

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR

pro léta 2012 – 2015, s výhledem do roku 2020

Aktualizace 2012 – materiál pro připomínkové řízení

Verze 10 – datum 14. 12. 2011

OBSAH

1. ÚVOD	4
2. SMYSL, VIZE A CÍLE CYKLOSTRATEGIE	5
3. PODKLADY, VÝCHODISKA	7
4. STANOVENÍ PRIORITY - POPIS SOUČASNÉHO STAVU; VÝCHODISKA	13
4.1 ZAJIŠTĚNÍ FINANCOVÁNÍ CYKLISTICKÉ A CYKLOTURISTICKÉ INFRASTRUKTURY	13
4.1.1 Současný stav a doporučení – finance ze SFDI	13
4.1.2 Současný stav a doporučení – finance ze Strukturálních fondů	15
4.1.3 Současný stav a doporučení – další možnosti financování.....	16
4.1.4 Současný stav a doporučení – podpora navazující cykloturistické infrastruktury a služeb. 18	
4.2 ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI CYKLISTICKÉ DOPRAVY	20
4.2.1 Současný stav a doporučení – bezpečnost cyklistů.....	20
4.2.2 Současný stav a doporučení – legislativa.....	23
4.3 METODICKÁ PODPORA ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE MĚSTECH	23
4.3.1 Současný stav a doporučení – projekt Central MeetBike	24
4.3.2 Současný stav a doporučení – metodické zázemí	26
4.3.3 Současný stav a doporučení – aktivity MŽP a MZ	27
4.4 REALIZACE NÁRODNÍHO PRODUKTU ČESKO JEDE	28
4.4.1 Analytická zpráva k současnému stavu cykloturistiky v ČR.....	28
4.4.2 Současný stav a doporučení – připravenost a zaměření produktu Česko jede	29
4.4.3 Současný stav a doporučení – propojenost www.kudyznudy.cz a www.ceskojede.cz	33
4.4.4 Současný stav a doporučení – značení sítě cyklotras ČR.....	34
4.5 PODPORA VÝZKUMU S TÉMATIKOU CYKLISTIKY	36
4.5.1 Současný stav a doporučení – výzkumné projekty	36
4.5.2 Současný stav a doporučení – monitoring cykloturistiky	37
5. SPECIFICKÉ CÍLE, OPATŘENÍ, ZODPOVĚDNOST, TERMÍNY..	39
PRIORITA 1 - ZAJIŠTĚNÍ FINANCOVÁNÍ CYKLISTICKÉ A CYKLOTURISTICKÉ INFRASTRUKTURY	39
Cíl 1.1. - Výstavba a údržba cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty	39
Cíl 1.2. - Výstavba infrastruktury pro cykloturistiku.....	41
Cíl 1.3. - Zajištění financování cyklistické a cykloturistické infrastruktury	42
Cíl 1.4. - Podpora specifických forem výstavby cyklistické infrastruktury	43
PRIORITA 2 - ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI CYKLISTICKÉ DOPRAVY	44
Cíl 2.1. - Zvyšování bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu	44
Cíl 2.2. - Realizace legislativních opatření s ohledem na bezpečnost a plynulost cyklistické dopravy	
45	
PRIORITA 3 - METODICKÁ PODPORA ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE MĚSTECH.....	46

Cíl 3.1. - Zvyšování povědomí o nástrojích ovlivňujících podporu cyklistické dopravy	46
Cíl 3.2. - Zefektivnění propagace cyklistické dopravy jako součásti životního stylu	47
Cíl 3.3. - Snižování negativních vlivů dopravy ve městech pomocí aktivní podpory cyklistické dopravy	48
PRIORITA 4 - REALIZACE NÁRODNÍHO PRODUKTU ČESKO JEDE	50
Cíl 4.1. - Zajištění metodického a koordinačního vedení produktu Česko jede	50
Cíl 4.2. - Výstavba a provoz portálu produktu Českojede	51
Cíl 4.3. - Marketingová podpora produktu Česko jede.....	53
Cíl 4.4. - Podpora přeznačení a údržby sítě dálkových cyklotras ČR a tras EuroVelo a navazující regionální sítě	54
Cíl 4.5. - Podpora služeb a rozvoj lidských zdrojů v oblasti cykloturistiky.....	55
PRIORITA 5 - PODPORA VÝZKUMU S TÉMATIKOU CYKLISTIKY	57
Cíl 5.1. - Podporovat realizaci aplikovaných výzkumných projektů s cyklistickou tematikou	57
Cíl 5.2. - Průzkumy v oblasti cykloturistiky	58
6. SUMARIZACE HLAVNÍCH OPATŘENÍ CYKLOSTRATEGIE	59
7. NÁSTROJE REALIZACE CYKLOSTRATEGIE	60
7.1 PRÁVNÍ NÁSTROJE	60
7.2 EKONOMICKÉ A ORGANIZAČNÍ NÁSTROJE	64
7.2.1 Financování cyklistické a cykloturistické infrastruktury	64
7.2.2 Financování koordinace a organizace Cyklostrategie	64
7.2.3 Financování opatření dle běžných postupů a procedur	66
7.2.4 Částečné financování priority 3. a 4. z evropských zdrojů	66
7.3 MARKETINGOVÉ, INFORMAČNÍ a PUBLIKAČNÍ NÁSTROJE	69
8. MONITORING CYKLOSTRATEGIE	70
9. VYSVĚTLENÍ POJMŮ	72
10. VYSVĚTLENÍ ZKRATEK	74

1. Úvod

Vláda České republiky přijala usnesením vlády č. 678 ze dne 7. července 2004 Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky (dále jen „Cyklostrategie“). Následně byla tato informace potvrzena ve vládním usnesení ČR ze dne 3. ledna 2007 č. 15 k Informaci o realizaci plnění úkolů a opatření uvedených v Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky. Začátkem ledna 2009 byla předložena do Vlády ČR už jen Informace o realizaci plnění úkolů a opatření uvedených v Cyklostrategii, ovšem bez navazujícího vládního usnesení. Aby byla zachována kontinuita s daným strategickým materiálem, tak v roce 2011 byla provedena rozsáhlá analýza plnění opatření Cyklostrategie z let 2004 – 2011 a současně byly zahájeny práce na její aktualizaci s předpokladem, že by byla předložena do Vlády ČR v průběhu roku 2012.

Cyklistika by měla být vnímána jako integrální součást dopravy, která se dělí z hlediska kompetencí do oblasti dopravní obsluhy území (resort dopravy) a oblasti cykloturistiky (resort místního rozvoje). Během posledního desetiletí přestává být pouze „výjimečnou 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 způsob dopravy není menšinovým trendem, ale plnohodnotnou formou vhodně doplňující další druhy dopravy. Nabízí značnou flexibilitu při pohybu v městském prostředí a částečně řeší i dopravní obsluhu v regionech. Propojení cyklistické infrastruktury zejména formou městských sítí chráněných cyklotras a cyklostezek a regionálních sítí cyklotras umožňuje současně plynulý pohyb cyklistů i cykloturistů. Cykloturistika se tak výrazně projevuje i v městském prostředí. Městské cyklotrasy a další opatření pro cyklistickou dopravu nás mohou mnohdy efektivněji dovést (bez dopravní zácpy, kolapsů na silnicích atd.) do zaměstnání, do škol, do historického jádra města, do městských parků, rekreačních oblastí, na koupaliště apod. Cyklistická doprava má samozřejmě pozitivní vliv nejen na dopravní situaci a dopravní obsluhu území, ale současně snižuje dopady na životní prostředí, zlepšuje zdraví a kvalitu života obyvatel ČR.

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. Trend zdravého životního stylu je i hlavním motivačním faktorem k rozšíření cyklistiky. V porovnání s ostatními vyspělými zeměmi (především EU) jsou v ČR dosud investice do cyklistické dopravy podhodnoceny, a to ve všech úrovních a resortech.

Dnes se představa příjemného města liší od představy v 60. letech 20. století. Všichni chceme dát prostor pokroku a rozvoji. Avšak pokrok a rozvoj v moderních metropolích závisí na tom, zda se nám podaří učinit je místem, kde lidé chtějí a především mohou žít, nejen přežít. Cyklistika je pro většinu lidí aktivní doplňkovou volbou, která se může snadno změnit na každodenní a přirozenou součást života. K tomu je třeba zajistit, aby jízda na kole byla bezpečná, snadná, lákavá a konkurenceschopná.

2. Smysl, vize a cíle Cyklostrategie

Jízda na kole je nejjednodušší a nejpřirozenější způsob dopravy hned po chůzi. Přestože je to tak přirozené, tak se v mnoha městech často zapomíná vzít tuto možnost v úvahu a kola se nepoužívají. Výhody cyklistiky jsou přitom překvapivě rozmanité:

- Pravidelná jízda na kole zlepšuje zdraví a prodlužuje délku života.
- Cyklistika nepotřebuje fosilní paliva – spaluje pouze lidské tuky.
- Lidé, kteří jezdí na kolech, šetří parkovací místa, jsou tišší a pohybují se, aniž by vypouštěli do ovzduší znečišťující látky.
- Naše děti si kola zamilují, pokud jim to umožníme.
- Jednoduchá analýza nákladů a výnosů došla k závěru, že každá 3 eura investovaná do cyklistiky přináší návrat 5 eur.
- Pokud byste navštívili město s větším množstvím jízdních kol v provozu, všimli byste si, jak tento fenomén ovlivňuje ducha společenství a kvalitu života.

Základní vizí Cyklostrategie je zpopularizovat jízdní kolo, aby se opět stalo rovnocennou, přirozenou a integrální součástí dopravního systému, jejíž důsledkem by byly minimálně čtyři efekty:

- Zlepšení mobility v území, efekt bezpečnosti
- zabezpečuje resort dopravy

Potenciál cyklistické dopravy bude možné plně využít díky novým opatřením, která přispějí k většímu využívání jízdního kola na každodenních cestách za prací, do škol, za nákupy a službami či v rámci aktivního trávení volného času.

- Rozvoj cykloturistiky v území
- zabezpečuje resort místního rozvoje

Trh cykloturistiky přinese alternativu formou udržitelného rozvoje cestovního ruchu, který je vhodný ke zvýšení intenzity prožívání turistických zážitků. Podpora cyklistiky umožní vznik pracovních míst v různých oblastech souvisejících služeb a podpoří místní ekonomiku. Atraktivní cykloturistická nabídka prohloubí zájem o jednotlivé turistické regiony České republiky.

- Zlepšení lidského zdraví
- zabezpečuje resort zdravotnictví

Každodenní jízda na kole je vynikající prevencí nadměrné tělesné hmotnosti (nadváhy a obezity) a souvisejících chronických neinfekčních onemocnění. Nedostatek pohybu je jedním z hlavních rizikových faktorů srdečně-cévních nemocí. Výsledný efekt se promítá v dlouhodobém horizontu do snižování výdajů na zdravotnictví. Přínosy jízdy na kole pro jednotlivce i společnost výrazně převyšují rizika.

- Ochrana životního prostředí
- zabezpečuje resort životního prostředí

Bezpečná síť komunikací pro jízdní kola může být základem pro omezování negativních vlivů individuální automobilové dopravy, díky přesunu části dopravních výkonů z automobilové dopravy na dopravu cyklistickou. To má významný vliv na snížení emisí hluku, plynů a prachových částic ohrožujících lidské zdraví i plynů porušujících globální klimatickou rovnováhu.

K naplnění vizí je stanoveno několika cílů, ve dvou úrovních.

Cíle na národní úrovni:

1. Zvýšit podíl cyklistiky na přepravních výkonech na 10% do roku 2015 (v průměru na celou ČR).
2. Snížit úmrtnost cyklistů o 50% do 2015 (viz EU)
3. Podpořit cyklistiku jako jeden z rovnocenných pilířů národní dopravní politiky, spojené s finanční podporou výstavby kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury a s vytvářením vhodných legislativních podmínek pro používání jízdního kola k dopravním i rekreačním účelům
4. Podpořit projekt „Cyklistické akademie“, poskytovat metodickou podporu rozvoje cyklistické dopravy ve městech a aglomeracích pod heslem „města krátkých vzdáleností“
5. Podpořit rozvoj cykloturistiky projektem „Česko jede“ jako nejdynamičtěji se rozvíjícímu segmentu aktivní turistiky v ČR

Cíle na místní úrovni:

Cyklostrategie vychází ze skutečnosti, že odpovědnost za budování cyklistické infrastruktury mají obce a města. Proto další cíle jsou navrženy pro místní úroveň:

- ZVÝŠIT POČET [CYKLISTŮ](#), aneb je třeba usilovat o to, aby v našich městech jezdilo více lidí na kole, aby to bylo bezpečné a lákavé. Je třeba zvýšit podíl cyklistiky v rovinných městech na přepravních výkonech na 25% do roku 2015
- VYTVOŘIT [PODMÍNKY PRO MOBILITU](#), aneb najít a odstranit překážky bránící rozvoji cyklistické dopravě
- ZAJISTIT [BEZBARIÉROVOST NA TRASE](#), aneb odstranit místa a úseky s vysokým rizikem dopravních nehod cyklistů
- VYTVOŘIT [ZÁZEMÍ V CÍLI](#), aneb zkvalitnit podmínky pro parkování a úschovu jízdních kol
- REALIZOVAT [LEPŠÍ KAMPANĚ](#), aneb zefektivnit propagaci cyklistiky jak vůči domácím obyvatelům, tak i návštěvníkům pomocí pozitivního marketingu jízdních kol, znovuobjevení potenciálu cyklistiky a jeho důsledcích pro naše zdraví
- VYTVOŘIT [ZÁZEMÍ PRO ODPOČINEK](#), aneb podpořit výstavbu bezpečných cyklotras a doprovodné cykloinfrastruktury, aby bylo kam jezdit ve volném čase a o dovolených a podpořili tak projekt [Česko jede](#).

K dosažení těchto cílů je stanoveno pět priority, na které navazují cíle a dílčí opatření“.

3. Podklady, východiska

Aktualizace Cyklostrategie vychází jednak z vyhodnocení Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, která byla vytvořena pro roky 2004 – 2010 (analýza je zpracována v samostatném dokumentu). V daném období byla Cyklostrategie koordinována především Ministerstvem dopravy ČR, které zadalo implementaci Cyklostrategie Centru dopravního výzkumu, v. v. i., a dále pak prostřednictvím koordinace tří výzkumných úkolů spojených s tematikou cyklistiky. Opatření ostatních resortů byla plněna pomocí běžných postupů a procedur ministerstev. Jedná se zejména o Ministerstvo pro místní rozvoj a jeho příspěvkové organizace Agenturu CzechTourism s tematikou cykloturistiky a Ministerstvo životního prostředí a Ministerstvo zdravotnictví s tematikou osvěty. Spojovacím článkem naplňování celé Cyklostrategie je Ministerstvo dopravy ČR.

