

Vzniká ambiciózní plán propojení všech obcí s rozšířenou působností (ORP) bezpečnou sítí dopravních cest vhodných pro cyklisty.

26. února 2024

Na Královéhradeckém kraji dne 21. 2. 2024 proběhlo pracovní jednání za účasti MMR, MD, krajských a městských cyklokoordinátorů, a spolku Partnerství pro městskou mobilitu, z. s., které směřovalo ke stanovení postupu, jakým způsobem docílit ambiciózního plánu, a to propojit všechny obce s rozšířenou působností (ORP) bezpečnou sítí dopravních cest vhodných pro cyklisty.

„Vychází se ze všední reality, kdy je na českých cestách řada nebezpečných úseků, které ohrožují bezpečnost cyklistů a vyžadují okamžitá opatření. Jedete po cyklostezce, která náhle skončí, stezka se promění v blátivé koryto, nebo vyústí na nebezpečnou silnici. A nejde přitom jen o celkový komfort. Na cestách čekají na cyklisty i vysloveně nebezpečné adrenalinové situace a úseky, kde může jít o život.

A to se nám nelíbilo, tak jsme si řekli, že to změníme“, říká Jaroslav Martinek, národní cyklokoordinátor.

Proto spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z.s. přišel za podpory Fondu zábrany škod s Cyklovizí 2030 (www.cyklovize2030.cz). Jeho cílem je **identifikovat kritické body a společně s obcemi a městy najít řešení na jejich odstranění. Bezpečné cesty jsou klíčové nejen pro pohodlí, ale především pro snížení dopravních nehod a jejich obětí!** Nespojité sítě téměř 5000 km cyklostezek se tak má postupně doplňovat, do roku 2030 by mělo vzniknout dalších 700 km. K naplnění cíle pomáhají finance jak z evropských, tak národních fondů (1). „Jsem velmi potěšen, že je zájem o výstavbu cyklostezek, vždyť bylo alokováno na cyklostezky 4,7 mld a ty jsou už skoro vyčerpané. Prostě je vidět, že je o téma zájem“, říká náměstek Ministerstva pro místní rozvoj Radim Sršeň. Nejde přitom jen o nové cyklostezky, podstatné je vytvořit souvislou síť tvořenou různými opatřeními, kde se budou lidé na kolech cítit bezpečně.

Spolupráce v rámci projektu Cyklovize 2030 tak pomáhá identifikovat úzká místa, upozorňovat na systémové problémy a hledat cesty, jak efektivně vynakládat prostředky, kde je to nejvíce potřeba.

Pomáháme měnit města k dobrému



Někdy ale stačí sednout si k jednomu stolu a objeví se řešení, které nestojí víc než čas a trochu úsilí, což potvrdil i hejtman Královéhradeckého kraje Martin Červíček: „Moc děkuji za tuto pracovní skupinu, že na tom pracuje. Beru to ale tak, že je to i naše role a zodpovědnost. My podporujeme tuto vizi ve 3 rovinách a to strategicky, organizačně a finančně.“

Odměnou nám budou bezpečné cesty pro bezmotorovou dopravu, které mohou pomoci snížit obrovskou ekonomickou zátěž z dopravních nehod, nemluvě o tom nejdůležitějším – ztrátě lidských životů. Pracovní skupina se shodla na devíti principech, pomocí kterých lze realizovat ambiciózní plán:

1. **Základem je tým.** Je třeba zmobilizovat 205 ORP, aby přijala zodpovědnost za své území. Tomu jim pomáhají kraje a stát.
2. **Definování společné filozofie a terminologie.** Co chceme, pro koho to děláme, co je cyklotrasa, cyklokoridor, dopravní síť pro cyklisty apod.
3. **Plán je tvořen zespodu.** Dopravní síť pro cyklisty vzniká tak, že je potřeba složit 205 dílků puzzle (ORP) do jednoho celku. Kraje pak koordinují aktivity ORP prostřednictvím své krajské cyklostrategie.
4. **Konkretizace.** Aby vznikla bezpečná dopravní síť pro cyklisty, je nutné, aby města i kraje začlenila plány na výstavbu bezpečné dopravní infrastruktury do svého strategického, územního a dopravního plánování.
5. **Skládání puzzle.** V principu je to jednoduché. Složí se 205 dílků puzzle a je vytvořen návrh dopravní sítě pro cyklisty České republiky, který je zakreslen v mapové aplikaci Cyklovize2030. Je to ale jen návrh. Kde se nepodaří najít dílek puzzle, tak toto bílé místo má pomoci „zalepit“ kraj. Jedná se o první návrh, který je upřesněn v navazujících krocích.
6. **Otevřenost.** Semináře, zpravodaje – mluvit o vizi pro všechny cílové skupiny je samozřejmost, ale získat důvěru k vizi je daleko těžší.
7. **Práce s detailem a kontextem.** Každá ORP vidí jen svůj svět, ale je třeba vidět za hranice ORP, další návaznosti, propojení s veřejnou dopravou, počítat se sdílenou mobilitou. Je třeba otevřít filozofii značení cyklotras, jejich rušení, přeznačování a tvoření nových.
8. **Schválení vize s vazbou na finance.** 21. 2. 2024 proběhla pracovní porada, na které se dohodl společný postup. Ten ale musí být schválen politiky. O to cennější byla účast hejtmana Královéhradeckého kraje, který garantoval připravenost Asociace krajů. Na tahu je nyní Ministerstvo dopravy. Nicméně schválení musí být propojené s financemi, tedy evropské fondy, SFDI atd.
9. **Monitoring.** Každý plán musí být spojen s daty. Je potřeba mít stále k dispozici on-line data, kolik je cyklostezek, jaké jsou plány, kde jezdí cyklisté, jaká je nehodovost apod. Stále

