



**NÁRODNÍ STRATEGIE
ROZVOJE CYKLISTICKÉ
DOPRAVY ČR**

OBSAH

Slovo ministra dopravy	3
Usnesení vlády České republiky	4
Úvod	5
1. Popis současného stavu – profil ČR	6
2. SWOT analýza	24
3. Priority a cíle	26
Priorita 1: Rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území	27
Priorita 2: Rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu	27
Priorita 3: Rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany životního prostředí a zdraví	28
Priorita 4: Zajištění koordinace s dalšími resorty a subjekty	29
4. Implementace	30
5. Monitoring	36
Závěr	38
SEA cyklostrategie	39

Vydalo: Ministerstvo dopravy

Na přípravě publikace spolupracovalo: Centrum dopravního výzkumu

Foto: archiv CDV

Sazba a grafický design: www.virtualis.cz

Vydáno: leden 2005

ISBN 80-86502-11-2

SLOVO MINISTRA DOPRAVY

Úkolem nás politiků není jen cyklistickou dopravu propagovat, ale především vytvářet dobré podmínky pro cyklisty. Stát může pomoci finančně, zlepšit legislativní zázemí a nabízet metodickou a odbornou spolupráci při budování cyklistické infrastruktury. Zároveň je ale nutné podtrhnout, že bez spolupráce, vůle a nasazení všech dalších partnerů bychom toho sami moc nezvládli. Vláda proto schválila Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy, ve které se zavázala k podpoře cyklistické dopravy a k budování cyklostezek, které by oddělily cyklistický provoz od motorového. Strategie má zároveň koordinovat činnost všech ministerstev, krajů, obcí a dalších subjektů tak, aby se co nejrychleji rozvíjela kvalitní bezpečná síť cyklistické infrastruktury a zároveň i povědomí veřejnosti o cyklistice jako alternativní formě dopravy.

Berme to tak, že tato „cyklostrategie“ je taková Tour de France. Teď všichni stojíme na startovní čáře, čeká nás dlouhý a namáhavý cyklistický závod, máme před sebou mnoho vrchařských prémie, ale výsledek bude stát určitě za to.

Ing. Milan Šimonovský
místopředseda vlády a ministr dopravy





VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY

Usnesení vlády České republiky

ze dne 7. července 2004 č. 678 o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky

Vláda

I.

schvaluje Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky, obsaženou v části III materiálu č. j. 911/04 (dále jen „Strategie“);

II. ukládá

1. 1.

místopředsedovi vlády a ministru vnitra, ministrům dopravy, pro místní rozvoj, životního prostředí, zemědělství, zdravotnictví a ministryni školství, mládeže a tělovýchovy spolupracovat při zabezpečení a koordinaci cílů a opatření uvedených ve Strategii a zpracovat Strategii do resortních koncepcí a materiálů,

2.

ministrům dopravy, pro místní rozvoj a životního prostředí předložit vládě do 31. prosince 2005 informaci o realizaci plnění úkolů a opatření uvedených ve Strategii,

3.

ministru dopravy zajistit zveřejnění tohoto usnesení ve Věstníku vlády pro orgány krajů a orgány obcí;

III.

doporučuje krajským a místním samosprávám, podnikatelskému sektoru a nevládním neziskovým organizacím využít Strategii pro svoji činnost a rozpracovat ji do svých koncepcí a materiálů;

IV.

pověřuje předsedu vlády předložit Strategii předsedovi Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky a předsedovi Senátu Parlamentu České republiky pro informaci příslušných výborů obou komor Parlamentu České republiky.

Provedou

předseda vlády,

1. místopředseda vlády a ministr vnitra,
ministryně školství, mládeže a tělovýchovy,
ministři dopravy, pro místní rozvoj,
životního prostředí, zemědělství, zdravotnictví

Na vědomí:

hejtmani

Předseda vlády PhDr. Vladimír Špidla , v. r.

ÚVOD

Cílem současného dopravního plánování je systematická podpora dopravy přátelské k životnímu prostředí. Mezi takové druhy dopravy jednoznačně patří i cyklistika. Její pozitiva jsou zřejmá – bezhlučnost a nulové emise, finanční a prostorová nenáročnost. Půlhodinka jízdy denně je vynikající prevencí proti civilizačním chorobám, cyklisté nemají tolik problémů s hledáním parkovacích míst, s dopravními kolapsy a zácpami, kolo přispívá k humanitě a družnosti. Významný je i přínos pro rozvoj cestovního ruchu.

Cyklistika je vnímána jako integrální část, která se dělí z hlediska kompetencí do oblasti dopravní obsluhy území (resort dopravy) a oblasti cykloturistiky (resort místního rozvoje). Během posledních několika málo let přestává být pouze individuální záležitostí a plynule přechází do městského i regionálního plánování, koexistuje s dalšími druhy dopravy a přirozenou cestou vznikají nároky uživatelů na dopravní prostor a odpovídající vybavení. Cyklistika jako forma dopravy není menšinovým trendem, ale alternativou k dalším druhům dopravy. Nabízí značnou flexibilitu při pohybu v městském prostředí a částečně řeší i dopravní obsluhu v regionech. Propojení cyklistické infrastruktury formou městských sítí cyklostezek a regionálních sítí cyklotras umožňuje současně plynulý pohyb cyklistů i cykloturistů. Cykloturistika se tak výrazně projevuje i v městském prostředí. Městské cyklotrasy nás mohou dovést bez dopravní zácpy a kolapsů na silnicích do historického jádra města, do městských parků, rezervací, rekreačních oblastí, na koupaliště apod.

Rekreační cyklistika se projevuje jak ve formě rurální turistiky, tak i ve formě městské turistiky. Tato možnost pružné časové a místní přizpůsobivosti podle zájmů turistů činí z cykloturistiky vyhledávanou aktivitu.

Využití cyklistiky k dopravním i rekreačním účelům má ve světě stoupající tendenci a v mnoha zemích se tomuto trendu přizpůsobují služby, plánování i nabídka v dopravě. Tendence zdravého životního stylu je hlavním motivačním faktorem k rozšíření cyklistiky. Usnesením vlády ČR č. 706 ze dne 12. 7. 2000 byla vzata na vědomí Charta o dopravě, zdraví a životním prostředí (dále jen "Charta"). Bod 4. B této Charty hovoří o tvorbě strategie – vypracování a realizaci strategie k podpoře těch druhů dopravy, které vedou k příznivému ovlivňování zdraví a životního prostředí. Ministru dopravy bylo uloženo zastupovat ve spolupráci s ministerstvem zahraničních věcí, životního

prostředí a zdravotnictví Českou republiku při sjednávání dokumentu navazujícího na Chartu.

Ministerstvo dopravy bylo po projednání v Radě pro zdraví a životní prostředí (dále jen „Rada“) pověřeno úkoly styčného bodu v ČR ve vztahu k Chartě a vedením pracovního týmu Rady pro uvedenou problematiku.

Cyklostrategie usiluje o vytvoření podmínek pro přeměnu „populární, neregulované“ cyklistiky směrem ke „kultivované a systematicky podporované cyklistice“.

Z celého procesu plánování České republiky a výsledného navrhovaného strategického plánu plyne několik důležitých závěrů.

V České republice existují zdroje, které mohou být při dobré organizaci využity tak, aby řešily podporu cyklistické dopravy v zemi. K zajištění toho, aby byly záměry navrhovaného plánu skutečně naplněny, však bude zapotřebí spolupráce, vůle a nasazení všech zainteresovaných složek, včetně občanské veřejnosti.

Jednotlivé prioritní osy jsou vzájemně propojeny a je možné s nimi efektivně pracovat pouze pokud je budeme chápat jako celek. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR musí být vzájemně propojena s jinými strategickými materiály ministerstev, krajů a statutárních měst.



1.

POPIS SOUČASNÉHO STAVU, PROFIL ČR



CYKLISTIKA v ČR

podkapitola 1.

1. Výchozí stav

Vývoj dopravy v České republice není z pohledu ochrany životního prostředí a zdraví obyvatel neoptimálnější. Silniční motorová doprava osobní i nákladní v posledních deseti letech silně vzrostla, podíl železniční dopravy stále klesá¹. Počet motorových vozidel v České republice vzrostl v letech 1990–1999 o 47 %, podíl vozidel na alternativní pohon je stále velmi nízký – 0,2 % všech vozidel. Podíl cyklistické dopravy na dopravě osob v minulých desetiletích klesal. Zvyšuje se však množství osobních vozidel, jejichž výroba a provoz jsou relativně více spojené se zátěží životního prostředí – jsou materiálově náročnější, mají vyšší spotřebu paliv apod. Z hlediska udržitelnosti je však větším problémem zvýšené využívání osobních automobilů na úkor veřejné dopravy. Tyto trendy jsou posilovány ekonomickým i společenským prostředím v České republice. Na tyto problémy reaguje základní cíl Dopravní politiky ČR²: „Realizace svobody trvale udržitelné mobility osob a věcí jako nutný atribut naplnění požadavků Listiny základních práv a svobod i požadavků svobodného obchodu a optimální podpora udržitelného rozvoje přiměřeným dotvářením

dopravního systému. K tomu vede strategie udržitelných způsobů dopravy s podporou environmentálně šetrných způsobů a omezováním způsobů nejméně šetrných.“

2. Východisko

Je nutné, aby pozornost od jednostranné podpory motorizované dopravy byla opět namířena na jiné dopravní prostředky, především ty, které mohou částečně pomoci řešit otázky spojené s životním prostředím, zdravotním stavem obyvatel, spotřebou energie a rozvojem nových koncepcí. K takovým druhům dopravy jistě patří i cyklistická doprava.

3. Základní přehled předností cyklistiky

Zřejmě její pozitiva – umožňuje mobilitu bez ohledu na stáří a výši příjmu, je cenově výhodná, bezhlučná, přátelská k životnímu prostředí a má malé plošné nároky. Cyklisté nemají takový problém s hledáním parkovacích míst, s dopravními kolapsy a zácpami, kolo vychovává k ohleduplnosti a družnosti. Půlhodinka jízdy každý den v týdnu je vynikající prevencí proti civilizačním chorobám. Významný je i přínos cyklistiky pro relativně nerušící mobilitu návštěvníků v přírodním i městském prostředí, a tím i pro rozvoj cestovního ruchu.

Různé způsoby dopravy v ekologickém porovnání s používáním soukromých automobilů při stejné délce cest a při stejném počtu přepravovaných osob na 1 km. Základ = 100 (soukromý automobil bez katalyzátoru). Zdroj: Zpráva UPI, Heidelberg 1989.

	Auto	*Auto s katalyzátorem	Nákladní auto	Kolo	Letadlo	Vlak
Spotřeba prostoru	100	100	10	8	1	6
Spotřeba primární energie	100	100	30	0	405	34
CO ₂	100	100	29	0	420	30
Oxidy dusíku	100	15	9	0	290	4
Organické sloučeniny uhlíku a vodíku	100	15	8	0	140	2
CO	100	15	2	0	93	1
Celkové znečištění ovzduší	100	15	9	0	250	3
Riziko dopravních nehod	100	100	9	2	12	3

*Auto s katalyzátorem. Je třeba pamatovat, že katalyzátor účinně funguje pouze při zahřátém motoru. U krátkých jízd ve městech není katalyzátor z hlediska znečištění životního prostředí žádným přínosem. Zdroj: Zpráva UPI, Heidelberg 1989.

Tabulka 1

tab. 1

4. Kolo jako integrální a rovnocenný dopravní prostředek

Mobilita je klíčovým faktorem městského prostředí. Integrovaná dopravní politika zajišťuje energeticky šetrnou a městotvornou mobilitu. Rovné šance, vstřícné akceptování a dostatečná hustota sítě všech dopravních systémů vytváří mobilní, živoucí města s dobrými vyhlídkami do budoucnosti. V rámci mobility má jízdní kolo větší akční rádius a velký potenciál při přestupu z osobních automobilů do jiných dopravních prostředků. Jízdní kolo je rovněž téměř všeobecně použitelné pro všechny účely cest (za prací, do škol, za nákupy a službami, v rámci volného času).

5. Cyklistika a zdraví

Jedním z hlavních rizikových faktorů srdečně-cévních nemocí je nedostatek fyzické činnosti. Naopak chůze a cyklistika jako denní činnosti mohou podporovat zdraví prostřednictvím fyzické činnosti, snižovat hluk a znečišťování ovzduší. Přínosy pro zdraví pravidelnou fyzickou činností lze shrnout následovně: 50 % snížení rizika koronárních srdečních onemocnění (tj. podobný účinek jako nekuřáctví), 50 % snížení rizika onemocnění diabetes dospělých, 50 % snížení rizika obezity, 30 % snížení rizika hypertenze. Oproti chůzi snižuje cyklistika při pohybu zatížení kyčelních kloubů a kloubů nohou. Celkem 30 minut ostré chůze nebo cyklistiky po většinu dní v týdnu, i když prováděno v 10ti až 15ti minutových intervalech, je účinným prostředkem k docílení uvedených zdravotních přínosů. Nedostatek pohybu je hlavní příčinou zdravotních problémů: 60 % dětí má problémy se správným držením těla, 40 % dětí má koordinační těžkosti, 35 % dětí trpí obezitou. Pomocí jízdy na kole můžeme mnoho zlepšit.