Významným bodem v naplňování Cyklostrategie byla spolupráce Ministerstva dopravy ČR s krajskými a místními samosprávami, a to prostřednictvím koordinační, metodické a konzultační činnosti. Efektivní spolupráce probíhala rovněž se státními příspěvkovými organizacemi, nevládními neziskovými organizacemi, privátním sektorem apod. Spolupráce všech těchto subjektů je základním předpokladem pro fungující a výkonný systém podpory cyklistické dopravy v České republice.

Aktualizace Cyklostrategie vychází také ze strategicky nadřazeného dokumentu, kterým je **Aktualizace Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 - 2013 z roku 2011**. Cyklistická doprava je v tomto materiálu řešena v rámci specifického cíle 4.5.3 „Využití možností nemotorové dopravy“, kde se mimo jiné píše: *„Nemotorová doprava má zejména ve městech nezastupitelnou úlohu, avšak podmínky v ČR jsou zatím nedostatečné. Ve většině měst cyklistická infrastruktura úplně chybí, existující vyznačené cyklistické trasy jsou nevyhovující z bezpečnostního hlediska i z hlediska nabídky tras. V oblasti cyklistické dopravy je třeba rozlišovat dvě oblasti:*

- *cyklistická doprava plní základní dopravní funkce jako alternativa k hromadné dopravě a k IAD – je v gesci resortu dopravy a musí být zahrnuta do dopravně politického procesu,*
- *rekreační doprava, která je v gesci resortu místního rozvoje a je součástí koncepce cestovního ruchu.*

Přínosy cyklistické dopravy jsou přitom velmi významné nejen v oblasti environmentální, ale i pro zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva prevencí chronických neinfekčních onemocnění. Je nadějnou alternativou v osobní dopravě*

* Chronická neinfekční onemocnění představují nejčastější příčinu úmrtí nejen v ČR, ale i celé EU. Jedná se o okruh nemocí, mezi něž se řadí srdečně-cévní onemocnění, některá nádorová o vbnemocnění, poruchy duševního zdraví, diabetes mellitus II. typu (cukrovka), chronická respirační onemocnění či muskuloskeletální onemocnění. Tuto širokou skupinu onemocnění vzájemně spojují společné rizikové faktory, základní determinanty a tedy i možnosti intervence. Jedním ze stěžejních rizikových faktorů je i nedostatek pohybové aktivity.

mezi obcemi i ve městech - do zaměstnání a škol. Pro její rozvoj bude nutné vybudovat hustou síť samostatných cyklistických pruhů a stezek. Při navrhování nových dopravních projektů a při rekonstrukčních akcích je nutné s případnou realizací cyklistických pruhů a stezek počítat."

Jedno z opatření je spojeno přímo s Cyklostrategií: **při řešení cyklistické dopravy budou odpovědné orgány využívat veřejně projednanou Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR.**

Oblast cykloturistiky je obsažena v **Koncepci státní politiky cestovního ruchu v ČR na období 2007-2013**, schválené dne 5. 1. 2005 usnesením č. 23 v rámci tematické oblasti „sportovní a aktivní dovolená“ v kompetenci především Ministerstva pro místní rozvoj ČR. Cykloturistika představuje jednu z nejrychleji rostoucích forem aktivní dovolené jak z pohledu domácího, tak i příjezdového cestovního ruchu. Více než kdy předtím může cykloturistika nabídnout značné ekonomické přínosy a jejich rovnoměrnou distribuci i do venkovských oblastí. Oblibu rekreační a sportovní cyklistiky v ČR dokazuje i fakt, že se cyklistikou jako sportem zabývá 27 % české populace (ve věkové skupině 15-69 let), což představuje více než 2 miliony obyvatel.

Aktualizovaná Cyklostrategie vychází i z dalších dokumentů:

- Usnesení Evropského parlamentu ze dne 27. září 2011 o evropské bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020 ([2010/2235\(INI\)](#)), ze kterých jsou pro cyklistickou dopravu důležité zejména tato doporučení:
 - 54. důrazně doporučuje, aby odpovědné orgány zavedly omezení rychlosti na 30 km/hod. v obytných zónách a na všech jednoproudových silnicích ve městech, které nemají samostatný jízdní pruh pro cyklisty, a to k účinnější ochraně zranitelných účastníků silničního provozu;
 - 58. vítá skutečnost, že Komise zaměřuje svou pozornost na nejvíce zranitelné skupiny účastníků silničního provozu (uživatelé jednostopých vozidel, chodci atd.), kde jsou počty nehod stále příliš vysoké; vyzývá členské státy, Komisi a průmysl, aby měly při navrhování silniční infrastruktury a zařízení tyto typy uživatelů na paměti tak, aby budované silnice byly bezpečné pro všechny uživatele; žádá, aby při projektování a údržbě silnic byla větší pozornost věnována opatřením v oblasti infrastruktury na ochranu cyklistů a chodců, např. opatření na oddělení dopravy, rozšiřování sítí cyklostezek a bezbariérových přístupů a přechodů pro chodce;
 - 100. vyzývá Komisi a členské státy, aby podporovaly cyklistiku a pěší turistiku jako samostatný druh dopravy a nedílnou součást všech dopravních systémů.
- **Zelená kniha: Na cestě k nové kultuře městské mobility.** EK identifikuje pět výzev, před nimiž stojí evropská města a kterým je potřeba čelit integrovaným přístupem. První výzva se týká plynulosti dopravního provozu. Možným řešením tohoto problému je podpora environmentálně šetrných způsobů dopravy, jako je chůze, cyklistika a veřejná doprava.

- **Národní strategický referenční rámec ČR 2007-2013.** Téma cyklistické dopravy se objevuje v materiálu: kapitola 3.2.2. "...ve městech a městských aglomeracích budovat integrované dopravní systémy s výraznějším uplatněním environmentálně šetrnějších druhů dopravy, včetně možnosti využívání biopaliv a zemního plynu v dopravě, a podporovat systémy „park-and-ride“ a „bike-and-ride“." Konkrétně se podpora cyklistické dopravy objevuje v jednotlivých ROP a programech Přeshraniční spolupráce - konkrétní informace jsou uvedeny níže - viz. Národní rozvojový plán.
- **Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR, přijatý vládou ČR 11. ledna 2010 v usnesení č. 37.** Cyklistická doprava nepřímo naplňuje tyto priority a cíle: Priorita 1.2: Zlepšování životního stylu a zdravotního stavu populace, Cíl 1: Zlepšit životní styl a zdravotní stav populace; Priorita 3.2: Zvyšování kvality života obyvatel území, Cíl 2: Zvýšit a zkvalitnit dopravní dostupnost, Cíl 4: Posílit zastoupení udržitelného cestovního ruchu ve struktuře místní ekonomiky.
- **Politika územního rozvoje ČR 2008, přijatá vládou ČR 20. července 2009 v usnesení č. 929.** Téma cyklistické dopravy se objevuje nepřímo v materiálu: bod (67), písmeno d) zkvalitnění veřejné, zejména dopravní a technické infrastruktury. Bod (77) Různé systémy dopravní infrastruktury nezbytně vyžadují koordinaci jejich umístění v území s ohledem na ochranu a rozvoj jeho hodnot a z tohoto důvodu nalézání kvalitativně lepšího a citlivějšího průchodu územím. Nezbytnou je koordinace dopravní infrastruktury v zastavěném i nezastavěném území. bod (80), písmeno a) kraje v zásadách územního rozvoje upřesní vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury, při respektování důvodů vymezení, kritérií a podmínek pro rozhodování. Například Olomoucký kraj realizoval Územní studii rozvoje cyklistické dopravy Olomouckého kraje, Plzeňský kraj definuje tři základní cyklotrasy ve svých ZÚR Plzeňského kraje apod.
- **Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020,** která byla schválena usnesením Vlády České republiky ze dne 10. srpna 2011 č. 599, kde je cílem i podpora realizace programů zaměřených na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců.
- Aktualizace Cyklostrategie vychází a je v souladu s mezinárodními strategickými dokumenty, které se zabývají prevencí a řešením pandemie chronických neinfekčních onemocnění v populaci obyvatel EU. Jedná se zejména o dokumenty: Aktivní život prostřednictvím aktivního transportu se speciálním zaměřením na děti a seniory (WHO, 2002), Kroky zdraví : Evropský rámec podpory pohybové aktivity a zdraví (WHO, 2007), Akční plán Globální strategie prevence a kontroly hromadných neinfekčních onemocnění 2008-2013 (WHO 2007), Bílá kniha o sportu (KES, 2007), Bílá kniha Strategie pro Evropu týkající se zdravotních problémů souvisejících s výživou, nadváhou a obezitou (KES, 2007) a Bílá kniha Společně pro zdraví .strategický přístup pro EU na období 2008-2013 (SEK,2007).

- Rozvoj cyklistiky a s tím i zvýšení pohybové aktivity přispívá také k naplňování **usnesení vlády č. 1046/2002 k Dlouhodobému programu zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR – Zdraví pro všechny v 21. století**. Cíl 10 Zdravé a bezpečné životní prostředí ukládá rezortům MD, MMR, MŽP a MZ snižovat vliv dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatel, cíl 11 Zdravější životní styl ukládá MZ, MŠMT, MD a samosprávným celkům zvýšit úroveň všestranné pohybové aktivity obyvatelstva a cíl 13 Zdravé místní životní podmínky ukládá motivovat firmy k podpoře zdravého životního stylu na pracovišti. Podpora bezpečné cyklistiky však nemalou měrou přispívá i k naplňování Národního akčního plánu prevence dětských úrazů na léta 2007-2017, a to například podporou rozvoje motorických a koordinačních schopností u dětí.
- Nejaktuálnějším dokumentem zabývajícím se výhradně podporou pohybové aktivity je **Torontská charta pohybové aktivity (globální výzva) z roku 2010**. Podpora aktivní cyklistické dopravy však má svůj nemalý podíl i na naplňování Politické deklarace setkání na vysoké úrovni valného shromáždění OSN k chronickým neinfekčním onemocněním, které se konalo v září t.r a Akčního plánu Evropské úřadovny WHO k implementaci Evropské strategie pro prevenci a kontrolu neinfekčních onemocnění na léta 2012 až 2016, taktéž z září t.r.
- Je potřeba začlenit velké cyklistické projekty i do budoucích plánovacích dokumentů, konkrétně do **Souhrnného návrhu zaměření budoucí kohezní politiky EU po roce 2013 v podmínkách České republiky**, obsahující i návrh rozvojových priorit pro čerpání fondů EU po roce 2013 pro vymezení operačních programů pro programové období 2014 – 2020: v tématice rozvoje páteřní infrastruktury a zajištění zvýšení konkurenceschopnosti ekonomiky.

Obecná východiska Cyklostrategie jsou následující:

- **Základní přehled předností cyklistiky.** Zřejmá 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 obvykle nemají problém s hledáním parkovacích míst, s dopravními kolapsy a zácpami. Půlhodina jízdy každý den v týdnu je prevencí proti neinfekčním onemocněním. Významný je i přínos cyklistiky pro rozvoj cestovního ruchu a následně i zaměstnanost.
- **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 budoucna. V rámci mobility v městském i řídko osídleném území má jízdní kolo relativně velký akční rádius a potenciál v rámci přestupu z osobních automobilů do jiných dopravních prostředků. Jízdní kolo je rovněž použitelné pro všechny účely cest (za prací, do škol, za nákupy a službami,

v rámci aktivního trávení volného času). Na konci předešlého období hospodářského růstu se začaly projevovat kapacitní problémy, především v osobní automobilové dopravě, přičemž tento problém je v ČR stále aktuálnější a je třeba ho řešit. Evropské zkušenosti ukazují, že rozvoj cyklistické dopravy je jednou z účinných možností.

- **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 zaostalých oblastech. Podpora cyklistiky zajišťuje pracovní místa v různých oblastech služeb okolo cykloturistiky.
- **Cyklistika a územní plánování.** Z hlediska územního plánování je potřeba mít na paměti zajímavá data oficiální příručky pro cyklistiku Evropské komise: „Ve městě lze například přepravit na pruhu širokém 3,5 metru (běžný 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 osobním automobilem. Přitom celková plocha jízdních pruhů pro automobily v České republice přesahuje plochu chodníků, kolejí a cyklistických stezek dohromady. 30 % veškerých jízd automobilem je kratších než 3 km, jízdní kolo přitom může být do vzdálenosti 5 km ve městě rychlejší než automobil a do 8 kilometrů stále ještě srovnatelné s automobilem i kolejovou dopravou.“
- Jedním z hlavních rizikových faktorů srdečně-cévních nemocí je nedostatek pohybové aktivity. Chůze a cyklistika jako denní činnosti podporují zdraví prostřednictvím aktivní fyzické činnosti, podporují snižování hluku a znečišťování ovzduší. Přínosy pro zdraví pravidelnou fyzickou činností lze shrnout následovně: 50 % snížení rizika srdečně-cévních onemocnění (tj. podobný účinek jako nekuřáctví), 50 % snížení rizika onemocnění diabetes mellitus II. typu (cukrovkou), 50 % snížení rizika vzniku obezity, 30 % snížení rizika hypertenze. Oproti chůzi snižuje cyklistika při pohybu zatížení kyčelních kloubů a kloubů nohou. Celkem 30 minut rychlejší chůze nebo jízdy na kole po většinu dní v týdnu, i když prováděno v 10-ti až 15-ti minutových intervalech, je účinným prostředkem k docílení uvedených zdravotních přínosů. Nedostatek pohybu je hlavní příčinou mnoha zdravotních problémů: 60% dětí má problémy se správným držením těla, 40% dětí má koordinační těžkost. Pomocí jízdy na kole můžeme mnoho zlepšit.

V úvahu je třeba brát i další dopady dopravy na zdraví obyvatel. Státy s vysokým podílem cyklistické dopravy vykazují několikanásobně nižší dopravní nehodovost i závažnost těchto nehod než státy, ve kterých je podíl cyklo dopravy minimální.

- **Cyklistika a životní prostředí.** Jízdní kolo jako dopravní prostředek v provozu neemituje škodliviny, zatímco znečištění emisemi z individuální

motorové dopravy od devadesátých letech stále stoupá (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) může na nevhodných místech 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.

- **Efektivní meziresortní 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 a přitom 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.

