSTRATEGIE	48
6.1 FINANČNÍ NÁSTROJE	48
6.2 ORGANIZAČNÍ NÁSTROJE	50
6.3 MARKETINGOVÉ, INFORMAČNÍ A PUBLIKAČNÍ NÁSTROJE.....	51
6.4 AKČNÍ PLÁN	54
7. PŘÍLOHY.....	55
7.1 LUCEMBURK, DEKLARACE O CYKLISTICE	55
6.2. NÁVRH INDIKÁTORŮ NOVĚ VZNIKAJÍCÍ EVROPSKÉ CYKLOSTRATEGIE	58

1. Úvod

Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013–2020 vláda České republiky přijala usnesením vlády č. 382 ze dne 22. května 2013 (dále jen „Cyklostrategie“). Tento dokument následně předkládá informaci o realizaci plnění cílů a opatření uvedených v Cyklostrategii.

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

Hlavním garantem realizace Cyklostrategie je Ministerstvo dopravy (oblast cyklo dopravy), dílčím garantem je Ministerstvo pro místní rozvoj (cykloturistika). Dále je Cyklostrategie realizována ve spolupráci s krajskou a místní samosprávou a se soukromým a neziskovým sektorem.

Klíčem úspěchu celé Cyklostrategie je ovšem spolupráce s místní samosprávou, neboť odpovědnost za budování cyklistické infrastruktury mají právě obce a města. Proto Cyklostrategie přichází s výzvou adresovanou městům, aby se přeorientovala na aktivní cílevědomou dopravní politiku namísto pasivního přizpůsobování se narůstající dopravě. Města na tuto výzvu odpověděla založením celonárodní sítě – Asociace měst pro cyklisty, jejímž posláním je společně uskutečňovat kroky, které povedou k naplnění vybraných cílů Cyklostrategie.

Cyklostrategie řeší čtyři základní okruhy, které mají přispět ke změně klimatu v podpoře cyklistické dopravy a cykloturistiky:

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

2. Přínosy a naplňování cílů Cyklostrategie

2.1 PŘÍNOSY CYKLOSTRATEGIE

Základním přínosem Cyklostrategie je zlepšení informační báze pro rozhodování, propagace cyklistické dopravy ve spolupráci s řadou partnerů. Konkrétně lze spatřovat přínos v těchto bodech:

- Byly uskutečněny další kroky, které posílily pozici cyklistické dopravy v celkovém dopravním systému, který kombinací všech druhů dopravy zajišťuje mobilitu ve městě. Rozhodujícím faktorem úspěchu podpory cyklistické dopravy je dlouhodobá kontinuita při sledování politických cílů cyklistické dopravy. Dále se ukazuje, že dobré výsledky vyžadují kombinaci do budoucna orientovaných opatření v infrastruktuře a „měkkých“ opatření při práci s veřejností a vytváření image.
- Cyklostrategie posiluje fungování dopravy jako celku ve spolupůsobení se strategií pěší dopravy a podporou veřejné dopravy.
- Byly uskutečněny další kroky, které posílily ideu „měst krátkých cest“ – od místa bydliště k zařízením občanské vybavenosti a k sociální infrastruktuře, k pracovištím, rekreačním prostorům a k zastávkám veřejné dopravy.
- Cyklostrategie napomáhá přispět k realizaci opatření pro trvalé a plošné zlepšování podmínek pro cyklistickou dopravu, kdy je třeba zohledňovat její zájmy při realizaci všech opatření ve veřejném silničním prostoru tak, aby odpovídajícím způsobem zahrnovala její zamýšlený budoucí význam. To platí jak v případě přidělování ploch a prostředků pro provoz jízdních kol i jejich parkování, tak v případě stanovení priorit pro řízení dopravy světelnými signály, dopravních řešení kolem probíhajících staveb a objížděk, zlepšování dopravní bezpečnosti nebo čištění ulic a zimní údržby.
- Cyklostrategie přispívá k překonání předsudků a psychických zábran vůči používání jízdního kola v každodenní dopravě je třeba cílené práce s veřejností, která spočívá v oslovení potenciálního uživatele jízdního kola a schopnosti ovlivnit jeho volbu dopravního prostředku. Zkvalitnění vnějších rámcových podmínek pro cyklistickou dopravu musí být doplněno informační a veřejnou prací s přesně vybranými cílovými skupinami, jejímž cílem je zlepšit atmosféru ve společnosti ve prospěch cyklistické dopravy a vzájemnou ohleduplnost všech účastníků dopravy, která posílí subjektivní pocit bezpečí a ochotu používat jízdní kolo.
- Cyklostrategie přispívá k pozitivnímu marketingu jízdních kol. Jednoduše musí být vidět, že jízdní kolo je vítáno.

2.2 PRŮBĚŽNÉ NAPLŇOVÁNÍ GLOBÁLNÍHO CÍLE

Základním globálním cílem Cyklostrategie je zpopularizovat jízdní kolo, aby se

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

Tento globální cíl je průběžně naplňován prostřednictvím **značky Město s dobrou adresou** (www.dobramesta.cz), která je **symbolem kvality řešení městské mobility, veřejného prostoru a dopravy**. Právě tato značka posunula vnímání podpory cyklistické dopravy do jiné úrovně. Cílem je podporovat integrovanou/inkluzivní dopravu, jejímž základem jsou potřeby nás lidí. Středem pozornosti značky Město s dobrou adresou je tak hlavně člověk a jeho životní pohoda. Integrovaná dopravní strategie zahrnuje všechny druhy dopravy a musí být posílena souvisejícími plány a postupy, jako je územní plánování, strategie rozvoje města nebo také socioekonomické strategie. Tyto strategie se totiž navzájem ovlivňují. Jednotná celistvá dopravní politika vyvažuje různé způsoby dopravy a dopravní prostor tak, že každému dopravnímu prostředku dává svoji funkci v rámci systému dopravní obslužnosti území. Výsledkem úspěšné dopravní politiky je, že cestovní doba všech uživatelů se zkrátí. Město bude bezpečnější a kvalita života všech občanů se zvedne. To je i obsahem i VIZE 25. Značka Město s dobrou adresou tuto vizi představuje srozumitelnější formou.

2.3 PRŮBĚŽNÉ NAPLŇOVÁNÍ SPECIFICKÝCH CÍLŮ

Plnění strategických cílů na národní úrovni:

1. Zvýšit podíl cyklistiky na přepravních výkonech na 10 % do roku 2020 (v průměru na celou ČR).
Plnění: Cíl bude možné vyhodnotit až v roce 2020. Nicméně základní překážkou pro vyhodnocení daného cíle je fakt, že chybí obecně data o dopravním chování obyvatel.
2. Snížit počet usmrcených cyklistů do roku 2020 alespoň o 35 osob a těžce zraněných cyklistů alespoň o 150 osob oproti roku 2009.
Plnění: Cíl bude možné vyhodnotit až v roce 2020. Nicméně zatím se tento cíl nedaří průběžně naplňovat.
3. Podpořit cyklistiku jako jeden z rovnocenných pilířů národní dopravní politiky, spojený s finanční podporou výstavby kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury a s vytvářením vhodných legislativních podmínek pro používání jízdního kola k dopravním i rekreačním účelům.
Plnění: Cíl je naplňován prostřednictvím realizací jednotlivých opatření cyklostrategie
4. Podpořit projekt „**Cyklistické akademie**“, poskytující metodickou podporu rozvoje cyklistické dopravy ve městech a aglomeracích.

Plnění: Cíl byl naplněn prostřednictvím realizace cíle 3.1 Cyklostrategie. Dostupné informace jsou dostupné na www.cyklokonference.cz.

5. Podpořit rozvoj cykloturistiky projektem „**Česko jede**“ jako nejdynamičtější se rozvíjejícího segmentu aktivní turistiky v ČR, a to zejména podporou doznačení a údržby dálkových cyklotras (evropských EuroVelo, národních a regionálních) a jejich začlenění do koncepcí územního rozvoje, společně s vytvořením marketingové podpory a prodeje národního produktu cykloturistiky.

Plnění: Cíl byl naplněn prostřednictvím realizace Priority 4. Cyklostrategie. Dostupné informace jsou dostupné na www.ceskojede.cz.

Plnění strategických cílů na místní úrovni:

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

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

K dosažení těchto cílů má pomoci implementace jednotlivých opatření Cyklostrategie a výukový program značky Město s dobrou adresou (<http://www.dobramesta.cz/spoluprace-s-mesty/>).

3. Nové strategicky nadřazené dokumenty

Již při přípravě samotné Cyklostrategie byla definována řada strategicky nadřazených dokumentů, mezi kterými lze vyzvednout například:

- Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050.
- Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011–2020.
- Koncepce státní politiky cestovního ruchu na období 2014–2020 a marketingová strategie CzechTourism.

Nicméně i v období realizace Cyklostrategie v letech 2014 – 2016 přibylo několik dalších strategických nadřazených dokumentů, či memorand, které mají vazbu na naplňování Cyklostrategie, ať již přímou, či nepřímou. Mezi ně například patří:

- Zásadním milníkem pro globální udržitelný rozvoj je klimatická dohoda přijatá v Paříži na 21. zasedání konference Smluvních stran rámcové úmluvy OSN o změně klimatu v prosinci 2015 v Paříži. Jejím cílem je udržet růst průměrné teploty na planetě do konce století pod dvěma stupni Celsia;
- Lucemburská deklarace o podpoře cyklistické dopravy v Evropě (7. 10. 2015) – viz kapitola 6.1;
- Brémská deklarace z konference o plánech městské mobility z 14. 4. 2016 - <http://www.mesto.dobramesta.cz/bremska-deklarace> ;
- Lipská deklarace z mezinárodní dopravního fóra z 19. 5. 2016, kterou podepsal ministr dopravy Dan Ťok - <http://www.mesto.dobramesta.cz/10-principu-pro-udrzitelnou-dopravu> ;

4. Stručné shrnutí implementace Cyklostrategie

Na koordinaci Cyklostrategie v letech 2013-2016 se kromě Ministerstva dopravy ČR, také výraznou mírou spolupodílelo Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. a také nové sdružení Asociace měst pro cyklisty, které vzniklo na základě naplnění cíle 3.3 tohoto dokumentu. Opatření ostatních resortů byla plněna pomocí běžných postupů a procedur ministerstev. Jedná se zejména o Ministerstvo pro místní rozvoj a jeho příspěvkovou organizaci agenturu CzechTourism s tematikou cykloturistiky a Ministerstvo životního prostředí a Ministerstvo zdravotnictví s tematikou osvěty. Spojovacím článkem naplňování celé Cyklostrategie je Ministerstvo dopravy ČR.

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

Základní rozcestník k jednotlivým tématům je na www.cyklostrategie.cz.

CYKLO STRATEGIE
Vaše brána k informacím o cyklo dopravě a cykloturistice v České republice

  CYKLODOPRAVA Cyklo dopravní portál určený politikům, projektantům, úředníkům a všem těm, kteří chtějí něco udělat pro podporu cyklo dopravy	  CYKLOTURISTIKA Národní portál pro cykloturistiku určený veřejnosti, jehož cílem je na jednom místě společně propagovat nabídku celé ČR pro cyklisty i další druhy aktivní turistiky (nížší úroveň)	  ODBOBNÉ KONFERENCE Portál určený odborníkům a politikům, kteří se chtějí dále vzdělávat v oblasti cyklo dopravy a cykloturistiky, nabízí termíny konferencí i prezentace ke stažení	  MĚSTA PŘÁTELSKÁ CYKLISTŮM Portál sloužící ke sdílení zkušeností a aktivit pro-cyklistických měst	  BEZPEČNOST Dopravně-bezpečnostní portál s informacemi o bezpečném chování v provozu nejen na kole
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



1. ZAJIŠTĚNÍ FINANCOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

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



2. ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI CYKLISTICKÉ DOPRAVY

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



3. REALIZACE PROJEKTU CYKLISTICKÉ AKADEMIE

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



4. REALIZACE NÁRODNÍHO PRODUKTU ČESKO JEDE

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

Stručné shrnutí jednotlivých oblastí:

1. Zajištění financování cyklistické infrastruktury

Strategický cíl 1 (financování) je již dlouhodobě spojen s finanční podporou výstavby cyklistické infrastruktury z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury, která činí přibližně 150 mil. Kč/rok. Vzhledem k častým chybám v projektových dokumentacích tato částka však pravidelně není dočerpána. V roce 2013 bylo podpoře 37 projektů v celkové výši 90,1 mil. Kč, v roce 2014 bylo podpoře 28 projektů v celkové výši 73,6 mil. Kč a v roce 2015 bylo podpořeno 38 projektů v celkové výši 141,6 mil. Kč.

I proto SFDI ve spolupráci se Svazem měst a obcí ČR a Asociací měst pro cyklisty každoročně realizuje vzdělávací semináře, které se snaží eliminovat tento problém. Novinkou dotační politiky pro rok 2017 bude možné také žádat o dotace na realizaci cyklistických pruhů na místních a krajských komunikacích. Pro vytvoření

bezpečné infrastruktury pro cyklisty se nemusí budovat jen "cyklostezky", ale jde použít i jiných nástrojů. Například při novostavbách a rekonstrukcích státních, krajských komunikací, a železničních staveb se mohou realizovat opatření ve prospěch cyklistiky (cyklistické pruhy, cyklistické stezky, lávky, podjezdy), někdy stačí zklidnění dopravy, či využití i dalších komunikací vhodných pro cyklisty (lesní, polní cesty, protipovodňové hráze, opuštěná drážní tělesa, atd.). Informace k financování jsou dostupné na těchto odkazech:

- <http://www.cyklomesta.cz/aktivity/finance/>
- <http://www.cyklodoprava.cz/finance/>

2. Bezpečnost a legislativa

Strategický cíl 2 (Bezpečnost a legislativa) byl v letech 2013 – 2016 realizován v návaznosti na Národní strategii bezpečnosti silničního provozu na období 2011–2020, která byla schválena usnesením vlády České republiky č. 599 ze dne 10. srpna 2011, jeho cílem podpora realizace programů zaměřených na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců. Oddělení BESIP se podílí na tvorbě obsahu dopravní výchovy na všech stupních vzdělávání, která se od roku 2013 ještě více začlenila do školních vzdělávacích programů a školy tak mají povinnost děti učit, jak se bezpečně pohybovat v provozu. Komunikační témata BESIPu se týkají těchto oblastí: a) vzájemná ohleduplnost, b) zvýšené povědomí o „Cyklolegislativě“, c) předvídatelné chování, d) doporučená a povinná výbava kola a cyklisty.

Další oblastí tohoto cíle je kontrola dodržování pravidel silničního provozu cyklisty, monitoring nehodovosti cyklistů a preventivní opatření proti krádežím kol.

Poslední oblastí je realizace legislativních opatření ve vazbě na bezpečnost a plynulost cyklodopravy. Cílem bylo vytvořit optimální podmínky pro plánování a projektování dopravních staveb a celkového rozvoje prostoru tak, aby byla vždy plnohodnotně řešena i cyklistická doprava, což přispěje ke zvýšení celkové bezpečnosti dopravy a v neposlední řadě i vyššímu používání jízdního kola. Tzv. cyklobalíček byl schválen v prosinci 2015. Informace k bezpečnosti a legislativě jsou dostupné na těchto odkazech:

- <http://www.ibesip.cz/>
- <http://www.cyklodoprava.cz/bezpecnost/>
- <http://www.cyklodoprava.cz/legislativa/>
- <http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/>
- <http://www.cyklomesta.cz/aktivity/legislativa/>

3. Cyklistická akademie (vzdělávací program o cyklistické kultuře)

Strategický cíl 3 (vzdělávací program Cyklistické akademie) byl realizována ve třech oblastech. Zastřešující aktivitou bylo vytvoření značky Město s dobrou adresou (www.dobramesta.cz), která je symbolem kvality řešení městské mobility, veřejného prostoru a dopravy. Cílem je podporovat integrovanou/inkluzivní dopravu, jejímž základem jsou potřeby nás lidí.

První oblast byla spojena s realizací více jak 60 seminářů po celé republice na téma „Cyklistická akademie“, kde byla problematika cyklistické dopravy představena prostřednictvím 40 lekcí, webových stránek www.cyklodoprava.cz, www.cyklokonference.cz, www.cyklomesta.cz, www.ceskojede.cz a představením vzoru pro vypracování strategického dokumentu pro podporu cyklistické dopravy pod názvem „Nepopsaný list papíru“. Dokument neřeší jen otázky cyklistické infrastruktury a kampaní, ale také dává důraz na strategické a řídicí nástroje, které ovlivňují podobu budoucí infrastruktury. Od roku 2016 je „Cyklistická akademie“ nahrazena „Akademií městské mobility“, aneb důraz již není dán na samotnou cyklistickou dopravu, ale na řešení městské mobility jako celku, kam patří i cyklistická doprava.

Druhá oblast byla spojena s úzkou spoluprací s Ministerstvem životního prostředí při přípravě dotačního programu Čistá mobilita, který byl spuštěn v roce 2015. Dále proběhla spolupráce s Ministerstvem zdravotnictví při přípravě vládního dokumentu Zdraví 2020, konkrétně na přípravě cíle, který se týká aktivní mobility. Dokument byl schválen 20. 8. 2015.

