



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR



Partnerství
pro městskou
mobilitu



o.p.s.
partnerství

Příloha: Analýza problémů, návrhová opatření a plán do konce roku 2023

Národní cyklokonference, 6.–7. prosince, Jičín

Popis stávajících českých specifických problémů s podporou cyklistické dopravy:

- 1) Obecně platí, že za výstavbu cyklistické komunikace jsou zodpovědné obce, a je jedno zda se jedná o Prahu, která má 1 mil. obyvatel, nebo obec s 111 obyvateli. V případě větších měst to jistě žádný problém není, ale v případě malých obcích se často stává, že je problematika cyklistické dopravy nezajímá. Buď mají jiné priority, nebo mají málo peněz. Kdo tedy postaví problematické úseky? Pro pochopení problému může pomoci srovnání s Nizozemskem, které má podobnou rozlohu jak Česko, jenže má jen něco přes 350 obcí, zatímco v Česku je jich přes 6200. Co má údaj společného s podporou cyklistické dopravy? Obecně platí, že čím větší obec, tím větší touha po podpoře cyklistiky.
- 2) Evropské fondy jsou u nás spojené s výstavbou cyklistických stezek jen v rámci tzv. městských oblastí. Důraz je dán jen na podporu dopravy / cyklo dopravy, nikoliv turismu / cykloturistiky. Řada obcí tak toto kritérium nemůže splnit. Naštěstí se dá uvedená podmínky trochu obejít tím, že když cyklostezka je dovedena na zastávku veřejné dopravy, tak je se to považuje za splnění kritéria. Proč? V tomto případě se počítá s tím, že cyklista zaparkuje na zastávce své kolo a dále pokračuje do městské oblasti veřejnou dopravou. Obdobně jsou na tom i další kritéria. V tomto kontextu jsme pro obce připravili manuál, jak postupovat při žádosti o dotaci na cyklostezky. Každopádně platí, že pokud toto specifické kritérium nesplní, pak už nemohou žádat z evropských fondů. V tomto případě jsou pro ně připraveny finanční prostředky z národních fondů. Máme Státní fond dopravní infrastruktury, a i tam je dost prostředků. Například v roce 2022 z fondu bylo čerpáno 500 mil. Kč na cyklostezky.
- 3) Jenže v Česku máme i úseky, které nebudou splňovat ani evropské, ani národní podmínky. Jak je to možné? Česká republika je specifická tím, že obce jsou často propojené sítí polních a lesních cest. Budovat v těchto koridorech nové cyklostezky by bylo ekonomicky nevýhodné. Mnohem pragmatičtější je opravit tyto stávající cesty. Jenže zde narážíme na další problém. Pro některé majitele, či správce pozemků (cest) je výhodnější, aby tam žádný cyklista nejezdil. Proč? Například správce lesní cesty argumentuje tím, že cesta je určena pro svoz dřeva, nikoliv k jízdě cyklistů. Polní cesty často zase využívají občané k obsluze svých nemovitostí. Pokud by se tam udělala cyklostezka, pak by nemohli jet po



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR



cestě autem, ale jen na kole. Jediným řešením je zde povolit dopravní režim, který umožní i jízdu autem. Jenže pro tyto úseky neexistuje dotační titul. Jak tedy vybudujeme tyto úseky? Jen v některých úsecích se dá tento problém vyřešit tím, že se cesta označí jako cyklistická zóna.

- 4) V mnoha státech funguje pravidlo, že správce silnic na své náklady vybuduje podél silnice souběžnou cyklostezku. U nás nic takového není.
- 5) Pokud se chce vybudovat cyklostezka podél vodního toku, tak musí obec platit Povodí nájemné. Absurdní požadavek. Stát platí státu. Každý argumentuje tím, že jako řádný hospodář to musí udělat. Důsledkem je, že některé obce tedy raději nebudují nic. V jiných státech Povodí přímo myslí na cyklisty, u nás ne. Opět věc, která se musí řešit systémově.
- 6) I když se to na první pohled nezdá, tak v Česku žije stále mnoho vlivných politiků a úředníků, kteří berou cyklistiku jen jako rekreační záležitost. Cyklostrategie schválená vládou ČR je v těchto rozhodnutích až v druhém plánu. Proto chceme, aby se v Česku vytvořila silná mediální značka, která dokáže hovořit o cyklistické dopravě v pozitivní světle.

Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030 (aktualizovaná česká Cyklostrategie) na tyto problémy reaguje. Navrhuje řadu aktivit, které mají problémy řešit. Ve stručnosti nejdůležitější jsou tyto:

- 1) **Důraz na městskou mobilitu.** Pokud jsou evropské fondy zaměřené na městské oblasti, tak logicky to znamená, že prioritní pozornost musí být zaměřena na města a jejich okolí. Cílem je motivovat a vzdělávat města, aby měla své cyklokoordinátory, kteří v rámci Plánu udržitelné městské mobility podporují opatření na podporu cyklistiky.
- 2) **Důraz na osvětu.** Rozvíjí se několik mediálních značek. V souvislosti s podporou cyklistiky se bude pracovat s mediální značkou CykloVize2030, jejíž cílem je představit plán na výstavbu bezpečné cyklistické infrastruktury do roku 2030. Dále představit cyklistiku v Česku jako atraktivní nástroj dopravy. Úmyslně nemluvíme o cykloturistice, či o trávení volného času na kole. To má v Česku silnou pozici. My mluvíme o dopravě, o cyklodopravě,
- 3) **Důraz na vytvoření bezpečné dopravní sítě pro cyklisty.** Cílem je, aby se člověk dostal bezpečně na kole kamkoliv v Česku, neboli aby v co nejmenší míře využíval silniční síť, na které v poslední době výrazně vzrostl počet aut. K dosažení cíle se používají tři nástroje: legislativní, finanční a organizační. Oblast legislativy se má mimo jiné zaměřit na odstranění problémů, které byly



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR



Partnerství
pro městskou
mobilitu



o.p.s.
partnerství

popsány v přechozí části. Oblast financování v Česku zatím není problém. Máme alokováno dostatek finančních prostředků na cyklostezky. Pozornost tak bude zaměřena na pomoc budování úseků, kde není vhodné budovat cyklostezky, viz výše: popis problému 3. Poslední oblastí jsou organizační nástroje, která bude popsána níže, v samostatném bloku.

Více informací k organizačním nástrojům, které mají napomoci vybudovat bezpečnou dopravní síť pro cyklisty.

Česko má svou národní koordinační komisi podpory cyklistické dopravy, složenou z klíčových organizací ovlivňujících podporu cyklistické dopravy v ČR. Hlavním koordinátorem této komise je Ministerstvo dopravy ČR. Komise má k dispozici národního cyklokoordinátora, jehož úkolem je především propojovat partnery na státní, regionální a místní úrovni. Cyklokoordinátor pracuje externě pod organizací spolek Partnerství pro městskou mobilitu. Dále má k dispozici dvě pracovní cykloskupiny. Jedna je složena ze zástupců městských cyklokoordinátorů, kterou vede spolek Partnerství pro městskou mobilitu, druhá je složena se zástupců 14 krajských cyklokoordinátorů. Obě pracovní skupiny přinášejí konkrétní podněty pro národní koordinační komisi, které jsou následně řešeny z pozice Ministerstva dopravy.