4. Stanovení priorit - popis současného stavu; východiska

Na základě současných podkladů a východisek Cyklostrategie (kapitola 3.) bylo definováno pět jejích nových priorit:

1. ZAJIŠTĚNÍ FINANCOVÁNÍ CYKLISTICKÉ A CYKLOTURISTICKÉ INFRASTRUKTURY
2. ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI CYKLISTICKÉ DOPRAVY
3. METODICKÁ PODPORA ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE MĚSTECH
4. REALIZACE NÁRODNÍHO PRODUKTU ČESKO JEDE
5. PODPORA VÝZKUMU A VZDĚLÁVACÍCH PROGRAMŮ S TÉMATIKOU CYKLISTIKY

Priorita

4.1 ZAJIŠTĚNÍ FINANCOVÁNÍ CYKLISTICKÉ A CYKLOTURISTICKÉ INFRASTRUKTURY

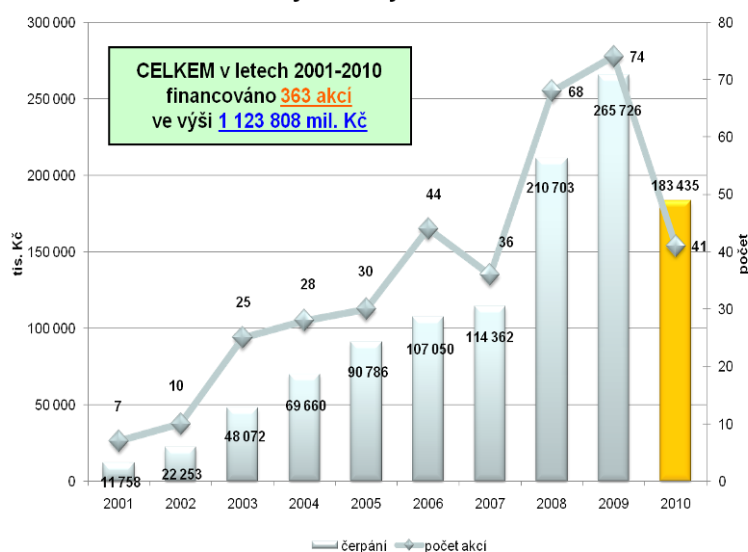
4.1.1 Současný stav a doporučení – finance ze SFDI

Přehled dosavadního financování ze Státního fondu dopravní infrastruktury

Dosavadní výstavba a údržba cyklistických stezek plyne ze Zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury a také ze stávajícího opatření Cyklostrategie - 1.2.2. Finanční podpora ze SFDI k problematice cyklistických stezek.

SFDI poprvé přispěl na výstavbu cyklostezek v roce 2001 ve výši pouhých 12,0 mil. Kč, kdy podpořil 7 akcí. Od té doby se situace značně změnila. Každým rokem se podpora neustále zvyšovala - v roce 2005, kdy bylo podpořeno 30 projektů, dosáhla téměř 90,0 mil. Kč, v roce 2006 bylo ze SFDI podpořeno již 44 projektů a na jejich realizaci bylo vynaloženo 107 mil. Kč, v roce 2007 poskytl SFDI příspěvek na 36 akcí v limitní výši 114 mil. Kč. V roce 2008 bylo z rozpočtu SFDI financováno 68 akcí týkajících se výstavby a údržby cyklistických stezek ve výši 259,748 mil. Kč. V roce 2009 bylo z rozpočtu SFDI podpořeno 74 projektů ve výši 265,726 mil. Kč. V 2010 bylo přiděleno dalších 183 435 mil. Kč na 41 akcí. **Celkem tak bylo v letech 2001 – 2010 podpořeno 363 akcí ve výši 1 123,808 mil. Kč.** Rok 2011 se ještě vyhodnocuje.

Příspěvky z rozpočtu SFDI na výstavbu a údržbu cyklistických stezek



Zdroj: SFDI

Graf 1: přidělené dotace SFDI na realizaci cyklistických komunikací

Ze SFDI z dotačního programu „Cyklistické stezky“ je možné podporovat pouze výstavbu a údržbu cyklostezek, které lze zdůvodnit zvýšením bezpečnosti cyklistů.

Z dotačního programu „Zvyšování bezpečnosti“ lze podporovat projekty vedoucí ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupnění osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, přičemž řada takových opatření současně řeší bezpečnost cyklistů ve městech.

Doporučení pro další období

Aby byla podpora státu na výstavbu smysluplná, pak by i přes drastické snížení objemu prostředků v rozpočtu SFDI objem financí na cyklostezky neměl být nižší než 160,0 mil. Kč/rok. Je možné i uzpůsobit pravidla SFDI tak, aby byly zvýhodněné určité stavby. Navrhuje se úprava Pravidel pro poskytování příspěvku ze SFDI na výstavbu a údržbu cyklistických stezek takto:

- zvýhodnit výstavbu cyklostezek v extravilánu, v úsecích, kde cyklisté musí nyní používat na svých cestách do zaměstnání a škol nebezpečné silnice I., II. a III. třídy, umožnit zvolit šířku a povrch cyklostezky dle místních specifik,

- aby mohly být v odůvodněných případech použity i cenově méně nákladné cyklostezky (mlatový povrch, mostky *sloužící jako bariéra pro auta* mohou být dřevěné šířky 1,0m apod.),
- vytvořit v pravidlech podmínky pro to, aby v intravilánu měst na silnicích I., II. a III. třídy bylo možné realizovat cyklistické pruhy a další integrační opatření, pokud k tomu budou na dotčené pozemní komunikaci šířkově vhodné parametry místo výstavby nákladných cyklostezek, které jsou zpravidla v místech křížení řešeny nevhodně až nebezpečně. V mnoha případech se totiž jeví varianta řešení ve vozovce jako výhodnější, levnější a bezpečnější než výstavba cyklostezky v přidruženém prostoru. Pozitivním příkladem může být Statutární město Opava, kterému se podařilo zřídit cyklistické pruhy na silnici I. třídy. Nezbytné je však nastavení metodické spolupráce a koordinace s jednotlivými správci těchto komunikací (ŘSD, kraje aj.).

Poznámka: V pravidlech by měla zůstat možnost, aby se v případě realizace samostatné „cyklostezky“ nemuselo jednat pouze o komunikaci v dopravním režimu stezky pro cyklisty a nebo stezky pro chodce a cyklisty, ale aby bylo možné v odůvodněných případech i jiné provozní provedení (např. označení účelové komunikace se zákazem vjezdu všech motorových vozidel, případně s možnými výjimkami nezbytné dopravní obsluhy apod.)

4.1.2 Současný stav a doporučení – finance ze Strukturálních fondů

Přehled dosavadního financování ze Strukturálních fondů EU

Ze strukturálních fondů byly podpořeny jak projekty cyklistické dopravy, tak projekty směřující k rozvoji cykloturistiky a terénního bikování.

K 25. 1. 2011 bylo evidováno schválených 192 projektů s cyklistickou tematikou. Výše podpory činí doposud 3,14 miliardy korun a celkové náklady dosáhly výše 3,59 miliardy korun. Nejvíce finančních prostředků jde do cyklistické dopravy z regionů soudržnosti (ROP NUTS II). K 25. 1. 2011 je zatím evidováno 142 schválených projektů s cyklistickou tematikou. Výše podpory činí doposud 2,34 miliardy korun a celkové náklady dosáhly výše 2,66 miliardy korun.

Analýza obsahuje také monitoring Operačních programů „Evropské územní spolupráce“, do kterého patří Cíl 3 Česká republika - Svobodný stát Bavorsko 2007—2013, OP Přeshraniční spolupráce Česká republika - Polská republika 2007—2013, Cíl 3 Evropská územní spolupráce Rakousko - Česká republika 2007—2013, Cíl 3 na podporu přeshraniční spolupráce 2007—2013 mezi Svobodným státem Sasko a Českou republikou, Program přeshraniční spolupráce Slovenská republika - Česká republika 2007—2013. Souhrnně bylo podpořeno celkem 46 projektů s cyklistickou tematikou a bylo pro ně vyčleněno celkem 30,1 mil. Euro.

Doporučení pro další období

Tyto fondy jsou k roku 2011 již bez prostředků. Výhodiskem pro další období je příprava podmínek pro čerpání finančních prostředků ze Strukturálních fondů EU pro plánovací období 2014 - 2020. Cílem je zapracovat do relevantních programových dokumentů pro období 2014 - 2020 možnost čerpání dotací na cyklistickou dopravu.

Je potřeba začlenit velké cyklistické projekty i do budoucích plánovacích dokumentů, konkrétně do **Souhrnného návrhu zaměření budoucí kohezní politiky EU po roce 2013 v podmínkách České republiky**, obsahující i návrh rozvojových priorit pro čerpání fondů EU po roce 2013 pro vymezení operačních programů pro programové období 2014 - 2020 v tématice rozvoje páteřní infrastruktury a zajištění zvýšení konkurenceschopnosti ekonomiky.

Doporučuje se vycházet ze zkušenosti z období Strukturálních fondů 2007 – 2013, kde některé ROP NUTS II měly ve svých prioritách výstavbu páteřní dálkové sítě cyklostezek (např. prioritou Ústeckého kraje byla výstavba Labské cyklostezky, Karlovarské kraje cyklostezka podél Ohře, v Jihomoravském, Olomouckém a Zlínském kraji Moravská cyklostezka atd.).

Doporučuje se proto podporovat výstavbu páteřní sítě cyklistických tras. Její součástí tvoří **mezinárodní cyklistické trasy sítě EuroVelo**, dále **národní a regionální cyklotrasy v ČR** definované v návrhu CDV z 17. 8. 2011 a projednané s jednotlivými kraji především **podél hlavních řek** (Labe, Vltava, Ohře, Ploučnice, Jizera, Dyje, Odra, Morava, Tichá Orlice, atd.). (více viz kapitolu 4.4.4)

4.1.3 Současný stav a doporučení – další možnosti financování

Mezi další stimulační podpory cyklistické dopravy lze zahrnout následující možnosti:

- **Bezúplatný převod opuštěného drážního tělesa obcím, které na něm mohou vybudovat cyklostezku.** Státní organizace Správa železniční dopravní cesty sice nemůže bez souhlasu vlády bezúplatně převádět majetek železniční dopravní cesty na třetí osobu, ani učinit majetek, který tvoří železniční dopravní cestu, předmětem vkladu do jiné společnosti, zástavního práva, ručení nebo kupní smlouvy. Tento majetek též nelze postihnout výkonem rozhodnutí. Nicméně od 1. 6. 2008 byl rozšířen par. 20 odst. 4 zákona č. 77/2002 Sb. o možnost bezúplatného převodu majetku, podmíněného souhlasem vlády.
- **Podpora vedení cyklistické infrastruktury podél vodních toků a na protipovodňových hrázích.** Cyklostezky je nutné koncipovat jako víceúčelové komunikace (cyklostezka + účelová komunikace). Pokud se budují protipovodňové hráze, tak již v územním řízení se nesmí zapomenout na definování cyklostezky, na kterou proběhne územní, stavební a kolaudační řízení buď společně anebo následně v přímé koordinaci. Zároveň je třeba zajistit to, aby takovouto účelovou

komunikaci, kde cyklistická doprava dominuje, bylo možno financovat z prostředků SFDI vyhrazených na cyklostezky.

Doporučení k bezúplatnému převodu opuštěného drážního tělesa obcí, které na něm mohou vybudovat cyklostezku, aneb konverze zrušených železnic na drážní stezky v ČR

- vyjádření oficiální podpory využití zbytného drážního majetku, včetně budování cyklostezek na rušených železnicích;
- uzákonění povinnosti SŽDC a ČD nabídnout zbytný drážní majetek přednostně městům a obcím, v jejichž katastru se daný majetek nachází;
- uzákonění povinnosti SŽDC realizovat převod pozemků po zrušených železničních tratích jen v celku, přičemž při prodeji bude u těchto pozemků zřizováno věcné břemeno zachování jejich liniovosti pro případnou zpětnou konverzi na železniční tratě, což umožní výrazně snížit cenu za převod dle znaleckého posudku;
- uzákonění převodu vlastnických práv ke všem pozemkům pod železničními tratěmi (zejména v obvodu železničních stanic) na SŽDC, aby nebyla porušena liniovost daných pozemků a aby se do budoucna předešlo problémům s využitím železničních tratí jako liniových pozemků, např. pro budování cyklostezek;
- nalezení dalších zdrojů pro financování závazků SŽDC, převzatých od státní organizace České dráhy, ve spolupráci se SŽDC.

Doporučení k podpoře vedení cyklistické infrastruktury podél vodních toků a na protipovodňových hrázích.

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

Díky této skutečnosti dnes leží na březích významných českých toků prakticky všechna velká města (a jejich centra) i velká část hlavních turistických památek a dalších cílů (Karlštejn, Lednice, Litomyšl...). Podobně je tomu i v dalších evropských zemích, a proto není divu, že právě vodní toky a doprovodné cesty podél jejich břehů tvoří páteř národní cyklistické sítě ve všech cyklisticky vyspělých evropských zemích (Dunaj, Labe, Rýn, Temže...). V České republice tomu tak ovšem zatím ve všech vhodných případech není. Před liniovými páteřními trasami podél řek procházejícími několika regiony jsou z praktických důvodů často preferovány jen krátké paprscité nebo okružní trasy místního významu vedené například v rámci jediného mikroregionu, protože spolupráce a koordinace s místními a dobře známými partnery je výrazně snazší. Z výše uvedených důvodů jsou již víceméně podél toků cesty v provozu (zvykové, vyšlapané, vyježděné), avšak mnohdy nezpevněné (nebo jen částečně). Pro pohyb cyklistů a chodců jsou však v nevyhovujících parametrech, takže je nutné přistoupit k jejich úpravám. Tyto cesty však používají i vozidla údržby (Povodí, Lesy) a mnohdy jsou součástí chráněných oblastí, takže do jednání tak vstupuje několik mnohdy protichůdných požadavků.

Říční stezky jsou zpravidla navrhovány jako běžné cyklistické stezky, resp. účelové komunikace. V oblastech, kde se již dnes v blízkosti vodního toku pohybují další uživatelské skupiny, se často se postupuje tak, jako by zde žádné další kativity nebyly. Je třeba pamatovat alespoň na některé následující praktické zásady a vyvarovat se uvedených chyb:

- Stezka by zejména v urbanizovaných úsecích měla být dostatečně široká, nábřeží je atraktivním místem, které budou vyhledávat i jiné než plánované skupiny uživatelů (cyklisté, pěší procházky, psi na vodítku či bez něj, rodiče s kočárky, in-line bruslaři...).
- Nábřeží je vhodné řešit komplexně, jedná se téměř vždy o jeden z nejcennějších prostorů v sídlech, který se může z koridoru pro rychlou dopravu změnit v atraktivní rekreační a společenskou lokalitu.
- Je vhodné říční stezku naplánovat a zprovoznit raději alespoň v nesouvislé provizorní podobě než vůbec. Pokud se čeká na nabídku dokonalé říční stezky až do doby dokončení všech jejích problematických úseků, je také možné, že se cyklistického využívání daného koridoru toto území nedočká nikdy. Pokud například bude vybudována nákladná kilometrová objížďka s velkým převýšením nahrazující třísetmetrový nebezpečný úsek silnice po rovině podél řeky, je vysoce pravděpodobné, že velká většina cyklistů bude raději riskovat a nabídnuté dokonale bezpečné delší řešení nevyužije (tj. vynaložené peníze mohly být využity účelněji – například na další nový úsek říční stezky nebo označení pruhů či osazení dopravních značek na onom nebezpečném úseku, který reálně využije většina cyklistů). Podobně také řada uživatelů v prostoru říčního nábřeží nevíta záplavu značek upravujících začátek, průběh a konec stezky apod., pokud je to například z vodorovného značení či běžným pocitem i bez značení zcela zřejmé).