Poslední oblast je spojena s aktivitami Asociace měst pro cyklisty, která se spolupodílí na změnách v „cyklolegislativě“, či v principech financování cyklistické dopravy. Nyní již sdružuje více jak 70 členů (viz www.cyklomesta.cz). Tato asociace úzce spolupracuje s Centrem dopravního výzkumu, v.v.i., jako odborným garantem pro tuto oblast.

Informace jsou dostupné na těchto odkazech:

- www.dobramesta.cz
- www.cyklokonference.cz
- www.cyklomesta.cz

4. Cykloturistika (národní produkt Česko jede)

Strategický cíl 3 (národní produkt Česko jede) se zaměřuje nejen na komplexní podporu cykloturistiky, ale i na další formy bezmotorové dopravy a aktivní turistiky v ČR. Jeho cílem je zejména vytvoření národní značky pro cykloturistiku a zpracování srozumitelné a atraktivní nabídky pro cykloturisty s poskytnutím přehledné a kvalitní informace českým a zahraničním cykloturistům (ať už dálkovým, terénním či rekreačním) o možnostech cykloturistiky ve všech regionech ČR na webu i v tištěných materiálech. Realizace je postavena na třech oblastech 1) Marketingová podpora produktu Česko jede, 2) Zajistit potřebnou infrastrukturu pro cykloturistiku a 3) Podpora služeb a rozvoj lidských zdrojů v oblasti cykloturistiky. Informace jsou dostupné na www.ceskojede.cz

5. Specifické cíle, opatření – popis průběžného plnění a následující doporučení

5.1 SPECIFICKÝ CÍL 1 - ZAJIŠTĚNÍ FINANCOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

5.1.1 CÍL 1.1. Výstavba a údržba cyklistické infrastruktury

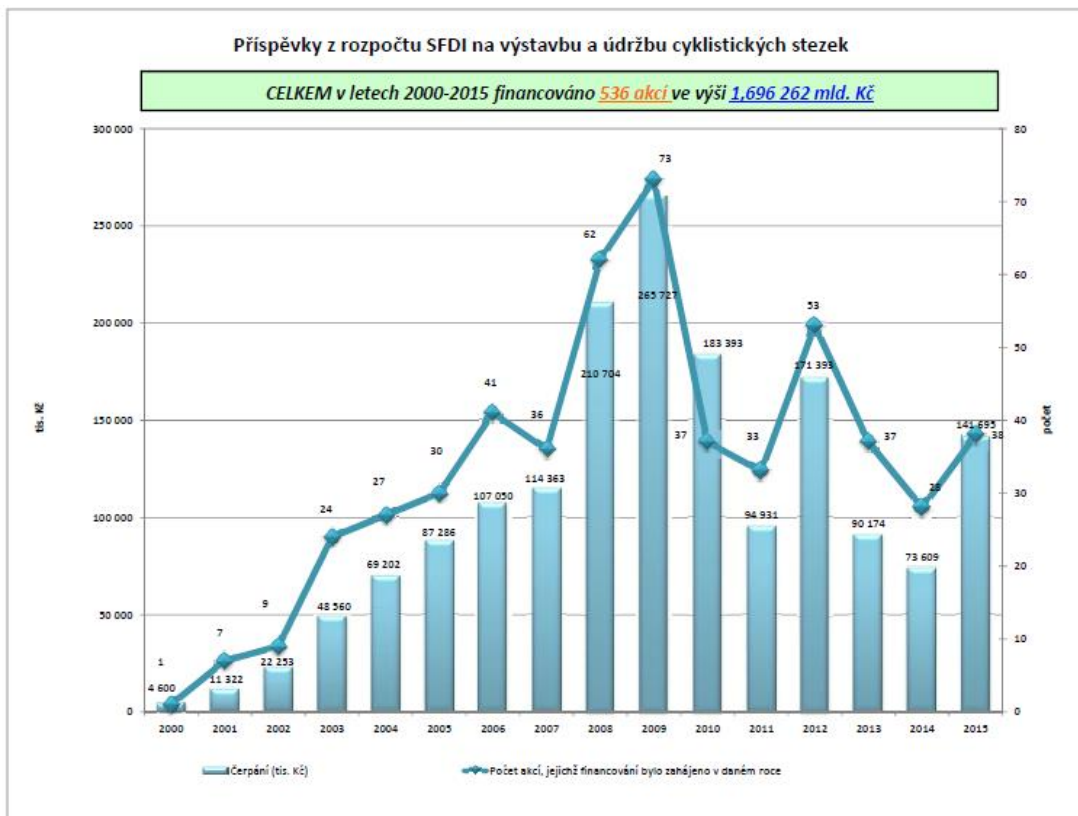
Opatření 1.1.1. VÝSTAVBA – Zajistit podporu výstavbě cyklistické infrastruktury.

Celkem bylo v letech 2000–2015 podpořeno 536 akcí ve výši 1 696 mil. Kč. Objem navržených prostředků v rozpočtu SFDI na cyklostezky se prakticky nemění a byl pro léta 2013 – 2016 vždy navržen ve výši 150 mil. Kč/rok. Vzhledem k častým chybám v projektových dokumentacích tato částka však pravidelně není dočerpána. V roce 2013 bylo podpoře 37 projektů v celkové výši 90,1 mil. Kč, v roce 2014 bylo podpoře 28 projektů v celkové výši 73,6 mil. Kč a v roce 2015 bylo podpoře 38 projektů v celkové výši 141,6 mil. Kč.

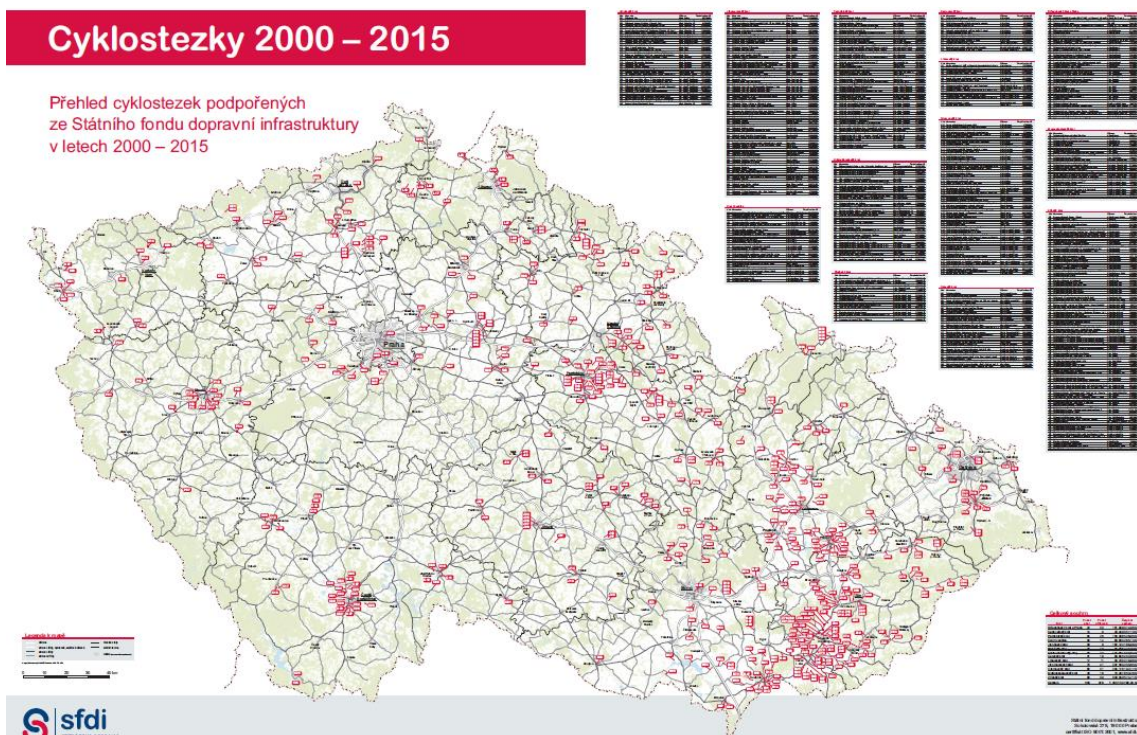
I proto SFDI ve spolupráci se Svazem měst a obcí ČR a Asociací měst pro cyklisty každoročně realizuje vzdělávací semináře, které se snaží eliminovat tento problém. Novinkou dotační politiky pro rok 2017 bude možnost také žádat o dotaci na realizaci cyklistických pruhů na místních a krajských komunikacích.

Příjemcem finančního příspěvku může být také kraj jako vlastník budované cyklistické stezky nebo jako osoba provádějící výstavbu cyklistické stezky nebo jako vlastník silnice, na které se zřizuje cyklistický pruh. Dále se podařilo začlenit podporu výstavby cyklistické infrastruktury do IROP pro plánovací období 2014–2020.





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



Graf 2. Mapa podpořených stezek je dostupná na www.sfdi.cz. Zdroj: SFDI

Opatření 1.1.2. REKONSTRUKCE A NOVOSTAVBA – Realizace opatření ve prospěch cyklistiky (cyklistické pruhy, cyklistické stezky, lávky, podjezdy)

v rámci novostaveb a rekonstrukcí státních a krajských komunikací a v rámci železničních staveb (spolupráce od zadání projektové dokumentace).

Jedná se pouze o metodické opatření, které je naplňováno prostřednictvím jednání s jednotlivými kraji, či s ŘSD ke konkrétním akcím, vystupováním na odborných konferencích, případně uspořádáním speciálního semináře. Posledním takovým byl seminář pro kraje na MD, který se uskutečnil dne 20. 6. 2016.

V současnosti nemá správce dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy (ŘSD) ani II. třídy (kraj) povinnost řešit dopravní bezpečnost cyklistů na silnicích I., resp. II. třídy, a to v hlavním ani přidruženém dopravním prostoru. Problém nastává v souběžích nebo i mimoúrovňových kříženích, kde jsou zpravidla potřeby cyklistické dopravy systematicky opomíjeny. Především nelze zajistit přípravu a realizaci úprav pro cyklistickou infrastrukturu:

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

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



Opatření 1.1.3. INTERMODALITA – Realizace opatření, které pomohou propojit cyklistiku s veřejnou hromadnou dopravou v oblasti jak denního dojíždění do práce a do škol, tak i cykloturistiky.

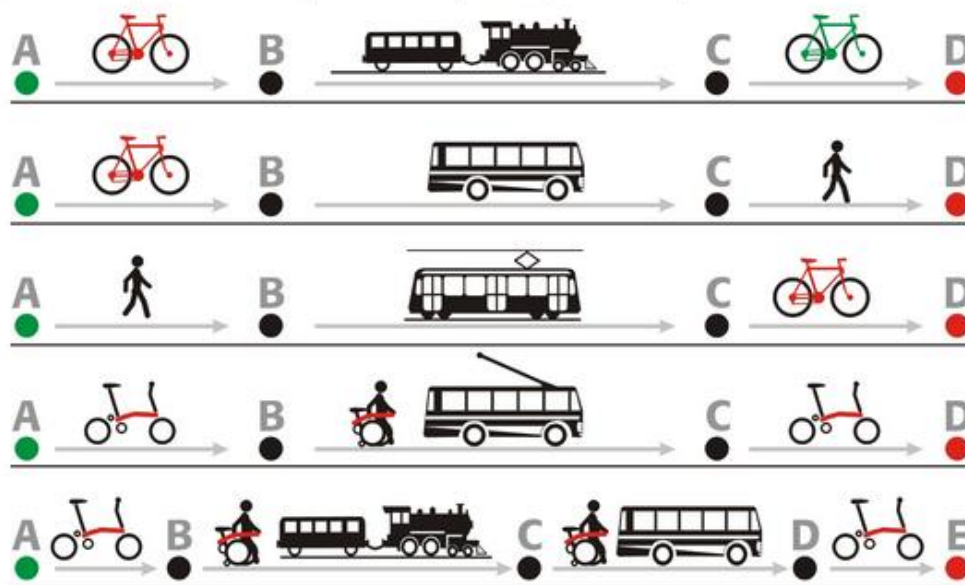
Jedná se zatím jen o metodické opatření (návaznost na cíl 3.1. Cyklistická akademie), které je naplňováno prostřednictvím jednání s jednotlivými kraji a obcemi. K dispozici je metodika parkování Bike & Ride - <http://www.cyklokonference.cz/temata/cyklisticka-infrastruktura/29-intermodalita-a-bike-sharing/>.

Cílem seminářů bylo podpořit přístupnost nástupišť a zejména možnost odstavování jízdních kol v rámci systému Bike & Ride na zastávkách a stanicích železniční, autobusové a veřejné městské dopravy. Dále bylo cílem podpořit výstavbu cykloparkovišť a úschoven jízdních kol v rámci budování dopravních terminálů.

Pro další období se doporučuje, aby bylo vyvoláno jednání s Českými drahmi, a.s. o atraktivnější cenové tarify pro denní přepravu jízdního kola ve vlacích. Zatím jsou nastaveny jen pro cykloturistiku. Dále se doporučuje, aby ve spolupráci se SŽDC se více kontrolovalo zřizování parkovacích míst pro kola při rekonstrukcích nádraží a zastávek, případně při výstavbě dopravních terminálů.

KOMBINOVANÁ DOPRAVA S KOLEM BĚHEM JEDNÉ CESTY

Kolo lze při cestách na krátké vzdálenosti, což jsou většinou právě cesty po městě, kombinovat i s jinými druhy dopravy během jedné cesty, např. do práce, do školy, na nákup či za zábavou. Jednotlivé varianty z výchozího bodu A do cílového bodu D či E zachycuje uvedené schéma. Základním předpokladem pro využití kombinované dopravy s kolem je možnost bezpečného parkování v přestupních uzlech B, C či D. V případě skládácho kola (poslední dvě varianty) odpadá nutnost kolo zaparkovat. První varianta pro změnu využívá dvou kol a tedy i dvou zámků.



Autor: Spolek Plzeňsko na kole (www.plzenskonakole.cz) a Ramap Plzeň (www.ramap.cz)

Další možností jak podpořit intermodalitu občanů je realizace a podpora systémů veřejných půjčoven kol v ČR. Systémy veřejných kol ideálně kombinují využití hromadné přepravy s individuální přepravou na kole v neomezenou dobu. V tomto kontextu MŽP připravuje dotační titul pro velká města pro tuto službu. Města si budou moci žádat od roku 2017.

4.1.2. CÍL 1.2. Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů

V extravilánu potřebují cyklisté vytvořit komplexní síť bezpečných cyklotras, složenou nejen z úseků cyklostezek, ale i dalších komunikací vhodných pro cyklisty

(lesní, polní cesty, atd.), které propojují obce regionu. Na každou cestu (koridor, či trasu) je tak možné se dívat i z pohledu zajištění podmínek pro rozvoj cyklistické dopravy a cykloturistiky. Mezi takové možnosti podpory lze zahrnout následující možnosti.

Opatření 1.2.1. OPUŠTĚNÁ DRÁŽNÍ TĚLESA – Využívat drážních těles po rušených železničních tratích pro vybudování cyklistických stezek.

Obce průběžně podávají žádost na SŽDC o bezúplatné převedení majetku státu na obce ve veřejném zájmu, které je podmíněno souhlasem vlády ČR. Díky podpoře ze SFDI se v poslední době vybuďovala řada nových cyklostezek, např. Zábřeh – Hoštejn, Morkovice, Kyjovsko. Více informací o drážních stezkách jsou dostupné na tomto odkaze: <http://www.cyklodoprava.cz/finance/vyuziti-stavajicich-cest-ve-volne-krajine/opustena-drazni-telesa>.



Opatření 1.2.2. VODNÍ TOKY A ŘÍČNÍ STEZKY – Podporovat vedení cyklistické infrastruktury podél vodních toků.

Toto opatření zatím nebylo realizováno. Obce a kraje stále mají problémy s výstavbou cyklistických stezek podél vodních toků. Posledním případem jsou složité jednání s Povodím Moravy při stavbě cyklostezky podél Bařova kanálu na Strážnicku.

Připravuje se proto jednání s Ministerstvem zemědělství, na kterém se otevře otázka podpory vedení cyklistické infrastruktury podél vodních toků a na protipovodňových hrázích. Je třeba, aby cyklostezky byly koncipovány jako víceúčelové komunikace (cyklostezka + účelová komunikace). Pokud se budují protipovodňové hráze, již v územním řízení se nesmí zapomenout na definování cyklostezky, na kterou proběhne územní, stavební a kolaudační řízení buď společně anebo následně v přímé koordinaci. Zároveň je třeba zajistit to, aby takovouto účelovou komunikaci, kde cyklistická doprava dominuje, bylo možno financovat z prostředků SFDI vyhrazených na cyklostezky.



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

Další informace jsou dostupné na tomto odkaze:

<http://www.cyklodoprava.cz/finance/vyuziti-stavajicich-cest-ve-volne-krajine/vodni-toky-ricni-stezky/>.

Opatření 1.2.3. POLNÍ A LESNÍ CESTY – Využívat pozemkových úprav a lesních cest pro vedení cyklotras a výstavby nové cyklistické infrastruktury.

Jedná se pouze o metodické opatření. Doporučuje se využívat k podpoře cyklistické dopravy a cykloturistiky polní cesty, které zároveň naplňují účel potřebné prostupnosti krajiny z hlediska cyklistiky. Ty se budují ve smyslu zákona č.139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona č. 229/1991 Sb., ve znění pozdějších předpisů.