6. Územní plánování

Z hlediska územního plánování je potřeba mít na paměti zajímavá data oficiální příručky pro cyklistiku³ Evropské komise: „Ve městě lze například přepravit na pruhu širokém 3,5 metru (typický silniční jízdní pruh) za 1 hodinu 22 000 osob kolejovým vozidlem, 19 000 lidí pěšky a 14 000 lidí na kole, ale jen 9 000 lidí autobusem a 2 000 lidí autem. Přitom celková plocha jízdních pruhů pro automobily v České republice přesahuje plochu chodníků, kolejíšť a cyklistických stezek. 30 % veškerých jízd automobilem je kratších než 3 km, jízdní kolo je přitom do vzdálenosti 5 km ve městě rychlejší než automobil a do 8 kilometrů stále ještě srovnatelné s automobilem a kolejovou dopravou.“

7. Cyklistika a životní prostředí

Znečištění výfukovými plyny při provozu jízdního kola je nulové, zatímco znečištění těmito plyny z individu-

ální motorové dopravy v devadesátých letech stoupl (u stacionárních zdrojů naopak pokleslo). Zvýšení podílu cyklistické dopravy nepřímo snižuje hluk v území. Na druhé straně cyklistika v terénu (cyklotrial, horská kola v rekreační cyklistice mimo cestní síť – off road) mohou způsobovat problémy, spočívající v narušování klidového režimu chráněných území přírody, ničení stanovišť chráněných druhů rostlin, výskytů a hnízdišť chráněných druhů živočichů, narušování vegetačního krytu a způsobování půdní eroze. Problémy mohou být při souběhu pěších a cyklistických tras s bezpečností a komfortem chodců. Je tedy při konkrétních záměrech na podporu cyklistiky třeba brát v úvahu podle lokalizace i její možné negativní vlivy.

8. Cykloturistika

Trh cykloturistiky přináší tolik potřebnou alternativu a udržitelný rozvoj cestovního ruchu, který je vhodný ke zpomalení tempa a zvýšení intenzity prožívání turistických zážitků. Cykloturistika je druhem cestovního ruchu, který má potenciál obohatit turistické zážitky návštěvníků a současně nezatěžuje nadměrně životní prostředí, ani nevyvolává žádné další náklady zúčastněným obcím. Atraktivní cyklistická nabídka pomáhá turistickým místům v České republice, a to i v zaostálých oblastech. Podpora cyklistiky zajišťuje pracovní místa v různých oblastech služeb okolo cykloturistiky.

¹ V letech 1990 – 1999 vzrostl přepravní výkon v silniční dopravě o 57 % v přepravě osob a o 120 % v přepravě nákladů. V železniční dopravě přepravní výkon klesl o 48 % v přepravě osob a o 59 % v přepravě nákladů (Studie o vývoji dopravy, 2000).

² Usnesení vlády ČR č. 413 z roku 1998 schvalující Dopravní politiku ČR

³ Cycling: the way ahead for towns and cities, J. Dekoster, U. Schollaert, European Communities, 1999

MEZINÁRODNÍ KONTEXT

podkapitola 2.

1. „Cyklostrategie“ je zpracovávána jako součást naplňování významných úkolů přijatých OSN v oblasti snižování zátěže skleníkových plynů (Kjóto 1997), vyplývajících z regionální konference EHK/OSN o dopravě a životním prostředí (Víděň 1997) a zejména z Charty o dopravě, životním prostředí a zdraví (dále jen „Charta“), přijaté na 3. ministerské konferenci o životním prostředí a zdraví v červnu roku 1999 v Londýně. K realizaci závěrů této konference přijala vláda usnesení č. 706 ze dne 12. července 2000. K Chartě je připojen i seznam stávajících mezinárodních smluvních dokumentů, kde z pohledu cyklistické dopravy jsou nejzajímavější Usnesení Evropské konference ministrů

dopravy (CEMT), a to čís. 44 – O zvýšení bezpečnosti cyklistiky a čís. 97/5 O cyklistech (CEMT/CM(97)11).

2. V širším kontextu strategický materiál naplňuje dokument WHO „Zdraví pro všechny v 21. století“ (49. Zasedání RC WHO (EURO - Florencie, 1999)) a částečně realizuje vizi 6. Akčního programu Evropského společenství pro životní prostředí „Životní prostředí 2010: Naše budoucnost, naše volba“ (Göteborg 2001).

ZÁKLADNÍ PŘEHLED PARTNERŮ

podkapitola 3.

1. Výchozí předpoklad

Efektivní spolupráce různých úrovní veřejné správy a dalších aktérů je nezbytným předpokladem pro výkonný systém podpory cyklistiky ve smyslu národního plánu rozvoje cyklistiky. Jedním z nejdůležitějších, ale i nejnáročnějších úkolů, je přivést různé organizační a správní úrovně všech zainteresovaných subjektů ke společné, do budoucna orientované koncepci. Pro spolupráci při plánování cyklistické dopravy mezi různými úrovněmi je nutné dobré poskytování informací a transparentnost a efektivita finanční stránky věci.

2. Ministerstva – Státní správa

Podpora cyklistické dopravy se týká těchto ministerstev: dopravy; zdravotnictví; životního prostředí; místního rozvoje; vnitra; školství; mládeže a tělovýchovy; zemědělství; financí; práce a sociálních věcí a zahraničí. Z pozice MD podpora cyklistické dopravy vychází z Dopravní politiky ČR (usnesení Vlády ČR č. 413/1998), z Programu ke snížení nehod v silničním provozu a jejich následků na léta 2002 až 2005 s výhledem do roku 2010 (usnesení Vlády ČR č. 731/2001). Z pozice MZ podpora cyklistické dopravy vychází z aktualizovanému Programu Zdraví pro 21. století, který byl schválen Vládou ČR 30.10. 2002. Z pozice MŽP podpora cyklistické dopravy vychází ze Státní politiky životního prostředí ČR (usnesení Vlády č. 38/2001). Z pozice MMR podpora cyklistické dopravy vychází z Koncepce státní politiky cestovního ruchu na období 2002 – 2007 a ze Státního programu podpory cestovního ruchu, jehož zaměření bylo pro období 2004 – 2007 schváleno Vládním usnesením č. 110 ze dne 4. února 2004.

3. Samospráva (kraje, města a obce)

Základní analýza měst byla provedena v rámci výzkumného úkolu „Výzkum podmínek pro uplatnění cyklistické dopravy jako integrální a rovnocenné součásti

dopravního systému“, který byl realizován v období 2000 – 2001 díky podpoře Grantové agentury ČR pod kódem 103/00/1530. V rámci tohoto projektu je možné vyžádat si bližší informace o této základní analýze. Bylo posuzováno celkem 37 měst, včetně jejich přilehlých regionů. Výzkum se zaměřil na systematickou analýzu infrastruktury cyklistické dopravy a postoje státní správy, samosprávy a obyvatelstva k cyklistické dopravě. Projekt podává podrobné informace o situaci cyklistické dopravy ve městech (financování, délka cyklistických komunikací, projekční připravenost, strategické plánování, intenzity, nehodovost, dělba přepravní práce, bezpečné cesty do škol, integrace s dalšími druhy doprav, kolo a cykloturistika, dopravně–sociologický průzkum). Výzkum dále popisuje analýzu současné situace v ČR z pohledu státní správy a neziskové sféry. Rovněž se zabývá současnými problémy spojenými s plánováním a projektováním cyklistické infrastruktury.

Z průzkumu mimo jiné plyne:

- > Zahrnutí cyklistické dopravy do nově zpracovaných územních plánů velkých územních celků
- > Zpracování generelů nebo dílčích studií cyklistických tras ve městech a obcích
- > Zahrnutí cyklistické dopravy do nově zpracovaných územních plánů měst a obcí
- > Přerozdělení uličního prostoru v neprospěch cyklistické dopravy pro uspokojení plošných potřeb parkujících automobilů a bránění automobilům v průjezdu obytným územím vede ke změnám v organizaci dopravy, které znemožňují průjezd územím i cyklistům a nutí je využívat dopravně zatížené komunikace. Projektanty nutí hledat nákladná stavební řešení, jejichž efekt neodpovídá množství vynaložených prostředků. Chybí začlenění segregovaných cyklistických komunikací, případně vedení samostatného cyklistického pruhu v hlavním dopravním prostoru.
- > Malý podíl cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce (dělba přepravní práce s vyšším využitím jízdního kola se pohybuje u nás maximálně kolem 10 – 20%, ve větších městech je pak podíl zanedbatelný)
- > Nedostatečné průzkumy intenzity cyklistické dopravy, nehodovosti a dělby přepravní práce
- > Neexistuje propracovaný systém propagace cyklistické dopravy
- > Nedořešená otázka správcovství a údržby informačního značení cykloturistických tras. V roce 2002 byl průzkum rozšířen o zmapování současné podpory cyklistické dopravy ze strany všech 14 krajů ČR.

4. Další partneři

V rámci přípravy strategického materiálu bylo osloveno mnoho organizací nejrůznějšího typu s cílem zmapovat jejich aktivity ve vztahu k cyklistické dopravě a nastítnit možnost jejich zapojení při realizaci strategického plánu. Jednalo se o státní organizace, vysoké školy, regionální rozvojové agentury a další občanská sdružení, obecně prospěšné společnosti a nadace, např. Nadace jihočeské cyklotrasy.

5. Média

Byla zahájena spolupráce s Českou televizí na odvysílání filmu „Hlas pro kolo“, které v současné době zpracovává MD. Dále byla zahájena spolupráce s časopisem „Moderní obec“. S dalšími sdělovacími prostředky (Mladá fronta Dnes, Český rozhlas, časopis COT) probíhá trvalá spolupráce.

PŘEHLED PRÁVNÍHO RÁMCE

podkapitola 4.

1. Výchozí předpoklad

Pro potřeby podpory cyklistické dopravy a zvláště pro potřebu budování cyklotras a cyklistických komunikací se vychází z těchto pěti základních zákonů:

- > Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- > Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- > Zákon č. 56/2001 Sb. a vyhláška Ministerstva dopravy č. 341/2002 Sb.
- > Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
- > Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích.

2. Při praktické realizaci se naráží na problémy s výklady stávající legislativní úpravy, zejména některých vyhlášek a technických norem. Doporučený postup při navrhování cyklistické infrastruktury lze vyhledat z podkladů České komory autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě pod názvem „Komunikace pro cyklisty“ (DOS T, soubor 4: č.18; 2001) a nebo v publikaci CDV „Rozvoj cyklistické dopravy v ČR; II. díl“ z roku 2000 (ISBN: 80-9021-41-7-7).

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

pozemní komunikace, proto se pro potřeby budování cyklistické infrastruktury uvádí problematika ve vztahu k normám ČSN 73 6101, ČSN 73 6110 a Technickým předpisům (TP). S tím jsou spojené také některé náměty na jejich změnu. V současné době není cyklistika upravena v oblasti územního plánování. V případě „vodního zákona“ (zák. 254/2001 Sb.) se upozorňuje na problémy s budováním cyklistických komunikací ve vztahu k tomuto zákonu (není umožněno vedení cyklistické infrastruktury podél vodních toků (po hrázích nesmí jezdit žádné vozidlo, kromě příslušného povodí, přičemž jízdní kolo je považováno za vozidlo), a tím není možné využít manipulačních komunikací podél toků ani protipovodňových hrází pro cyklistiku.

4. V ČR byl v roce 2002 přijat nový zákon o ochraně ovzduší č. 86/2002 Sb., zajišťující plný soulad s požadavky EU, které jsou v této oblasti tvořeny rámcovou směrnicí 96/62/ES o kvalitě ovzduší a na ni navazující předpisy o jednotlivých látkách znečišťujících ovzduší. V červnu 2002 vláda ČR schválila Nařízení vlády, kterým se stanoví emisní limity, podmínky a způsob sledování, posuzování, hodnocení a řízení kvality ovzduší a přípustná míra obtěžování zápachem. Toto Nařízení přebírá Rámcovou směrnicí 96/62/EC.

5. Jedním z podstatných problémů podmiňujícím prakticky veškeré rozvojové aktivity jsou nevyjasněné vlastnické vztahy. Jde o problém, který je zapříčiněn zcela jiným přístupem k vlastnictví v době totality, tedy omezením významu vlastnictví vůbec. To vedlo k nedůslednostem v evidenci vlastnictví, přičemž problémy se za uplynulé období od r. 1989 nepodařilo odstranit. V katastru nemovitostí je v současné době např. evidováno značné množství pozemků s tzv. duplicitním vlastnictvím, tedy k nemovitosti je evidováno více než jeden vlastník (přitom ale nejde o spoluvlastnictví), u některých pozemků evidence neodpovídá skutečnosti, jiné pozemky nemají žádného vlastníka, atd. Při trasování cyklistických stezek je tak v řadě případů obtížné jednoznačně určit vlastníka dotčeného pozemku.

6. Pozemkové úpravy nejen nastolují vlastnickou údržbu, která je racionální z hlediska efektivního hospodaření a která odpovídá ekologickým potřebám, ale přináší také vyjasnění vlastnických vztahů. Jde ovšem o proces velmi náročný na finanční prostředky a zpracovatelské kapacity. Jako velmi vhodné se jeví budování cyklostezek prioritně v těch oblastech (v těch katastrálních územích), kde probíhají pozemkové úpravy.

7. V rámci pozemkových úprav 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, společná zařízení. Jde o technická opatření, která slouží ke zpřístupnění pozemků, k omezení eroze, ke zlepšení vodohospodářských poměrů a ke zlepšení ekologických poměrů. Z hlediska budování cyklostezek jsou podstatná zejména zařízení pro zpřístupnění pozemků, tedy polní cesty. Lze totiž budovat polní cesty tak, aby naplňovaly zároveň účel potřebné propustnosti krajiny z hlediska cykloturistiky.