4.1.4 Současný stav a doporučení – podpora navazující cykloturistické infrastruktury a služeb

Ministerstvo pro místní rozvoj aktuálně podporuje v rámci programu **Cestování dostupné všem**, určeného pro podnikatele, podporu projektů mj. na bázi rekonstrukce/vybudování odpočívadel, center služeb pro turisty a hygienického zázemí pro pěší, cyklisty a handicapované turisty podél pěších tras, naučných stezek, cyklotras a zdrojových tras, včetně marketingu vytvořených produktů.

Bylo by vhodné vytvořit dotační program MMR, který by podporoval **veřejné neziskové projekty vytváření infrastruktury pro rozvoj cykloturistiky** podle aktuálních trendů a analýz (trasy a zázemí pro cykloturistiku a terénní bikování - singltrailly apod.)

Dále lze doporučit podporu z budoucích evropských fondů **komplexních inovativních projektů rozvoje regionů** na bázi udržitelného rozvoje cestovního ruchu, cykloturistiky a cyklistické dopravy, a to jak v rámci regionů NUTS II, tak i v příhraničních oblastech s přeshraničním efektem. Takové projekty by komplexně řešily infrastrukturu, včetně obslužného zázemí (centrální turistické body, parking,

služby), a to pro cykloturistiku, in-line i pro terénní bikování ve vhodných lokalitách. Budoucí systémy čerpání EU fondů by měly umožnit podporu komplexních projektů, kombinujících veřejné i privátní projekty, vč. podpory vysoce výkonných systémů PPP (Public Private Partnerships).

Dalším partnerem jsou Lesy ČR a jejich program LESY 2020, který má v sobě zahrnuto již výstavbu financování singltreků.

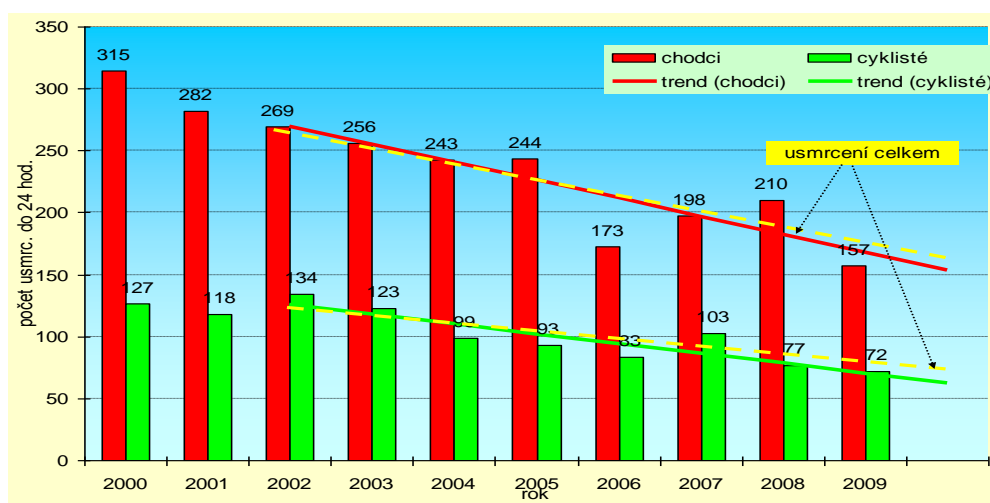
4.2 ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI CYKLISTICKÉ DOPRAVY

4.2.1 Současný stav a doporučení – bezpečnost cyklistů

Počet smrtelných úrazů cyklistů na počet kilometrů ujetých na kole je v ČR stále vysoko nad průměrem uváděným v cyklisticky vyspělých zemích (Nizozemsko, Dánsko či Německo). Je proto nutné nejen vést kampaně zaměřené na cyklisty, ale současně je nutná tvrdá represe vůči neukázněným řidičům, kteří jsou příčinou většiny smrtelných úrazů cyklistů a chodců z důvodu nepřiměřené rychlosti či požití alkoholu.

Strategie dalšího snižování nehod s podílem cyklistů vychází z dokumentu **Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020**, která byla schválena usnesením Vlády České republiky ze dne 10. srpna 2011 č. 599. V následujícím textu jsou uvedeny komentáře k vybraným kapitolám uvedené národní strategie.

V kapitole 1.5. (Národní strategie bezpečnosti 2011-2020) Plnění opatření v jednotlivých oblastech Strategie a v bodě E. Zvýšení ochrany zranitelných účastníků silničního provozu se konstatuje: „počet usmrcených zranitelných účastníků silničního provozu je chápán jak jeden z nejzávažnějších problémů bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v ČR. Chodci a cyklisté, nejzranitelnější účastníci silničního provozu, tvoří 30 % obětí v silničním provozu a tento podíl se nedaří snižovat. Po roce 2002 byla pozorována výrazná redukce v počtu usmrcených v obou skupinách. V případě počtu usmrcených chodců byl až do roku 2005 registrován spíše minimální meziroční pokles ve výši 5 % a teprve rok 2006 přinesl pokles významnější (celkově činí za období 2002-2009 meziroční průměrný pokles 7,4 %). Pokles v počtu usmrcených cyklistů je stabilní (ročně průměrně 8,5%)“.



Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Graf 2: Vývoj v počtu usmrcených zranitelných účastníků silničního provozu (PP ČR)

Zvýšení ochrany dětí na pozemních komunikacích je jednou z priorit dopravní politiky MD a je jí věnována speciální pozornost, stejně tomu tak je i u dalších subjektů, včetně nevládních organizací.

Závěry dané kapitoly jsou následující:

- „Strategií vytyčený předpoklad záchrany 160 lidských životů byl naplněn,
- k naplnění stanoveného cíle významně přispěly nejen příslušné legislativní kroky směřující k vyšší ochraně zranitelných účastníků silničního provozu, pravidelné výchovné aktivity a preventivní kampaně zaměřené zejména na děti, ale i postupné úpravy ke zklidňování dopravy,
- podíl zranitelných účastníků na nejzávažnějších následcích nehod zůstává stále vysoký, a proto je třeba se specificky zaměřit na jejich nejrizikovější skupiny,
- dohled Policie ČR a obecní policie nad chováním chodců a cyklistů vykazuje i přes mírné zlepšení rezervy.“

Cyklostrategie následně doporučuje:

- postupně zvyšující se trend v užívání jízdního kola (zvyšování přepravního výkonu cyklistů) má za následek snižování nehod s podílem cyklistů. Znamená to tedy, že si obecně řidiči zvykají na pohyb cyklistů v silničním provozu, což sleduje celoevropsky sledovaný trend;
- Nutno nastavit aktivní spolupráci mezi BESIPem MD, Policií ČR a Národní cyklostrategií a vůči cyklistům a ostatním uživatelům se soustředit více na preventivní opatření, než na represivní kroky.

V kapitole 1.6. Identifikace prioritních problémových oblastí pro období 2011 – 2020 je definována skupina Cyklistů takto: „Již dnes je patrný trend v preferenci zdravé formy mobility ve městech, která by neměla být omezována rizikem zranění následkem střetu s motorovými vozidly. Především ve městech je nutno dosáhnout solidární, bezproblémové koexistence všech účastníků silničního provozu. Cyklisté jsou typickými představiteli tohoto trendu.“

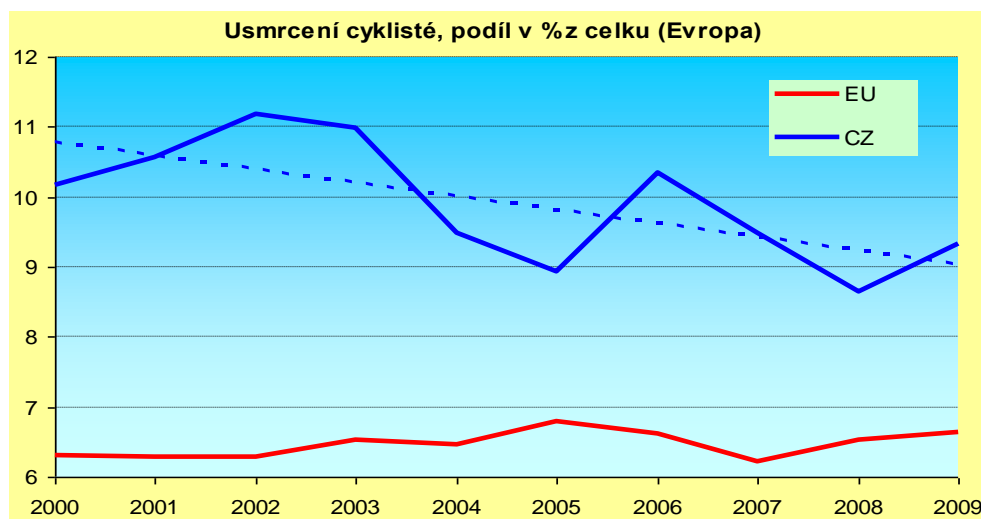
Základní přehled vývoje následků nehod s účastí cyklistů včetně porovnání se situací v EU je tak následující:

cyklisté	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2009/2000
usmrcení	127	118	134	123	99	93	83	103	77	72	0,57
těžce zranění	688	621	613	612	590	495	508	431	431	430	0,63
lehce zranění	3704	3117	3394	3550	3277	3252	2868	2855	2516	2585	0,70
v % z celku											
Usmrcení	9,5	9,7	10,2	9,3	8,1	8,3	8,7	9,2	7,8	8,7	0,91
těžce zranění	12,5	11,3	11,2	11,7	12,1	11,3	12,7	10,9	11,3	12,2	0,98
lehce zranění	13,7	11,0	11,7	11,7	11,1	11,6	11,8	11,2	10,2	10,9	0,79

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Tabulka 1: Následky dopravních nehod cyklistů

Naprosto odlišný obraz však poskytuje porovnání vývoje následků dle místa nehody. Zatímco v roce 2002 došlo k 53% smrtelných úrazů cyklistů na komunikacích mimo obec, v roce 2009 poklesl tento podíl na 44% a větší podíl cyklistů zemřel na komunikacích v obcích. V extravilánu tak došlo k poklesu o 55%, v intravilánu jen o 37%. Ve srovnání s EU je však relativní podíl usmrčených cyklistů stále neúměrně vysoký:



Zdroj: IRTAD -OECD, CDV

Graf 3: Podíl smrtelných následků dopravních nehod cyklistů na celkových následcích

Je markantní, že absolutní počet usmrčených cyklistů má sice klesající tendenci, ale jejich podíl na počtu celkově usmrčených je stále vysoký, obzvláště v porovnání s evropským průměrem. Zkvalitnění všech aspektů ovlivňujících bezpečnost cyklistů je jednoznačnou výzvou pro příští dekádu.

V kapitole 3. Evropský plán bezpečnosti silničního provozu je zmíněno: „Politika EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu pro období do roku 2020 byla zveřejněna v červenci 2010 ve Sdělení Komise s názvem „Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011-2020.“

Tento dokument obsahuje návrh sedmi hlavních cílů, z nichž dva jsou spojené i s cyklistickou dopravou (Zlepšit vzdělávání a výcvik účastníků silničního provozu a Ochrana zranitelných účastníků silničního provozu).

V kapitole 6. Dílčí cíle pro specifické problémové oblasti jsou zahrnuti i cyklisté, ale i osoby na elektrokolech či in-line bruslích. Ti jsou charakteristickou skupinou reprezentující již dnes patrný trend v preferenci zdravé formy mobility ve městech. Je proto nutné zde dosáhnout solidární koexistence všech účastníků silničního provozu.

Opatření budou směřována na cílené bezpečnostní kampaně, zapojení prodejců jízdních kol a zástupců cyklistických klubů do spolupráce, vyšší kontrolu ze strany dopravní policie apod. Současně se rozšíří budování cyklistické infrastruktury, do kterého by měly být zapojeny především obce.

Rovněž by se měly rozšiřovat zóny s omezenou rychlostí na 30 km/h a tzv. sdílené komunikace společné pro motorovou a bezmotorovou dopravu.

Tato opatření a aktivity by měly u nás přinést v cílovém roce 2020 minimální snížení počtu:

- usmrcených cyklistů o 35,
- těžce zraněných cyklistů o 150.

4.2.2 Současný stav a doporučení – legislativa

Při Ministerstvu dopravy byla v roce 2011 vytvořena úzká pracovní skupina „Komise pro začlenění rozvoje cyklistické dopravy do silniční legislativy“, s pracovním názvem „Cykloskupina“, která připravuje pracovní podklady pro návrh „pro-cyklistických“ opatření pro novelizaci zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon 361/2000 Sb.“). Do této Cykloskupiny byli náměstkem ministra dopravy Ing. Ivo Tomanem jmenováni:

- za MD: JUDr. Ladislav Decarli, Mgr. Michael Židův, Ing. Václav Krumphanzl
- za odbornou veřejnost: Ing. Jaroslav Martinek, Ing. Antonín Seidl, Ing. arch. Tomáš Cach, Ing. Květoslav Syrový

Tato Cykloskupina navazuje na práci širší pracovní skupiny pro začlenění rozvoje cyklistické dopravy do silniční legislativy, která byla vytvořena na MD v roce 2009. Za jejího přispění bylo pro podporu bezpečnější jízdy na kole zavedeno do užívání několik nových dopravních značek, a to prostřednictvím [vyhlášky Ministerstva dopravy č. 247/2010 Sb.](#), která vstoupila v platnost dne 14. 9. 2010. Dále se Cykloskupina spolupodílela na definování tří „pro-cyklistických“ bodů do současné novely zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, která vstoupila v platnost 1. srpna 2011.

Konkrétní projednávané změny v právních předpisech jsou popsány v kapitole 6.1. Právní nástroje.