Dále se doporučuje vést cyklotrasy v určitých případech po lesních cestách. Komunikace není prioritně budována pro cyklistiku, ale její realizací dojde rovněž k vytvoření bezpečné cyklotrasy. Komunikace mohou být jak zpevněné, tak nezpevněné. V určitých lokalitách může být vybudována tzv. trasa pro terénní cyklistiku.

Další informace jsou dostupné na tomto odkaze:

<http://www.cyklodoprava.cz/finance/vyuziti-stavajicich-cest-ve-volne-krajine/polni-a-lesni-cesty/>.

4.1.3. CÍL 1.3. Podpora výstavby sítě dálkových cyklotras ČR a tras EuroVelo

Opatření 1.3.1. VÝSTAVBA PROBLEMATICKÝCH ÚSEKŮ – Postupně realizovat úseky cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty na páteřní síti dálkových cyklotras ČR.

Zodpovědnost za budování cyklistické infrastruktury mají sice obce a města, ale pokud se má cyklistická stezka řešit na území malé obce, bývá to často problém. A právě dálková síť cyklotras ČR, případně síť EuroVelo ukazuje, že nad touto sítí by měl převzít garanci stát ve spolupráci s kraji.

Za tím účelem proběhlo na MD jednání s kraji dne 20. 6. 2016, na kterém se partneři dohodli na společném postupu. SFDI od roku 2017 umožní krajům žádat na výstavbu cyklostezek, což zatím nebylo možné (viz opatření 1.1.1.) Toto rozhodnutí plyne také z dohody mezi Asociací krajů ČR se Svazem měst a obcí ČR z července 2016. Kraje sice stále nemají zodpovědnost za výstavbu cyklistických stezek, ale bez jejich pomoci by prostě některé nebyly nikdy vybudované. Tuto možnost například chce využít jako první Ústecký kraj, nebo Jihomoravský kraj. Tento kraj zároveň upozorňuje, že pokud nebude vyřešen problém s přístupem Povodí Moravy (viz opatření 1.2.2.), ani dotace nepomohou s výstavbou cyklostezek.

Nejatraktivnějšími cyklotrasami jsou především trasy vedené podél řek, jichž má ČR hustou síť. K nejatraktivnějším z nich patří cyklotrasy, které se stanou i páteří dálkových cyklotras v ČR jako jsou Labská stezka, Vltavská stezka, cyklostezka Ohře či cyklostezky podél řek Moravy, Bečvy, Tiché Orlice, Jizery či Ploučnice.

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

Mapa dálkových tras v České republice



Mapa 1. Aktualizovaná síť dálkových cyklotras ČR, zdroj: CDV

Poznámka: EuroVelo, evropská síť cyklotras, je projektem Evropské cyklistické federace (ECF). Projekt rozvíjí 14 trans-evropských cyklotras s celkovou délkou na 70 000 km (45 000 km tras je již zrealizovaných) spojujících všechny země Evropy a jeho podstatnou část tvoří již stávající státní, regionální a místní cyklotrasy.



Mapa 2. Návrh vedení mezinárodní cyklotras EuroVelo přes Českou republiku, zdroj: CDV

Opatření 1.3.2. ZNAČENÍ EUROVELO a PŘEZNAČENÍ DÁLKOVÉ SÍTĚ – Vyznačit síť EuroVelo tras přes ČR a zajistit správcovství a údržbu značení této sítě cyklotras. Přeznačit ve spolupráci s kraji dálkovou síť cyklotras ČR.

V návaznosti na opatření 1.3.1. postupně dochází k přečíslování základní sítě dálkových cyklotras ČR, které jsou označeny jedno- a dvojcifernými čísly. Takto již byla přečíslovaná celá Labská stezka pod číslem 2, nebo cyklostezka Ohře pod číslem 6. Přeznačení sítě cyklotras postupně probíhá v součinnosti s jednotlivými kraji a s Klubem českých turistů, gestorem za cykloznačení na území ČR. Původně se předpokládalo, že celá síť bude přeznačená do konce roku 2015, což se však nestalo. Je to dáno tím, že samotná iniciativa za přeznačení cyklotras leží především na krajích, kde ale každý má jinou prioritu k dané problematice. To stejné se týká i problematiky vyznačení českých úseků tras EuroVelo. Zatím byly jen vyznačeny cyklotrasy v Jihomoravském kraji a pak EuroVelo 13 v Karlovarském, Plzeňském a Jihočeském kraji.

Opatření 1.3.3. ÚZEMNĚ ANALYTICKÉ PODKLADY – Zapracovat vedení tras do územně analytických podkladů. Zajistit metodickou podporu obcí a krajů v územním plánování.

Jedná se pouze o metodické opatření, které je naplňováno prostřednictvím jednání s jednotlivými kraji a obcemi (viz cíl 3.1.).

5.2 SPECIFICKÝ CÍL 2 – ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI CYKLISTICKÉ DOPRAVY

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

5.2.1 CÍL 2.1. Prevence, aneb realizace vzdělávacích, komunikačních a osvětových témat

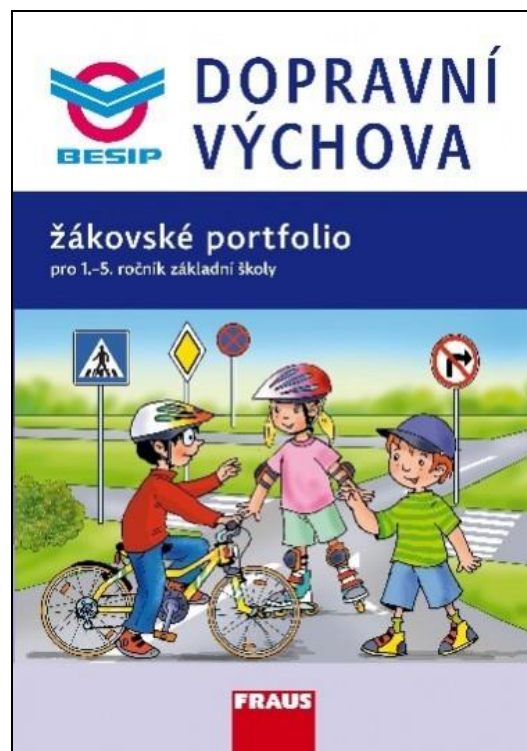
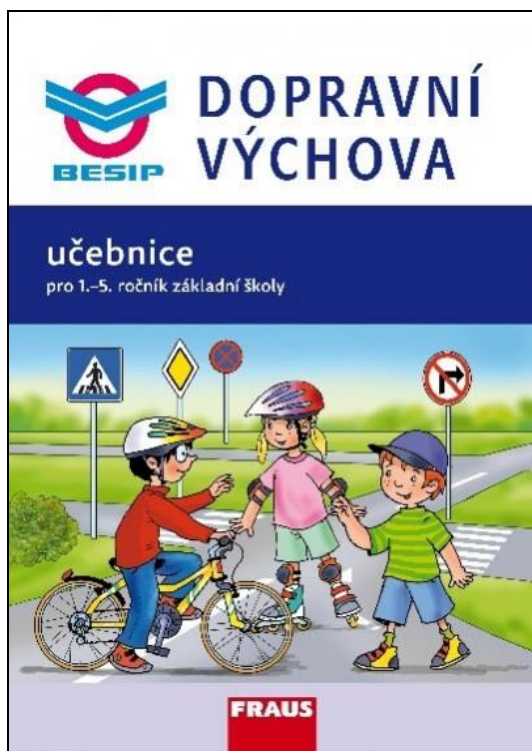
Opatření 2.1.1. DOPRAVNÍ VÝCHOVA – Podporovat komplexní dopravní výchovu na místní úrovni se začleněním zdravotních a environmentálních prvků výhod cyklistické dopravy.

Oddělení BESIP se podílí na tvorbě obsahu dopravní výchovy na všech stupních vzdělávání. Součástí je i bezpečné chování chodců a cyklistů v silničním provozu. Dopravní výchova se od roku 2013 ještě více začlenila do školních vzdělávacích programů a školy tak mají povinnost děti učit, jak se bezpečně pohybovat v provozu. Nejvhodnějším místem, kde je možné praktikovat dopravní výchovu, jsou bezpochyby dopravní hřiště. Na našem území se jich v současné době nachází více než 160. Máme tak jednu z nejrozvinutějších sítí dopravních hřišť v Evropě. I podle slov samotných rodičů dětí, jsou dopravní hřiště úžasná věc. Děti se zde formou zábavy učí, jak se správně pohybovat v běžném provozu, testují zde své znalosti a nakonec zde mohou získat třeba i průkaz pro malé cyklisty.

Systematická dopravní výchova probíhá během celého roku a je sestavena tak, aby si z ní děti odnesly co nejvíce. V první části poznávají například dopravní značky, učí se teoretickým základům; v druhé pak již prakticky používají komunikace dopravního hřiště a formou hry si nacvičují dopravní provoz. Tím se co nejvíce učí, jak se správně chovat a zajišťovat si tak vlastní bezpečnost na komunikacích.

Dopravní hřiště není určeno jen pro děti ze základních škol. Vhodné je i pro mateřské školy a další organizace pracující s dětmi jakéhokoliv věku. Mohou se zde ale pořádat například i projekty rozvoje dopravní výchovy do rodin, kde se nevzdělávají jen děti, ale také jejich rodiče a vhodné jsou i pro další volnočasovou aktivitu dětí a veřejnosti.

Tematický plán dopravní výchovy je zpracován na minimální rozsah požadovaných znalostí pravidel provozu na pozemních komunikacích k získání „Průkazu cyklisty“ pro žáky 4.tříd základních škol. K výuce je užito deseti obrazů BESIPu „Neboj se silnice“. Součástí výuky je závěrečné přezkoušení pravidel provozu na pozemních komunikacích pomocí testů, jejichž obsah je součástí tohoto plánu.



Opatření 2.1.2. KOMUNIKAČNÍ TÉMATA – Realizovat komunikační témata PREVENCE dopravních nehod

Komunikační témata se týkají těchto oblastí: a) vzájemná ohleduplnost, b) zvýšené povědomí o „Cyklolegislativě“, c) předvídatelné chování, d) doporučená a povinná výbava kola a cyklisty. Informace jsou dostupné na webu v tomto členění:

- Cyklistické desatero - <http://www.ibesip.cz/cz/cyklista/bezpecna-jizdana-kole/cyklisticke-desatero>
- Bezpečná silnice - Dopravní značky s komentářem - <http://www.ibesip.cz/cz/cyklista/bezpecna-silnice/dopravni-znacky-s-komentarem>
- Používání cyklistické přilby - <http://www.ibesip.cz/cz/cyklista/bezpecne-jizdni-kolo/pouzivani-cyklisticke-prilby>
- Česko cyklistické - http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklo-balicek/cb_a2.pdf

BESIP také v červenci 2016 vydal novou brožuru *Bezpečně na kole*, která obsahuje povinné i doporučené vybavení na kolo, dále rady, jak se na kole bezpečně pohybovat a rovněž je zde představeno cyklistické značení (včetně značení nové legislativy – viz opatření 2.3.1.) –



Opatření 2.1.3. SPOLUPRÁCE – Spolupracovat s dalšími organizacemi, zabývajícími se problematikou bezpečnosti na pozemních komunikacích

Spolupráce v oblasti zvyšování bezpečnosti cyklistů probíhá zejména s Týmem silniční bezpečnosti a s Nadací Partnerství, která mimo jiné realizuje tyto projekty:

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

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

Opatření 2.2.1. KONTROLA – Kontrolovat dodržování pravidel silničního provozu cyklisty.

Jedná se o běžnou agendu Policie ČR a Městské policie.

Opatření 2.2.2. MONITORING – Monitorovat dopravní nehody, jejichž účastníkem byl cyklista a zpracovat získaná data za využití centrální evidence dopravních nehod.

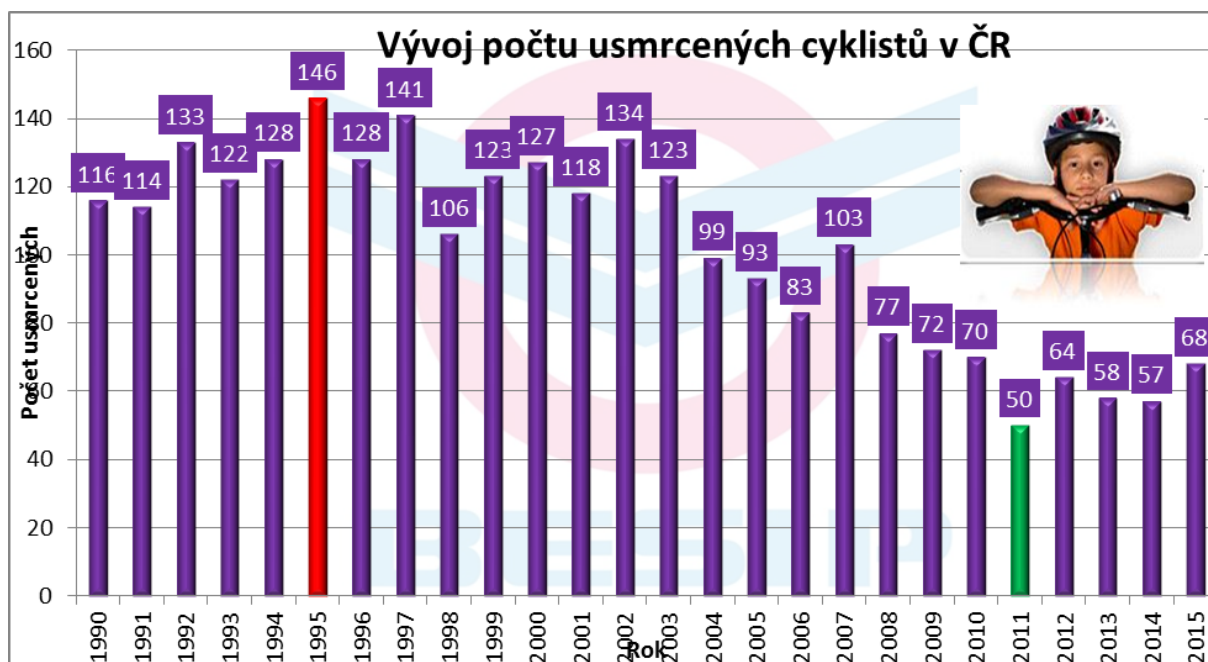
Počet smrtelných úrazů cyklistů na počet kilometrů ujetých na kole je v ČR stále vysoko nad průměrem uváděným v cyklisticky vyspělých zemích (Nizozemsko, Dánsko či Německo). Je proto nutné nejen vést kampaně zaměřené na cyklisty, ale současně je nutná tvrdá represe jak vůči neukázněným cyklistům, tak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

Vývoj vážných následků nehod cyklistů je v České republice výrazně nepříznivější než celkový vývoj následků dopravních nehod v ČR, a to zejména na extravilánových úsecích komunikací za špatné viditelnosti. Podíl usmrčených cyklistů na celkovém počtu usmrčených osob stoupl o 1,6 % na 10,3 %. **Z hlediska plnění opatření Národní strategie bezpečnosti silničního provozu se cyklisté stávají nejohroženější skupinou účastníků silničního provozu a jednou z cílových skupin, kde se nedaří dosáhnout potřebného snížení ani v jednom ze sledovaných ukazatelů.** Jedním z důvodů může být rostoucí počet cyklistů v provozu. Svůj podíl na vážných následcích má i nenošení ochranných pomůcek.

V roce 2015 bylo

- 68 cyklistů usmrčeno, z toho 56 (82 %) nemělo přilbu

- 394 cyklistů bylo těžce zraněno, z toho 272 (69 %) nemělo přilbu
- 3 138 cyklistů bylo lehce zraněno, z toho 2187 (70 %) cyklistů nemělo přilbu.



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

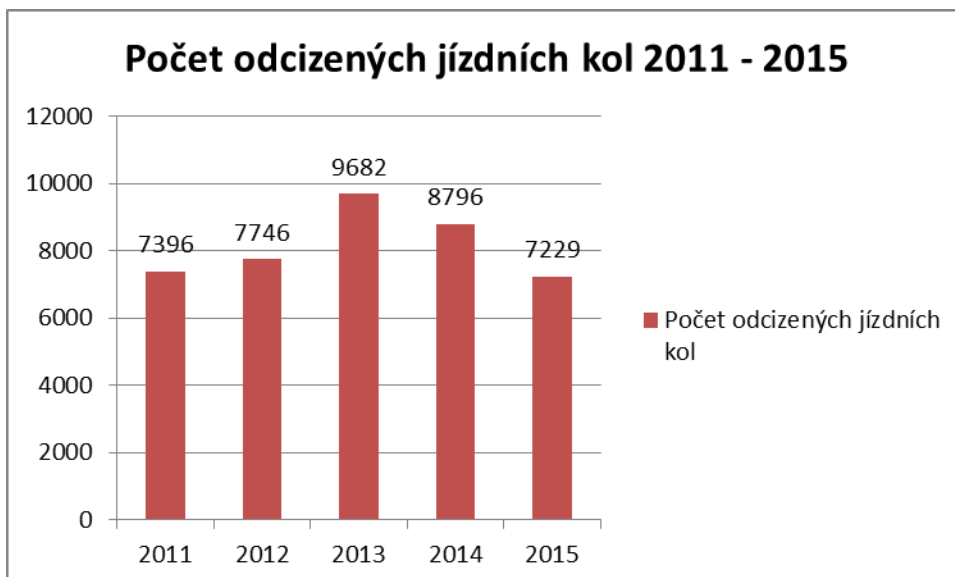
V roce 2015 bylo zaznamenáno 4 226 **dopravních nehod s účastí cyklisty, což je o 81 nehod méně než v roce 2014**. 68 cyklistů bylo usmrceno. Největší počet nehod s účastí cyklisty je evidován v Moravskoslezském kraji (606), Olomouckém kraji (469) a Středočeském kraji (424). Nejméně těchto nehod bylo evidováno v Karlovarském kraji (63).