8. V cyklistické dopravě dosud není plně využíváno dopravní značení a místní úpravy silničního provozu, které již nyní umožňuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Jedná se především o nedostatečné využití dopravní značky V 19 – prostor pro cyklisty a umožnění jízdy cyklistů v protisměru v jednosměrné ulici v těch případech, kdy nedochází k ohrožení bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy.

VÝZKUMNÉ AKTIVITY

podkapitola 5.

1. Výchozí předpoklad

Všechny řešené výzkumné projekty a výzkumné záměry jsou pravidelně zveřejňovány a postupovány do centrální evidence projektů a záměrů, spravovaných Radou vlády ČR pro výzkum a vývoj. Rovněž výsledky výzkumu jsou zpracovávány pro Centrální evidenci výsledků výzkumu (CEV), spravovanou rovněž výše uvedeným poradním orgánem vlády a zpřístupňované podobně jako projekty a záměry v internetové síti pro všechny zájemce.

2. Výzkumný projekt GA ČR

Centrum dopravního výzkumu obdrželo na období 2000 – 2001 grant na řešení výzkumného úkolu 103/00/1530 Grantové agentury ČR pod názvem: „Výzkum podmínek pro uplatnění cyklistické dopravy jako integrální a rovnocenné součásti dopravního systému“. Výzkum se zaměřil na systematickou analýzu infrastruktury cyklistické dopravy a postoje státní správy, samosprávy a obyvatelstva k cyklistické dopravě. Rovněž se zabývá současnými problémy spojenými s plánováním a projektováním cyklistické infrastruktury. Byly analyzovány silné a slabé stránky ČR. Veškeré další podrobnosti lze nalézt na www.cdv.cz

3. BYPAD znamená BicYcle Policy AuDit

Jedná se o Evropský výzkumný úkol v rámci programu SAVE II při DG TREN (Generální ředitelství pro dopravu a energii Evropské komise). Česká republika se jej účastní prostřednictvím Centra dopravního výzkumu v letech 2002 – 2004. Projekt vyvinul nástroj pro vysoce kvalitní management místní politiky cyklistické dopravy. Kombinuje znalost cyklistických opatření s dosavadními poznatky z auditů. Místní politika cyklistické dopravy projde auditem, který je založen na kvalitativním managementu dnes běžně využívaném v podnikatelském sektoru. Audit BYPAD oslovuje všechny ty, kteří rozhodují a provádějí kroky v politice cyklistické dopravy: politikové, úředníci i zástupci místních uživatelských skupin (cyklisté, poradní orgány). Podle vývojového žebříčku se hodnotí následující bloky: Potřeby uživatelů; Vedení politiky; Strategie a program; Využití finančních prostředků; Vedení pracovníků; Projekty a akce; Vyhodnocení a monitoring.

4. Zajímavým příspěvkem souvisejícím s tématem je i doktorská disertační práce Ing. Marie Wichsové na Fakultě architektury ČVUT Praha z roku 2002 „Cesty – integrovaná součást rozvoje venkova“ a na ni navazující pojetí „klidné cesty“ v krajíně, sloužící i cyklodopravě.

5. Výzkumné projekty na mezinárodním poli

- > „Višegrad“ – Za podpory Višegradskeho fondu byl úspěšně dokončen projekt „Rozvoj cyklistiky pro lepší dopravu, životní prostředí a zdraví ve višegradských zemích“. Cílem projektu bylo porovnat stávající a připravovanou podporu cyklistické dopravy, výměna zkušeností a vydání doporučení pro další podporu této dopravy.
- > „NATCYP“ – Česká republika, jmenovitě MD ČR, bylo přizváno v roce 2001 k účasti na mezinárodním projektu, podporovaném Evropskou komisí: NATCYP (National Cycle Policies Benchmarking Programme). Jednalo se o evropský projekt výzkumu, jehož hlavním cílem bylo porovnat pět stávajících a připravovaných národních cyklostrategií Evropy (Velká Británie, Nizozemsko, Skotsko, Finsko a Česko – právě připravovaná), výměna zkušeností a vydání doporučení pro EU další podpory této dopravy.
- > „Know – how“ pro zpracování strategického materiálu bylo České republice poskytnuto v rámci dvoustranné mezivládní spolupráce mezi Ministerstvem dopravy ČR a Ministerstvem dopravy Velké Británie a rovněž i Ministerstvem dopravy Nizozemska.

NEHODOVOST CYKLISTŮ

podkapitola 6.

1. Výchozí předpoklad

Současná nehodovost v evropském regionu WHO je nepřijatelně vysoká – milion silničních dopravních nehod se zraněním, 120 tisíc úmrtí a 2,5 milionu zraněných lidí. Chodci a cyklisté se podílí 30 – 35 % na všech úmrtích. Ze studie dětské úrazovosti⁴ vyplynulo, že cyklisté by měli být chráněni před úrazy hlavy pomocí odpovídající přilby. Měli by používat cyklistickou přilbu při jízdě na kole vždy i ve volné přírodě. Úraz hlavy byl diagnostikován u 60 % postižených. Pokud to lze, zařídit oddělení cyklistů od motorizované dopravy. Přibližně 7,9% úrazů dětských cyklistů ošetřených v nemocnici je zapříčiněno kolizí s motorovým vozidlem. Ve srovnání s jinými cyklisty mají tito pacienti větší pravděpodobnost úrazů hlavy a větší pravděpodobnost, že budou hospitalizováni. Kolize s motorovým vozidlem je příčinou u 90 – 92 % úmrtí cyklistů.

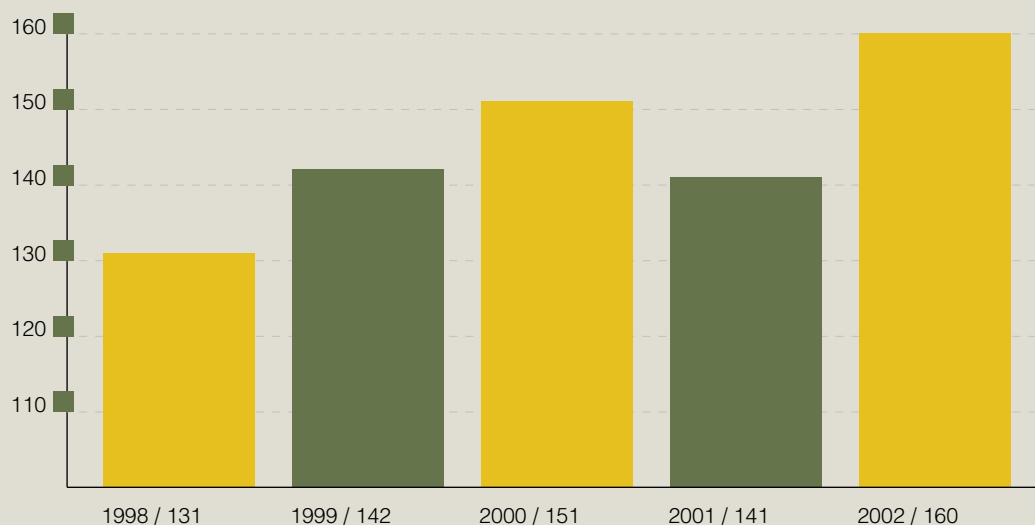
Větší pozornost by měla být věnována viditelnosti kol a cyklistů. 28,1 % úrazů se stalo mezi 18. a 24. hodinou. Z toho pramení dávat důraz na povinnou výbavu kola a cyklistů.

2. Od roku 1998 do roku 2002 včetně bylo u nás usmrceno 722 cyklistů, 4 168 bylo zraněno těžce a 21 796 jich bylo zraněno lehce. Tato varující čísla dokumentují nebezpečí, která cyklisty na jejich cestách provázejí. Na základě statistických údajů dostupných z nemocnic dále vyplývá, že každoročně utrpí vážné poranění hlavy kolem 2000 dětských a kolem 5000 dospělých cyklistů. Je tedy žádoucí, aby cyklisté používali přilby.

3. Příklad vyčíslení celospolečenských ztrát nehod cyklistů a pěších za rok 1999: 142 cyklistů zemřelo – *6,7 mil. + 731 cyklistů těžce zraněno – *2,2 mil. + 3666 cyklistů lehce zraněno – *0,2 mil. + 298 chodců zemřelo – *6,7 mil + 1317 chodců těžce zraněno – *2,2 mil. + 3859 chodců lehce zraněno – *0,2 mil = celkem 8,958 miliard Kč.

⁴ Provedené MUDr. Grivnou z Ústavu veřejného zdravotnictví a preventivního lékařství II. lékařské fakulty UK Praha

obr. 1



obr. 1 – Nehody cyklistů s následkem smrti do 30 dnů po nehodě
(Zdroj: Policie ČR; 2003)

DALŠÍ MONITORING

podkapitola 7.

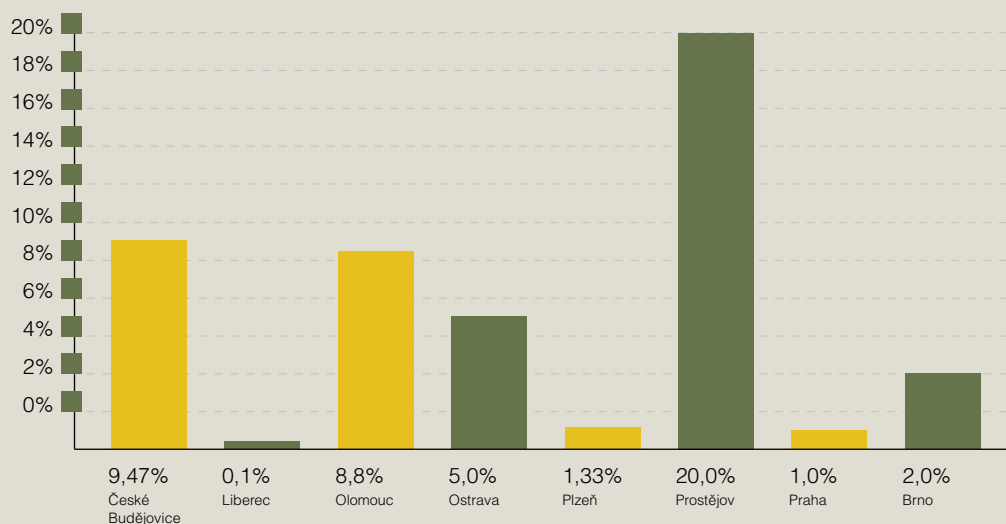
1. Podíl cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce. Ve srovnání s evropskými zeměmi Česká republika značně zaostává při zpracování dat celkové dělby přepravní práce. ČR se v roce 2001 účastnila evropského projektu NATCYP⁵. Zde měla doložit údaje o celkové dělbě přepravní práce cyklistů do zaměstnání, v rámci práce, v rámci volného času, za nákupy a za rekreací. Údaje roku 2001 měly být porovnávány s rokem 1990 a s výhledem pro rok 2010. Navíc údaje měly být porovnávány s IAD, s VHD a s chůzí. Jelikož česká města prakticky nedisponují danými daty, a pokud ano, tak starými, jsou jakákoliv publikovaná data velmi spekulativní. Tuto skutečnost je nutno brát za velmi velký nedostatek celé ČR. Určitým východiskem mohou být data, která shromažďoval Český statistický úřad v rámci sčítání obyvatel v roce 2001. Výsledky budou známy nejdříve v roce 2005.

⁵ NATCYP – informace naleznete na www.cdv.cz / řešené projekty / cyklistická doprava / Cyklostrategie

DOPRAVNĚ SOCIOLOGICKÝ PRŮZKUM

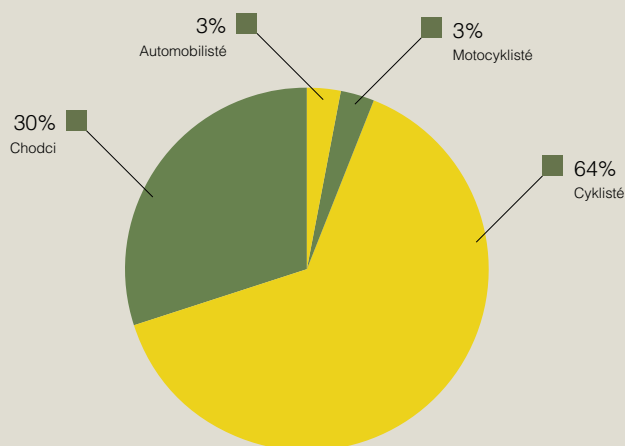
podkapitola 8.

1. Dopravně sociologický průzkum je zaměřen na společenské předpoklady rozvoje cyklistické dopravy, tj. jak je obyvateli cyklistická doprava vnímána a jak jsou vnímány určité okolnosti, které mohou na rozvoj cyklistiky působit příznivě či nikoliv. Příklady dotazníkových šetření je možno nalézt na www.cdv.cz. V rámci tohoto projektu bylo v průběhu roku 2001 vyhodnoceno celkem 697 dotazníků. Bylo položeno celkem 9 otázek v souvislosti s postojem občanů k cyklistické dopravě. Průzkum byl proveden v šesti městech: Břeclavi, Liberci, Olomouci, Ostravě, Prostějově, Táboře a na veletrhu cestovního ruchu – Regi-ontour 2001. Mezi otázkami byla například i tato: „Co podle Vašeho názoru nejvíce brání rozvoji cyklistické dopravy?“ Nejčastější odpovědí (více jak 50 %) byl strach z nehody při jízdě na kole na pozemních komunikacích.