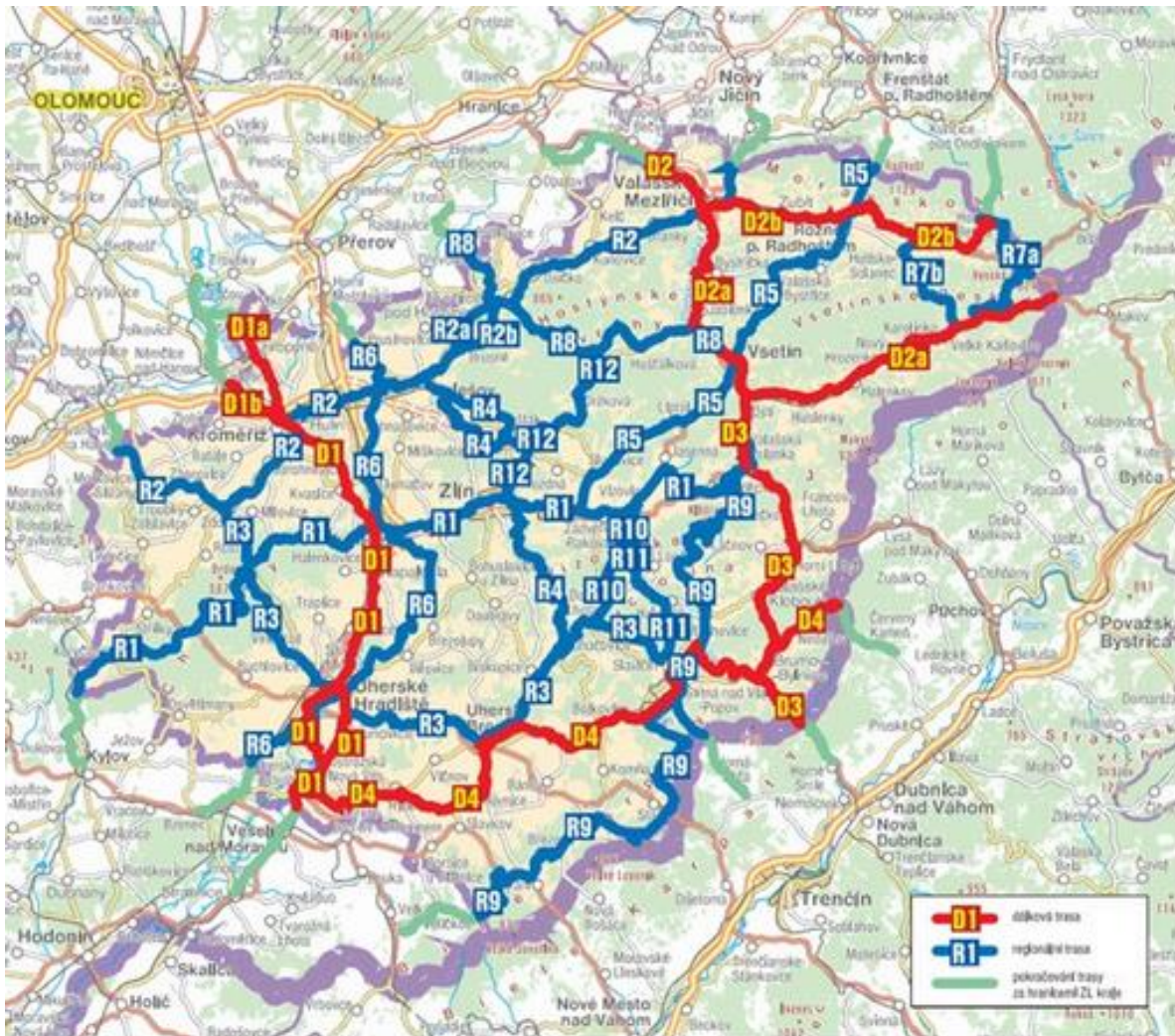
Komise podpory cyklistické dopravy koordinuje realizaci **bezpečné dopravní sítě pro cyklisty ve třech vrstvách:**

- 1) **Na úrovni měst a přilehlých obcí.** Zde pomáhá s implementací pracovní skupina složená ze zástupců městských cyklokoordinátorů. Mimo jiné je dán důraz na to, aby se neřešila jen cyklodoprava v intravilánu, ale i v extravilánu, kde by byla zajištěna vazba na nejbližší obce. Samozřejmostí je, aby cyklodoprava byla silně zakotvena v Plánech udržitelné městské mobility.



Příklad městských oblastí

- 2) **Na úrovni regionálních propojení.** V tomto případě hraje klíčovou roli pracovní skupina krajských cyklokoordinátorů. Každý kraj má svou vlastní krajskou cyklostrategii, která řeší síť cyklistických tras a nabízí koordinační, metodickou a finanční pomoc při realizaci problematických úseků. Každý kraj pak má svého krajského cyklokoordinátora a většinou také svůj dotační titul, který pomáhá dofinancovat nejchudším obcím jejich úseky. V některých případech dokonce vstupuje jako investor výstavby cyklistických komunikací, a to na své páteřní síti národní a regionálních tras.