4.3 METODICKÁ PODPORA ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE MĚSTECH

Priorita 3. METODICKÁ PODPORA ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE MĚSTECH vychází ze skutečnosti, že odpovědnost za budování cyklistické infrastruktury mají obce a města. Stát jim pak může prostřednictvím svých resortů poskytovat metodické zázemí ve vztahu k plánování a projektování cyklistické infrastruktury. Proto je tato priorita spojena především s výukovými programy a praktickými návrhy podpory cyklistické dopravy, ať už na úrovni státní správy, samosprávy či zájmové sféry. Dále je tato priorita spojena s osvětou o přínosech cyklistické dopravy zaměřenou na širokou veřejnost.

4.3.1 Současný stav a doporučení – projekt Central MeetBike

Výukové programy o plánování a projektování cyklistické infrastruktury, o vedení kampaní a dalších „měkkých opatření“, jsou realizovány doposud prostřednictvím aktivit pracovního týmu koordinátora rozvoje cyklistické dopravy v ČR z Centra dopravního výzkumu (CDV). Finanční prostředky na metodickou činnost byly doposud pokryty z prostředků MD, v rámci implementace Cyklostrategie, kde byly plněny smluvně definované úkoly.

Od roku 2011 je dalším zdrojem financování mezinárodní projekt Central MeetBike (3CE343P2), který je financován z programu Central Europe a spolufinancován z programu ERDF. Projekt je realizován v období 1. 3. 2011 – 28. 2. 2014 a je společným dílem polsko-česko-slovensko-německého partnerství.

Hlavní myšlenka projektu Central MeetBike je učít se ze zkušeností z cyklisticky rozvinutých západoevropských měst, zejména z Německa. Po jeho sjednocení v 90. letech minulého století se motorizace obyvatel bývalého východního Německa zvyšovala mnohem rychleji než v ostatních bývalých socialistických zemích střední Evropy. Proto byla pro uživatele automobilové dopravy zajištěna lepší infrastruktura. Ve stejné době si však politici, úředníci i projektanti postupně začali uvědomovat, že budoucnost dopravy je závislá na způsobech dopravy šetrných k životnímu prostředí. Proto byla již v 90. letech minulého století v Německu snaha udržet nízký podíl automobilové dopravy (modal split) a podpořit pěší, cyklistickou a veřejnou dopravu. Podíváme-li se na motorizaci středoevropských zemí po rozšíření EU, můžeme zaznamenat nárůst podobný tomu z raného vývoje v Německu.

Výše uvedená německá zkušenost bude přenesena do českého prostředí pomocí čtyř nosných témat projektu Central MeetBike, na kterých bude postaven výukový program:

- První téma **„PUBLICITA, KAMPANĚ“** představuje všechny propagační a komunikační nástroje, které mají pomoci propagaci myšlenek cyklistické dopravy. Důraz se klade na spolupráci s médii.
- Druhé téma **„STRATEGIE“** představuje tvorbu strategických dokumentů a aktivní komunikaci s těmi, kteří ovlivňují jejich podobu, tzn. s politiky a úředníky na místní, regionální a národní úrovni.
- Třetí téma **„VZDĚLÁVÁNÍ“** se zaměří na samotné technické podmínky plánování cyklistické infrastruktury. V rámci projektu se připravují výukové semináře, exkurze a konference, jejichž cílem je předat poznatky a zkušenosti těm, kteří navrhují cyklistickou infrastrukturu nebo na její návrh mají přímý vliv.

Cílem je bourat předsudky ve vztahu k plánování cyklistické infrastruktury.

- **„PILOTNÍ INVESTICE“** představují myšlenky projektu přímo v praxi. V rámci projektu budou realizována pilotní opatření, která mají modelově integrovat cyklistickou dopravu do dopravního prostředí, zejména integrační opatření, Bike & Ride – parkování v návaznosti na veřejnou dopravu a parkovací cyklo-infrastruktura. Taková opatření se budou realizovat především v „cyklistických laboratořích“: Pardubicích a

Uherském Hradišti, která se staly spoluiniciátory Uherskohradištské charty na podporu rozvoje cyklistické dopravy v ČR.

Uherskohradištská charta - důvody vzniku, cíle

Ambicí aktualizované Cyklostrategie je zasáhnout svým know-how mnohem více českých měst a obcí, ať již rovinatých, či kopcovitých, malých či velkých. Každé má svá specifika, dle dosavadních zkušeností lze shrnout, že každé město či obec má vlastní potenciál, který je omezen pouze shora a většina z nich se k této horní hranici svých možností ani zdaleka nepřiblížila. Všude se vždy najde větší či menší procento obyvatel, kteří jízdí kolo chtějí používat každý den nebo jen občas, avšak z mnoha důvodů nemohou.

Výukové programy přenášené na místní státní správy i samosprávy budou vycházet i z iniciativy tzv. Uherskohradištské charty. Ta byla vyhlášena a poprvé podepsána dne 31. 5. 2011 u příležitosti národní cyklokonference. Jejím iniciátorem byl národní cyklokoordinátor Jaroslav Martinek a starosta města Uherského Hradiště Květoslav Tichavský. Jedním z důvodů je upozornit na skutečnost, že s českými městy není něco v pořádku ve vztahu k propagaci cyklistické dopravy a plánování výstavby cyklistické infrastruktury.

Cílem charty je vznik sítě cyklistických měst v ČR, která se hlásí k aktivní podpoře cyklistické dopravy, a motivovat je ke konkrétním krokům, ať již vytvořením pozice místního cyklistického koordinátora, přihlášením se ke kontinuální aktivní podpoře cyklistické dopravy, či účasti na odborných seminářích zainteresovaných měst. Signatářská města společně usilují o:

- a) Zvýšení podílu cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce.
- b) Odstraňování míst a úseků s vysokým rizikem dopravních nehod cyklistů
- c) Odstraňování bariér cyklistické dopravy.
- d) Zkvalitnění podmínek pro parkování jízdních kol.
- e) Realizaci a podporu projektů, které povedou k širšímu využití jízdního kola při dojíždění do školy a do práce.
- f) Zefektivnění propagace cyklistiky jak vůči domácím obyvatelům, tak návštěvníkům.
- g) Rozvoj cestovního ruchu prostřednictvím aktivit a opatření, která vedou ke zdokonalení a rozšíření cykloturistiky.

K podpisu charty jsou zapotřebí minimálně tři body – politická vůle o podporu cyklistické dopravy (odsouhlasení Radou města), konkrétní specifická opatření ve prospěch cyklistické dopravy a jmenování městského cyklokoordinátora, který bude mít na starosti implementaci Radou města navržených opatření.

K 20.10.2011 evidujeme 22 signatářských měst, která podepsala Uherskohradištskou chartu (České Budějovice, Děčín, Hradec Králové, Jihlava, Kadaň, Kunovice, Liberec, Litovel, Napajedla, Olomouc, Opava, Ostrava, Otrokovice, Pardubice, Praha 19 - Kbely, Přerov, Rousínov, Tábor, Uherské Hradiště, Uničov, Valašské Klobouky a Zlín).



Zdroj: CDV

Mapa 1: mapa členských měst Uhersko hradištské charty (k 20.10.2011)

4.3.2 Současný stav a doporučení – metodické zázemí

Pro výukové programy budou použity nejen normy, technické podmínky, ale i navazující metodické materiály, které vznikly v minulých letech.

V roce 2008 byl vypracován metodický materiál „Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty“ - ISBN 978-80-86502-81-6, který prohlubuje poznatky o budování cyklistických stezek z normy ČSN 73 61 10 a z Technických podmínek 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“. Metodika je rozdělena do pěti tematických kapitol: 1. Obecné zásady plánování. 2. Vedení cyklistické dopravy v extravilánu. 3. Vedení cyklistů v hlavním dopravním prostoru. 4. Komunikace pro cyklisty v přidruženém prostoru nebo samostatně vedené. 5. Specifické případy řešení cyklistické dopravy. Každá kapitola obsahuje sadu vzorových řešení cyklistické infrastruktury. Materiál vypracovalo ČVUT FD a CDV.

V roce 2010 byla vytvořena Metodika „Cyklistická doprovodná infrastruktura“ - ISBN 978-80-86502-25-0, která se zabývá právě touto oblastí - parkováním. Zpracovatel je Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (2010). V úvodních kapitolách je prezentována stručná analýza problematiky v podmínkách České republiky. Následuje základní klasifikace jednotlivých zařízení cyklistické parkovací infrastruktury podle délky parkovací doby. První část metodiky uzavírá kapitola „Parkování kol krok za krokem“, kde je možné nalézt konkrétní informace, od výběru nejvhodnějšího řešení pro konkrétní lokalitu, přes výběr vhodného stojanu, až po určení optimálního počtu parkovacích míst. Další část metodiky je věnována systému Bike and Ride.

Do konce roku 2012 mají být k dispozici aktualizované technické podmínky TP 179 - Navrhování komunikací pro cyklisty.

4.3.3 Současný stav a doporučení – aktivity MŽP a MZ

Součástí stávající Cyklostrategie je **opatření 4.3.2. „Poskytnutí odborné i laické veřejnosti informace 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 životní prostředí. K prezentaci problematiky využít akce s větším soustředěním veřejnosti“**.

Opatření bylo realizováno ze strany MŽP a to koordinací propagační akce EU, Evropského týdne mobility, která se koná pravidelně ve dnech 16. - 22. září. Cílem akce je podpořit přijatelnější způsoby dopravy a napomoci při omezování individuální automobilové dopravy ve městech. MŽP podporuje danou akci nejen koordinační a školící činnostmi, ale i finančními příspěvky (v roce 2011 ale poprvé ve svém rozpočtu nemělo tyto příspěvky ve svém rozpočtu). MŽP úzce spolupracuje i s dalšími partnery (Národní síť Zdravých měst, Centrum dopravního výzkumu atd.).

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

Díky rozmanitosti připravovaných akcí v rámci ETM jsou tak naplňována i další opatření tohoto cíle. Akce jsou rovněž spjaty s podporou zdravého životního stylu, tj. aktivit Ministerstva zdravotnictví a jeho přímo řízených organizací (Státní zdravotní ústav, Krajské hygienické stanice) v oblasti podpory veřejného zdraví a z činnosti nevládních organizací podpořených z dotačního programu MZ „Národní program zdraví – projekty podpory zdraví“.

Programy jednotlivých měst podle krajů, podle dnů i podle abecedy je možno najít na www.env.cz/etm. Pro bližší informaci z měst se můžete obrátit přímo na místní koordinátory kampaně (kontakt je uveden v programu města nebo přímo v Seznamu kontaktů). K Evropskému týdnu mobility, spojenému s Evropským dnem bez aut, se mohou připojit všechna města. Podmínkou je, aby vedení města schválilo Chartu (dokument deklarativního charakteru, ve kterém jsou stanovena pravidla a rámec akce - ke stažení viz níže) a aby ustanovilo místního koordinátora/místní koordinátorku.

Součástí stávající Cyklostrategie je **opatření 4.3.2. „Podpora aktivit vycházejících z Národního programu zdraví – Projekty podpory zdraví se zaměřením na cyklistiku.“** Naplnění opatření lze shrnout následovně:

- Česko se připojilo k projektu WHO – „The European Network of Health Enhancing Physical Activity“ (HEPA), jehož součástí je monitorování přímých i nepřímých nákladů spojených s úrazy a s nedostatkem pohybu.
- V rámci dotačního řízení „Národní program zdraví – projekty podpory zdraví“ MZ se mohou předkladatelé zaměřit na realizaci projektů, které

podporují zvýšení pohybové aktivity populace, prevenci úrazů a k zajištění rovnováhy mezi energetickým příjmem a výdejem jako jednoho z předpokladů prevence vzniku nadváhy a obezity a s nimi souvisejících chronických neinfekčních onemocnění. Nicméně tyto projekty podpory zdraví musí být dostatečně finančně dotovány pro úspěšnou efektivitu.

- Presentace cyklistiky a zdraví probíhala mj. v minulých letech také v rámci konference „Křižovatky podpory zdraví“ zaměřené na prezentaci aktivit v oblasti podpory zdraví v ČR a úspěšně realizovaných projektů podpory zdraví v rámci dotačního programu Ministerstva zdravotnictví Národní program zdraví – projekty podpory zdraví.

4.4 REALIZACE NÁRODNÍHO PRODUKTU ČESKO JEDE

4.4.1 Analytická zpráva k současnému stavu cykloturistiky v ČR

Agentura CzechTourism si nechala v roce 2011 vypracovat Analytickou zprávu k současnému stavu cykloturistiky v ČR, která vyšla jako první kniha Nakladatelství CzechTourism „Cykloturistika“. Cykloturistika je první ucelenou studií zaměřenou na komplexní zhodnocení problematiky cykloturistiky v České republice. Obsahuje nejen základní terminologii a definice, ale představuje i hlavní produkty v oblasti cykloturistiky a seznamuje s novými projekty. Hlavním posláním dokumentu je sloužit studentům a odborné veřejnosti a přispět k rozvoji cykloturistiky jako významné formy cestovního ruchu v České republice. Vedoucí autorského kolektivu publikace je dlouholetým a uznávaným odborníkem na problematiku cykloturistiky. Publikace je tak kvalitním učebním textem, klade si za cíl iniciovat diskusi a podněcuje k dalšímu zpracování tohoto zajímavého tématu.

Kniha v úvodu konstatuje, že stále více lidí se při výběru dovolené a trávení volného času nejen v ČR přiklání k cykloturistice, což znamená ekonomický přínos především pro obce a místní podnikatele na trase.

Česká republika má ideální podmínky pro rozvoj aktivní turistiky a cykloturistiky především díky zajímavému a členitému terénu, dostatečné hustotě turistických cílů a služeb, husté síti komunikací a návaznému napojení cyklotras na veřejnou dopravu. Cykloturistika v posledních letech získala na popularitě a cyklisté mohou využívat stále hustší síť dálkových, regionálních či terénních tras v řadě zemí. Přínosy cykloturistiky mohou být významné zejména ve venkovských oblastech. Studie prokazují, že cykloturistika už není pouze okrajovou tržní záležitostí. V Německu a Rakousku představují cykloturisté 3% všech turistů a 5% příjmů z cestovního ruchu. V EU celkem jdou 3 % všech přenocování na vrub cykloturistů, v regionech jako Porýní-Falcko v Německu je to až 10 %.

Na základě nového počítačového modelu „The Cycle Tour Demand Forecast Model“ vyvinutého v rámci studie o síti EuroVelo na zakázku Evropského parlamentu lze konstatovat, že nová německá cyklotrasa vygeneruje díky přenocováním, stravování a dalším službám v průměru na 76mil. Eur ročně.

Podle posledního dostupného výzkumu o cyklistice v ČR odpovědělo 60% respondentů, že v uplynulých 6 měsících podnikli výlet na kole. To dokazuje masovou

oblibu rekreační a sportovní cyklistiky v ČR. Odhadovaný obrat cykloprůmyslu je podle oborové asociace ASPK téměř 5 miliard Kč (prodej jízdnicích kol vč. vybavení).