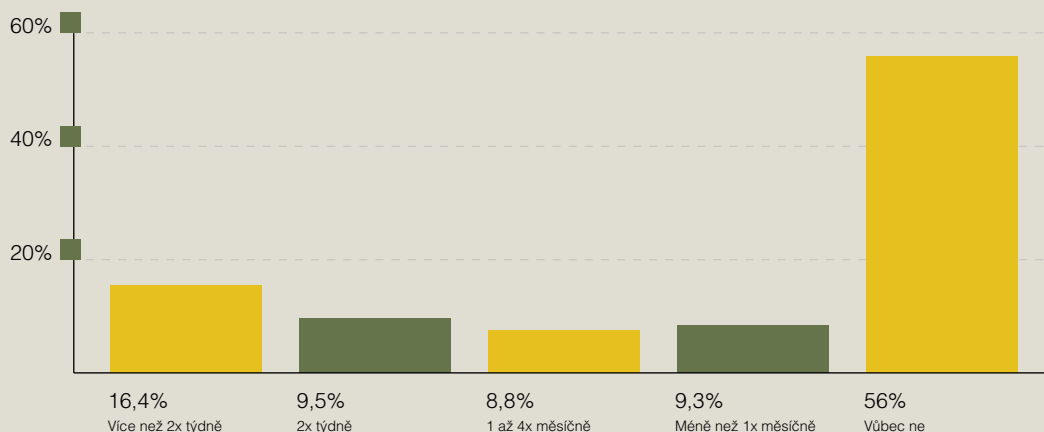


obr. 2 – Podíl cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce ve vybraných městech ČR v roce 2000 (zdroj: CDV 2001)

2. Firma TNS Factum, s.r.o., provedla v rámci svého programu Factum Omnibus opakovaný výzkum frekvence cestování a využívání různých druhů dopravních prostředků občany ČR. Ve dnech 6. – 11. 4. 2001 odpověděl na otázky reprezentativní soubor 965 občanů ve věku od 18 let. Jako příklad lze uvést: (1) Velmi zajímavě se projevil vliv výše příjmu domácnosti na intenzitu využívání jízdních kol. Nejčastěji na nich cestují lidé z domácností s průměrnými příjmy. Je to zřejmě dáno tím, že nižší příjmy mají zejména lidé starší a lidé s příjmy nadprůměrnými nemohou nebo nechtějí z prestižních důvodů jako běžný dopravní prostředek kolo využívat (to zřejmě neplatí o využití kola jako sportovního a rekreačního prostředku); (2) Z hlediska velikosti obce je jízdní kolo využíváno zejména v menších městech a vesnicích. Ve městech nad 100 000 obyvatel je alespoň dvakrát týdně využívají pouze 4,2% obyvatel. Další informace na www.cdv.cz



obr. 3 – Kdo je podle Vás na vozovkách Vašeho města nejvíce ohrožen?
(zdroj: CDV 2001)



obr. 4 – Frekvence využívání jízdního kola pro cesty na kratší vzdálenosti
(zdroj: TNS Factum, s.r.o., 2001)

PŘEHLED OSVĚTOVÝCH PROGRAMŮ ZAHRNÚJÍCÍCH I CYKLISTIKU

podkapitola 9.

1. Základní předpoklad

K prezentaci problematiky je možno využívat akce s větším soustředěním veřejnosti, např. Dny bezpečnosti, Evropský týden mobility, Dny zdraví, Den Země, dětské akce, veletrhy cestovního ruchu, autosalóny apod. Jako příklad vhodné integrované akce je Evropský týden mobility realizovaný ve dnech 16. – 22. 9. 2002.

2. BESIP

Veškerou koordinační funkci plní Koordinační rada ministra dopravy pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích (BESIP), schválená usnesením vlády ČR č. 505 ze dne 21. května 2001, a odbor vztahů s veřejností a BESIP. Podklady pro tvorbu upřesněných ročních opatření předkládá Radě vlády pro zdraví a životní prostředí. V Usnesení Vlády ČR č. 731 ze dne 18. července 2001 byl schválen program ke snížení nehod v silničním provozu a jejich následků na léta 2002 až 2005 s výhledem do roku 2010. Tento program v sobě obsahuje i prvky osvěty ve vztahu k cyklistům.

3. Zdraví

MZ ČR realizuje projekty podpory zdraví. Jeho cílem je dlouhodobě podporovat zájem o aktivní vztah a zodpovědnost ke zdraví a jeho posilování v rodinách, školách, podnicích, obcích a jiných společenstvích nebo případně na regionální či celostátní úrovni. Obsahové zaměření vychází z Národního programu zdraví. Tematické okruhy, které mohou být zaměřeny i na podporu cyklistiky jsou následující: (1) Optimalizace pohybové aktivity; (2) Prevence úrazů, otrav a násilí; (3) v širším kontextu pak také Komunitní projekty: Zdravé město, Zdravý region, Akční plány zdraví a životního prostředí.

4. Evropský rok osob se zdravotním postižením – rok 2003.

5. Publikace DG ENV Cyklistika – řešení pro města⁶

Publikaci přeložilo MŽP ČR⁷. Příručka uvádí na pravou míru některé předsudky spojované s používáním kola jako běžného dopravního prostředku. Navrhují se zde také určitá jednoduchá, nenákladná a populární opatření, která lze hned uplatnit.

Publikace má následující strukturu:

- 1 proč jízdní kolo?
- 2 nové postoje
- 3 nové příklady měst se vstřícným vztahem k cyklistice
- 4 bezpečnost: odpovědnost
- 5 odvaha k přerozdělení prostoru a prostředků
- 6 co je třeba vědět
- 7 ostatní vám pomohou
- 8 jak začít

6. Program Doprava pro 21. století

Posláním programu je prezentovat nejnovější poznatky o dopravě a přispívat k rozvoji veřejné osobní dopravy, cyklistiky a chůze, s výhledovým cílem nalezení rovnováhy mezi jednotlivými druhy dopravy.

7. Spolupráce s Národní sítí Zdravých měst ČR, která realizuje projekt Zdravé město. Projekt Zdravé město je mezinárodním projektem v garanci Světové zdravotnické organizace (WHO). Asociace vytváří prostředí pro spolupráci měst, místních aktivních zájemců i odborných partnerů na celostátní a mezinárodní úrovni. Jednou z osvědčených forem spolupráce mezi Zdravými městy jsou Sekce ZM (MCAP) – dlouhodobé spolupráce na konkrétní téma, které probíhají po celé Evropě. Na základě těchto informací uspořádali Národní síť Zdravých měst ČR, Zdravé město Prostějov a Centrum dopravního výzkumu dne 24.10. 2001 přípravnou schůzku s pracovním názvem „Cyklisté a chodci“.

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOL

podkapitola 10.

1. Výchozí situace

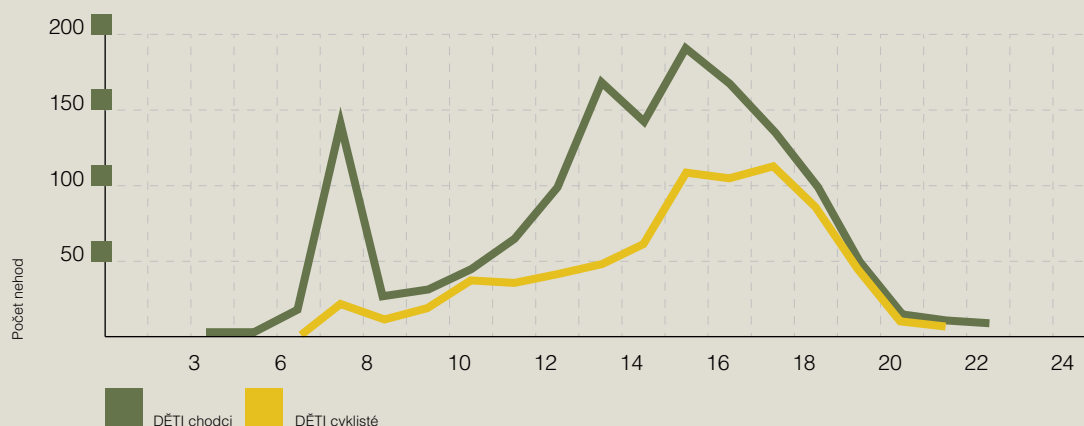
V několika městech pokrývá cyklistická doprava 10 – 20% všech cest, příkladem mohou být města Prostějov a Uherské Hradiště, ovšem tato města jsou pouhou výjimkou mezi velkým počtem městských úřadů podnikajících pouze minimální kroky pro bezpečnou mobilitu těch, kteří by rádi alespoň pro některé svoje denní cesty využili kolo. Totéž platí i pro cesty do škol, kdy přání dětí byla velkou měrou přehlížena, takže pouhá 2% dětí dojíždějí do škol na kolech (ve srovnání s 60% v Dánsku). Přesto počet vlastníků kol mezi žáky základních škol i studenty středních škol je i nadále vysoký (90%) a při průzkumu (provedeném v Olomouci) mnoho z nich vyjádřilo svoje zklamání a nedostatečnou možnost jezdit na kole. Podle výzkumů stále roste strach rodičů z napadení dítěte nebo z jeho ohrožení motorovými vozidly. Obava z fyzického napadení je přitom ještě větší, než obava z dopravní nehody, i když skutečnost je zcela opačná. Další překážkou je možnost krádeže kol v areálu či blízkosti škol.

⁶ adresována osobně městům evropskou komisařkou pro životní prostředí Margot Wallströmovou

⁷ [http://www.env.cz/C125696C00059652/01A7537D7910CC39C125696F004ACF25/7EBCA5F574B36A5CC1256C480029D932/\\$file/cykli.pdf](http://www.env.cz/C125696C00059652/01A7537D7910CC39C125696F004ACF25/7EBCA5F574B36A5CC1256C480029D932/$file/cykli.pdf)



obr. 5



obr. 5 – Celkový počet nehod dětí chodců a cyklistů po hodinách v roce 2002
(Zdroj: Policie ČR; 2003)

CYKLOTURISTIKA

PODKAPITOLA 11.

1. Výchozí předpoklad

V „Koncepci státní politiky cestovního ruchu ČR“ je cykloturistika vnímána jako nová, ekonomicky dostupná alternativa trávení volného času a prostoru pro aktivní pohyb v ekologicky stabilním území během prázdnin a dovolené. Součástí tohoto programu jsou nové projekty vedení dálkových cykloturistických tras, které jsou napojeny na celoevropskou síť dálkových cyklistických stezek – EuroVelo.

2. MMR, sekce cestovního ruchu, finančně podporuje cykloturistiku v rámci Státního programu podpory cestovního ruchu, který je v letech 2004 – 2007 zaměřen mj. na „Podporu budování doprovodné infrastruktury cestovního ruchu pro sportovně–rekreační činnosti“ (podprogram č. 2). V rámci tohoto dotačního titulu jsou vyčleněny body „Vybudování, oprava a rekonstrukce cyklostezek“ a „Rekonstrukce a vybudování parkoviště a odpočívárny pro cykloturistiku“. Podprogram č. 3 tohoto programu je zaměřen na prezentaci ČR jako destinace CR, mj. také na oblast cykloturistiky (neinvestiční náklady). MMR podpo-

ruje rozvoj cykloturistiky rovněž formou přímé dotace občanskému sdružení Klubu českých turistů (cca 5 – 7 mil. Kč ročně), neboť KČT na území České republiky koordinuje celou síť turistických a cyklistických tras a dbá o výrobu a instalování značek a směrovek podél mimosilničních úseků cyklotras a zabezpečuje údržbu cyklotras na celém území České republiky ve spolupráci s regionálními zástupci KČT a sponzory. KČT rovněž vydává katalog cyklotras Eurobeds 2001 a 2002.

3. Základním koncepčním materiálem pro navrhování cyklotras na území České republiky je „Základní síť cyklotras ČR“, kterou MDS ČR nechalo zpracovat v roce 1997. V tomto materiálu jsou cyklotrasy rozděleny na dálkové, regionální a místní, a tím byly zkoordinovány roztříštěné aktivity jednotlivých měst a regionů. Tímto materiálem zahájila Česká republika dynamický rozvoj ve značení cyklotras. V roce 1997 bylo vyznačeno 552 km cyklotras, v roce 1998 2068 km, v roce 1999 4300 km, v roce 2000 10279 km, v roce 2001 již 17154 km a v roce 2002 19024 km. Jak plyne z průzkumu, 60% cyklotras vede bez prostorového oddělení po silnicích, a to není ideální stav. Aktuální seznam značených cyklotras lze najít na www.klubturistu.cz.

4. Česká centrála cestovního ruchu – CzechTourism, příspěvková organizace MMR, vydávala katalog cykloturistiky „Cykloturistika bez hranic“. V minulých letech také podporovala cykloturistiku formou grantů, které byly zaměřeny na tvorbu regionálních turistických produktů, internetových prezentací a tvorbu tiskových materiálů.

5. Program Lesy 2000

Vzhledem k tomu, že les je v naší zemi tradičně využíván k různým formám rekreace, jsou neodmyslitelnou součástí Programu Lesy 2000 opatření vedoucí k rozvoji rekreačních funkcí lesů. Do tohoto programu lze zařadit i obnovu a údržbu lesních cest pro cykloturistiku. V rámci projektu Lesy 2000 investují LČR ročně 30 milionů Kč, z toho 20 milionů Kč na posílení rekreace v lese. Většinou se budují naučné stezky s informačními tabulemi o vyskytujících se druzích fauny a flóry, o délce, náročnosti a způsobu značení stezky, včetně budování doprovodné stavební architektury (odpočinková místa, odpočinková stanoviště).