Pomáháme měnit města k dobrému



ale platí, že ambiciózní plán je postaven na aktivitách zespodu. A to je asi nejnáročnější úkol. Motivovat obce a města, aby se připojila k tomuto plánu.

(1) Finance Aktuální stav k 15. 2. 2024.

Evropské fondy

Výstavba cyklostezek v IROP 2021–2027 je primárně podporována v aktivitě Infrastruktura pro cyklistickou dopravu specifického cíle 6.1. K dispozici je zde celkem 4,7 mld. Kč z EFRR, a to prostřednictvím 3 výzev.

V 35. výzvě IROP, s alokací 1,845 mld. Kč a zaměřením na tzv. méně rozvinuté regiony (KVK, ULK, LBK, KHK, PAK, OLK, ZLK, MSK), je v současnosti v pozitivním stavu celkem 96 projektů za 2 mld. Kč. Z toho bylo zatím podpořeno 70 projektů za 1,368 mld. Kč (jsou ukončeny, ve fázi realizace, nebo mají vydaný právní akt), zbývající projekty jsou předmětem hodnocení. Projekty, které projdou úspěšně procesem hodnocení, ale dle data podání žádosti budou mimo alokaci výzvy, budou zařazeny na seznam náhradních projektů a čekat na případné uvolnění finančních prostředků v budoucnu. Příjem žádostí o podporu do výzvy byl ukončen 26. ledna 2024.

V 36. výzvě IROP, s alokací 1,152 mld. Kč a zaměřením na tzv. přechodové regiony (SCK, JCK, PLK, VYS, JMK), je v současnosti v pozitivním stavu celkem 48 projektů za 753 mil. Kč. Z toho bylo ve výzvě zatím podpořeno 39 projektů za 585 mil. Kč, ostatní jsou předmětem hodnocení. 36. výzva je stále otevřená, ukončení příjmu žádostí o podporu je plánováno na 29. března 2024.

V 66. výzvě IROP, s alokací 1,730 mld. Kč a zaměřením na metropolitní oblasti a aglomerace ITI, je v současnosti v pozitivním stavu celkem 16 projektů za 344 mil. Kč. Z toho zde zatím byly podpořeny 4 projekty za 137 mil. Kč, ostatní jsou předmětem hodnocení. 66. výzva bude vzhledem k vazbě na integrovaný nástroj a příslušné strategie ITI otevřena až do konce roku 2027.

Státní fond dopravní infrastruktury

V roce 2023 přišlo na SFDI 58 žádostí s celkovým požadavkem 584 618 670,40 Kč. Alokace pro žádosti, tedy akce schválené pro období 2023-2024, byla 552 304 982 Kč.

KONTAKT PRO MÉDIA

Pomáháme měnit města k dobrému



- Kristýna Hanáčková, spolek Partnerství pro městskou mobilitu
tel. 732 447 281, e-mail: kristyna@dobramesta.cz

FOTOGALERIE: Fotografie v tiskovém rozlišení ke stažení [zde](#)

O projektu Cyklovize 2030



Cyklistická doprava zažívá v České republice boom. Podle průzkumu Czechtourism 72 % Čechů jezdí alespoň někdy na kole na cyklovýlety. Dopravní síť pro cyklisty je však u nás nespojitá, a během cesty jsou tak její uživatelé vystaveni nebezpečným situacím, kdy je cyklotrasa přivede na rušnou silnici I. nebo II. třídy nebo stezka náhle končí bez pokračování.

Cyklovize 2030 je vize bezpečné dopravní sítě pro moderní prostředky individuální dopravy v České republice. Projekt má přispět k tomu, aby se síť budovala a fungovala podobně, jako je tomu u železnice nebo silnic. Projekt Cyklovize 2030 – bezpečnější cyklistická infrastruktura je podporován z Fondu zábrany škod České kanceláře pojistitelů. Více informací: www.cyklovize2030.cz.

O Fondu zábrany škod



Fond zábrany škod je zřízen zákonem č. 168/1999 Sb. a věcně ho spravuje Česká kancelář pojistitelů, profesní organizace pojišťoven, které jsou oprávněny na území České republiky provozovat pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla (povinné ručení). Tyto pojišťovny do fondu zábrany škod odvádějí ročně 3 % z přijatého pojistného z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Prostředky z fondu jsou rozdělovány mezi základní složky IZS, tedy hasiče, policisty, záchranáře a ostatní složky IZS a subjekty realizující projekty vedoucí ke zvýšení bezpečnosti na silnicích a programy prevence v oblasti škod z provozu vozidel. Více informací: www.fondzabranyskod.cz.

Pomáháme měnit města k dobrému