Alarmující je počet cyklistů, kteří pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek zavinili nehodu. U cyklistů je i nejvyšší podíl nehod, které byly zaviněny pod vlivem alkoholu. **V roce 2015 zavinili cyklisté pod vlivem alkoholu 29,4 % z celkového počtu jimi zaviněných nehod.**

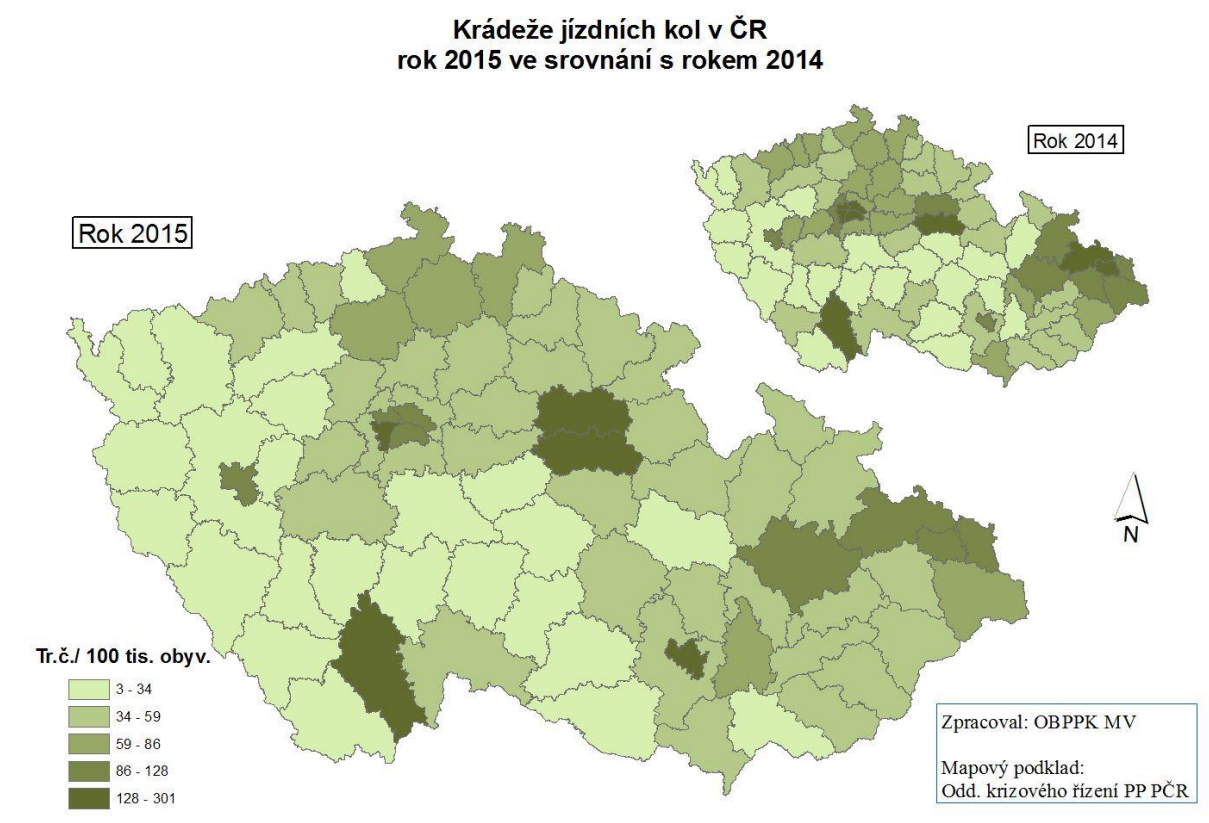
V rámci běžného dohledu zjistila Policie ČR v roce 2015 4.628 přestupků cyklistů. Kromě běžného dohledu realizovala Policie ČR i 317 akcí specializovaných na cyklisty, při nichž se zaměřila především na vybavení jízdního kola s důrazem na viditelnost cyklisty v silničním provozu, na řízení pod vlivem alkoholu a u osob mladších 18 let i na povinné vybavení helmou. Tato témata jsou prezentována i v rámci preventivních akcí Policie ČR.

Doporučením pro další období je vyšší ochrana zranitelných účastníků silničního provozu, realizace pravidelných výchovných aktivit a preventivních kampaní zaměřených zejména na děti, přilby, jízdu pod vlivem alkoholu a viditelnost, ale i realizace postupných úprav vedoucích ke zklidňování dopravy.

Opatření 2.2.3. PREVENCE KRÁDEŽÍ KOL – Podporovat programy a aktivity směřující ke snížení počtu odcizených jízdních kol



Graf 4. Počet odcizených jízdních kol 2011 – 2015, Zdroj: Policie ČR
Do konce září 2016 bylo Policii ČR nahlášeno 4.758 krádeží jízdních kol.



Graf 5. Krádeže jízdních kol v ČR- rok 2015 ve srovnání s rokem 2014

Opatření je naplňováno prostřednictvím dotačního programu MV ČR „Program prevence kriminality“, který zahrnuje i zabezpečení parkování jízdních kol. V rámci opatření je cílem zvýšit informovanost občanů o možnostech zabezpečení jízdních kol a podpora nových způsobů značení jízdních kol pro jejich snazší identifikaci v případě jejich odcizení, ztráty či nalezení.

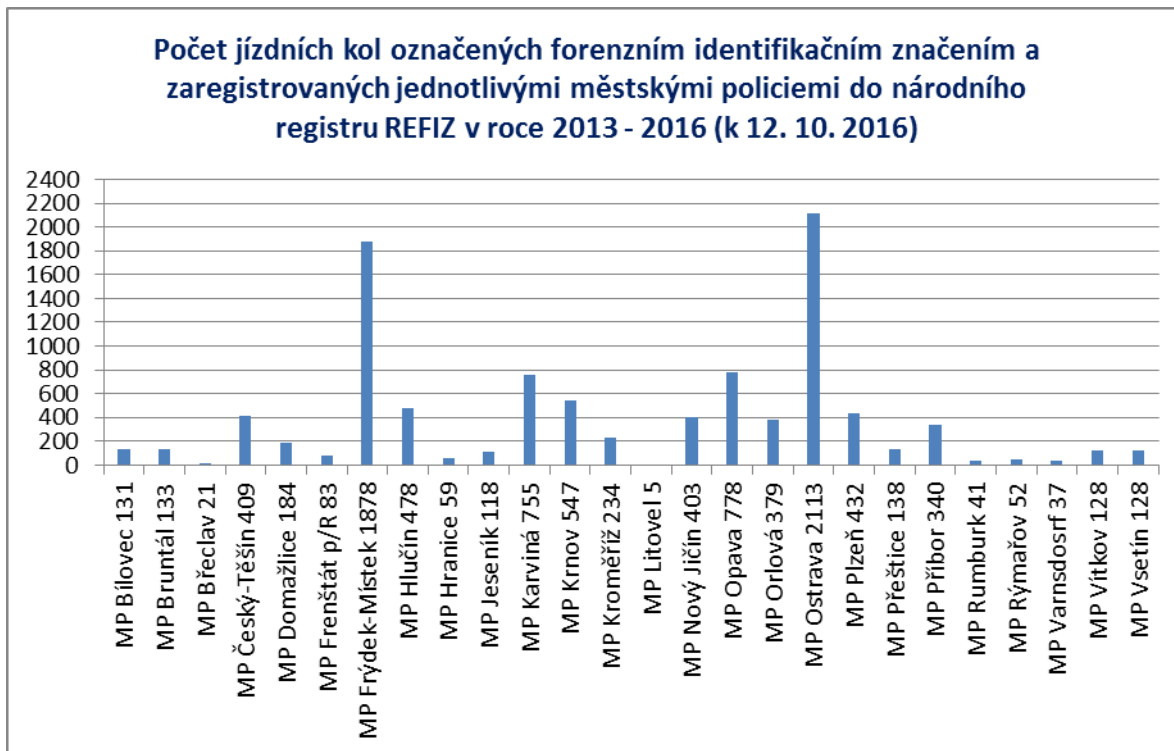
Nejčastěji jsou odcizena kola v hodnotě 5 – 10 tisíc Kč, která lze snadno prodat; vlastníci nejsou motivováni k nahlášení odcizení policii (amortizace, nízká cena, vedeno jako přestupek nebo bagatelní trestná činnost, zpravidla není uzavřena pojistka nebo pojistná částka je příliš nízká, pravděpodobnost,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

Důvodem snížení počtu krádeží jízdních kol bylo jednak bezpečné parkování jízdních kol, jejich větší zabezpečení pomocí bezpečnostních zámků, identifikace a registry jízdních kol, spojenými s činnostmi obecních a městských policií, popř. další preventivní programy.

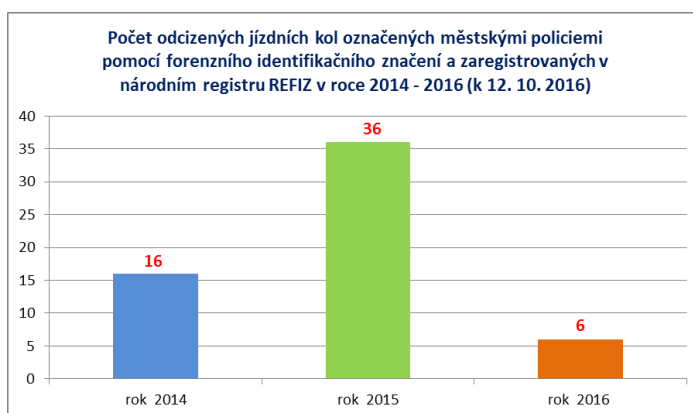
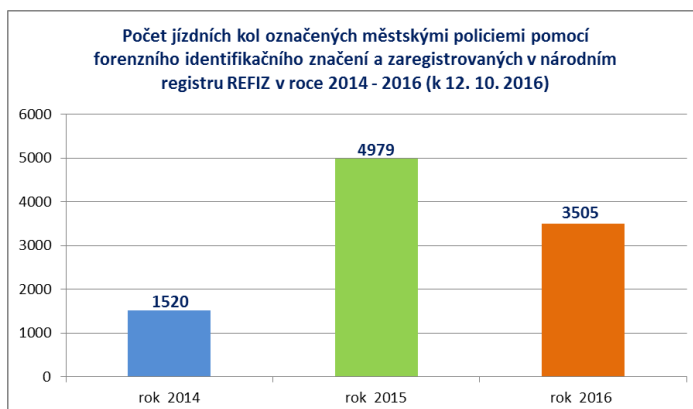
Jednou z příčin poklesu krádeží jízdních kol je také od roku 2013 obecními a městskými policiemi aplikovaná ochrana jízdních kol pomocí tzv. forenzního identifikačního značení, tedy ochrana jízdních kol pomocí roztoků obsahující UV faktor, mikrotečky s kódem a syntetickou DNA. V návaznosti na toto značení je také třeba připomenout vznik národního registru REFIZ – registru forenzního identifikačního značení (www.refiz.cz), do kterého celorepublikově obecní či městské policie ukládají všechna jízdní kola a kompenzační pomůcky opatřené forenzním identifikačním značením. Do tohoto národního registru REFIZ se tak může přihlásit městská policie, která provádí značení jízdních kol nebo kompenzačních pomůcek pomocí forenzního identifikačního značení, a v kteroukoliv denní nebo noční dobu identifikovat jakékoliv nalezené odcizené jízdní kolo nebo kompenzační pomůcku opatřené ochranou forenzního identifikačního značení.



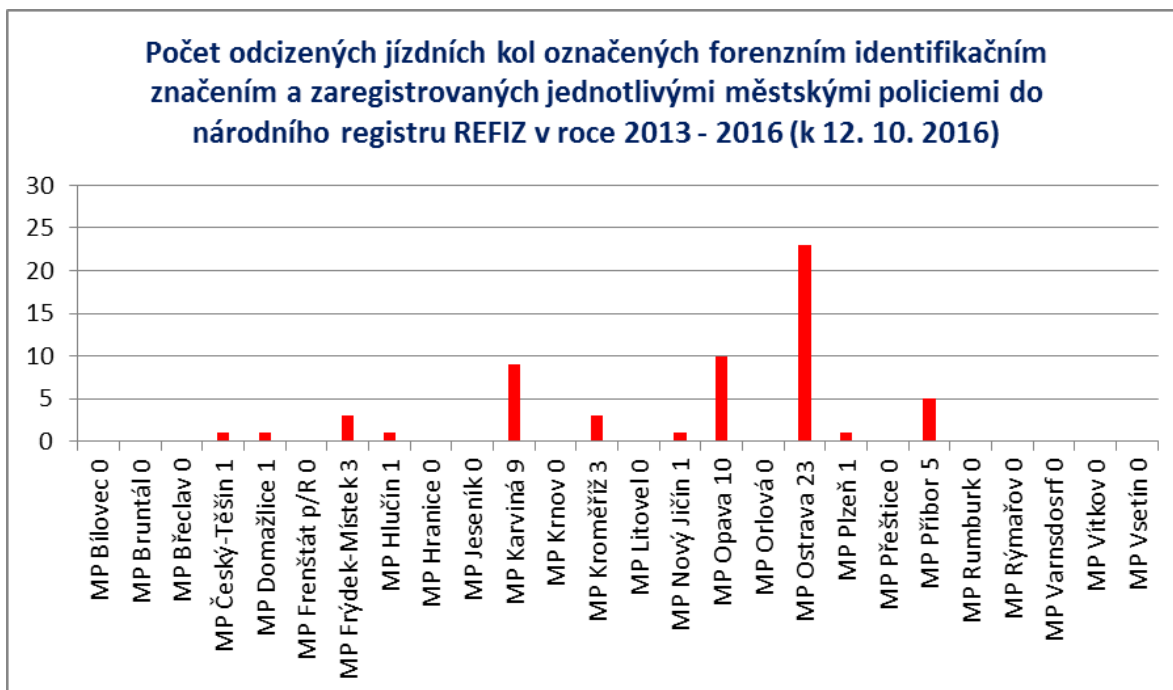
V roce 2016, v rámci projektu Ministerstva vnitra, provádí forenzní identifikační značení a registraci v REFIZ celkem 26 městských policií, kdy se jedná o MP Bílovec, MP Bruntál, MP Břeclav, MP Český-Těšín, MP Domažlice, MP Frenštát p/R, MP Frýdek-Místek, MP Hlučín, MP Hranice, MP Jeseník, MP Karviná, MP Krnov, MP Kroměříž, MP Litovel, MP Nový Jičín, MP Opava, MP Orlová, MP Ostrava, MP Plzeň, MP Přeštice, MP Příbor, MP Rumburk, MP Rýmařov, MP Varnsdorf, MP Vítkov a MP Vsetín. V současnosti je v národním registru REFIZ zaregistrováno 10 004 jízdních kol a 79 kompenzačních pomůcek, přičemž odcizených jízdních kol je pouhých 58.



Graf 6. Počet jízdních kol označených forenzním identifikačním značením



Graf 7. Počet jízdních kol označených městskými policiemi



Graf 8. Počet odcizených jízdních kol označených forenzním identifikačním značením

Více informací je na: <http://www.cyklodoprava.cz/bezpecnost/prevence-kradezi-kol/> a <http://cyklodoprava.cz/pro-media/novinky/jak-lze-zabranit-kradezim-kol-hlavni-je-spravne-parkovani/> .

5.2.3 CÍL 2.3. Realizace legislativních opatření ve vazbě na bezpečnost a plynulost cyklodopravy

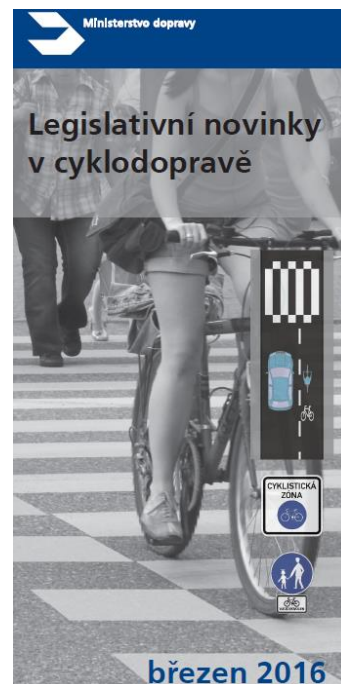
Cílem bylo vytvořit optimální podmínky pro plánování a projektování dopravních staveb a celkového rozvoje prostoru tak, aby byla vždy plnohodnotně řešena i cyklistická doprava, což přispěje ke zvýšení celkové bezpečnosti dopravy a v neposlední řadě i vyššímu používání jízdního kola.