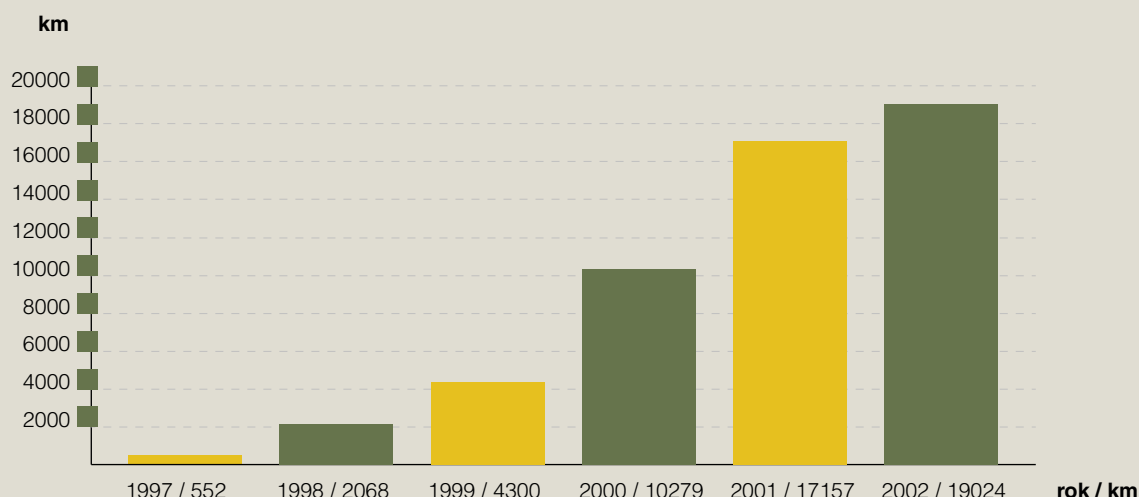
6. Nadace Partnerství, program Zelené stezky/ Greenways zpracovala kritéria certifikace pro jednotlivé typy ubytovacích a stravovacích zařízení (kempy, chatky, vinařské podniky, hotely, penziony, ubytování

v soukromí a restaurace) a vlastní i registrovanou ochrannou značku i logo „Cyklisté vítání“. Ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj v roce 2002 vydala metodickou příručku pro podnikatele s podmínkami certifikace. Zároveň chtějí vyškolit v regionech pracovníky, kteří by tuto certifikaci minimálně jednou ročně kontrolovali. Každé zařízení obdrží po splnění nutných podmínek pro získání certifikace zvláštní certifikát a jasně viditelné logo s označením „Cyklisté vítání“. Tato studie by rozvíjela regionální informační službu ve vztahu k cykloturistice, která by odrážela dění kolem přípravy, realizace a propagace cykloturistiky. Položila by základ pro vytvoření sítě ubytovacích a stravovacích možností přátelských cyklistům a její napojení na internetovou síť. Cílem je tuto pilotní studii rozšířit do celé republiky.

7. Internet

Není možné pořídit seznam všech českých webů o kolech. Jako příklad lze uvést:

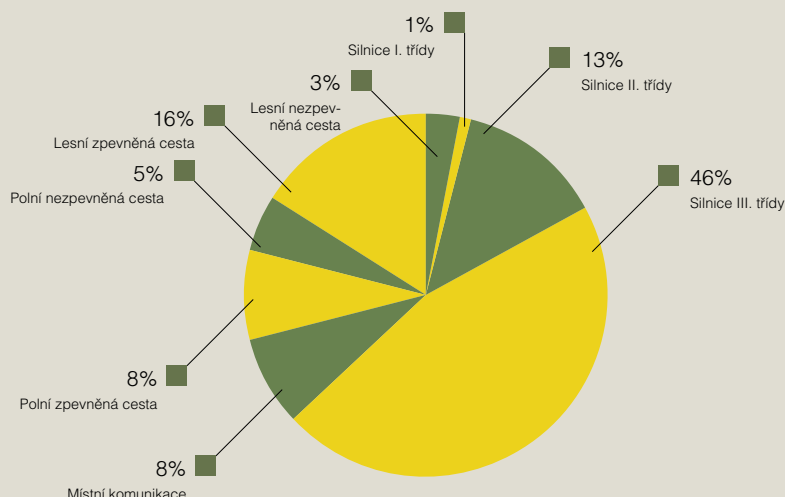
<http://www.cykloserver.cz>
<http://www.cyklokatalog.cz/>
<http://www.volny.cz/cyklobazar/>
<http://www.bikemaraton.cz/>
<http://www.webzapo.com/csc/>
<http://www.cyclonavigator.com> atd.



obr. 6

obr. 6 – Vyznačené cyklotrasy
(zdroj: CDV 2001)

obr. 7



obr. 7 – Cyklotrasy terén
(zdroj: CDV 2001)

SPORT A CYKLISTIKA

podkapitola 12.

1. Výchozí předpoklad

Výsledky sociologického průzkumu, uskutečněného v roce 1995 agenturou AMASIA, prokázaly značnou diferenciaci zájmu občanů o aktivní sport. Vyplývá z něj, že přibližně 1/3 lidí se věnuje sportu soustavně a dlouhodobě, 1/3 příležitostně a 1/3 nesportuje téměř vůbec. Přitom většina si význam sportu uvědomuje a mnozí z nich by se chtěli sportu soustavněji věnovat za předpokladu lepších podmínek. Tento stav není uspokojivý a neodpovídá ani tradicím naší tělovýchovy, ani úrovni vyspělých evropských zemí. Má zřejmou souvislost s růstem civilizačních chorob, počtem občanů pobírajících v důsledku chronického onemocnění invalidní důchod i s rostoucím počtem zdravotně oslabených dětí. Ve svých důsledcích to má negativní dopad též na státní rozpočet. Významná je úloha sportu pro usměrnění agresivity, rozvoje sociálního vědomí a etického kodexu člověka, zejména v jeho dětství a mládí. Aktivní způsob života patří mezi nejdůležitější a nejefektivnější součásti prevence drogové závislosti, alkoholismu a dalších negativních sociálně patologických jevů.

2. Další způsob, jak je možné zvyšovat popularitu cyklistiky, je prostřednictvím závodní cyklistiky a masovými sportovně–společenskými akcemi. Závodní cyklistika se vyznačuje organizovaností v klubech, pravidly, licencemi atd. Většina jmenovaných disciplín spadá pod Český svaz cyklistiky (ČSC) a světově pod Mezinárodní cyklistický svaz (UCI). Kdo chce jezdit závody a být klasifikován, musí být registrován. Neznamená to, že by se do cyklistického klubu jakéhokoliv druhu nemohl přihlásit rekreační cyklista.

3. Vždy aktuální kalendář veřejných závodů a cykloturistických akcí je možno nalézt na www.cykloserver.cz. KČT vydává každoročně publikaci „Kalendář turistických akcí“.

4. Podle průzkumu agentury Median provozují aktivně obyvatelé ČR ze všech sportů nejraději cyklistiku (není myšlena závodní, ale rekreační). Věnuje se jí 15,2% dotázaných (z 3393 reprezentativních účastníků ankety), což je nejvíce ze všech sportů. Na dalších místech se umístily plavání, turistika, aerobik a překvapivě až na osmém místě fotbal se sedmi procenty.

FINANCE A BUDOVÁNÍ CYKLISTICKÝCH STEZEK

podkapitola 13.

1. Výchozí předpoklad

Doposud tato problematika není řešena systémově a není dostatečně rozvinut princip partnerství při výstavbě a údržbě cykloturistických tras. Vyšší finanční náročnost na budování cyklistických stezek a cyklotras brzdí jejich rozvoj. Není možné určit jeden jediný a konečný zdroj financování rozvoje cyklistické infrastruktury.

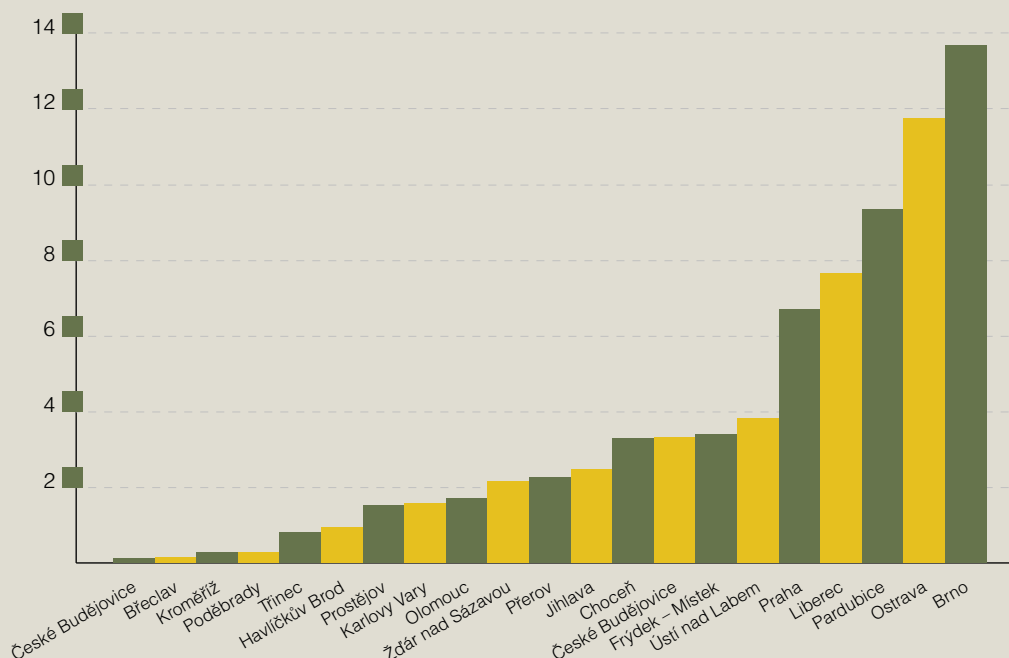
2. Příklady budování cyklistických stezek z národních programů

Nejvýznamnějším programem je Státní fond dopravní infrastruktury. V roce 2001 činila dotace 12,1 mil. Kč (bylo podáno 53 projektů, které souhrnně žádaly o 76,7 mil. Kč), v roce 2002 to již bylo 38,0 mil. Kč (bylo podáno 60 projektů, které souhrnně žádaly

o 138,5 mil. Kč). V letech 2003 a 2004 byla již tato dotace 60,0 mil. Kč. Další možností je Program obnovy venkova, který poskytl např. v roce 2001 24,3 mil. Kč na akce spojené s podporou cyklistické dopravy. Další rozvoj cest pro cyklistickou dopravu lze nepřímo podpořit i v rámci pozemkových úprav, zejména komplexních⁸, v rámci protipovodňových opatření, či při rekonstrukci železničních koridorů.

⁸ Pozemkové úpravy nejen nastolují vlastnickou údržbu, která je racionální z hlediska efektivního hospodaření a která odpovídá ekologickým potřebám, ale přinášejí také vyjasnění vlastnických vztahů. Jde ovšem o proces velmi náročný na finanční prostředky a zpracovatelské kapacity. Jako velmi vhodné se jeví budování cyklostezek prioritně v těch oblastech (v těch katastrálních územích), kde probíhají pozemkové úpravy. V rámci pozemkových úprav se budují ve smyslu zákona 139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona 229/1991 Sb., ve znění pozdějších předpisů, společná zařízení. Jde o technická opatření, která slouží ke zpřístupnění pozemků, k omezení eroze, ke zlepšení vodohospodářských poměrů a ke zlepšení ekologických poměrů. Z hlediska budování cyklostezek jsou podstatná zejména zařízení pro zpřístupnění pozemků, tedy polní cesty. Lze totiž budovat polní cesty tak, aby naplňovaly zároveň účel potřebné prostupnosti krajiny z hlediska cykloturistiky.