Přehled o evropském trhu cykloturistiky podává studie „Výzvy a možnosti udržitelné turistiky“ zpracovaná pro Evropský parlament britsko-nizozemskými universitami v roce 2008. Odhad velikosti evropského trhu cykloturistiky (státy EU, Norsko a Švýcarsko) hovoří o 2,795 mld. cykloturistických cest ročně s ekonomickým přínosem kolem 54 mld. EUR, přičemž tyto údaje zahrnují domácí i zahraniční cesty. Počet cykloturistických cest s přenocováním je odhadován na 25,6 mld., což odpovídá 3 % celkového počtu turistických cest populace Evropské unie, Norska a Švýcarska.

4.4.2 Současný stav a doporučení – připravenost a zaměření produktu Česko jede

V samotném závěru dává analytická zpráva k současnému stavu a perspektivám cykloturistiky v ČR doporučení k dalším krokům, které jsou spojené s realizací národního produktu „Česko jede“.

„Česko jede“ je projekt, který je zaměřen na komplexní podporu cykloturistiky a dalších sportů v ČR. Jeho cílem je zejména poskytnout přehledné a kvalitní informace českým a zahraničním cyklistům o možnostech cyklistiky ve všech regionech ČR. Ve výhledu bude rozšířen o marketingovou podporu dalších odvětví aktivní turistiky – pěší a vodní turistiku, in-line bruslení, ale i běžeckou turistiku.

Jednou z hlavních priorit Koncepce státní politiky cestovního ruchu v ČR je vytvoření konkurenceschopných produktů cestovního ruchu na národní a regionální úrovni a jejich efektivní marketing v ČR i zahraničí. Dalšími prioritami jsou pak rozšiřování a zkvalitňování infrastruktury a služeb cestovního ruchu, a zachování přírodních lokalit využívaných pro cestovní ruch. Cykloturistika spolu s dalšími formami aktivní, šetrné turistiky jako pěší turistika, vodáctví, hipoturistika apod. přesně splňuje požadavky na moderní turistický produkt.

Česko jede je národním projektem, který je zaměřen na komplexní podporu cykloturistiky a dalších forem bezmotorové dopravy a aktivní turistiky v ČR. Jeho cílem je zejména zpracování srozumitelné a atraktivní nabídky pro cykloturisty a poskytnutí přehledné a kvalitní informace českým a zahraničním cykloturistům (ať už dálkovým, terénním či rekreačním) o možnostech cykloturistiky ve všech regionech ČR na webu i v tištěných materiálech. Projekt je založen na kvalitativních (např. Průzkum potřeb a chování cyklistů a in-linistů v ČR 2011 na základě zadání CzechTourism) a kvantitativních průzkumech (Monitoring pohybu na vybraných stezkách a turistických regionech - Nadace Partnerství 2009-2011) a využívá celonárodní certifikace služeb pro cyklisty a cykloturisty **Cyklisté vítáni** (www.cyklistevitani.cz).

Ve výhledu se doporučuje rozšířit o marketingovou podporu dalších odvětví aktivní turistiky – pěší a vodní turistiku, in-line bruslení, ale i běžeckou turistiku či hipoturistiku. Součástí projektu se stanou i masivní akce pro veřejnost formou

cykloturistických jízd v okolí např. jezer a atraktivních destinací po vzoru švýcarských akcí SlowUp. Ty jsou součástí úspěšného projektu SchweizMobil, který se stal vzorem pro projekt Česko jede a který si klade za cíl zprůhlednit a zefektivnit propagaci produktů aktivní turistiky na regionální a národní úrovni, v budoucnu i v rámci destinace Evropa jako součást projektu EuropaMobil.

Základní výzvy projektu:

- **rozvoj cykloturistické infrastruktury podle jednotných kritérií** (zpracované v tematických manuálech),
- **jednotné značení tras EuroVelo, národních a regionálních s novými čísly v kombinaci s logy hlavních cyklotras,**
- **marketing těchto tras** a navazujících nabídek prostřednictvím webové prezentace v Cj, Aj a Nj a prostřednictvím image mapy a katalogu hlavních cykloturistických tras ČR, prostřednictvím webů CzechTourism a České dráhy, krajských cykloturistických a destinačních portálů za účelem zefektivnění propagace ČR jako destinace pro aktivní turistiky, další marketingové nástroje,
- **poskytování informací a služeb všem uživatelům bezmotorové dopravy a aktivní turistiky** (nejprve cykloturistům) na webu, v tištěné podobě a v terénu (formou jednotných informačních tabulí v uzlových bodech) a ve spolupráci s vybranými touroperátory,
- jasně definované a srozumitelné značení sítě tras pro všechny **druhy bezmotorové dopravy**, jednotná pravidla rozvoje této sítě pro všechny zapojené partnery, jednotně koncipované tištěné průvodce po této síti stejně jako interaktivní online internetová platforma, která informuje uživatele o síti tras a službách na nich poskytovaných,
- význam Česko jede nejen ve smyslu Česko jede za poznáním, ale i za zdravím – **Česko jede a bude Fit** (vazba na aktivity MZ).

Důležité stavební prvky projektu:

Hlavním cílem je zajistit institucionální rámec projektu (organizace pověřená realizací v ČR s potřebnými kompetencemi) a připravit jeho nejviditelnější součást, webovou aplikaci pro oblast cyklistiky a cykloturistiky.






















A) INSTITUCIONALIZACE A PARTNERTSVÍ - vazba na kapitolu 4.4.1. a cíl 4.1.

Klíčem k úspěchu projektu je organizace pověřená vedením projektu, spolupracující se subjekty státní správy (především Ministerstvem pro místní rozvoj a Ministerstvem dopravy), profesními organizacemi (Agentura CzechTourism), národním dopravcem (ČD a.s.), samosprávou, NNO i komerčními subjekty.

1. Ustanovení nositele projektu – budoucí Česko jede o.p.s.

Poznámka: před ustanovením nositele projektu musí být daná záležitost projednána se všemi důležitými partnery projektu Česko jede, případně podepsáno Memorandum o společné vůli zřízení Česko jede o.p.s.

<p>Stát:</p> 	<p>Ministerstvo pro místní rozvoj</p> 	<p>Ministerstvo dopravy</p> 	<p>Ministerstvo životního prostředí</p> 	 <p>CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU</p>
---	---	---	--	---

				MZV, MK...
Kraje				
				
				
CzechTourism		České dráhy		
Obce				
Ubytovací zařízení		Nakladatelství	Shocart, PlanStudio, Kartografie...	
TO/CK (incoming)	GTC, AVE, Orfeo,	Jihotrans, Cyklobus.eu	Sponzoři a partneři	České stříbro
Profesní partneři	KČT, Nadace Partnerství, ČEMBA, svazy vodáků a kanoistů, inlineistů, silničních cyklistů	Asociace organizací cestovního ruchu ČR, Asociace hotelů a restaurací ČR, Asociace cestovních kanceláří ČR, ATUR, Asociace českých cestovních kanceláří a agentur, ATIC,	Asociace krajů ČR, Svaz obchodu a cestovního ruchu, Sdružení historických sídel Čech, Moravy a Slezska, Společenstvo kempů a chatových os, Svaz provozovatelů lanovek a vleků ČR, Svaz venkovské turistiky	ČOV, UAMK
NNO			Město na kole Auto*Mat	

2. **Koordinace a řízení** – koordinace jmenovaných činností, spolupráce s partnery, koordinace podpory budování infrastruktury a služeb, fundraising

B) WEBOVÉ APLIKACE - vazba na kapitolu 4.4.2. a cíl 4.2.

Klíčem k úspěchu projektu je také zřízení webová platforma pro laickou i odbornou veřejnost jako vlajková loď projektu.

3. **Internetová prezentace** produktu Česko jede – s kraji a turistickými regiony vytvořit jednotnou strukturu a formát informací, zpracování podkladových map s partnery, propojení s vyhledávací tras a spojení (idos.cz)

4. **Integrace veřejné dopravy** - Integrace bezmotorové a veřejné dopravy do projektu – půjčovny kol ČD, cyklobusy, integrace do webu www.idos.cz či www.cd.cz

C) MARKETING - vazba na kapitolu 4.4.3. a cíl 4.3.

5. **Marketing** – zastřešující marketing ve spolupráci s hlavními partnery projektu CzechTourism a České dráhy v tuzemsku i zahraničí, příprava společných kampaní na vybrané trhy cestovního ruchu pro jednotlivé formy aktivní turistiky
6. **Budování značky**, kdy projekt Česko jede bude definován **jednotnou značkou (brand)**. Ta je charakterizována názvem, logem s logotypem a 5 formami bezmotorové mobility z celonárodního pohledu a platí pro všechny produkty a úlohy (značení, infotabule, internet, tištěné materiály, marketing).
7. **Tištěné materiály** - mapy a průvodci – vydat mapu a popis hlavních evropských, národních a regionálních tras s marketingovým potenciálem i pro zahraniční cykloturisty ve spolupráci s CzechTourism
8. **Konkrétní prodej produktů/rezervační systém** – ve spolupráci s CzechTourism a vybranými touroperátory (vytvoření společné nabídky a zapojení komerčních subjektů do propagace). Pověřit tematikou propagace terénních cyklotras oborovou asociaci ČeMBA.

D) ZNAČENÍ - vazba na kapitolu 4.4.4. a cíl 4.4.

9. **Značení tras**
 - a) Značení tras čísly a logy vč. prostorového uspořádání, dálkové a terénní trasy, jednotné **infopanely** na důležitých uzlových místech a stanicích ČD. Pověřit tematikou značení terénních cyklotras oborovou asociaci ČeMBA.
 - b) Přeznačení sítě regionálních, národních a evropských tras EuroVelo v ČR 2011-2014, koordinace sítě tras pro různé uživatele, zpracování manuálů, TP a vyhlášek pro umístění log, navázání služeb Cyklisté vítání a užší napojení tras na veřejnou dopravu v uzlových bodech (intermodalita s kolem)

E) VZDĚLÁVÁNÍ - vazba na kapitolu 4.4.5. a cíl 4.5.

10. **Vzdělávání** - realizovat školení v jednotlivých krajích a na centrální národní úrovni s cílem definovat cyklistické produkty dle cílových skupin cyklistů. Cílové skupiny: úředníci, podnikatelé

F) MONITROING - vazba na kapitolu 4.5.2. a cíl 5.2.

11. **Monitoring** – zajištění zpětné vazby pro řízení a optimalizaci projektu a vyhodnocení ekonomických a dalších efektů: kvantitativní i kvalitativní (marketingový) monitoring

4.4.3 Současný stav a doporučení – propojenost www.kudyznudy.cz a www.ceskojede.cz

Dne 29. 6. 2011 byl spuštěn nový pracovní web www.ceskojede.cz, který je součástí projektu Česko jede. Projekt vznikl za podpory Programu švýcarsko-české spolupráce a je výsledkem přenosu zkušeností mezi švýcarskými partnery z nadace SchweizMobil (www.schweizmobil.ch) a českými partnery z Nadace Partnerství a dalšími partnery. Je zaměřen na komplexní podporu cykloturistiky a dalších sportů v ČR. Jeho cílem je zejména poskytnout přehledné a kvalitní informace českým a zahraničním cykloturistům o nabídce dálkových tras a regionálních produktů cykloturistiky v ČR. Ve výhledu bude zahrnovat také **další odvětví aktivní turistiky** – pěší a vodáckou turistiku, in-line bruslení, terénní cyklistiku, ale i běžkařskou a hipoturistiku.

Současným úkolem tohoto pracovního webového portálu www.ceskojede.cz je lépe a viditelněji prezentovat vize, cíle a myšlenky projektu Česko jede jednotlivým partnerům. Je tedy nutné k tomuto webu přistupovat jako k testovací verzi, která byla poprvé představena na národní cyklokonferenci dne 2. 6. 2011 ve Velkých Karlovicích - <http://www.cyklokonference.cz/ceskojede/>. Inspiraci pro portál www.ceskojede.cz jsme čerpali ze stránek www.schweizmobil.ch provozovaných partnerskou Nadací SchweizMobil, se kterou jsme v roce 2010 navázali spolupráci. Ambicí www.ceskojede.cz je nabízet na jednom místě top cykloturistickou nabídku ČR, ve spolupráci s portály krajů, turistických oblastí a místních turistických destinací, ale v případě zájmu i s komerčními weby. Již nyní můžete na www.ceskojede.cz najít ukázky cyklomarketingových produktů podle typu cílových skupin.

Shody a rozdíly mezi weby Kudy z nudy (CzechTourism) a Česko jede.

Oba weby se musí vzájemně doplňovat a podporovat prolinky. Každopádně je výhodnější weby budovat samostatně a zakomponovat jejich vzájemnou podporu, přičemž by ale web Česko jede by byl součástí produktu Kudy z nudy.

- Web Kudy z nudy – portál na propagaci celého DCR, budovaná jednička v propagaci DCR s výraznější přestavbou v roce 2010 a plánovanými dalšími rozvojovými aktivitami, charakter redakčního systému - databáze článků a tipů na výlety, akcí. Objekty jsou strukturované do kategorií typů aktivit. Obsah je plněn a udržován dvěma osobami, které se o web na CzT starají, portál využívá mapový podklad Google, v mapě jsou objekty s informacemi, nejsou tam trasy, které ani Google nepodporuje (např. není vrstva cyklotras,..), vložená data by bylo možné sdílet ve formátu xml.
- Plánovaný web Českojede po vzoru www.schweizmobil.cz by byl na rozdíl od Kudy z nudy technickým portálem založeným na mapách a orientovaný na specifický segment DCR, na cykloturistiku (+ bike + in-line), později se připojí další formy aktivní turistiky založené na pohybu krajinou (pěší, vodní, běžecká, bažkařská, možná hippo). Mapy jsou provedeny v mnoha kombinovatelných vrstvách (např. vrstva cyklotras má dálkovou národní síť, regionální a lokální, k trasám jsou řazeny objekty služeb, stanic veřejné vlakové dopravy sloužící jako info a servisní stanice a půjčovny kol. Vložena jsou vybrané objekty se spolehlivými informacemi, možná certifikované. Možnost routingu –

naplánování výletu a tras podle zadaných kritérií. Možnost stažení interaktivní mapy do mobilu, trasy v souřadnicích GPS pro stažení do navigace. V přísně technicky systémovém webu se hledá jako v jízdním řádu. Nad systémem může fungovat rezervační systém (také otázka způsobu pořízení a provozu).