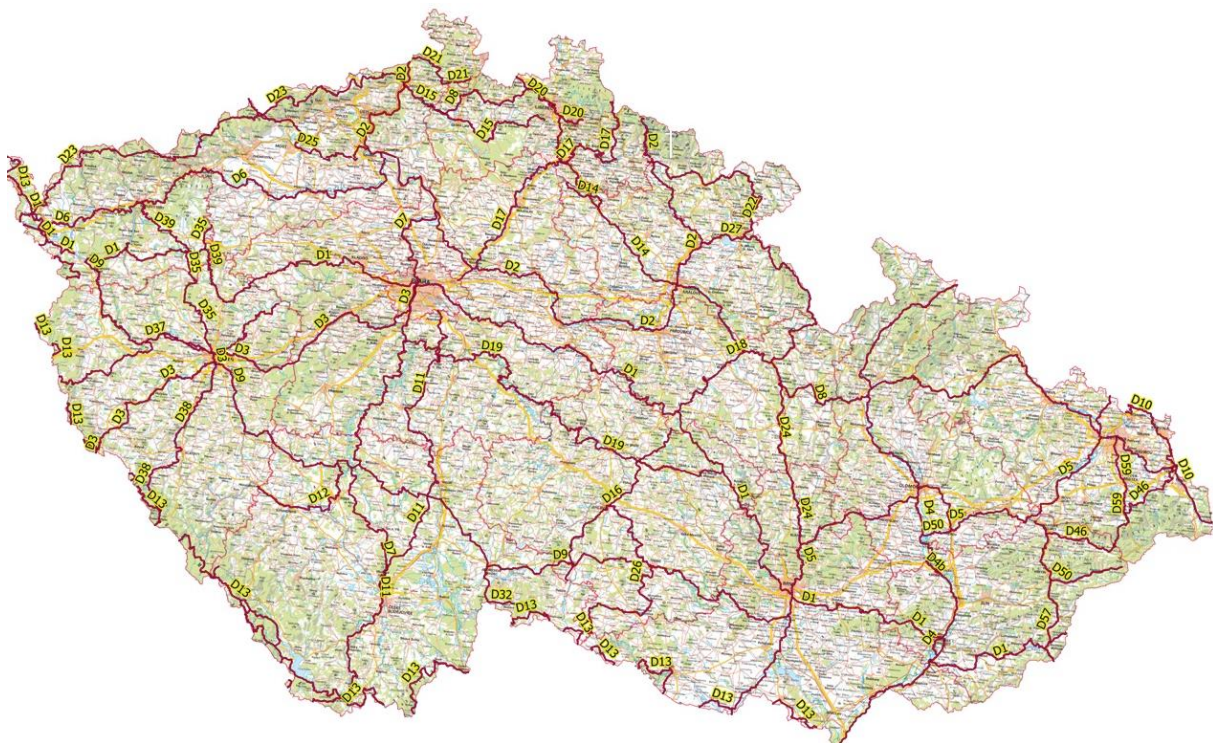


Příklad návrhu sítě národních (červená barva) a regionální tras (modrá barva) ve Zlínském kraji

- 3) **na úrovni národních tras.** První návrh sítě páteřních cyklotras pochází již z roku 1997, v roce 2013 byl upřesněn a v roce 2022 aktualizován, a to na základě podkladů z jednotlivých krajů. Znovu je ale potřeba zdůraznit, že státní úroveň nebuduje cyklostezky na této síti, ale nabízí koordináční, metodickou a finanční pomoc při realizaci problematických úseků. Samotná realizace probíhá i na místní, či regionální úrovni. Co se týče financí, pro období 2023 – 2027 jsou již vyjednané alokace z evropských fondů na cyklostezky, či obce a kraje mohou dále čerpat ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Jak již bylo naznačeno, tak na této síti existují i úseky, kde není vhodné, či přímo nemožné budovat



cyklostezky (viz popis problému 3). Právě v této chvíli se vyjednává mezi Ministerstvem dopravy a krajem, že i na tyto úseky dostanou speciální dotaci a budou se řešit možnosti systémově odstraňování bariér při vyjednávání se správci, či majitelů lesních a polních cest.