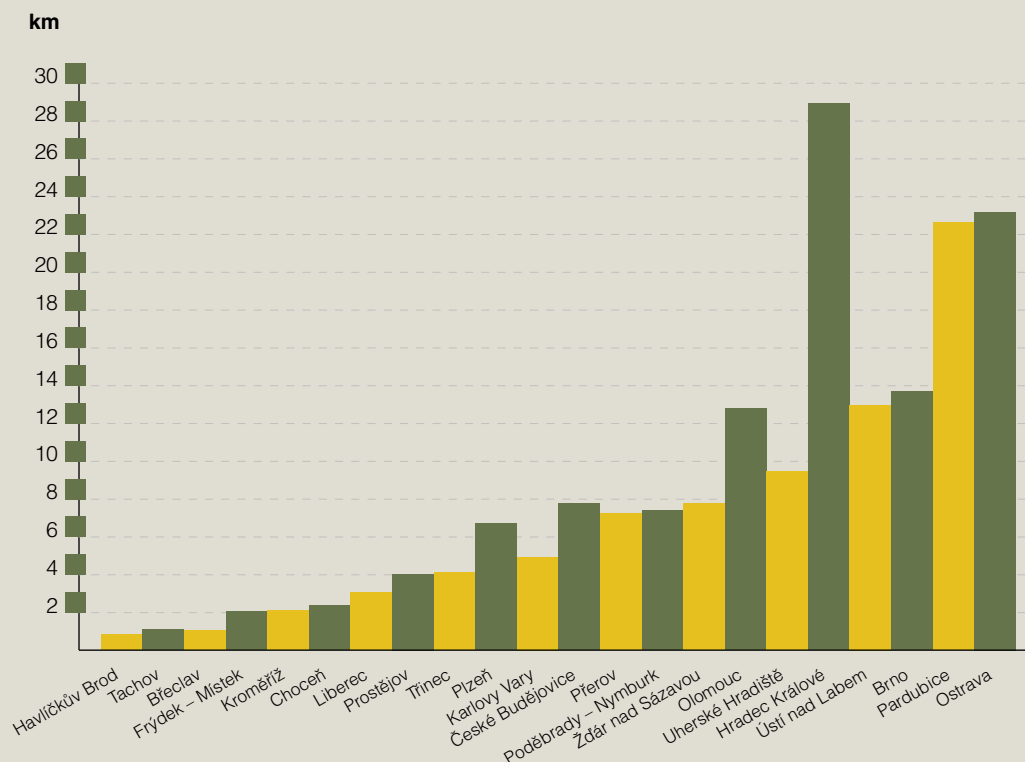
v mil. Kč



obr. 8

obr. 8 – Pravidelnost finanční podpory cyklistické dopravy v posuzovaných městech (zdroj: CDV 2001)

obr. 9



obr. 9 – Délka vybudovaných cyklistických komunikací v posuzovaných městech
(zdroj CVD 2003)

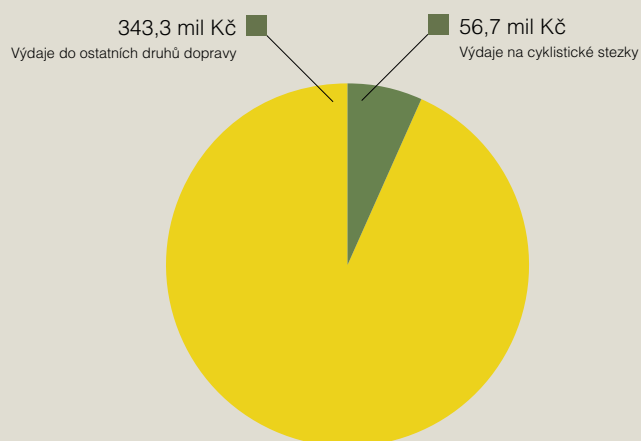
3. Příklady 10ti největších projektů zaměřených na budování cyklistických stezek z prostředků EU

Phare CBC; SAPARD (1.kolo); předstrukturální fondy EU – Střední Morava (budou nahrazeny Strukturálními fondy EU):

Číslo	Cyklostezka	Délka: trasa / stezka (km)	Náklady (mil. Kč)	Dotace	Investor
1	Ústí nad Labem – Libochovany	12,5	21,7	PHARE CBC (2000)	Město Ústí nad Labem
2	Hrádek nad Nisou	2,582	5,95	PHARE CBC (2000)	Město Hrádek nad Nisou
3	Liberec – Hrádek nad Nisou	3,5	20,65	PHARE CBC (2000)	Město Liberec
4	Brno – Hevlín	16,0	23,0	PHARE CBC (2000)	Sdr. „Cyklostezky Brno – Vídeň“
5	Železnorudsko	14,2	32,2	PHARE CBC (2000)	Město Železná Ruda
6	České Budějovice – Linz	8,358	24,15	PHARE CBC (2000)	Město České Budějovice
7	Lipno – páteřová cyklotrasa	6,175	64,4	PHARE CBC (1999)	Sdružení lipenských obcí
8	Jindřichohradecko	rekonstrukce	47,25	PHARE CBC (2000)	Sdružení pohraničních obcí a měst
9	Velkomoravská poutní cesta	rekonstrukce	11,78	SAPARD (2002)	Mikroregion Buchlov
10	Cyklostezky Střední Moravy	7,0	20,13	Předstrukturální fond Střední Morava (2000 – 2001)	Města regionu Střední Morava

4. Analýza financování cyklistické dopravy ve městech ČR (rok 2001)

- > Nejvíce přispívají města Brno, Ostrava a Pardubice, naopak překvapivě nejméně Břeclav či Hradec Králové, ačkoliv zde byla v minulosti věnována cyklistickým stezkám mimořádně vysoká pozornost.
- > Nejvíce vybudovaných cyklistických stezek mají v Ostravě a v Pardubicích (obě po 23,0 km).
- > Pardubice nejsou cyklistickým městem proto, že zde každý jezdí na kole, ale proto, že politici rozhodli o výrazné finanční podpoře cyklistické dopravy, která se odráží v rozsáhlé síti vybudované cyklistické infrastruktury. Toto zjištění může být impulsem pro Olomouc, České Budějovice, ale znovu také pro Hradec Králové.
- > Specifickou oblast tvoří velkoměsta jako např. Praha či Brno. V současné době dosahuje podíl cyklistů na celkové dělbě přepravní práce 1–2%, což je ve srovnání s jinými evropskými městy zanedbatelný podíl. Systematickou podporou cyklistiky by se měl tento podíl zvýšit minimálně na 5%.
- > Pokud město má šanci získat dotaci z různých fondů, je ochotno finančně se spolupodílet a někdy i výraznou částkou. Příkladem může být Liberec, Ústí nad Labem, ale také např. Prostějov.
- > Česká republika není rovinatá země, nicméně průzkumy finanční podpory cyklistické dopravy v českých městech ukazují, že reliéf krajiny není při technickém vývoji jízdních kol rozhodující. V současné době města jako např. Ústí nad Labem, Liberec, Jihlava, Žďár nad Sázavou investují do cyklistické dopravy stejně jako typicky cyklistická města – Olomouc či České Budějovice.
- > Evidence cyklistických stezek. V České republice není doposud přesně zmapován počet km cyklistických stezek. Pouze na základě výzkumu, který zahrnoval 37 měst, je evidováno 300 km cyklistických komunikací, z toho 60 km připadá na Prahu. Je nutné ovšem zdůraznit, že toto číslo stanovuje opravdu jen minimální údaj, neboť je jasné, že mnoho dalších měst a mikroregionů, které nebyly zahrnuty do tohoto výzkumného úkolu, budovalo cyklistické stezky.
- > K 31.1. 2002 bylo evidováno 235 projektů o celkové hodnotě 1,025 miliardy Kč.



obr. 10 – Podíl investic do cyklistických stezek z celkového rozpočtu dopravy za období 1995 až 2001 (400 mil. Kč) (zdroj: CDV 2001)



obr. 10

5. Mezi 10 největších připravovaných projektů,
v rámci kterých se počítá s výstavbou cyklostezek,
lze zařadit:

Číslo	Cyklostezka	Délka: trasa / stezka (km)	Náklady (mil. Kč)	Připravenost	Gestor
1	Labská (Ústecký kraj)	12,0 / 12,0	82,2	Projekt pro ÚR a stavební povolení	Město Ústí nad Labem
2	Ohře: Waldsassen – Sokolov	115,0 / 11,0	42,0	Projekt pro ÚR	Města Sokolov a Cheb
3	Nisa	25,0 / 25,0	82,0	Vyhledávací studie	Obce podél řeky Nisy
4	Folmava – Plzeň – Rokycany	122,0 /	183,0	Studie	Krajský úřad Plzeňského kraje
5	Otava	100 /	180,0	Záměr – projektová fíše Phare Aj, Nj	Sdružení obcí
6	Tichá Orlice a Třebovka	38,8 / 38,8	112,0	Připravuje se projekt	Region Orlicko – Třebovsko
7	Brno – Hevlín	67,0 / 29,5	51,8	Studie + záměr	Sdr. cyklostezky Brno – Wien
8	Vsetínská Bečva	44,2 / 44,2	48,178	Projektová dokumentace, ohlášení stavebních úprav	Mikr. Hornovsaská dráha
9	Krnov – Opava	30,0 / 20,0	32,3	Studie proveditelnosti	Mikr. Opava – severozápad
10	Pardubice – Chrudim	Údaje nejsou k dispozici	27,0	Záměr	Pardubický kraj, Pardubice, Chrudim

INTEGRACE CYKLISTIKY S DALŠÍMI DRUHY DOPRAVY

podkapitola 14.

1. Vedením ČD byl schválen dokument ze dne 13. července 1999, který uložil vypracovat projekt „Ride and Bike“.

2. Vztah železnice a cyklistiky – vstup pro analýzu prostředí.

Prosinec 2001	Stanice a zastávky vybavené úschovkami	979
Prosinec 2001	Stanice a zastávky vybavené úschovkami na území Moravy a Slezska	338
Červenec 2001	Počet přepravených jízdních kol	86 346
	z toho jako spoluzavazadlo (zjednodušeně):	54 223
Jaro 2001 (SO)	Počet přepravených jízdních kol na území Moravy a Slezska	1864
Jaro 2001 (ST)	Počet přepravených jízdních kol na území Moravy a Slezska	794

3. Autobusová doprava zajišťuje pohyb osob v regionu, ale je možné zajistit i převoz kol a zavazadel. K tomuto účelu musí být upraveny příslušné autobusy, v ideálním případě by autobusy hromadné dopravy měly mít nosiče na kola, vyhrazený prostor pro převoz zavazadel. Vzorovým příkladem se v sezóně 2001 stal provoz turistického autobusu v Českém ráji, kdy bylo provozováno sedm turistických autobusových linek. Mezi dalšími příklady lze uvést aktivity CONNEX a.s. v Olomouckém kraji či společnosti JIHOTRANS a.s. v Jihočeském kraji. Další příklady lze uvést z Pardubického kraje a kraje Vysočina.

4. Dále byla posuzována městská hromadná doprava (metro, tramvaje, trolejbusy, autobusy), která může rovněž zjednodušovat pohyb cyklistů (místních obyvatel či turistů) v rámci okolí daného města. Mezi příklady lze uvést aktivity Hlavního města Prahy či Brna.

5. Vazba na vodní dopravu (převoz kol) byla monitorována na příkladě propojení cyklistiky a vodní dopravy na Baťově kanále ve Zlínském kraji.



2.

SWOT ANALÝZA



SILNÉ STRÁNKY

Podpora cyklistické dopravy a cykloturistiky ČR v mezinárodních dohodách a smlouvách, politikách jednotlivých ministerských resortů (MD, MŽP, MMR a MZ). Podpora cyklistiky v krajích a městech v programových prohlášeních, strategických rozvojových materiálech a územních plánech některých velkých územních celků, měst a obcí. Zpracování generelů VÚSC nebo dílčích studií cyklistických tras spolu s generely měst a obcí. Zahrnutí cyklistické dopravy do nově zpracovaných územních plánů měst a obcí. Ochota zapojení velkého počtu partnerů (státní správa, samospráva, akademická obec, nevládní neziskové organizace, nadací a další) v procesu realizace Cyklostrategie. Zapojení do mezinárodní spolupráce (např. projekty EU – NATCYP, Višegrad, BYPAD, Holandsko a VB). Cyklistika je nejrozšířenější sportovní aktivita pro volný čas. Výzkum podmínek pro uplatnění cyklistické dopravy. Vyznačeno přes 19 000 km cyklotras v České republice. Dobrá internetová propagace. Příprava 235 projektů o celkových nákladech 1,025 miliardy Kč (s územním rozhodnutím nebo se připravuje, se stavebním povolením nebo s oznámením ohlášení stavby). Pilotní programy mikroregionů CBC Phare a Programy obnovy venkova na podporu cykloturistiky.

SLABÉ STRÁNKY

Absence ucelené sítě cyklistických tras. Nedostatečný rozsah cyklostezek. Nedostatečné průzkumy intenzity cyklistické dopravy, nehodovosti a dělby přepravní práce. Neexistence propracovaného systému propagace cyklistické dopravy. Nedořešená otázka správcovství a údržby informačního značení cykloturistických tras. Nedořešená otázka koordinace investování a údržby cyklistických tras. Nedostatečný podíl cyklistické dopravy ve veřejných rozpočtech. Nedostatečná legislativa. Vysoká nehodovost cyklistů. Nedořešené vlastnické vztahy k pozemkům ve vztahu k cyklostezkám. Nedostatečná regulace v chráněných územích přírody. Nedořešená bezpečnost proti krádežím. Roztříštěná propagace. Vysoké částky základního vybavení pro děti (lze uplatňovat slevu pro povinnou výbavu – např. cyklistické helmy).

PŘÍLEŽITOSTI

Stabilizace místního obyvatelstva ve venkovském prostoru v důsledku výrazného zvýšení návštěvnosti doposud nedocenených oblastí a míst v ekologicky cenném území prostřednictvím nových cyklotras. Tato tendence vyvolává objektivní potřebu rozšíření nabídky nových služeb (ubytování, stravování, informovanost, rozvoj řemesel a nabídka místních gastronomických specialit

a jedinečných kulturních tradic). Ekonomické oživení venkovského prostoru prostřednictvím nových služeb v rámci malého a středního podnikání (agroturistika, penziony, autoturistika, rozšiřování sítě doprovodných služeb – půjčovny kol, servisní opravy kol, rozvoj sítě turistických informačních center pro cyklistickou veřejnost, atd.). Podchycení zájmu prodejců zboží a služeb souvisejících s cyklistikou na propagaci, investice do cyklodopravy. Zapojení cyklodopravy do integrovaných dopravních systémů. Snížení hlukové a emisní zátěže zejména v obcích (např. oxidů dusíku, prachu a skleníkových plynů). Rozvinout princip partnerství mezi jednotlivými subjekty. Rozšíření systému prevence bezpečnosti na pozemních komunikacích. Hustá sídelní struktura umožňující rozvoj cyklistické dopravy ve venkovském prostoru. Zpřístupnění doposud opomíjených kulturních a přírodně zajímavých lokalit vybudováním cyklistických stezek. Možnost čerpání finančních prostředků z předvstupních fondů EU (např. INTERREG IIIB). Příprava na možnost čerpání ze strukturálních fondů EU. Možnost využití polních cest při budování cyklostezek v rámci komplexních pozemkových úprav. Při výstavbě nových cyklostezek zabezpečit možnost pro vyžití zdravotně postižených občanů (např. osob na vozíčku, slepců) pro jejich aktivní vyžití ve volném čase. Podpora malého a středního podnikání v oblasti výroby jízdních kol, náhradních dílů a příslušenství. Podpora propagace a marketingu cyklobusů. Více informací ohledně bezpečnosti dětí a prevenci proti krádežím (součást výuky). Podpora cyklistiky jako formy dopravy do zaměstnání.