4.4.4 Současný stav a doporučení – značení sítě cyklotras ČR

A. Značení a údržba cyklistických tras

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

Stále ještě v Česku chybí ale zpracování metodiky značení cyklistických tras, tak jak je to například v Německu, či Švýcarsku, což často vede k „lidové tvořivosti“ při značení cyklotras. Není také dlouhodobě řešena otázka financování údržby značení cyklotras a její provádění (SÚS, TS měst, KČT). Systém je zcela závislý na rozdílném přístupu jednotlivých krajů k financování údržby a pasportu značení. Není také řešena spolupráce při stavbě nových cyklotras zejména cyklotras IV. třídy a přidělování čísel těmto cyklotrasám.

B. Síť dálkových cyklotras ČR a EuroVelo

Projekt Česko jede nechce prezentovat kvantitu, ale kvalitu. Nejde o to, kolik kilometrů cyklotras u nás máme¹, ale jak jsou tyto cyklotrasy kvalitní a bezpečné, jaké atraktivitu spojují, jak jsou napojené na veřejnou dopravu a jaký mají marketingový potenciál z pohledu domácího i zahraničního cestovního ruchu. Nejatraktivnějšími cyklotrasami jsou celoevropsky především trasy vedené podél řek, jichž má ČR hustou síť. K nejatraktivnějším z nich patří cyklotrasy, které se stanou i páteří národních, dálkových cyklotras v ČR jako jsou Labská stezka, Vltavská stezka, cyklostezka Ohře či cyklostezky podél řek Moravy, Bečvy, Tiché Orlice, Jizery či Ploučnice. Důležitou infrastrukturu pro cyklotrasy tvoří i hustá síť lesních a polních cest či v případě Stezky železné opony bývalých vojenských cest. Projekt Česko jede by měl vytipovat všechny tyto bezpečné trasy a na ně navázat tvorbou cykloturistických produktů pro různé uživatele jako jsou rodiny s dětmi, senioři, terénní či dálková cyklisté apod.

Současný systém značení, který byl navržen před 13 lety, již zcela nekoresponduje se skutečným stavem v terénu, neboť hlavní cyklistické stezky a koridory mnohdy vznikly mimo původně navržené hlavní cyklotrasy. Systém je tedy

¹ Přes 40 000 km

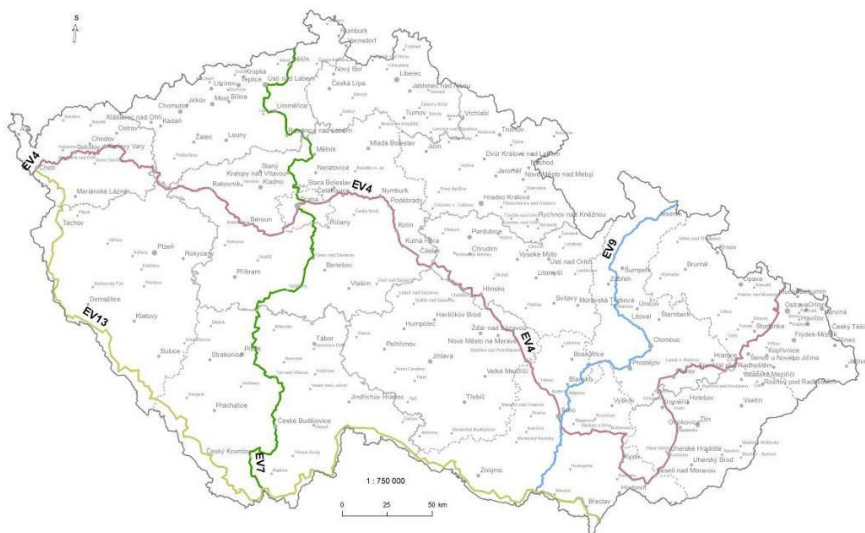
třeba změnit, aby lépe odpovídal současné situaci a budoucím požadavkům spojeným s bezpečností a komfortem cyklistů.

Změny se budou týkat zejména páteřních dálkových tras vč. českých úseků tras EuroVelo a jejich cílem bude respektovat budované dálkové cyklostezky zejména v údolích řek. Nová čísla budou lépe vystihovat význam tras – síť národních a nadregionálních cyklotras bude totiž užívat jen jedno a dvojciferná čísla. Buď dojde k přeznačení celé trasy (např. Labská stezka bude mít číslo 2 po celé délce trasy a nebo Moravská stezka bude mít zase číslo 4). Změny v číslování mohou ale nastat také jen v některých úsecích, přeložením do vhodnějších koridorů. Změny by měly proběhnout v horizontu 2-3 let tak, aby je kraje mohly zahrnout do svých rozpočtů a vydavatelé map do svých materiálů.

Více k danému tématu lze najít na <http://www.cyklokonference.cz/dalkove-trasy/> a nebo také zde <http://www.ceskojede.cz/rubriky/obecne-informace/koordinace-dalkovych-tras/>.

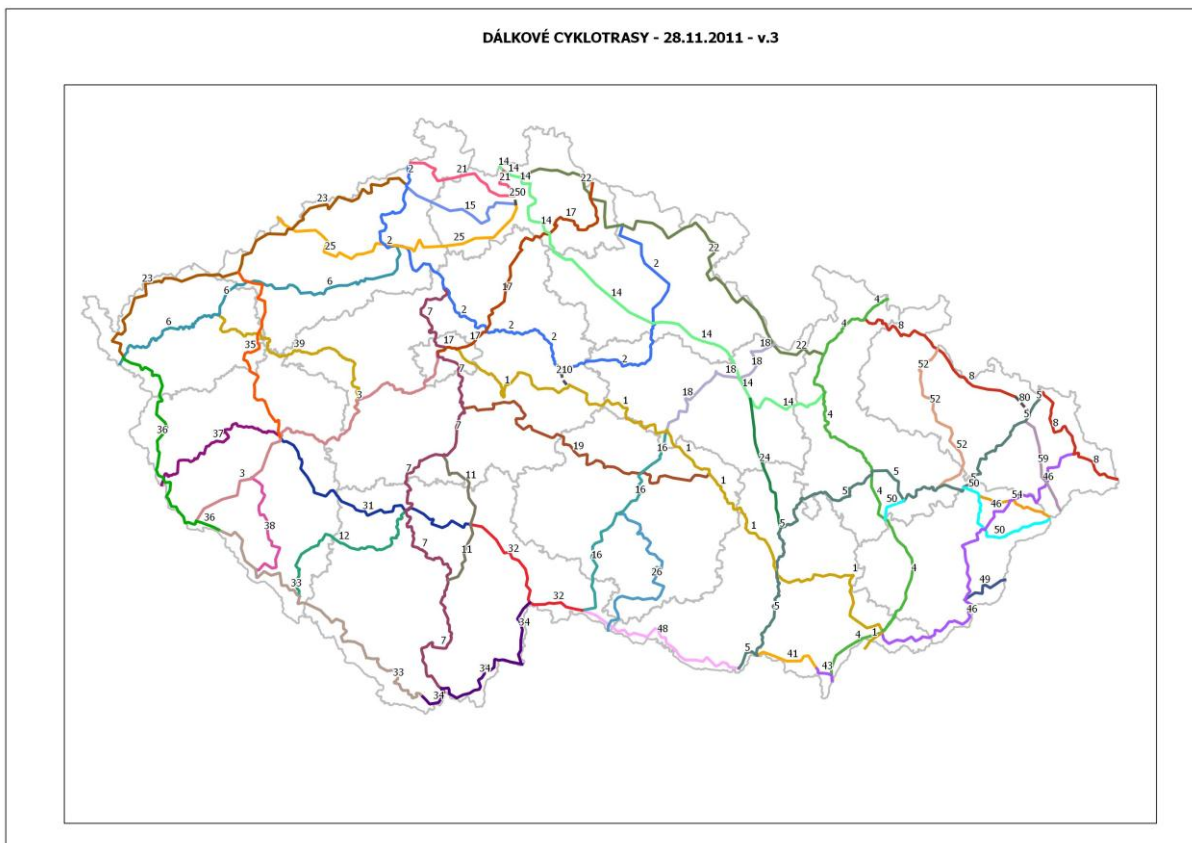
Hlavním cílem je vytvořit **národní produkty aktivní, šetrné a poznávací turistiky, postavené na bázi bezpečných dálkových cyklistických tras a cyklodestací**, konkurenceschopných na evropském trhu pod hlavičkou projektu Česko jede. Je třeba detailně **definovat** (s kraji a sousedními státy) a **proznačit** mezinárodním značením EuroVelo **mezinárodní cyklistické trasy** na území ČR (celkem 4) v souladu se sítí sousedního Německa, Rakouska, Slovenska a Polska, dále **národní a regionální cyklotrasy v ČR** definované v návrhu CDV ze 17. 8. 2011 a projednané s jednotlivými kraji především **podél hlavních řek** (Labe, Vltava, Ohře, Ploučnice, Jizera, Dyje, Odra, Morava, Orlice); obdobně zpracovat i síť národních a regionálních tras pro **pěší, vodáky a jezdce na koních. Přeznačení sítě mezinárodních, národních a regionálních cyklotras bude financováno z prostředků MMR a krajů v letech 2011-2014.**

NÁVRH VEDENÍ TRAS euroVelo PŘES ČR



Zdroj: CDV

Mapa 2 – návrh vedení mezinárodní cyklotras EuroVelo přes Českou republiku



Zdroj: CDV

Mapa 3 – návrh sítě národních a regionálních, dálkových cyklotras ČR

4.5 PODPORA VÝZKUMU S TÉMATIKOU CYKLISTIKY

4.5.1 Současný stav a doporučení – výzkumné projekty

Výzkum v oblasti cyklistické dopravy byl realizován v letech 2004 – 2011 prostřednictvím čtyř výzkumných projektů:

ŠANCE - Udržitelná doprava: Šance pro budoucnost (část Cyklistika). Projekt je realizován Centrem dopravního výzkumu v rámci výzkumného záměru Ministerstva dopravy České republiky (č. MDO 4499457501). Cílem projektu je stanovit základní nástroje pro zlepšení podpory cyklistické dopravy.

CYCLE21 - Analýza potřeb budování cyklistické infrastruktury v ČR. Projekt je realizován v rámci Národního programu výzkumu 2004 – 2009 Ministerstva dopravy České republiky (č. 1F43E/045/210). Na jeho realizaci se podílí Centrum dopravního výzkumu, ČVUT v Praze (Fakulta dopravní) a Universita Karlova v Praze (Centrum pro otázky životního prostředí).

SONDA - Stanovení principů a metod rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury. Projekt je realizován v rámci Národního programu výzkumu 2007 – 2011 Ministerstva dopravy České republiky (č. CG723-071-120). Na jeho realizaci se

podílí Centrum dopravního výzkumu, ČVUT v Praze (Fakulta dopravní) a Nadace Partnerství.

ROCY - Bezpečnost návrhových prvků pro cyklistickou dopravu Projekt se zabývá analýzou bezpečnosti vybraných návrhových prvků cyklistické infrastruktury. Je řešen [Centrem dopravního výzkumu, v. v. i.](#) společně s [Českým vysokým učení technickým v Praze, Fakultou dopravní](#) a financován Ministerstvem dopravy v rámci programu „Podpora realizace trvale udržitelného rozvoje dopravy“ pod číslem CG911-079-120. Podrobné informace o projektu ROCY lze nalézt na webových stránkách projektu <http://rocy.cdvinfo.cz>

I v budoucnosti se počítá s realizací dalších výzkumných projektů a to ať již přes Technologickou agenturu nebo přes Ministerstvo vnitra (projekty zaměřené na bezpečnost). Cílem bude provádět transfer zahraničních poznatků, zavést vhodná opatření do praxe, průběžně informovat o výsledcích výzkumu a podporovat vzdělávací a výchovné programy.

4.5.2 Současný stav a doporučení – monitoring cykloturistiky

Průzkum chování bikerů, terénních cyklistů a in-line bruslařů v Česku

Na webu www.ceskojede.cz byl spuštěn od 15. 8. 2011 první národní Cyklo a in-line průzkum. Průzkum je realizován pod záštitou financujícího zadavatele agentury CzechTourism s finanční podporou Ministerstva dopravy. Cílem průzkumu je poznat, co mají cykloturisté rádi, co potřebují a co by pro své cesty uvítali. Jedná se o první průzkum takového rozsahu a zaměření v ČR, do jeho realizace je zapojena celá řada partnerských serverů pro sběr dat a šíření informací. Odpovědi budou pečlivě vyhodnoceny a výsledky zveřejněny.

Dostanou se ke všem aktérům z veřejné správy i k soukromým firmám, budou sděleny politikům, projektantům a manažerům ve stavebnictví i v marketingu, kteří tak budou moci projektovat, stavět a připravovat granty a marketingové nabídky podle potřeb uživatelů. Vyhodnocení se plánuje na prosinec 2011. Výsledky budou také sloužit jako podklad pro vytvoření metodik budování národního produktu Česko jede a pro školení a komunikaci v regionech.

Monitoring návštěvnosti cyklostezek

Rozvoj šetrné dopravy a turistiky se dnes neobejde bez využití moderních technologií, díky kterým lze zjistit návštěvnost jednotlivých lokalit i celých oblastí. Data z monitoringu především cyklistů, ale i ostatních uživatelů stezek jako jsou pěší turisté, in-line bruslaři, běžci na lyžích apod. slouží jak pro plánování kapacit cyklistických a pěších komunikací ve městech, tak pro sledování pohybu turistů v přírodě a chráněných oblastech. Údaje o návštěvnosti jsou nezbytné především pro efektivní rozhodování a odůvodnění plánovaných či realizovaných investic. Kromě toho v budoucnu poslouží tato „tvrdá“ data i jako podklad pro výpočet ekonomického

přínosu jednotlivých stezek pro kraje a obce, ale i k výpočtu celkového přínosu cykloturistiky k tvorbě HDP v ČR.

Znalost kvantitativních dat o pohybu především cyklistů a pěších na stezkách a v dopravních pruzích vedou ke **zvýšení efektivity práce a získání** dat potřebných k:

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

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

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

Při automatickém monitoringu byl sledován směr pohybu a celkový počet uživatelů bez rozlišení na jednotlivé typy (cyklisty, pěší a in-line bruslaře). V budoucnu by měly být počty cyklistů a cykloturistů sledovány na všech hlavních profilech cyklotras v ČR. Tímto by vznikl jakýsi barometr užívání cyklotras v ČR s relevantními daty pro celou ČR a v budoucnu i celou EU. Např. na Vltavské stezce EuroVelo 7 v Praze-Podolí projelo od května do prosince 2009 na čtvrt milionu cyklistů. Během stávky DP v Praze 16.6.2011 na stejném profilu v jediný den bylo registrováno na 10.000 cyklistů.