Při Ministerstvu dopravy byla v roce 2013 vytvořena úzká pracovní skupina „Komise pro začlenění rozvoje cyklistické dopravy do silniční legislativy“, s pracovním názvem „Cykloskupina“, která připravila pracovní podklady pro návrh „pro-cyklistických“ opatření k novelizaci zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon 361/2000 Sb.“).

Opatření 2.3.1. DOPRAVNÍ ZÁKONY – Realizovat změny v právních předpisech, které se týkají cyklodopravy v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a vyhlášky č. 30/2001 Sb., Ministerstva dopravy a spojů.

Dne 20. února 2016 vešla v účinnost novela zákona o provozu na pozemních komunikacích (z. 361/2000 Sb. tzv. silniční zákon) pod číslem 48/2016 a tím se uzavřelo první kolo zásadnějších legislativních změn ve prospěch práv uživatelů jízdních kol. Od začátku roku totiž platí i novela zákona o pozemních komunikacích (z. 13/1997 Sb.) s označením 268/2015 Sb. a konečně úplně nová prováděcí vyhláška k zákonu o silničním provozu (vyhl. č. 294/2015, která nahradila původní 30/2001).

Z třinácti širších témat definovaných Cyklostrategií, se novelou podařilo zlepšit do značné míry čtyři témata (menší množství dopravních značek, prostor s převažující funkcí, cyklopruhy/víceúčelové pruhy a zklidněné oblasti v podobě cyklozón) a zčásti se podařilo řešit oblast křížení, povinnost jet striktně při pravé straně a ochrana slabších uživatelů. Dále byla v březnu 2016 novelizována vyhláška 294/2015, která mimo jiné obsahuje cyklistickou zónu, přejezd pro cyklisty přimknutý k přechodu pro chodce a sdružený přechod pro chodce a cyklisty.



MD vydalo k novelizaci osvětový leták. Více informací - <http://www.cyklomesta.cz/novinky/poslanci-schvalili-cyklobalicek-jako-soucast-novely-zakona-o-silnicnim-provozu/>.

Opatření 2.3.2. SOUVISEJÍCÍ ZÁKONY a PŘEDPISY – Při novelizaci potenciálně související legislativy a technické literatury (zákonů, vyhlášek technických norem a podmínek, metodických příruček a pokynů) brát vždy zřetel i na potřeby cyklistické dopravy.

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

V období 2013 – 2016 se podařilo vyřešit dva zákony, které zohledňují potřeby cyklistů. Jedná se o následující:

- Novelu zákona o pozemních komunikacích, která nabyla účinnosti k 31. prosinci 2015. Stezky pro cyklisty vedoucí podél silnic I. třídy jsou od roku 2016 považovány za veřejně prospěšné stavby. Více na <http://www.cyklomesta.cz/novinky/zakon-o-pozemnich-komunikacich-nektere-stezky-budou-verejne-prospesnymi-stavbami/>.
- Novela zákona o ochraně zemědělského půdního fondu. Poplatky za výkupy pozemků ze ZPF prodražovaly investice do cyklostezek o desítky procent, někdy dokonce přesáhly cenu samotné stavby. Zákon o ochraně ZPF tak mohl zcela zablokovat rozumná a bezpečná řešení tam, kde budoucí stezka měla vést třeba přes pole nebo přes louku vedle silnice. Celý problém vznikl

v prosinci 2010 při novelizaci zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu. Kvůli masivnímu budování solárních elektráren a s cílem omezit neúměrné zabírání zemědělské půdy byly „přílepem“ k zákonu č. 402/2010 Sb. od 1. ledna 2011 skokově zvýšeny příslušné sazby náhrad za vynětí ze zemědělského půdního fondu. Více na <http://www.cyklomesta.cz/novinky/novela-zakona-o-ochrane-zemedelskeho-pudniho-fondu-omilostnila-cyklostezky/>

Opatření 2.3.3. SPECIFICKÁ TECHNICKÁ LITERATURA – Aktualizovat Technické podmínky 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“ a vydat metodický materiál ve formě Technických podmínek k tvorbě, značení a údržbě cyklotras – evropských, národních, regionálních a místních.

Nové technické podmínky „Navrhování komunikací pro cyklisty -TP 179“ se nyní aktualizují a měly by být schválené do konce roku 2016 a na začátku 2017 by měly být zveřejněné. Poslední konzultační jednání proběhlo dne 2. 11. 2016. TP 179 byly navrženy podle nejmodernějších principů výstavby cyklistické infrastruktury, např. podle německé [ERA 2010](#) [📄 10,43 MB] a dalších evropských osvědčených zkušeností. Ty jsou pro Česko vzorem a mají pomoci obhájit podobu nových TP 179. [Cyklistická akademie](#) (opatření 3.1.1.) pak rozšiřuje nové TP179 o další odkazy, příklady dobré akce a zajímavosti. Po schválení nových TP 179 se tak Cyklistická akademie se stane jejich průvodcem a bude obohacovat teorii o konkrétní příklady. Cyklistická akademie rozděljuje problematiku cyklistické dopravy do 40 lekcí, které na webu www.cyklokonference.cz nepředstavují jen teorii, ale také příklady z praxe. To vše má napomoci úředníkům a projektantům, aby si vybrali to nejvhodnější řešení pro svoje město.

Metodický materiál ve formě Technických podmínek k tvorbě, značení a údržbě cyklotras – evropských, národních, regionálních a místních zajistila Nadace Partnerství z evropských fondů v roce 2013. Dokument je ke stažení na tomto odkazu: <http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/dalkove-trasy/dalkove-trasy-cr/>.

5.3 SPECIFICKÝ CÍL 3 – REALIZACE PROJEKTU CYKLISTICKÉ AKADEMIE

Odpovědnost za budování cyklistické infrastruktury mají obce a města. Tento specifický cíl jim pak poskytuje metodické zázemí ve vztahu k plánování a projektování cyklistické infrastruktury. Cílem je předat poznatky a zkušenosti těm, kteří rozhodují o cyklistických strategiích a plánují a navrhují cyklistickou infrastrukturu. Jen dobře informovaní odborníci a politici mohou změnit postoj a situaci v oblasti podpory cyklistické dopravy, bez nich není možné dále přenášet podobné myšlenky směrem k široké uživatelské veřejnosti.

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

Opatření 3.1.1. VÝUKOVÝ PROGRAM a METODIKY – Realizovat vzdělávací programy, školení, exkurze a další doprovodné akce s tematikou cyklistické dopravy pod jednotným názvem „Cyklistická akademie“. Vytvořit metodické (učební) materiály, tzv. „fact sheets“ s klíčovými tématy podpory cyklodopravy.

Cyklistická akademie byla připravena na základě výstupů dvou mezinárodních projektů – Central MeetBike¹ a Mobile2020². Byla vydána metodická příručka ke zpracování místní „Cyklostrategie“, která byla doplněna o 40 tématických listů (tzv. fact sheets) popisující strategické a řídicí nástroje, principy plánování a projektování cyklistické infrastruktury, vedení kampaní a realizaci dalších „měkkých opatření“.

Dokumenty byly připravovány ve spolupráci s technickými universitami v Drážďanech (TUD) a v Hamburku (TUHH), Institutem pro sociálně-ekologický výzkum (ISOE) se sídlem ve Frankfurtu n. M., či nizozemskou cyklistickou konzultační společností International Bicycle Consultancy (IBC). Rovněž byly využity poznatky z německé Cyklistické akademie, projektu Německého institutu pro urbanistiku (Difu) pro německou vládu.

Všechny relevantní informace spojené s Cyklistickou akademií jsou dostupné na www.cyklokonference.cz. Výukové programy², jsou realizovány Centrem dopravního výzkumu, v.v.i. (CDV) a Asociací měst pro cyklisty, za podpory MD. Každoročně proběhlo cca 20 seminářů a byla realizována jedna velká konference. Přehled všech akcí je rovněž uveden na webu www.cyklokonference.cz.

¹ Projekt Central MeetBike (3CE343P2) byl financován z programu Central Europe a spolufinancován z programu ERDF a je realizován v období 1. 3. 2011 – 31. 5. 2014 a byl společným dílem polsko-česko-slovensko-německého partnerství. V České republice byl za realizaci projektu zodpovědné CDV. Více www.centralmeetbike.eu a <http://cyklodoprava.cz/central-meetbike/>

² Projekt Mobile2020 byl financován z programu Evropské unie Inteligentní energie pro Evropu a je realizován v období 1. 5. 2011 – 30. 4. 2014. V České republice bylo za realizaci projektu zodpovědné Regionální environmentální centrum, Česká republika, o.p.s. (REC ČR).

AKCE A TERMÍNY SEMINÁŘŮ

18/10/2016 - 19/10/2016
LABSKÁ STEZKA, BEZ BARIÉR
Brandýs nad Labem

26/10/2016
CYKLISTICKÁ DOPRAVA VČERA, DNES A ZÍTRA
Břeclav, Cyklosféra

7/11/2016 - 8/11/2016
DOPRAVA, ZDRAVÍ A ŽIVITNÍ PROSTŘEDÍ
Brno, CDV

archiv ...

další akce ...



Akademie městské mobility

Vítejte na portále **Akademie městské mobility**, který je součástí stejnojmenného vzdělávacího programu **Centra dopravního výzkumu, v.v.i.**, který zahrnuje jak workshopy a konference, tak akreditované semináře pro veřejnou správu. Vzdělávací program byl rozvinut s řadou partnerů, v čele s **Asociací měst pro cyklisty** a který rozvádí myšlenky **značky Města s dobrou adresou**.

Dalším významným školitelem byl i Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI), který vydal cyklistickou brožuru „Česko cyklistické“, která poskytuje informace nejen o dopravních předpisech a bezpečnosti na pozemních komunikacích, ale také o možnostech financování výstavby a údržby cyklistických stezek z prostředků SFDI - http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklo-balicek/cb_a2.pdf.



V roce 2016 se pak Cyklistická akademie stala součástí **Akademie městské mobility**, která prohlubuje daný školící program a to pod značkou **Město s dobrou adresou** (viz opatření 3.2.1.). Od roku 2017 je připraven speciální vzdělávací program, který je popsán na tomto odkaze: <http://www.dobramesta.cz/spoluprace-s-mesty/>. Nutno dodat, že se už nebude týkat jen samotné cyklistiky, ale celkové mobility, jehož je cyklistika součástí.

Opatření 3.1.2. PORADENSKÝ SERVIS – Poskytnout městům metodickou a konzultační činnost (poradenský servis) v oblasti cyklistické dopravy, včetně místních šetření a účasti na strategických jednáních souvisejících s rozvojem cyklistické dopravy, speciálně zaměřená na města, která se přihlásila k Uherskohradištské chartě.

Poradenský servis je zajišťován z pozice Asociace měst pro cyklisty, Centra dopravního výzkumu, v. v. i., a to prostřednictvím národního cyklokoordinátora Jaroslava Martinka. Jednak proběhly tři velké konference – v září 2013 v Pardubicích, v dubnu 2015 v Olomouci a v dubnu 2016 v Ledči nad Sázavou a to v duchu značky Město s dobrou adresou (viz. opatření 3.2.1.). Samotný poradenský servis se skládal z tématických workshopů a osobních konzultací. V roce 2014 například proběhlo 15 vzdělávacích akcí, v roce 2015 14 akcí a v roce 2016 17 akcí, které byly spojené s výkladem principu Cyklistické akademie, plánem udržitelné městské mobility a jejich aplikace v praxi, představení dánské výstava "GOODCITY", soutěže Tady žiju a značky "Město s dobrou adresou".

V letech 2015 a 2016 proběhla tato vzdělávací činnost za finanční podpory Ministerstva dopravy ČR.

Souhrnná agenda konzultací a přednáškové činnosti pro rok 2016 je dostupná na tomto odkaze: <http://www.cyklomesta.cz/aktivity/agenda-v-roce-2016/>.

Poradenský servis je úzce propojen s opatřením 3.1.1.

Opatření 3.1.3. VÝZKUM – Podporovat realizaci aplikovaných výzkumných projektů s cyklistickou tematikou. Začlenit výzkum do procesu podpory cyklistické dopravy, provádět přenos zahraničních poznatků a zavést vhodná opatření do praxe. Průběžně informovat o výsledcích výzkumu a podporovat vzdělávací a výchovné programy. Zajistit uplatnění výsledků v praxi. Zajistit vzdělávání a přípravu odborníků na úrovni současných a budoucích úkolů v dopravě.

Opaření se především zaměřilo na přenos zahraničních poznatků a jejich zavedení do praxe.

V první řadě byly poznatky získávány díky šesti pracovním setkáním národních cyklokoordinátorů k vypracování společného **celoevropského strategického plánu na podporu cyklistiky, ke kterému** se zavázaly vlády členských zemí podpisem tzv. [Pařížské deklarace](#) v dubnu 2014. V kapitole 6.2. je uveden návrh oblastí a indikátorů k 12.9.2016 dané evropské cyklostrategie. **Panevropský program pro dopravu, zdraví a životní prostředí** (THE PEP – Transport, Health and Environment Pan-European Programme) vznikl v roce 2002 pod hlavičkou UNECE (United Nations Economic Commission for Europe). Program spojuje témata dopravy, zdraví a životního prostředí, jeho hlavním cílem je mimo jiné podporovat udržitelnou mobilitu, omezovat negativní dopady dopravy jako jsou emise nebo hluková zátěž či podporovat bezmotorovou dopravu. PEP sdružuje země Evropy, Střední Asie a Severní Ameriky.

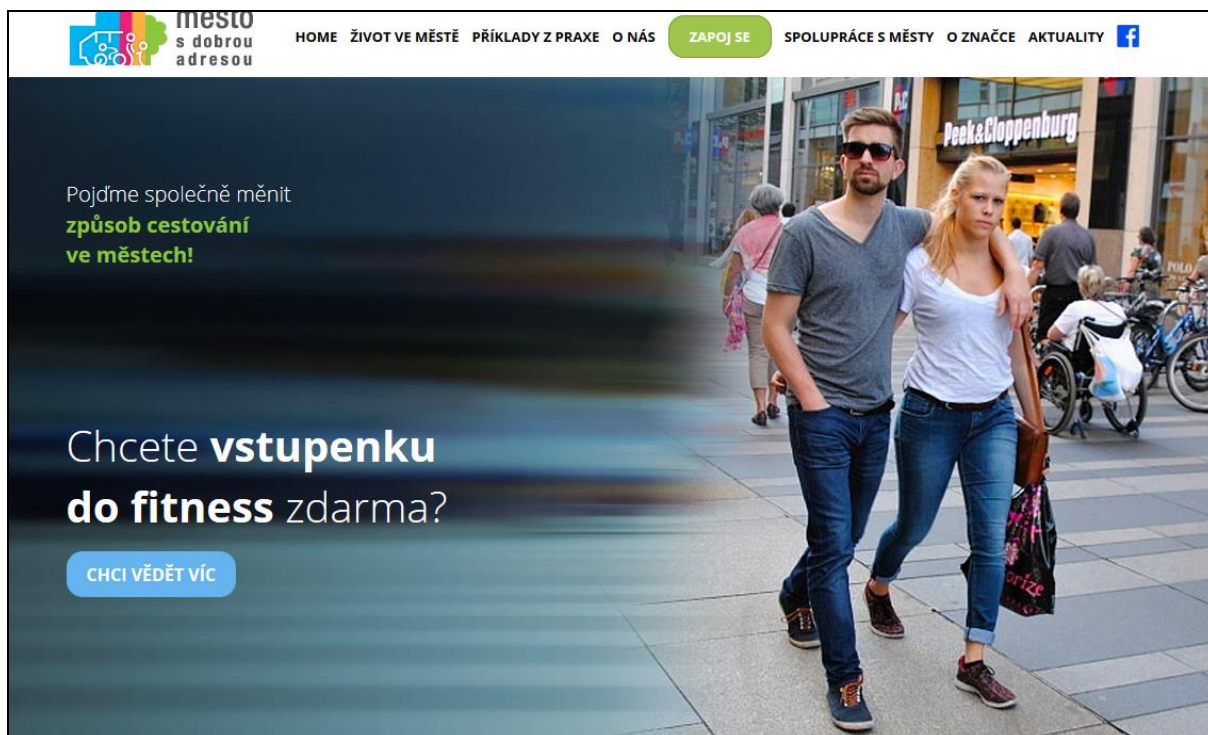
Pro aplikaci výzkumu do praxe se ovšem stala inspirací zejména německá iniciativa The German Partnership for Sustainable Mobility (GPSM) - <http://www.german-sustainable-mobility.de/>. GPSM podporuje komplexní realizaci opatření v oblasti udržitelné mobility a zelené logistiky. Ve spolupráci s různými subjekty na pozadí ekonomiky, vědy a společnosti se snaží prozkoumat a připravit pro realizaci široké spektrum možných koncepcí, opatření a technologických řešení pro dopravní sektor. Právě tato iniciativa ukázala, že není možné cyklistickou dopravu řešit a propagovat izolovaně, ale jen v celkovém kontextu udržitelné mobility. Tak i vznikla značka Město s dobrou adresou (MSDA) – viz opatření 3.2.1.