OHROŽENÍ

Nedostačující organizační struktura a vzájemná komunikace při prosazování cyklostrategie. Nedořešení některých dílčích negativních legislativních podmínek k rozvoji cyklistické dopravy. V případě nefunkčnosti integrální dopravy – pak zvýšený pohyb motorových vozidel dopravujících cyklisty na atraktivní cyklotrasy. Neregulovaný rozvoj cykloturistiky s negativním ovlivněním lokalit se zvláštní ochranou (zvláště chráněná území, lokality výskytu zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin). Nedostatečná nabídka doprovodných služeb podél cykloturistických tras (ubytovací, stravovací a ostatní služby cestovního ruchu). Narušení ekologické stability území a bezpečnosti chodců v důsledku neodpovědného chování cyklistů. Nevyužití protipovodňových hrází a území podél vodních toků pro cyklistiku. Vliv na životní prostředí – riziko masové turistiky ve vybraných oblastech (např. Šumava). Možnost rozporů mezi subjekty ČR a místním obyvatelstvem. Nedostatečná vůle při budování doprovodných služeb (opraven). Lepší zajištění bezpečnosti uložení kol (kolostavy, klece apod.).

3.

PRIORITY A CÍLE



PRIORITA 1

ROZVOJ CYKLISTIKY JAKO ROVNOCENNÉHO PROSTŘEDKU DOPRAVNÍ OBSLUHY ÚZEMÍ

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

CÍL 1. 1.

Vytváření podmínek pro výstavbu cyklistické infrastruktury.

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

CÍL 1. 2.

Zvyšování bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu.

Cílem je, kromě budování bezpečné cyklistické infrastruktury, rozpracovat osvětové programy zaměřené na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců. Cílem je zakotvit silněji ve vědomí veřejnosti zájem o bezpečnost cyklistů i chodců v souvislosti s cyklodopravou. K tomu patří výzvy k ohleduplnosti, lepšímu chování a zvýšení odpovědnosti

všech účastníků dopravy. Součástí bude také kampaň pro nošení cyklistických přileb a ochranných brýlí.

CÍL 1. 3.

Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému.

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

CÍL 1. 4.

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

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

PRIORITA 2

ROZVOJ CYKLISTIKY PRO POSÍLENÍ CESTOVNÍHO RUCHU

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

CÍL 2. 1.

Vytváření podmínek k podpoře cykloturistiky.

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

CÍL 2. 2.**Využití cykloturistiky pro obnovu venkova.**

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

CÍL 2. 3.**Zajištění přípravy čerpání prostředků ze strukturálních fondů a Kohezního fondu EU.**

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

PRIORITA 3**ROZVOJ CYKLISTIKY PRO POSÍLENÍ OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ZDRAVÍ**

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

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

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

CÍL 3. 1.**Regulace a podpora cyklistiky z pohledu ochrany území vyžadujících zvláštní ochranu (zvláště chráněná území, lokality výskytu zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin).**

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

CÍL 3. 2.**Rozvoj cyklistiky v sídelních územích.**

Cílem územního plánování v krajích, obcích i městech a dopravního plánování musí být systematická podpora dopravy přátelské k životnímu prostředí, tedy cyklo-dopravy a pěší. Zásadní součástí je budování cyklistických komunikací, které přispějí k celkové bezpečnosti občanů. Při jakýchkoliv stavebních záměrech a projektech je potřebné hledat možnost realizace cyklostezek a doprovodné infrastruktury. Využívat veškerých pozemních prací, kde budou prováděny rovněž úpravy povrchů, například při výstavbě technické infrastruktury, při výstavbě obytných domů,

administrativních budov, sídlištních komplexů, průmyslových zón, podniků, při opravách komunikací, při výstavbě mostů, železničních koridorů, obchodních center apod. Podpora zón pro pěší a cyklisty ve městech. Vytváření husté navazující sítě.

CÍL 3. 3.

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

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

PRIORITA 4

ZAJIŠTĚNÍ KOORDINACE S DALŠÍMI RESORTY A SUBJEKTY

CÍL 4. 1.

Zajištění a koordinace vědy a výzkumu.

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

CÍL 4. 2.

Zajištění koordinace monitoringu a aktualizace této strategie.

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

CÍL 4. 3.

Zajištění a koordinace propagace.

Cílem je pokračovat prostřednictvím stávajícího programu při podpoře produktů a opatření zaměřených na doprovodnou cyklistickou infrastrukturu a zařízení,

seznámit podnikatelskou veřejnost s CYKLOSTRATEGIÍ. Cílem je rovněž pokračovat ve vytváření podmínek pro sportovní aktivity obyvatelstva ve volném čase. Součástí cíle je i podpora aktivit vycházejících z Národního programu zdraví se zaměřením na cyklistiku a podpora při pořádání odborné mezinárodní konference.

CÍL 4. 4.

Zajištění a koordinace vzdělávání a osvěty.

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

CÍL 4. 5.

Zajištění aktualizace legislativy a její koordinovaná aplikace.

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



4.

IMPLEMENTACE



Úkolem ministerstev je koordinovat aktivity mezi uvedenými stupni, vytvořit metodické a finanční zázemí, prezentovat aktivity v rámci EU při čerpání finančních prostředků ze strukturálních fondů. Za tímto účelem Cyklostrategie definuje odpovědné koordinátory pro jednotlivá opatření s harmonogramem činnosti. V této souvislosti je nutné zdůraznit provázanost tohoto strategického materiálu s Národním rozvojovým plánem, se schválenými politikami a strategiemi jednotlivých resortů. V tomto duchu jsou opatření jednotlivých resortů plněna pomocí běžných postupů a procedur ministerstev. Rozhodující bude koordinace a naplňování těchto úkolů.

Realizace opatření je zajištěna především prostřednictvím tří prováděcích projektů:

- a** „CYCLE21: Analýza potřeb budování cyklistické infrastruktury v ČR“, který bude realizován v rámci Národního programu výzkumu 2004 – 2009 Ministerstva dopravy České republiky (č. 1F43E/045/210).
- b** „Udržitelná doprava: šance pro budoucnost (část Cyklistika)“, který bude realizován v rámci výzkumného záměru Ministerstva dopravy České republiky (č. MDO 4499457501).
- c** „ALARM – Moderní formy dopravní výchovy dětí a mládeže jako prostředek snižování nehodovosti v provozu na pozemních komunikacích“, který bude realizován CDV v rámci Národního programu výzkumu 2004 – 2009 Ministerstva dopravy České republiky (č. 1F–44L/058/050).

Cyklostrategie bude doporučena krajským a místním samosprávám, podnikatelskému sektoru a nevládním neziskovým organizacím k využití pro svoji činnost a rozpracování do svých programů a dokumentů.

Implementace Cyklostrategie v dlouhodobém horizontu bude finančně náročná. Není možné určit jeden jediný a konečný zdroj financování. Toto financování bude řešeno formou „vstřícného financování“, které je nezbytnou podmínkou kofinancování i z pohledu EU. Cílem je tedy získávat a sdružovat finanční prostředky na realizaci projektu postupně a aktivně využít každé příležitosti k získání různých finančních zdrojů. V prvním období nebudou požadována mimořádná rozpočtová opatření. Veškeré finanční požadavky budou realizovány formou stávajících rozpočtových titulů, včetně využití stávajících fondů a programů. V závislosti na vývoji ekonomických možností našeho státu bude zvažováno aktivnější využití kofinancování rozvojových programů ze státního rozpočtu prostřednictvím jednotlivých resortů, krajů a obcí. Cyklostrategie bude prakticky využita při čerpání prostředků z pomoci EU. Cyklostrategie je živým dokumentem, jehož realizace

bude pečlivě sledována a materiál bude následně doplňován a aktualizován.

OPATŘENÍ KE SPLNĚNÍ CÍLŮ:

CÍL 1. 1.

Vytváření podmínek pro výstavbu cyklistické infrastruktury.

1.1.1:

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

Odpovědnost: MD, MŽP

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

Termíny: 12/2005 a průběžná aktualizace

1.1.2:

Vytvoření databáze aktualizované sítě cyklotras a cyklostezek (GIS) a metodiky z hlediska územně plánovací dokumentace.

Odpovědnost: MD, MMR, MŽP

Spolupráce: Kraje, KČT, SFDI

Termíny: 12/2005 a průběžná aktualizace

1.1.3:

Vytvoření metodického materiálu pro parkovací infrastrukturu.

Odpovědnost: MD

Spolupráce: MMR

Termíny: 12/2005

CÍL 1. 2.

Zvyšování bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu.

1.2.1:

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

Odpovědnost: MD

Spolupráce: MMR, kraje, obce, CDV

Termíny: Trvale

1.2.2:

Finanční podpora ze SFDI k problematice cyklistických stezek.

Odpovědnost: MD

Spolupráce: SFDI, kraje

Termíny: Trvale

1.2.3:

Rozpracování programu BESIP zaměřeného na zvyšování bezpečnosti cyklistů, včetně zaměření pozornosti na vývoj pravidel chování dětí a mládeže na cyklostezkách a na výchovu k tomuto chování.

Odpovědnost: MD, BESIP

Spolupráce: MV, MZ, MŠMT, CDV, kraje

Termíny: 12/2005 a průběžná aktualizace

CÍL 1.3.

Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému.

1.3.1:

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

Odpovědnost: MD

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

Termíny: Průběžná aktualizace materiálu z 12/2003

1.3.2:

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

Odpovědnost: MD

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

Termíny: Trvale

CÍL 1.4.

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

1.4.1:

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

odpovědnost: MD

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

Termíny: 04/2004 – 12/2008

1.4.2:

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

Odpovědnost: MD, CDV

Spolupráce: MMR, MŽP, kraje, obce

Termíny: trvale

1.4.3:

Podpora společného programu Doprava pro 21. století.

Odpovědnost: MD, MŽP

Spolupráce: MŠMT, CDV, akademická obec, Doprava 21

Termíny: Trvale

CÍL 2. 1.

Vytváření podmínek k podpoře cykloturistiky.

2.1.1:

Podpora propagace, prezentace a informačních technologií v oblasti cykloturistiky.

Odpovědnost: MMR

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

Termíny: Trvale

2.1.2:

Podpora programu Greenways

Odpovědnost: MMR, Nadace Partnerství

Spolupráce: ČCCR – CzT, kraje

Termíny: Trvale

2.1.3:

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

Odpovědnost: MMR, MD

Spolupráce: kraje, KČT, CDV

Termíny: Trvale

CÍL 2. 2.

Využití cykloturistiky pro obnovu venkova.

2.2.1:

Podpora realizace produktů a služeb (tur. balíček sl.).

Odpovědnost: MMR

Spolupráce: KČT, ČCCR – CzT, kraje

Termíny: Trvale

2.2.2:

Podpora realizace doprovodné cyklistické infrastruktury a zařízení.

Odpovědnost: MMR

Spolupráce: MD, KČT, kraje

Termíny: Trvale

2.2.3:

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

Odpovědnost: MMR

Spolupráce: ČCCR – CzT, KČT, kraje, obce
Termíny: Trvale

CÍL 2. 3.

Příprava čerpání finančních prostředků z Evropské unie.

2.3.1:

Čerpání finančních prostředků z Evropské unie na budování cyklistických stezek.

Odpovědnost: MMR

Spolupráce: MD, kraje, obce

Termíny: Trvale

2.3.2:

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

Odpovědnost: MD

Spolupráce: MMR, ČCCR – CzT, kraje, obce

Termíny: 12/2004

CÍL 3. 1.

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

3.1.1:

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

Odpovědnost: MŽP

Spolupráce: MD, MMR, Mze

Termíny: 12/2005

3.1.2:

Usměrňování vedení cyklistických tras v území se zvláštní ochranou.

Odpovědnost: MŽP, kraje

Spolupráce: MD, MMR, AOPK

Termíny: Trvale

3.1.3:

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

Odpovědnost: MŽP

Spolupráce: MD, kraje, města

Termíny: Trvale

3.1.4:

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

Odpovědnost: MŽP, Správy NP a CHKO, AOPK

Spolupráce: MMR, kraje, města

Termíny: Trvale

CÍL 3. 2.

Rozvoj cyklistiky v území.

3.2.1:

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

Odpovědnost: MMR, kraje, obce

Spolupráce: MD, MŽP

Termíny: Trvale

3.2.2:

Vypracování metodiky využitelnosti drážních těles po rušených železničních tratích pro vedení cyklotras z hlediska životního prostředí.

Odpovědnost: MŽP

Spolupráce: MD, MMR, kraje, obce

Termíny: Trvale

CÍL 3. 3.

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

3.3.1:

Poskytnutí informací odborné i laické veřejnosti na téma pozitivní vliv cyklistiky a chůze na zdraví jedinců a na životní prostředí, ukázat na příležitosti k jízdě na kole a dávat podněty k uvážlivé volbě dopravního prostředku, šetřícího životního prostředí. K prezentaci problematiky využít akce s větším soustředěním veřejnosti.