Poznámka: otázka marketingu a služeb není řešena v rámci Konceptu městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030, ale bude řešena zvlášť prostřednictvím Ministerstva pro místní rozvoj a odboru, který má na starosti obecně cestovní ruch. Tuto oblast koordinuje v Česku Partnerství, o.p.s. Ve vztahu k EuroVelo to znamená, že požadavek na uhrazení poplatku pro Evropskou cyklistickou federaci za jejich marketingovou značku bude řešen jiným ministerstvem. Dobrou zprávou, že jednotlivé kraje garantují značení tras EuroVelo na svém území. To je jejich příspěvek na podporu EuroVelo. Pokud se má hradit nějaký poplatek, tak jen ze státní úrovně. Co se týče bezpečné infrastruktury, tak trasy EuroVelo vedou v koridoru páteřních tras ČR. EuroVelo se tak řeší v Česku jen z pohledu marketingu.



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR



Partnerství
pro městskou
mobilitu



o.p.s.
partnerství

A co dále?

Ve dnech 6. – 7. 12. 2022 se konala velká pracovní porada k naplňování této Koncepce, která shrnula stávající aktivity a představila konkrétní kroky pro navazující období. Ty jsou následující:

Úkoly pro národního cyklokoordinátora (spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z.s.)

V termínu do 31. 12. 2022

- 1) Vytvořit pro města a obce návod, jak mohou co nejlépe splnit specifická kritéria v rámci evropských fondů.
- 2) Vytvořit pro kraje šablonu, která jim pomůže aktualizovat, či navrhnout novou krajskou cyklostrategii. Konkrétně by se jednalo o návrh priorit, cílů a opatření pro podporu cyklistické dopravy pro dopravy. Také bude obsahovat návrh činností krajského cyklokoordinátora.

V termínu do 28. 2. 2023 svolat pracovní poradu na Ministerstvu dopravy, kde by byly řešeny tyto okruhy:

- Upřesnění páteřní sítě cyklotras ČR
- Představení úkolu pro rok 2023 – analýza páteřních cyklotras ČR, aby bylo zřejmé, které úseky jsou již dnes hotové, které musí být vybudované a z jakých fondů. Vše bude evidováno na mapovém portálu <https://mapa.stavbycyklo.cz/>. Bude představena metodika sběru dat.
- Informace o aktuální dohodě mezi Ministerstvem dopravy a Asociace krajů o podpoře problematických úseků na páteřní dopravní síti pro cyklisty
- Informace o průběžné řešení problémů s výstavbou cyklostezek.
- Informace o pasportu značení cyklotras a principu jejich postupného přeznačení.
- Představení myšlenky budování marketingové značky CYKLOVIZE 2030
- Představení vize spolupráce s BESIP, sdílení výstupů projektu SABRINA (dokumenty k podpoře cyklistické dopravy, využívání nástroje hodnotící bezpečnost cyklotras).“



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR



Partnerství
pro městskou
mobilitu



o.p.s.
partnerství

V termínu do 31. 12. 2023 naplňovat úkoly z porady. Jedná se zejména:

- Metodická pomoc městům s podporou cyklistické dopravy
- Rozvoj marketingové značky CYKLOVIZE 2030
- Vytváření podmínek pro budování bezpečné dopravní sítě pro cyklisty a zajištění průběžného značení nových úseků

Úkoly pro Partnerství, o.p.s.

V termínu do 31.12.2023

- Aktualizace Metodiky tvorby a značení evropských cyklotras EuroVelo v ČR
- Zpracování koncepce rozvoje a propagace cykloturistiky v ČR
- Příprava marketingové kampaně na podporu Aktivní turistiky v ČR v 2024-25 ve spolupráci s CzechTourism
- Uspořádání mezinárodní konference „Cykloturistika 2023“

Společné úkoly

V termínu do 31.12.2023

- Příprava marketingové kampaně na podporu Aktivní turistiky v ČR v 2024-25 ve spolupráci s CzechTourism
- Uspořádání mezinárodní konference