Značka MSDA je dále postavena na rozšíření odborných poznatků, a to díky úzké spolupráci s Technickou univerzitou v Drážďanech a s městem Lipsko, které často pracuje s termínem „dobrá adresa“. Mnohé informace a zkušenosti pak vychází z letní školy udržitelné městské mobility, která proběhla ve dnech 15. - 19. 8. 2016 v Lipsku. Zdrojem informací je také globální projekt Sustainable Urban Transport Project (SUTP; Projekt udržitelné městské dopravy), který šíří informace týkající se udržitelné městské mobility; konkrétně jde o příklady dobré praxe, politické poradenství a budování kapacit (www.sutp.org). MSDA chce implementovat tyto poznatky do českého prostředí, zaměřit se na vybudování kvalitní databáze českých a zahraničních příkladů a podtrhnout tak význam kvalitního řešení městské mobility, veřejného prostoru a dopravy.

5.3.2 CÍL 3.2. Zefektivnění propagace cyklistické dopravy jako součásti životního stylu

Opatření 3.2.1. KOMUNIKAČNÍ PLÁN – Ve spolupráci s městy vytvořit a pravidelně aktualizovat a naplňovat Komunikační plán Cyklostrategie

Součástí realizace Cyklostrategie je i spuštění Komunikační strategie, která formou jednoduchých sdělení má vysvětlit pojem udržitelná městská mobilita a její souvislosti. Za tímto účelem byla více jak dva roky připravována značka Město s dobrou adresou (MSDA) - www.dobramesta.cz. Naposledy značka MSDA byla představena na tiskové konferenci v Praze dne 21.7.2016 a to za účasti MD, MZP, SMO ČR, CDV, České parkovací asociace a Asociace měst pro cyklisty.



The image shows a screenshot of the MSDA website. At the top, there is a navigation bar with the logo 'mesto s dobrou adresou' and menu items: HOME ŽIVOT VE MĚSTĚ PŘÍKLADY Z PRAXE O NÁS ZAPOJ SE SPOLUPRÁCE S MĚSTY O ZNAČCE AKTUALITY. Below the navigation bar is a large banner featuring a photograph of a young couple walking on a city street. The text on the banner reads: 'Pojďme společně měnit způsob cestování ve městech!' followed by 'Chcete vstupenku do fitness zdarma?' and a button labeled 'CHCI VĚDĚT VÍČ'. The background of the banner is a blurred city street scene with a 'Peek & Cloppenburg' store visible.

Značka MSDA je symbolem kvality řešení městské mobility, veřejného prostoru a dopravy. Cílem je podporovat integrovanou/inkluzivní dopravu, jejímž základem jsou potřeby nás lidí. Iniciativa kolem značky MSDA sdružuje lidi a organizace, kteří chtějí zlepšovat prostředí ve svých městech. Cílem je vytvoření platformy propojující partnery z oblasti státní správy a samosprávy, odborných organizací, komerčních organizací, místních komunit a sdružení, ale i známé osobnosti a média. "Politickým" gestorem je [Svaz měst a obcí ČR](#), odborným garantem je [Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.](#) a symbolem pro budoucí partnerství jsou organizace, které stály u zrodu této iniciativy, neboli [Asociace měst pro cyklisty](#), [Česká parkovací asociace](#), [Svaz cestujících ve veřejné dopravě](#), [Tým silniční bezpečnosti](#) a [Univerzita Palackého v Olomouci](#). Cílem je ale dále rozšiřovat tuto síť a platformu.

Další formou propagace je putovní výstava pod souhrnným názvem **Města s dobrou adresou**, o jejíž výrobu se postaralo Velvyslanectví Dánska v ČR. Výstava má pomoci nastartovat v českých podmínkách veřejnou diskusi o kvalitě života v našich městech, především v souvislosti s mobilitou. Výstava byla představena v dubnu 2015 na [stejnojmenné konferenci](#) v Olomouci, od té doby putuje po českých městech. Kde se právě nachází, najdete na stránkách www.dobramesta.cz. Konkrétně na odkaze: <http://www.dobramesta.cz/zapoj-se/zajimej-se-o-danskou-vystavu-good-city/>.



Příběhy
**MĚST
S DOBROU
ADRESOU**

Inspirace,
jak z našich měst
udělat místa
s „dobrou adresou“

Dánská výstava je zaměřená
na mobilitu ve městě,
na dopravu,
na potřebu pohybu,
pohled na veřejný prostor,
na „dobrou adresu“.

A co znamená pro vás pojem
„dobrá adresa“?

Výstava má dvě části. Komentáře a náhledy k jednotlivým panelům jsou k dispozici na odkaze: <http://www.cyklokonference.cz/dobra-adresa/>

1. [Copenhagen Solutions](#) (Kodaňská řešení)
2. The Good City (Dobré město). Pro lepší uchopení byla rozdělena do několika částí: [Upoutávka](#); [Pohled do historie](#); [Hledá se město budoucnosti](#); [Nová městská mobilita](#) - otevíráme problematiku plánů udržitelné městské mobility, veřejné dopravy a managementu parkování; [Design ulice](#); [Zklidňování dopravy](#); [Člověk a jeho kolo](#); [Třešinka na dortu](#) - pohled do budoucnosti



Další formou propagace jsou soutěže. V roce 2016 byla uspořádána soutěž Tady žiju, která vyzvedla pozitivní příklady z českých měst. Soutěž „Tady žiju“ chtěla rovněž podpořit aktivní způsob života ve městě, kde jsou vytvořeny dobré podmínky pro jízdu na kole, chůzi (procházky), běh, in-line. Záměrem je ukázat, že je třeba dát ve městech prostor pro volbu, možnost být aktivní a mít kde se ve městech a okolí pohybovat. Nejde jen o volnočasové aktivity, ale o zařazení přirozeného pohybu do běžného života.



Finále soutěže „Tady žiju“ se konalo v rámci [konference „Město s dobrou adresou“](http://www.cyklokonference.cz/terminy-seminaru/konference-mesto-s-dobrou-adresou/73/), která proběhla ve dnech 19. – 21. 4. 2016 v hotelu LUNA (Kouty, Ledec nad Sázavou). Soutěžní prezentace je možné si prohlédnout na tomto odkaze: <http://www.cyklokonference.cz/terminy-seminaru/konference-mesto-s-dobrou-adresou/73/>.

Oficiální vyhlášení výsledků, spojených s tiskovou konferencí, proběhlo [v Přerově dne 6.6.2016](#). Jejím cílem bylo mimo jiné představit, jak se pracuje s mobilitou v českých městech. **Vítězem soutěže** se stal **Přerov, úspěch slavila** i další moravská města **Olomouc, Šumperk, Třinec, Otrokovice a Uherské Hradiště**.

Opatření 3.2.2. AKTIVITY MŽP A MZ. Pokračovat v realizaci stávajících aktivit resortů MŽP a MZ

Aktivity Ministerstva životního prostředí

MŽP koordinuje v ČR propagační akci EU, Evropský týden mobility, který se koná pravidelně každý rok ve dnech 16.–22. září. Cílem akce je podpořit přijatelnější způsoby dopravy a napomoci při omezování individuální automobilové dopravy ve městech. MŽP podporuje danou akci nejen koordinační a školící činností, ale i finančními příspěvky. MŽP úzce spolupracuje i s dalšími partnery (Národní síť zdravých měst, Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. atd.).

V rámci Evropského týdne mobility (ETM) se ve městech nabízí občanům různé akce, zaměřené na udržitelné formy dopravy a dopravní výchovu (cyklojízdy, pěší výlety, akce pro rodiče s dětmi, pro seniory, pro občany s handicapem, výlety historickou tramvají, semináře, akce na dětském dopravním hřišti apod.).

MŽP dále podporuje kampaně na podporu čisté mobility. Díky dotačnímu programu Státního fondu životního prostředí na podporu komunikačních a propagačních aktivit je možné podporovat i téma městské mobility, které jsou realizovány v několika českých statutárních městech od roku 2016. Pro přípravu žádostí byl pro města připraven vzdělávací seminář dne 23.7.2015, na kterém byly předloženy informace ke kampaním a komunikaci z projektu Transport Learning: <http://www.cyklokonference.cz/temata/marketing-mekka-opatreni/31-zmena-dopravnich-navyku/transport-learning/>

Aktivity Ministerstva zdravotnictví

Opatření je zaměřeno na [rozvoj samostatné aktivní mobility](#). V roce 2015 byl vytvořen akční plán, který je zaměřen na problematiku zvýšení úrovně pohybové aktivity obyvatel ČR, který je součástí Zdraví 2020 - Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí. 13 akčních plánů v rámci implementace Národní strategie Zdraví 2020 pak Vláda na svém zasedání odsouhlasila dne 20. 8. 2015. „Tato strategie jasně definuje priority České republiky v oblasti péče o zdraví, které povedou ke zlepšení zdravotního stavu našich občanů. Existence tohoto dokumentu nám také umožňuje čerpat finanční prostředky z evropských fondů, což je pro realizaci akčních plánů zásadní,“ říká ministr zdravotnictví Svatopluk Němeček.

Stručné shrnutí akčního plánu Podpora pohybové aktivity. Naprostá většina dětí v České republice nemá doporučenou minimální pohybovou aktivitu, tj. 60 minut denně. V dospělém věku potom většina populace vykonává profese, u kterých je energetický výdej během dne minimální. Ve zvýšené míře tak trpíme chronickými neinfekčními onemocněními, kterým se ve většině případů dá předejít. Pasivní životní styl je jedna z hlavních příčin jejich vzniku. Navrhovaná řešení:

- podpora pohybové aktivity ve vzdělávání
- aktivní mobilita
- podpora sportu pro všechny a aktivního využívání volného času
- podpora pohybové aktivity ve zdravotnictví a sociálních službách
- podpora pohybové aktivity u zaměstnavatelů
- pohybová aktivita, prostředí a infrastruktura

Opatření 3.2.3. PODPORA E-MOBILITY – Podporovat nové formy mobility, pedeleky (jízdní kola s podpůrným elektromotorem, který je účinný pouze při šlapání).

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

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

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

Opatření 3.3.1. ASOCIACE – Ve spolupráci s městy vytvořit národní síť „Města pro cyklisty“ a zajistit každoroční finanční podporu této Asociaci.

Je známo, že odpovědnost za budování cyklistické infrastruktury mají obce a města. Proto třetí cíl je chápán jako určitá výzva adresovaná městům, aby se přeorientovala na aktivní cílevědomou dopravní politiku namísto pasivního přizpůsobování se narůstající dopravě. Obecné zkušenosti směřují k tomu, že dopravní koncepce v evropském měřítku znamená podporovat udržitelné šetrné způsoby dopravy.

Na základě tohoto cíle vznikla dne 2.7.2013 **ASOCIACE MĚST PRO CYKLISTY, která je celostátní, dobrovolnou, nepolitickou a nevládní organizací**, založenou jako zájmové sdružení právnických osob. Členy Asociace jsou obce, města a svazky. Asociace měst pro cyklisty je partnerem pro vládní i parlamentní politickou reprezentaci. Podílí se na přípravě a tvorbě návrhů legislativních i nelegislativních opatření týkajících se oblasti městské mobility, zejména cyklistické dopravy. Činnost Asociace je založena především na aktivitě starostů, primátorů a členů zastupitelstev obcí a měst, kteří se nad rámec svých povinností věnují i obecným problémům spojených s cyklistickou dopravou. V současné době sdružuje Základní informace jsou dostupné na www.cyklomesta.cz.

Výsledkem závazku je aktivita města směrem k těm občanům, kteří chtějí jízdní kolo používat každý den k cestám po městě. Asociace měst pro cyklisty úzce spolupracuje se Svazem měst a obcí ČR a s vládními orgány a institucemi.

Tato asociace chce přispět ke zlepšení podmínek pro cyklo dopravu a k naplnění cílů Cyklostrategie. Tato asociace tak:

- inspiruje a podněcuje stále více měst, aby podnikala konkrétní kroky v propagaci cyklistiky a učila se navzájem jeden od druhého a vyhnula se objevování objeveného - <http://www.cyklomesta.cz/aktivity/akademie-mestske-mobility/> ;

- usiluje o systémové změny ve financování rozvoje dopravní infrastruktury v ČR ve prospěch cyklistické dopravy - <http://www.cyklomesta.cz/aktivity/finance/>;
- usiluje o změny v legislativě ČR ve prospěch procyklistických opatření - <http://www.cyklomesta.cz/aktivity/legislativa/> ;
- podporuje výměnu zkušeností mezi českými a moravskými městy formou workshopů (včetně účasti zástupců ze zahraničí);
- zviditelňuje cyklistiku a dostává ji do centra pozornosti v oblasti územního plánování a politického uvažování;
- podporuje rozvoj městské mobility jako systému s vyváženou dělbou přepravní práce mezi jeho jednotlivými složkami a PR aktivitami ve prospěch cyklistické dopravy a cykloturistiky.

Posláním Asociace měst pro cyklisty je dále prezentace VIZE 25, neboli podpora rozvoje městské mobility, která věnuje spravedlivou pozornost všem složkám dopravy. Individuální automobilová doprava, cyklistická doprava, veřejná a pěší doprava by měly mít stejné postavení. Vize 25 by měla ovlivňovat všechny další koncepční a strategické dokumenty města. Odborné dokumenty by již neměly být připravovány izolovaně, ale integrovaně a společně. Jen tento přístup zabrání preferenci jedné dopravy před druhou a umožní vytvořit podmínky pro všechny její druhy - <http://www.cyklomesta.cz/dobra-adresa/vize-25-integrovaný-prístup/> .

Navazující doporučená opatření pro „Města pro cyklisty“

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

<http://www.cyklomesta.cz/aktivity/akademie-mestske-mobility/priklady-z-praxe-kampane/> .

5.4 SPECIFICKÝ CÍL 4 – REALIZACE PROJEKTU ČESKO JEDE

Česko jede se zaměřuje nejen na komplexní podporu cykloturistiky, ale i na další formy bezmotorové dopravy a aktivní turistiky v ČR. Jeho cílem je zejména vytvoření národní značky pro cykloturistiku a zpracování srozumitelné a atraktivní nabídky pro cykloturisty s poskytnutím přehledné a kvalitní informace českým a zahraničním cykloturistům (ať už dálkovým, terénním či rekreačním) o možnostech cykloturistiky ve všech regionech ČR na webu i v tištěných materiálech.

K danému tématu proběhly dvě velké konference Česko jede. První ve dnech 15. – 16. 9. 2015 v Domažlicích.

Více: <http://www.cyklokonference.cz/terminy-seminaru/konference-cesko-jede/58/>.

Druhá dne 2. 11. 2016 ve Žďáru nad Sázavou.

Více: <http://www.cyklokonference.cz/terminy-seminaru/konference-cesko-jede/84/>

Na těchto konferencích byly stanoveny kroky k implementaci této priority. V období 2013 – 2016 byla tato značka testována a v plné verzi bude veřejnosti představena na Region Tour v Brně v lednu 2017.

5.4.1 CÍL 4.1. Marketingová podpora produktu Česko jede

Opatření 4.1.1. NÁRODNÍ ÚROVEŇ – Realizovat marketingové aktivity pro domácí i zahraniční cykloturisty

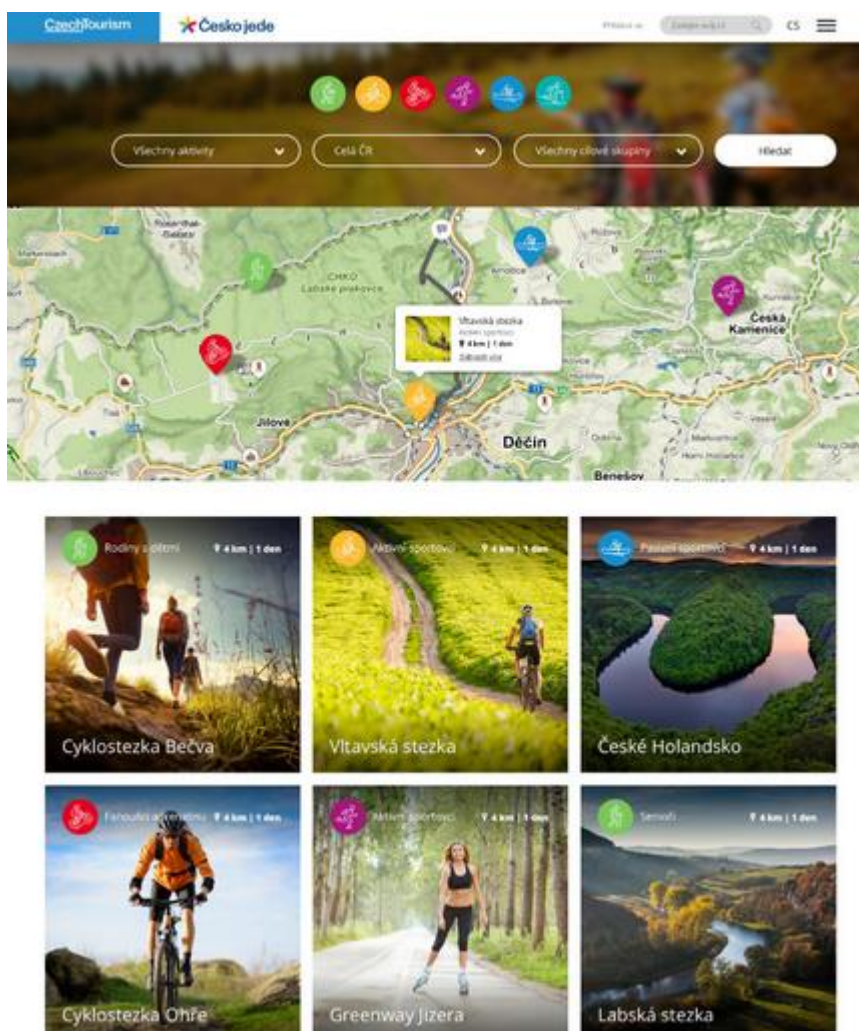
V období 2013 – 2016 byly realizovány tyto aktivity:

- **Byla vytvořena jednotná značka (brand).** Ta je charakterizována názvem, logem s logotypem a pěti formami bezmotorové mobility (cykloturistika, MTB, in-line, pěší turistika, vodní turistika) z celonárodního pohledu a platí pro všechny produkty a úlohy (značení, infotabule, internet, tištěné materiály, marketing).
- 
- **Postupné zkvalitňování webového portálu** produktu Česko jede www.ceskojede.cz – ve spolupráci s partnery byla vytvořena jednotná struktura a formát informací, podkladových map a bylo zajištěno propojení s vyhledávači tras a dopravního spojení (idos.cz). Pro rok 2017 se v tomto kontextu chystá zcela nová podoba daných webových stránek.