Odpovědnost: MŽP, SFŽP

Spolupráce: MD, MZ, MMR, MŠMT, kraje

Termíny: Trvale

3.3.2:

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

Odpovědnost: MŽP, SFŽP

Spolupráce: MD, MZ, MMR, MŠMT, kraje

Termíny: 12/2005

3.3.3:

Realizace vzdělávacího programu pro města zaměřeného na důvody a na doporučené postupy podpory

cyklistické dopravy (podle osnovy publikace DG ENV „Cyklistika – řešení pro města“ a projektu BYPAD).

Odpovědnost: CDV

Spolupráce: MŽP, MD, kraje, města

Termíny: Trvale

3.3.4:

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

Odpovědnost: MŽP, SFŽP

Spolupráce: MD, MZ, MMR, MŠMT, kraje

Termíny: Trvale

3.3.5:

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

Odpovědnost: MZd, MMR, MŠMT

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

Termíny: Průběžně

CÍL 4. 1.

Zajištění a koordinace vědy a výzkumu.

4.1.1:

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

Odpovědnost: MV, MD, CDV

Spolupráce: kraje

Termíny: Trvale

4.1.2:

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

Odpovědnost: MŠMT

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

Termíny: Trvale

4.1.3:

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

Odpovědnost: MZ

Spolupráce: MV, MD, ČÚBP, SZÚ, pojišťovny

Termíny: Průběžně

4.1.4:

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

Odpovědnost: Všechny zainteresované resorty

Spolupráce: CDV, ÚZIS

Termíny: Průběžně

CÍL 4. 2.

Zajištění udržitelného plánování a koordinace monitoringu.

4.2.1:

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

Odpovědnost: Všechny zainteresované resorty

Spolupráce: CDV

Termíny: Trvale

4.2.2:

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

Odpovědnost: Všechny zainteresované resorty

Spolupráce: Rada zdraví a životního prostředí

Termíny: Průběžně

4.2.3:

Rozšíření spolupráce při realizaci všech opatření CYKLOSTRATEGIE se zainteresovanými subjekty.

Odpovědnost: Zainteresované resorty

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

Termíny: Průběžně

4.2.4:

Zapojení veřejnosti do realizace a aktualizace Cyklostrategie a souvisejících aktivit.

Odpovědnost: Zainteresované resorty

Termíny: Průběžně

4.2.5:

Definování finanční podpory Cyklostrategie, při zpracování návrhu státního rozpočtu na jednotlivá léta spolupracovat s ostatními ministerstvy, v souladu s finančními možnostmi České republiky.

Odpovědnost: MF

Spolupráce: Všechny zainteresované resorty, kraje

Termíny: Trvale

CÍL 4. 3.**Zajištění a koordinace propagace.****4.3.1:**

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

Odpovědnost: MZe

Spolupráce: Lesy ČR s.p., MMR

Termíny: Trvale

4.3.2:

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

Odpovědnost: MPO

Spolupráce: MMR, MPSV, Hosp. komora ČR, kraje

Termíny: Trvale

4.3.3:

Vytváření podmínek pro aktivity obyvatelstva ve volném čase prostřednictvím cyklistiky.

Odpovědnost: MŠMT, kraje

Spolupráce: MZ, MD, KČT, ČSTV, Český svaz cyklistiky, NNO

Termíny: Trvale

4.3.4:

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

Odpovědnost: MZ

Spolupráce: MŽP, MD, MMR, kraje, obce

Termíny: Trvale

4.3.5:

Podpora při pořádání odborné mezinárodní cyklistické konference.

Odpovědnost: MD

Spolupráce: Všechny resorty

Termíny: 12/2006

CÍL 4. 4.**Zajištění a koordinace vzdělávání a osvěty.****4.4.1:**

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

Odpovědnost: MŠMT

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

Termíny: Zahájit do 12/2004

4.4.2:

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

Odpovědnost: MŠMT, MZd, MD, MŽP

Spolupráce: akademická obec

Termíny: Trvale

4.4.3:

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

Odpovědnost: MV, Policie ČR

Termíny: Trvale

4.4.4:

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

Odpovědnost: Všechny zainteresované resorty

Spolupráce: NSZM ČR, územně samosprávné celky

Termíny: Trvale

CÍL 4. 5.**Zajištění aktualizace legislativy a koordinovaná aplikace.****4.5.1:**

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

Odpovědnost: MZe

Spolupráce: MD, MMR, MŽP, kraje

Termíny: 12/2005

4.5.2:

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

Odpovědnost: MD

Spolupráce: MZe, MV, MMR, MŽP

Termíny: 12/2006

4.5.3:

Zohlednit problematiku cyklodopravy v rámci přípravy nového stavebního zákona.

Odpovědnost: MMR, MŽP, MV

Spolupráce: MD, kraje

Termíny: Průběžně

4.5.4:

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

Odpovědnost: MZe

Spolupráce: MD, kraje, obce

Termíny: Průběžně

5.

MONITORING

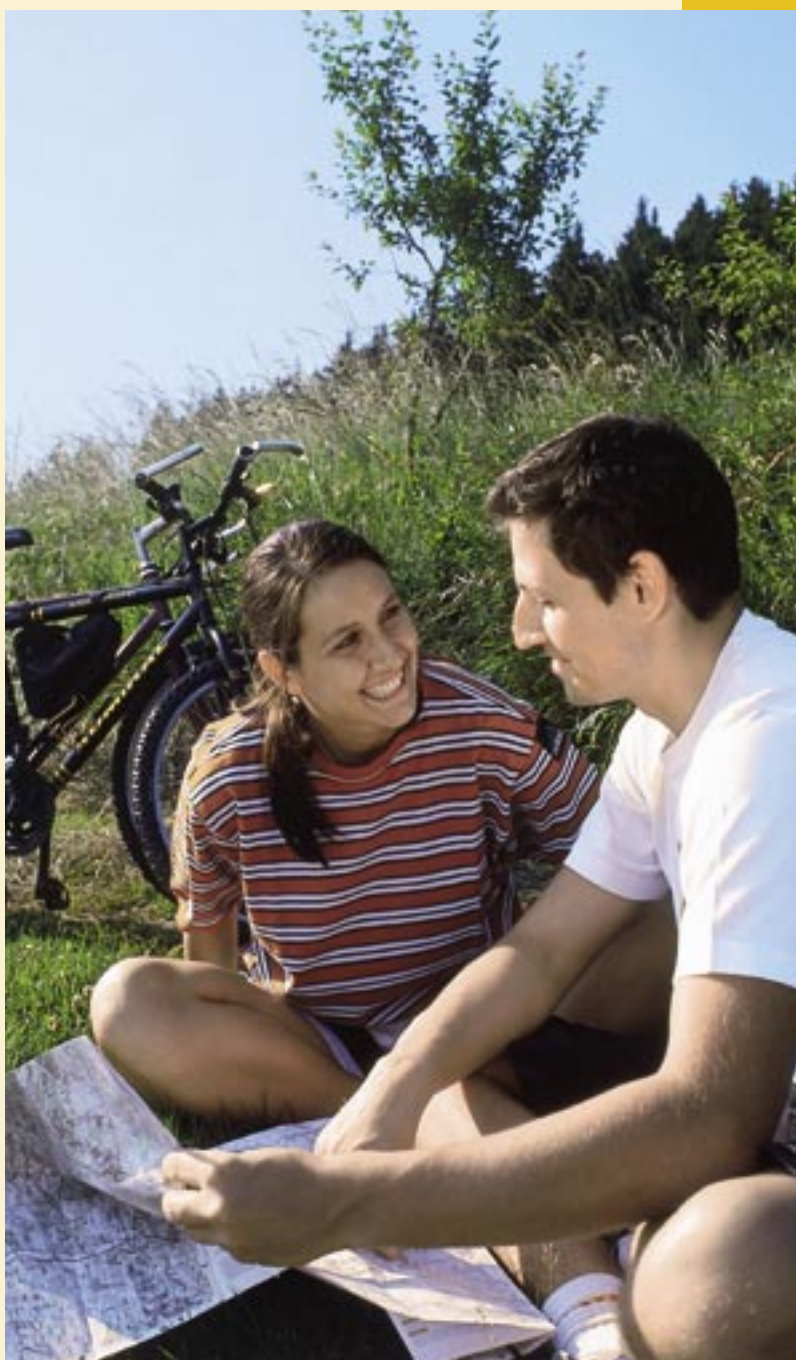


V současné době probíhá v některých evropských státech projekt **NATCYP**, který hodnotí platné cyklostrategie z hlediska implementace a monitoringu. Na základě těchto mezinárodních zkušeností bude při přípravě aktualizace strategie vytvořen systém monitoringu, který bude hodnotit dosažený stupeň realizace strategie, včetně jeho porovnání s obdobnými evropskými materiály.

Z hlediska praktického provedení budou věcně příslušné resorty (odpovědné za realizaci opatření) vypracovávat plnění jednotlivých priorit, cílů a opatření.

Monitoring bude proveden i v oblasti praktických řešení na úrovni lokální, regionální, národní i mezinárodní při využití zkušeností z evropského projektu **BYPAD**.

Vzhledem k současnému stavu obou projektů nejsou doposud dopracována konečná kritéria pro tento monitoring. Po vzájemné dohodě věcně příslušných resortů odpovědných za jednotlivá opatření bude vypracován harmonogram zpracování a vyhodnocování monitoringu, jednotlivé ukazatele monitoringu, systém sledování těchto ukazatelů a ekonomické zhodnocení provedené realizace **Cyklostrategie**.





ZÁVĚR

CYKLOSTRATEGIE SI KLADE ZA CÍL

- > posílit pocit jistoty a bezpečí cyklistům a jejich okolí při jízdě na kole;
- > masivně rozvinout cyklodopravu pro denní užití;
- > vytvořit prostor pro vybudování husté sítě cyklostezek po celém území České republiky s přispěním fondů Evropské unie;
- > obyvatelům poskytnout dostatek příležitostí ke změně životního stylu přispívajícího k upevňování jejich zdraví;
- > denní jízdou na kole zásadně přispět k prevenci civilizačních chorob;
- > přispět ke zkvalitnění životního prostředí;
- > poskytnout doplňující vzdělání obyvatelům, včetně dalších informací o svobodné volbě dopravního prostředku, o ochraně životního prostředí, o udržitelném rozvoji, o zdravém životním stylu a o nových podnikatelských možnostech;
- > přispět k rozvoji cestovního ruchu;
- > poskytnout veřejnosti příležitost aktivně se zapojit do realizace i aktualizace cyklostrategie.

PŘEHLED POUŽITÝCH ZKRATEK

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

SEA CYKLOSTRATEGIE

Cyklostrategie byla kladně posouzena tzv. strategickým posuzováním vlivů na životní prostředí (dále jen „SEA Cyklostrategie“) podle § 14 zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů rozvojových koncepcí a programů na životní prostředí, v platném znění a zároveň Metodiky o posuzování vlivů regionálních rozvojových koncepcí na životní prostředí (edice Planeta 3/2001). Současně je SEA Cyklostrategie v souladu se Direktivou č. 2001/42/EC, o hodnocení účinků určitých plánů a programů na životní prostředí a také je v souladu s požadavky na hodnocení vlivů operací strukturálních fondů Evropských společenství na ŽP, které jsou obsaženy v § 42. 2 (b) Nařízení č. 1260/99/EC a v navazujících metodických doporučení Evropské komise (Handbook on Environmental Assessment of Regional Development Plans and EU Structural Funds Programmes, DG XI, 1998). Posouzení vlivů Cyklostrategie bylo provedeno na základě kombinované procedury, integrovaného posouzení vlivů na životní prostředí. SEA Cyklostrategie byla vypracována Centrem pro komunitní práci a jeho týmem, tvořeným zástupci resortů MD, MŽP a MMR (dále jen „SEA tým“).

Dokumentaci o posouzení vlivů Cyklostrategie na ŽP zpracoval SEA tým v průběhu dubna až června 2003. Dne 9. 4. 2003 byla pracovní verze Cyklostrategie zveřejněna na internetových stránkách Ministerstva dopravy, Ministerstva životního prostředí, Centra dopravního výzkumu a Centra pro komunitní práci. Současně byla na internetu zpřístupněna informace o možnostech připomínkování veřejností a časovém harmonogramu přípravy Cyklostrategie a jejího SEA posouzení. Před veřejnými projednáními konanými dne 29. 5. 2003 (v rámci Cyklokonference, Srní na Šumavě) a 3. 6. 2003 (Magistrát města Brna, Brno) byly vydány tiskové zprávy, které byly zaslány na servis ČTK a zainteresovaným subjektům. Na základě těchto zpráv byly uveřejněny texty na několika internetových serverech (www.ecn.cz, www.chagenet.sk, www.ekolist.cz) a článek v Lidových novinách.

SEA Cyklostrategie byla posuzována tzv. průběžným posuzováním jednotlivých verzí tvorby samotné Cyklostrategie, které vedlo k průběžným úpravám materiálu, včetně zapracovávání připomínek SEA týmu a veřejnosti a také k optimalizaci strategie z hlediska vlivů na ŽP. SEA tým se scházel cca jednou týdně a diskutoval připomínky SEA týmu. Současně se materiál přepracovával na základě připomínek a konzultací z těchto pravidelných jednání. Připomínky SEA týmu byly z velké části zapracovány do Cyklostrategie. Během procesu posouzení proběhlo

několik schůzek se zástupci ministerstev, během nichž zainteresované resorty měly možnost podílet se na úpravách Cyklostrategie ještě před meziresortním připomínkovým řízením. Tím se minimalizovalo riziko velkých změn během tohoto řízení a před odevzdáním strategie do vlády. Současně se podařilo připravit dokument, který během veřejných projednání nevyvolával podstatné konflikty.