Ukázka webu pro rok 2016



Ukázka webu pro rok 2017



- **Marketing** – Značka Česko jede je pravidelně oficiálním partnerem veletrhu For Bikes, který se koná na jaře každého roku.



- **Tištěné materiály** (mapy a průvodce) – v rámci projektu Cesty krajinou byla vydána mapa dálkových tras s odkazem na hlavní evropské, národní a regionální tras s marketingovým potenciálem i pro zahraniční cykloturisty.
- **Integrace veřejné dopravy** – proběhla integrace bezmotorové a veřejné dopravy do projektu – půjčovny kol ČD, cyklobusy, integrace do webu www.idos.cz či www.cd.cz.
- **Propagace** na Facebooku - <https://www.facebook.com/ceskojede/>

MMR rovněž poskytlo prostřednictvím svého dotačního titulu dotaci Nadaci Partnerství na rozvoj projektu EuroVelo a Asociaci měst pro cyklisty na rozvoj projektu Česko jede. Obě organizace úzce spolupracují s agenturou CzechTourism při realizaci daného opatření.

V rámci aktivity bylo dále zajištěno:

- Tvorba cykloturistických produktů pro dálkové cykloturisty a výběr TOP českých nabídek dle jednotlivých cílových skupin, včetně tematických tras v území (např. vinařské cyklostezky).
- Provoz portálu produktu Česko jede a jeho propojenost s www.kudyznudy.cz, www.czechtourism.com, s krajskými portály (či turistickými regiony). Cílem je nabízet na jednom místě top cykloturistickou a výhledově i širší (pěší, vodáckou, hipo, běžeckou) nabídku ČR.

Opatření 4.1.2. REGIONÁLNÍ ÚROVEŇ – Vytvořit a zkvalitňovat regionální a místní cykloturistické produkty.

Jedná se o opatření, které je pouze doporučující. Nicméně agentura CzechTourism zintenzivnila v roce 2016 jednání s kraji o propojení jejich aktivit s projektem Česko jede. Vzdělávací činnost se týká těchto oblastí:

- Tvorba regionálních a místních cykloturistických produktů / cyklobalíček (existence zdrojových dat na místní úrovni – na lokálním webu města, mikroregionu nebo turistického regionu – kde se garantuje správnost a aktuálnost všech dostupných základních dat).
- Provoz krajských portálů (nebo turistických) s cyklistickou tematikou.
- Realizace komunikačních kampaní na regionální a místní úrovni (např. uspořádání akcí typu „Vysočinou na kole“), prezentace na tuzemských sportovních veletrzích a veletrzích cestovního ruchu.

Opatření 4.1.3. DATA – Získávat marketingové informace

MMR poskytlo Nadaci Partnerství dotaci na vytvoření systému monitoringu pohybu cyklistů a aktivních turistů na vybraných trasách a v cyklodestinacích. Znalost kvantitativních dat o pohybu především cyklistů a pěších na stezkách a v dopravních pruzích vedou ke zvýšení efektivity práce a získání dat potřebných pro:

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

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

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

Dále byl v roce 2016 poprvé realizován tzv. národní Cyklobarometr měst, kdy více než třináct set cyklistů se zapojilo do historicky prvního ročníku této ankety. Odpovídali na třicítku otázek týkajících se infrastruktury, bezpečnosti ale i například vztahu veřejné správy k rozvoji cyklo dopravy. V prvním ročníku české ankety inspirované podobným průzkumem, který pravidelně probíhá v Německu, mohli odpovídat pouze účastníci kampaně Do práce na kole. Vítězem ankety Cyklobarometr měst 2016 je Hradec Králové.

5.4.2 CÍL 4.2. Zajistit potřebnou infrastrukturu pro cykloturistiku

Opatření 4.2.1. DOPROVODNÁ INFRASTRUKTURA – Připravovat a realizovat veřejné neziskové projekty pro rozvoj infrastruktury podle aktuálních trendů a poptávky (například trasy pro terénní bikování se zázemím, centrální cykloturistické body, úschovny, stojany u turistických a přírodních památek, odpočívadla, informační a naučné tabule apod.).

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

- programu MMR **Cestování dostupné všem**, určeného pro podnikatele, podporu projektů mj. na bázi rekonstrukce/vybudování odpočívadel, center služeb pro turisty a hygienického zázemí pro pěší, cyklisty a handicapované turisty podél pěších tras, naučných stezek, cyklotras a zdrojových tras, včetně marketingu vytvořených produktů;
- programu LESY 2000, který má v sobě také zahrnuto budování této infrastruktury;
- z krajských a evropských fondů z rozpočtu obcí, měst, mikroregionů (DSO), MAS a soukromých subjektů.

Bližší informace k programu „Cestování dostupné všem“: Cílem podprogramu je růst podílu cestovního ruchu na prosperitě regionů, vytvoření ekonomických podmínek k iniciaci a podpoře aktivit pro rozvoj domácího cestovního ruchu. Podpora tvorby nových produktů, aktivní začlenění cílových skupin, snížení sezónnosti, vytvoření podmínek pro zlepšení infrastruktury cestovního ruchu a zpřístupnění atraktivit. Podporováno: rekonstrukce/vybudování odpočívadel, center služeb pro turisty a hygienického zázemí pro pěší, cyklisty a handicapované turisty podél tras, zpřístupnění atraktivit cestovního ruchu, zavedení/zlepšení/vytvoření navigačních a informačních systémů pro sluchově a zrakově postižené účastníky cestovního ruchu a pořízení zařízení pro bezpečné parkování kol a úschovu zavazadel, to vše včetně propagace zrealizovaných výstupů akcí.

Opatření 4.2.2. ZNAČENÍ – Zajistit správcovství a údržbu značení cyklotras.

Opatření je průběžně naplňováno prostřednictvím KČT. Opatření zahrnuje tyto aktivity:

- Provedení revize a pasportu značení spojenou s údržbou cyklotras.
- Stanovení systému údržby značených cyklotras na území jednotlivých krajů.
- Návrh na značení nových cyklotras, případně jejich přeznačení, nebo dokonce rušení nevhodných cyklotras, zejména cyklotras IV. tříd.

Vývoj cykloturistiky v ČR během posledních dvou desetiletí je charakteristický především extensivním rozšiřováním sítě cyklotras až na současných cca 44000 km, ale zároveň i zvyšující se poptávkou po bezpečných a dobře vybavených cyklotrasách. Regionální systémy tras dobře fungují v jednotlivých krajích (např. na Jižní Moravě a v Jižních Čechách, v Karlovarském či Královéhradeckém a Plzeňském kraji), dálkové cyklotrasy jsou naproti tomu dlouhodobě rozvíjené např. v Ústeckém kraji. Na úrovni všech krajů jsou vedeny pasporty kvality tras a značení dle jednotného modelu. Digitalizované pasporty sítě krajských cyklotras se stanou i základem pro národní úroveň a stanou se celorepublikovým standardem. Na krajské úrovni jsou jednotliví krajští cyklokoordinátoři odpovědní za úseky dálkových cyklotras, kteří komunikují s koordináčním místem dálkových tras.

Značení cyklistických, resp. cykloturistických tras se zásadně liší podle toho, jde-li o trasy vedoucí převážně po silnicích, místních a kvalitnějších účelových komunikacích (tzv. silniční cyklotrasy) nebo o trasy vedoucí převážně po horších účelových komunikacích, tedy po polních a lesních zpevněných cestách (tzv. terénní cyklotrasy). Terénní značení je používáno i na území národních parků a CHKO. Oba druhy cyklistických tras jsou voleny tak, aby umožňovaly použití i turistických (krosových, trekkingových) kol, nikoliv jen kol horských. Pro popis značení cyklotras se používá jako podklad „Systém značení turistických tras v České republice“, vydaný Klubem českých turistů v Praze a Technické podmínky TP 100.

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

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

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

5.4.3 CÍL 4.3. Podpora služeb a rozvoj lidských zdrojů v oblasti cykloturistiky

Opatření 4.3.1. ŠKOLENÍ – Realizovat vzdělávací a školicí programy (kurzy) v jednotlivých krajích

Jedná se o opatření, které je realizováno v rámci cíle 3.1. Cyklistické akademie s cílem pomoci definovat cyklistické produkty dle cílových skupin cyklistů.

Opatření 4.3.2. CYKLOPRŮVODCOVSTVÍ – Zvyšovat kvalifikaci pracovníků v oblasti cykloprůvodcovství.

Toto opatření nebylo zatím zahájeno. Jedná se o zavedení vzdělávacího programu pro pracovníky ve službách cykloturistiky – cykloprůvodce (certifikovaný kurz cykloprůvodců se znalostmi provázení cykloturistů, zdravotním minimem, minimem znalostí servisu kol, schopnostmi sestavení výletů a programů na míru, orientačních vědomostí, apod.).

Opatření 4.3.3. CERTIFIKACE SLUŽEB – Využít k jednotné propagaci certifikaci služeb „Cyklisté vítání“ a podporovat specializované služby v ubytování s touto značkou.

Významným segmentem v oblasti služeb je projekt Cyklisté vítání, který spustila Nadace Partnerství. Agentura CzechTourism nyní převzala tuto certifikaci i pro portál www.ceskojede.cz. Certifikovaná ubytovací a stravovací zařízení, kempy a turistické cíle označuje v terénu usmívající se zelené kolo na bílém pozadí. Tým akreditovaných hodnotitelů prověřuje plnění podmínek certifikace ve více než tisícovce zařízení. Certifikace byla v prvních dvou letech podpořena ze strukturálních fondů Evropské unie v rámci Společného regionálního operačního programu. Cílem je vytvořit certifikační systém Cyklisté vítání, jako národní standard kvality služeb cestovního ruchu pro skupinu cyklistů a cykloturistů, zavedení certifikace a systému kontroly do praxe na celém území ČR na základě úspěšných zkušeností ze zahraničí.

Doporučení pro další období zůstávají v platnosti.

- realizovat školení v jednotlivých krajích a na centrální národní úrovni s cílem definovat cyklistické produkty dle cílových skupin cyklistů. Cílové skupiny jsou

především úředníci a podnikatelé, cílem je zlepšit koordinaci a součinnost při rozvoji cykloturistiky s příslušnými destinačními managementy v regionech.

- Vydání tří národních metodických příruček pro vytvoření rozvoje a správy celého systému cykloturistiky.
- Zvyšování kvalifikace pracovníků v oblasti cykloprůvodcovství. Zavedení vzdělávacího programu pro pracovníky ve službách cykloturistiky – cykloprůvodce (certifikovaný kurz průvodců se specializací na cykloturistiku, který by kromě průvodcovství zahrnoval také zdravotní minimum, servis kol, pravidla pro sestavení výletů a programů na míru, orientační schopnosti, apod.). Vyškolení cykloprůvodci by tyto činnosti prováděli jako vlastní živnost, jako zaměstnanci cestovních kanceláří a agentur, destinačních společností nebo privátních služeb – ubytovacích zařízení. Uvedený kurz by byl akreditovaný MŠMT a jeho úspěšní absolventi by získali certifikát cykloprůvodce, se kterým by mohli vykonávat živnost cykloprůvodce.

6. Nástroje realizace Cyklostrategie

6.1 FINANČNÍ NÁSTROJE

Opatření jednotlivých zainteresovaných resortů jsou plněna pomocí běžných postupů a procedur ministerstev. Jedná se pak zejména o Ministerstvo pro místní rozvoj a její příspěvkové organizace **agenturu CzechTourism** s tematikou cykloturistiky a Ministerstvo životního prostředí a Ministerstvo zdravotnictví společně **se Státním zdravotním ústavem** s tematikou zdravotní výchovy a podpory veřejného zdraví. Spojovacím článkem naplňování celé Cyklostrategie je Ministerstvo dopravy. Významnou roli hraje i **Státní fond dopravní infrastruktury**, který přispívá na budování cyklistické infrastruktury.

Konkrétní opatření jsou následující:

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

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

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

- **Další zdroje:**
 - Cíl 3.1. REALIZACE PROJEKTU CYKLISTICKÉ AKADEMIE byl z větší části hrazen z projektu Central MeetBike (3CE343P2), který připravil za českou stranu koordinátor rozvoje cyklistické dopravy v ČR z Centra dopravního výzkumu. Projekt byl realizován prostřednictvím programu Central Europe, který byl hrazen z prostředků ERDF. Projekt je realizován v období 1. 3. 2011 – 31. 5. 2014.
 - Cíl 3.3. VZNIK ASOCIACE MĚST PRO CYKLISTY. Díky členským příspěvkům této asociace bylo uhrazeno několik aktivit Cyklostrategie (<http://www.cyklomesta.cz/aktivity/>).

6.2 ORGANIZAČNÍ NÁSTROJE

Podpora cyklistické dopravy a cykloturistiky potřebuje solidní základnu, aby mohla dosáhnout cílů, které sleduje. Kontinuita a přiměřené vybavení personálními a finančními prostředky jsou důležitými faktory úspěchu. Efektivní organizační struktury musí také zaručovat jejich optimální nasazení a zahrnovat relevantní aktéry. Realizace Cyklostrategie v letech 2013 - 2016 ukázala, že koordinovaný postup zainteresovaných ministerstev, krajů a měst v jejich jednotlivých oblastech kompetence je správným východiskem pro uskutečňování politiky podpory cyklistické dopravy a cykloturistiky. Rovněž se počítá s podporou neziskového sektoru. Tento model je třeba přenést a zkvalitnit i pro nadcházející období realizace Cyklostrategie. Pro efektivní práci je potřeba etablovat meziresortní pracovní skupiny, v zastoupení stát – kraj – města a obce³ – neziskový sektor, která by úzce spolupracovala s Implementačním orgánem Cyklostrategie (MD) a dále by byla podporována soukromým sektorem, médií, ale i širokou veřejností.

Státní správa

Hlavním garantem realizace Cyklostrategie je Ministerstvo dopravy (zajišťující převážně priority 1–3), které spolupracuje zejména s Ministerstvem pro místní rozvoj a jeho příspěvkovou organizací agenturou CzechTourism (priorita 4.). Dále spolupracuje s Ministerstvem zemědělství s tematikou cyklistické infrastruktury a Ministerstvem životního prostředí a Ministerstvem zdravotnictví a Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy s tematikou osvěty, vzdělávání a výzkumu. V oblasti bezpečnosti spolupracuje s Ministerstvem vnitra a DI Policie ČR.

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

Kraje

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

³ Tato úroveň je zastoupena Asociací měst pro cyklisty a zahrnuje i spolupráci s mikroregiony (dobrovolné svazky obcí) a místními akčními skupinami

Města a obce

Klíčem úspěchu celé Cyklostrategie je ovšem spolupráce s místní samosprávou. V mnoha městech jsou již úředníci, kteří jsou za téma cyklistické dopravy odpovědní a mají možnost ovlivňovat podporu cyklistické dopravy. To se ukázalo právě na komunální úrovni jako úspěšný model. Proto byla vytvořena Asociace měst pro cyklisty (Cíl 3.3.), jako jeden z klíčových partnerů realizace Cyklostrategie.

Další partneři

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

Meziresortní pracovní skupina a Implementační orgán

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

Implementační orgán realizace Cyklostrategie bude spolu s meziresortní pracovní skupinou pověřen naplňováním Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR a byl by financován z prostředků MD, MMR a evropských fondů, jak je tomu doposud. Koordinační práce bude zaměřena zejména na poradenství a konzultace pro obce a města k jednotlivým prioritám a cílům a spolupodílet se na realizaci řady opatření národní Cyklostrategie.

Za tím účelem byly již do organizační struktury Ministerstva dopravy ČR doplněny úkoly spojené s cyklistickou dopravou.

Jediné, co se nepodařilo zajistit odpovídající finanční prostředky na samotnou koordinaci realizace Cyklostrategie v letech 2013 – 2016. Původní předpoklad byl 2,0 mil. Kč/rok.

6.3 MARKETINGOVÉ, INFORMAČNÍ A PUBLIKAČNÍ NÁSTROJE

Třetím nejdůležitějším faktorem pro realizaci cílů Cyklostrategie jsou marketingové, informační a publikační nástroje, které jsou zformulovány v Komunikačním plánu Cyklostrategie (Cíl 3.2. – opatření 1. a příloha 3.). Jeho cílem je oslovit jednotlivé cílové skupiny, které mohou ovlivnit pohled na jízdní kolo, aby bylo opět považováno za funkční, praktický a užitečný nástroj určený k aktivnímu

pohybu po městě, aby se stalo nedílnou součástí životního stylu všech populačních skupin obyvatelstva. Cílovými skupinami jsou osoby s rozhodovací pravomocí, politici, úředníci, projektanti, policisté, urbanisté, zástupci neziskového sektoru, cykloprůmyslu, médií a aktivní obyvatelé obcí.

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

Mezi hlavní komunikační nástroje Komunikačního plánu lze zařadit:

- 1) Spolupráce s médii: Tiskové zprávy, spoty v rádiu a TV, rozhlasové a televizní reportáže, tiskové konference.
- 2) Nosné webové portály Cyklostrategie:
 - www.cyklostrategie.cz, portál, který je webovou bránou pro odborné informace a dění v oblasti cyklistiky. Je určen především odborníkům, ale i cyklistické veřejnosti.
 - www.dobramesta.cz, portál, který prezentuje cyklistickou dopravu v kontextu celkové udržitelné městské mobility. Portál prezentuje značku Město s dobrou adresou.
 - www.cyklodoprava.cz Portál cyklodoprava.cz nabízí informace o cyklistice určené odborné veřejnosti. Jeho cílem je podporovat cyklistickou dopravu jako zdravý, efektivní a ekologický způsob dopravy na krátké vzdálenosti ve městech a obcích ČR. Je součástí a nástrojem Cyklostrategie.
 - www.cyklomesta.cz Portál Asociace měst pro cyklisty. Portál pro města aktivně podporující cyklodopravu, ukazuje aktivity měst, která se rozhodla aktivně podporovat cyklistickou dopravu a o své zkušenosti se dělit s ostatními.
 - www.cyklokonference.cz Portál je zaměřen na informace o konferencích, školeních, apod. a na zavádění mechanismů e-výukových programů o cyklistické dopravě. Portál nabízí také výukové materiály ke stažení.
 - www.ibesip.cz Dopravně-bezpečnostní portál se zaměřením na informace o bezpečnosti cyklistické dopravy.
 - www.ceskojede.cz Národní portál pro cykloturistiku, portál pro veřejnost, jehož cílem je na jednom místě společně propagovat nabídku celé ČR pro cyklistiku i další druhy aktivní turistiky.
 - www.facebook.com/cyklostrategie Komunikace na sociální síti
 - Krajské cykloweby (převážně zaměřené na cykloturistiku).
 - Komplexní weby měst o cyklodopravě a cykloturistice.
- 3) Další marketingové, informační a mediální nástroje:
 - pravidelné vydávání článků o cyklistické dopravě,
 - vydávání cyklistických zpravodajů (newsletterů), rozhovory s osobnostmi na téma cyklistická doprava

4) Vzdělávací a konzultační témata „Cyklistické Akademie“ (Cíl 3.1. Cyklostrategie)

- Vzdělávací akce: Národní cyklokonference (1x ročně), lokální workshopy (6x ročně), přednášky na jiných konferencích a akcích (12x ročně), exkurze (1x ročně).
- Poradenský servis: konzultační činnost v oblasti cyklistické dopravy, včetně místních šetření a účasti na strategických jednáních souvisejících s rozvojem cyklistické dopravy, speciálně zaměřená na města (12 místních šetření za rok).
- Metodické materiály: vytvořit *fact sheets* s klíčovými tématy podpory cyklo dopravy (40 tematických *fact sheets* – 500 ks)
- Soutěže – Tady žiju (Asociace měst pro cyklisty), Cesty městy (vyhlašovatel Nadace Partnerství), jejímž cílem je popularizace zklidňování dopravy a kultivace dopravního prostoru ve městech a obcích České republiky.

Druhou hlavní cílovou skupinou Komunikačního plánu je samotná veřejnost. V případě cyklistiky rozlišujeme mezi motivační kampaní⁴ a bezpečnostní kampaní. Cílem motivačních kampaní je změna ve výběru dopravních prostředků, zatímco cílem bezpečnostních kampaní je změna dopravního chování. U nás zatím probíhaly s podporou státu či samosprávy většinou pouze bezpečnostní kampaně. Absence pozitivní motivace a zaměření se pouze na problémové aspekty (kolize a možná zranění, ochranné prostředky atd.) tak podvědomě vytvářejí dojem, že jízda na kole je nebezpečná. Dosud nám ale schází motivační kampaně, které by podpořily přínosy běžné každodenní jízdy na kole pro samotného cyklistu i jeho okolí a motivovaly další lidi k pravidelnému používání kola. Příkladem motivační kampaně může být např. Do práce na kole, Do školy na kole, Nakupuj na kole atp.

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

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

2) Motivační kampaně (Cíl 3.1. Cyklostrategie)

- Například propagační akce EU, Evropský týden mobility, která se koná pravidelně ve dnech 16.–22. září a Evropský den bez aut (22. září).
- Kampaně **Do práce na kole, Do školy na kole, Nakupuj na kole** atp. (na národní úrovni vytvořit manuál programu a ověřit jej v praxi. Podporovat města, regiony a organizace k zapojení do projektu. Za tím účelem byla

⁴ Termín kampaň zde používáme v širším slova smyslu, počínaje celostátními spoty v televizi až po místní komunitu, která rozdává kávu a koláčky.

i vytvořena stránka s návody pro jednotlivé cílové skupiny a kampaně (<http://www.cyklodoprava.cz/marketing/>).

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

6.4 AKČNÍ PLÁN

Akční plán „Cyklostrategie“ měl být vypracován vždy samostatně pro jednotlivé roky její realizace. Nicméně nebyl zpracován v žádném roce. Pro další období se doporučuje následující postup.

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

- **Specifický cíl 1 ZAJIŠTĚNÍ FINANCOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY**
Akční plán se zaměří jen na cíl 1.3. Podpora výstavby sítě dálkových cyklotras ČR (zejména na přeznačení hlavních dálkových tras). V případě cílů 1.1. a 1.2. se zatím jedná o monitoring metodických pokynů k naplnění daných opatření.
- **Specifický cíl 2 ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI CYKLISTICKÉ DOPRAVY**
Akční plán se zaměří na plánované aktivity MD-BESIP a MV, které se týkají především prevence a dopravní výchovy). V případě cíle 2.3. Realizace legislativních opatření s ohledem na bezpečnost a plynulost cyklistické dopravy se zaměří na definování konkrétních paragrafů, které budou předloženy ke změně příslušného zákona.
- **Specifický cíl 3. REALIZACE PROJEKTU CYKLISTICKÉ AKADEMIE**
Akční plán bude vycházet z každoroční aktualizace Komunikačního plánu Cyklostrategie (cíle 3.2., opatření 1.) a z návrhu aktivit Asociace měst pro cyklisty (Cíl 3.3.)
- **Specifický cíl 4. REALIZACE NÁRODNÍHO PRODUKTU ČESKO JEDE**
Pro každý rok bude vytvořen akční plán, který bude definovat úlohu jednotlivých partnerů v marketingových aktivitách, spolupráci při tvorbě a předání zkušeností, dat a informací o území. Základní podkladem pro jeho vypracování je dokument „Institucionalizace Česko jede“.

7. Přílohy

7.1 LUCEMBURK, DEKLARACE O CYKLISTICE



Velkovévodství lucemburské Ministerstvo pro udržitelný rozvoj a infrastrukturu

Neformální setkání ministrů dopravy zemí EU

Lucemburk, 7. října 2015

Deklarace o cyklistice jako o způsobu dopravy, který je šetrný vůči klimatu

Preambule

Inovace

Cyklistika je úspěšný evropský příběh. Inovace v cyklistické dopravě posílí zaměstnanost a celkový růst a prostřednictvím nových technologií a služeb podpoří průmysl v zemích EU.

Životní prostředí

Cyklistická doprava je základním nástrojem, jak ulevit potížím s dopravní přetížeností uvnitř i v okolí mnoha rostoucích evropských metropolí. Jízdní kolo je jak pro celé státy, tak pro jednotlivé občany hned za pěší dopravou nákladově nejefektivnější způsob dopravy. Má totiž ohromné množství pozitivních vedlejších účinků pro společnost, a to při nízkých nákladech na infrastrukturu i vozidlo jako takové. Jízdní kolo je také nejvýhodnějším dopravním prostředkem z hlediska produkce skleníkových plynů během výroby, údržby i provozu. Vzhledem k tomu, že v evropských městech je polovina všech cest vykonaných autem kratších než 5 km a více než polovinu motorizovaných cest s nákladem bychom mohli přesunout na jízdní kolaiv, potenciál, jak zvýšit podíl cyklistické dopravy a zlepšit kvalitu našeho života, je značný.

Zdraví

Cyklistická doprava přináší prospěch celé společnosti. Děti, které do školy jedou na kole, se soustředí lépe než ty, které rodiče vysadí z auta u školy. Zaměstnanci, kteří jezdí na kole do práce, vykazují méně dnů placené pracovní neschopnosti. Když se rozhodneme přesednout z aut do sedel jízdních kol, zdravotní přínosy bohatě převáží nad možnými bezpečnostními riziky. Navíc je jízda na kole tím bezpečnější, čím víc cyklistů se pohybuje na silnicích - podle principu „bezpečí v množství“. Pokud by

podle konzervativních odhadů Světové zdravotnické organizace každá dospělá osoba v EU přidala do svého denního programu 15 minut chůze nebo jízdy na kole, počet předčasných úmrtí souvisejících s nedostatečnou fyzickou aktivitou by se ročně snížil o více než 100 000. Tím, že cyklistická doprava redukuje problémy s dopravní přetížeností, emisemi a nadměrným hlukem a šetří náklady v péči o veřejné zdraví nebo při budování infrastruktury, přináší prospěch i těm, kdo ji do svého života prakticky nezařazují.

Financování

Jako jeden z prvků multimodální mobility, která přispívá k udržitelnosti průmyslu v celé EU, může cyklistická doprava naplnit svůj potenciál pouze s podporou na všech úrovních. Pokud se podpora cyklistické dopravy stane běžnou součástí stávajících nástrojů politiky EU (jako jsou Plány udržitelné městské mobility / SUMP v Balíčku městské mobility z r. 2013, Orientace politiky na dopravní bezpečnost v letech 2011-2020, CIVITAS 2020, ELTIS, URBACT a Evropský týden mobility) a vhodných nástrojů financování (včetně Evropských strukturálních a investičních fondů, COSME a Horizont 2020), cyklistická doprava může být významným přínosem v několika oblastech prioritních zájmů Evropské komise. Jde například o aktivaci soukromých investic do stovek tisíc udržitelných pracovních míst ve všech členských státech EU, snižování emisí a zvyšování energetické účinnosti.

Akční plán

S ohledem na (1) výzvu Evropského parlamentu, aby „podrobný plán EU pro cyklistickou dopravu byl začleněn do programu EK“, a na (2) Pařížskou deklaraci Panevropského programu dopravy, zdraví a životního prostředí (THE PEP) s cílem vytvořit „celoevropský generální plán na podporu cyklistické dopravy“,

ministři a státní tajemníci vyzývají Evropskou komisi, aby při plně respektovaném principu subsidiarity zvažila následující kroky:

1. Integrovat cyklistickou dopravu do multimodální dopravní politiky, včetně oblasti chytré mobility, a zdůraznit nutnost podpory fyzické infrastruktury i programů zaměřených na změnu chování a návyků.
2. Vypracovat strategický dokument o cyklistické dopravě na úrovni celé EU. Strategický dokument by měl (1) zahrnovat seznam všech cílů v rámci pravomocí EU, které by mohly mít užitek z růstu modálního podílu cyklistické dopravy, (2) definovat politiky EU a finanční nástroje, které jsou nyní k dispozici nebo které by bylo možné mobilizovat a použít za účelem zvyšování podílu cyklistické dopravy a podpory zaměstnanosti v zemích EU, jež nějakým způsobem souvisí s cyklistickou dopravou, a (3) začlenit cyklistickou dopravu do výše uvedených politických strategií a finančních nástrojů EU.
3. Určit jedno kontaktní místo v rámci EU, které (1) umožní řešit veškeré otázky týkající se cyklistické dopravy tzv. pod jednou střechou, (2) usnadní vzájemnou výměnu příkladů dobré praxe mezi členskými státy EU, a to zejména v oblasti dopravní bezpečnosti cyklistů, a také (3) zajistí monitoring implementačního procesu strategie EU pro cyklistickou dopravu i jejího dopadu na členské státy.

Ministři i státní tajemníci si uvědomují, že členské státy EU mohou pro zvyšování modálního podílu cyklistické dopravy udělat následující:

4. Určit národní kontaktní místo pro záležitosti cyklistické dopravy, které by umožnilo v rámci daného členského státu EU shromažďovat a šířit příklady osvědčené praxe a spolupracovat s evropským kontaktním místem, stejně jako s dalšími stávajícími fóry, jako je Panevropský program pro dopravu, zdraví a životní prostředí při OSN.

5. Zajistit, aby celonárodní projekty v oblasti dopravní infrastruktury zohledňovaly a snažily se posílit mezinárodní, národní, regionální i místní cyklistickou síť.

Ministři a státní tajemníci vítají, když městské, místní a krajské správní orgány vyvíjejí iniciativy, které vedou k:

6. začlenění cyklistické dopravy, a to v pozici efektivního způsobu dopravy i rekreační aktivity, do městských, místních a regionálních projektů.

7. čerpání z národních i mezinárodních příkladů dobré praxe a ze všech možností spolufinancování, a to prostřednictvím spolupráce s národními kontaktními místy i evropským kontaktním místem pro záležitosti cyklistické dopravy, a také s dalšími partnery.

Ministři a státní tajemníci, kteří se dnes sešli v Lucemburku, se zavazují k podpoře cyklistiky jako efektivního způsobu dopravy, který je šetrný vůči klimatu.

6.2. NÁVRH INDIKÁTORŮ NOVĚ VZNIKAJÍCÍ EVROPSKÉ CYKLOSTRATEGIE

1 Národní strategie pro cyklistickou dopravu

- 1.1 Vytvořte silné „cyklistické sítě“ (např. pracovní skupiny) na horizontální i vertikální úrovni
- 1.2 Národní informační centrum / „Bike Academy“ pro účely školení odborníků a zvyšování kompetencí
- 1.3 Propagační opatření, která podpoří image cyklistické dopravy
- 1.4 Monitoring a evaluace všech opatření v oblasti cyklistické dopravy / Poskytování informací síti THE PEP
- 1.5 Vytvoření národní strategie cyklistické dopravy, její aktualizace a průběžné zkvalitňování
- 1.6 Zřízení funkce národního koordinátora cyklistické dopravy
- 1.7 Realizace pro-cyklistických opatření ve veřejném sektoru, která budou sloužit jako vzor

2 Jakou infrastrukturu potřebují cyklisté

- 2.1 Vypracujte metodiku pro budování transevropské cyklistické sítě
- 2.2 Vybudujte nadnárodní síť cyklotras
- 2.3 Vybudujte národní síť cyklotras
- 2.4 Normy pro cyklistickou infrastrukturu

3 Rozvoj vnitrostátní cykloturistiky

- 3.1 Založte koordinační centra vnitrostátních cykloturistických aktivit (EuroVelo)
- 3.2 Vytvořte národní cyklistický program

4 Financování

- 4.1 Zajistěte vhodné finanční zdroje pro bezpečnou a komfortní cyklistickou infrastrukturu
- 4.2 Snažte se o vyšší míru využití mezinárodních programů financování

5 Fiskální systém

- 5.1 Náhrada za kilometry nepodléhající zdanění pro ty, kdo do práce jezdí na kole
- 5.2 Pojistka při koupi elektrokola

6 Inventarizace, harmonizace a standardizace

- 6.1 Integrujte regulační normy na podporu cyklistické dopravy a zvyšování bezpečnosti cyklistů do Vnitrostátních pravidel silničního provozu

7 Cyklistická doprava a plánovací procesy

- 7.1 Předpisy a normy pro plánování infrastruktury, které jsou vstřícné vůči cyklistům

7.2 Multimodální dopravní agentury

7.3 Uvažujte o cyklistické dopravě v rámci dopravního plánování

7.4 Zařaďte cyklistickou dopravu do stávajících evropských a mezinárodních předpisů a plánů

7.5 Přeprava jízdních kol ve vozech veřejné dopravy

7.6 Systém bike&ride

8 Indikátory a benchmarking v cyklistické dopravě

8.1 Shromážděte alespoň minimální soubor indikátorů, který umožní monitorovat úroveň cyklistické dopravy ve vaší zemi a provádět první sebehodnocení

8.2 Zorganizujte národní průzkum dopravního chování ve vaší zemi v souladu s doporučeními Eurostat Passenger Mobility Guidelines

8.3 Doporučení pro Evropskou hospodářskou komisi OSN, aby věnovala více pozornosti statistikám z oblasti cyklistické dopravy

8.4 Věnujte víc pozornosti statistikám k cyklistické dopravě i na celoevropské úrovni

8.5 Zdůrazněte přínosy cyklistické dopravy prostřednictvím společné metodiky

8.6 Integrujte přínosy cyklistické dopravy do dopravního plánování

8.7 Zdravotní přínosy využijte v rámci analýzy nákladů-přínosů