V budoucnu by měly být počty cyklistů a cykloturistů sledovány na všech hlavních profilech národní cyklotras a tras EuroVelo (minimálně jeden profil na kraj) a vybraných regionálních cyklotras v ČR se silným marketingovým potenciálem (celkem v min. 50ti lokalitách).

Kvantitativní monitoring bude třeba rozšířit o **kvalitativní (marketingový) monitoring** na bázi dotazování návštěvníků stezek. Cílem je vytvořit jednotný systém, aby bylo možné výsledky z jednotlivých stezek porovnávat. Výsledky poslouží ke specifikaci ekonomického efektu, ke správně zacílenému dotvoření infrastruktury, údržbě, iniciaci žádaných služeb i k cílenému marketingu.

Kromě automatického sčítání cyklistů provádí každých 5let ŘSD ČR i ruční sčítání cyklistů (jízdních kol) v ČR v rámci sčítání provozu všech vozidel (pouze na silnicích I. a vybraných úsecích silnic II. a III. tříd). Při tomto sčítání jsou v daném profilu evidováni pouze cyklisté jezdoucí v HDP.

5. Specifické cíle, opatření, zodpovědnost, termíny

PRIORITA 1 - ZAJIŠTĚNÍ FINANCOVÁNÍ CYKLISTICKÉ A CYKLOTURISTICKÉ INFRASTRUKTURY

Cíl 1.1. - Výstavba a údržba cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty

Jednou z hlavních podmínek pro podporu cyklistické dopravy je výstavba potřebné cyklistické infrastruktury. Míra integrace či segregace je stanovena na základě místních podmínek.

Opatření:

1. Podporovat projektovou přípravu budování cyklistických stezek. Jedná se zejména o finanční podporu při zajištění projektové připravenosti menších obcí.

Zodpovědnost	Doporučená aktivita pro kraje SFDI - se změnou zákona o SFDI
Spolupráce	Obce
Termíny	Každoročně
Indikátory	Počet podpořených projektů

2. Realizovat opatření ve prospěch cyklistiky v rámci novostaveb a rekonstrukcí pozemních komunikací, které patří státu a krajům. Opatření směřuje k realizaci cyklistických pruhů na státních a krajských komunikacích, pokud jsou k tomu uzpůsobené podmínky. Dále se týká realizace cyklolávek a nebo cyklopodjezdů při realizaci velkých silničních a železničních staveb.

Zodpovědnost	MD doporučí ŘSD a SŽDC pro-cyklistická opatření na vytipovaných komunikacích a stavbách SFDI bude dotovat daná opatření (za souhlasu MD a po úpravě podmínek žádostí o dotace na SFDI) Doporučená aktivita pro kraje
Spolupráce	Obce
Termíny	Každoročně
Indikátory	Počet podpořených projektů, využívání staveb a opatření pro cyklodopravu

3. Realizovat výstavbu a údržbu cyklistických stezek, cyklistických pruhů a projekty ke zvýšení bezpečnosti (např. křížení cyklostezek a průjezdy obcemi) s podporou Státního fondu dopravní infrastruktury a krajských zdrojů. Jedná se o standardní dotační titul Státního fondu dopravní infrastruktury. Dané opatření počítá také s využitím krajských dotačních titulů na cyklistiku a od roku 2014 s podporou výstavby cyklostezek ze strukturálních fondů EU.

Zodpovědnost	SFDI Doporučená aktivita pro kraje
Spolupráce	Obce
Termíny	Každoročně
Indikátory	Počet podpořených projektů, využívání staveb a opatření pro cyklodopravu

Navazující opatření na specifický cíl 3.1.

4. Metodicky vést k vhodné volbě materiálů pro výstavbu cyklistické komunikace z hlediska technické vhodnosti řešení a životnosti. Metodicky vést ke správné volbě vedení a šířky cyklostezky s ohledem na potenciální uživatele a vedlejší rekreační efekty cyklostezek.

Opatření

Hlavní projekty rozvoje infrastruktury pro nemotorovou dopravu realizované v rámci výše uvedených opatření:

- A. Intravilán: Budovat v intravilánu měst cyklistickou infrastrukturu s cílem většího zapojení cyklistické dopravy do systému osobní dopravy na krátké a střední vzdálenosti.
- B. Extravilán: Vytvořením cyklistické infrastruktury segregované od motorové dopravy v místech s vysokými intenzitami provozu dosáhnout snížení počtu nehod s účastí cyklistů (Jde o úseky, kde je nutné vybudovat cyklostezku především v rámci dojíždění do zaměstnání, škol, pro posílení bezpečnosti silničního provozu z obcí do měst a následně mezi obcemi. V prioritách podpory by se měly objevit úseky, které nabízejí cyklistům jinou variantu, než jet po silnicích I. a II. třídy, v opodstatněných případech ze silnic III. třídy a plní jak funkci dopravní, tak i funkci rekreační).
- C. Dálková síť: Postupně realizovat úseky cyklostezek na páteřní síti dálkových cyklotras ČR.

Cíl 1.2. - Výstavba infrastruktury pro cykloturistiku

Opatření

1. Připravovat a realizovat projekty infrastruktury pro cykloturistiku, vč. doprovodných zařízení, podle podmínek dané destinace, podle výsledků průzkumu chování a potřeb cyklistů, bikerů a in-line bruslařů v Česku a podle navazujících metodik tvorby národního produktu Česko jede (Priorita 4). Opatření počítá s podporou krajů (grantové programy), MMR (stávající a nový dotační program), programu LESY 2020 a od roku 2014 s podporou ze strukturálních fondů EU.

Zodpovědnost	Příprava: Doporučená aktivita pro kraje, Lesy ČR Realizace: kraje, MMR, LESY ČR (MZe)
Spolupráce	Turistické regiony, kraje, národní cyklokoordinátor, atd.
Termíny	Každoročně
Indikátory	1. Počet podpořených projektů doprovodné cyklistické infrastruktury 2. Počet podpořených areálů pro náročnou terénní a extrémní cyklistiku 3. Počet kilometrů nově vybudovaných singltreků

Navazující opatření na specifický cíl 4.1.:

2. Metodicky vést ke správné formě budování infrastruktury pro cykloturistiku, in-line bruslení a terénní bikování, včetně doprovodných zařízení

Cíl 1.3. - Zajištění financování cyklistické a cykloturistické infrastruktury

Opatření

1. Připravit podmínky pro čerpání finančních prostředků ze Strukturálních fondů EU pro plánovací období 2014 - 2020, tj. zpracovat do relevantních programových dokumentů pro období 2014 - 2020 možnost čerpání dotací na cyklistickou dopravu i na komplexní inovativní projekty rozvoje cykloturistiky a udržitelného cestovního ruchu v regionech NUTS II i v příhraničí s přeshraničním efektem, umožnit podporu veřejných i privátních projektů na komplexní vybudování infrastruktury i obslužného zázemí a služeb, vč. podpory vysoce výkonných systémů PPP (Public Private Partnerships)

Zodpovědnost	MD, MMR
Spolupráce	Kraje
Termíny	2013
Indikátory	Počet programů, ve kterých je zpracována možnost čerpání dotací na cyklistickou dopravu a cykloturistickou infrastrukturu, celková výše částky

2. Zajistit pravidelnou každoroční finanční podporu na výstavbu cyklistické infrastruktury v rámci výdajů Státního fondu dopravní infrastruktury.

Zodpovědnost	MD, SFDI
Spolupráce	-----
Termíny	Každoročně
Indikátory	Každoroční alokace výše finančních prostředků SFDI na cyklostezky a cyklistickou infrastrukturu

3. Zajistit pokračování dotačního programu Cestování dostupné všem pro podnikatele. Zavést nový dotační program MMR na výstavbu infrastruktury pro rozvoj cykloturistiky, bikování a in-line bruslení, tj. program na podporu veřejných neziskových projektů pro rozvoj infrastruktury podle aktuálních trendů a poptávky (například trasy pro terénní bikování se zázemím, centrální cykloturistické body, úschovny, odpočívadla apod.).

Zodpovědnost	MMR
Spolupráce	Národní cyklokoordinátor
Termíny	od 2013 každoročně dále
Indikátory	Každoroční alokace ze státního rozpočtu

Cíl 1.4. - Podpora specifických forem výstavby cyklistické infrastruktury

Opatření

1. Využívat drážních těles po rušených železničních tratích pro vybudování cyklistických stezek. Obce budou podávat průběžně žádost na SŽDC o bezúplatné převedení majetku státu na obce ve veřejném zájmu, které bude podmíněno souhlasem Vlády ČR.

Zodpovědnost	MD, SŽDC
Spolupráce	Obce, kraje, národní cyklokoordinátor
Termíny	Každoročně
Indikátory	Počet projektů, kde bylo provedeno bezúplatné převedení drážního tělesa na obce

2. Podporovat vedení cyklistické infrastruktury podél vodních toků a na protipovodňových hrázích. Cyklostezky je nutné koncipovat jako víceúčelové komunikace (cyklostezka + účelová komunikace). Pokud se budují protipovodňové hráze, tak již v územním řízení se nesmí zapomenout na definování cyklostezky, na kterou pak následně proběhne zvlášť územní, stavební a kolaudační řízení.

Zodpovědnost	MZe, Povodí
Spolupráce	Obce, kraje, národní cyklokoordinátor
Termíny	Každoročně
Indikátory	Počet projektů, kde byla vybudována cyklostezka v rámci výstavby protipovodňové hráze Počet kilometrů nově postavených cyklistických komunikací podél vodních toků

Navazující opatření na specifický cíl 3.1.:

3. Využívat pozemkových úprav pro vedení cyklotras. Z hlediska budování cyklistické infrastruktury 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 cyklistiky.

PRIORITA 2 - ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Cíl 2.1. - Zvyšování bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu

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

Opatření

1. Realizovat cílené bezpečnostní kampaně, se zapojením a ve spolupráci s BESIP MD, Policií ČR, prodejci jízdních kol a cyklistických klubů apod.
2. Podpora preventivních programů proti krádežím kol (dotační program MV ČR na pořizování stojanů apod.)
3. Kontrolovat plnění pravidel a zvýšit úroveň výchovy u cyklistů i řidičů,
4. Podporovat města při výstavbě dětských dopravních hřišť s ohledem na zajištění prevence a bezpečnosti mobility v městských a rekreačních oblastech České republiky.
5. Podporovat rozvíjení individuálního a skupinového přístupu k cyklistické dopravě v celostátním programu školní dopravní výchovy s větším důrazem na výcvik v reálné situaci, začlenit environmentální prvky výhod cyklistické dopravy. Rozpracování programu "Bezpečná cesta do škol".
6. V autoškolách rozvíjet program vzdělávání řidičů k ohleduplnosti vůči cyklistům a chodcům, v rámci testů doplnění otázek s edukativním důrazem na cyklistickou dopravu
7. Kontrolovat dodržování technických požadavků na jízdní kola provozovaná na pozemních komunikacích. Podporovat preventivní opatření proti krádežím kol.
8. Monitorovat dopravní nehody cyklistů a zpracovat získaná data za využití centrální evidence dopravních nehod.

Níže uvedená tabulka je shrnuje opatření (1) – (7).

Zodpovědnost	MD - BESIP, MV
Spolupráce	Obce, kraje, národní cyklokoordinátor
Termíny	Každoročně
Indikátory	Stanovené Národní strategií bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020

Cíl 2.2. - Realizace legislativních opatření s ohledem na bezpečnost a plynulost cyklistické dopravy

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

Opatření

1. Realizovat legislativní opatření s ohledem na bezpečnost a plynulost cyklistické dopravy (dle přehledu). Úpravy právních předpisů ve vztahu k cyklistické dopravě provádět i v přímé součinnosti s politickými stranami.

Zodpovědnost	MD, MV, MZe
Spolupráce	SFDI, Komise a pracovní skupina pro začlenění rozvoje cyklistické dopravy do silniční legislativy
Termíny	2014
Indikátory	Rozsah pro-cyklistických právních úprav

2. Aktualizovat Technické podmínky 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“.

Zodpovědnost	MD
Spolupráce	MV, SFDI
Termíny	2012
Indikátory	Aktuální metodická příručka

3. Při novelizaci veškeré potenciálně související legislativy a technické literatury (zákonů, vyhlášek technických norem a podmínek, metodických příruček a pokynů) brát vždy zřetel i na potřeby cyklistické dopravy: pouze samostatné separátní řešení cyklistické dopravy je zcela nedostatečné, musí se stát integrální součástí ostatních dokumentů (např. úprava ČSN 736110 a další):

a) změny iniciované přímo rozvojem cyklistické dopravy (aktivní iniciační proces)

b) změny vyvolané jinými úpravami (reakce, koordinace a doplnění)

Zodpovědnost	MD
Spolupráce	MV, ČKAIT, ČKA, Komise a pracovní skupina pro začlenění rozvoje cyklistické dopravy do silniční legislativy
Termíny	Každoročně
Indikátory	Počet technické literatury, kde byl brán zřetel na potřeby cyklistické dopravy

PRIORITA 3 - METODICKÁ PODPORA ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE MĚSTECH

Cíl 3.1. - Zvyšování povědomí o nástrojích ovlivňujících podporu cyklistické dopravy

Cílem je předat poznatky a zkušenosti těm, kteří rozhodují o cyklistických strategiích a plánují a navrhují cyklistickou infrastrukturu. Jen dobře informovaní odborníci a politici mohou změnit postoj a situaci v oblasti podpory cyklistické dopravy, bez nich není možné dále přenášet podobné myšlenky směrem k široké uživatelské veřejnosti. Výukové programy a školení jsou inspirovány Německou cyklistickou akademií, což je projekt Německého institutu pro urbanistiku (Difu) (<http://www.difu.de/>) pro německou vládu. Vzdělávací program Cyklistické akademie zahrnuje širokou škálu témat z oblasti podpory cyklistické dopravy, která budou prezentována v rámci tří nástrojů:

- Politika, správní opatření a finance.
- Tvrdá opatření pro podporu cyklistické dopravy - infrastruktura, plánování, technická literatura, zákony, vyhlášky, zvláštní bezpečnostní opatření.
- Měkká opatření pro podporu cyklistické dopravy - projekty, mobility management, nástroje propagace

Opatření

1. Prostřednictvím Uherskohradišťské charty budou postupně propojena města, která se hlásí k aktivní podpoře cyklistické dopravy a budou vzájemně motivována ke konkrétním krokům a opatřením v terénu, k vytvoření pozice cyklistického koordinátora, výměně zkušeností s ostatními městy či účasti na odborných seminářích.
2. Realizace výukových programů, seminářů, exkurzí a konferencí s tematikou cyklistické dopravy.
3. Využití mediálních nástrojů k podpoře cyklistické dopravy.
4. Poskytnutí městům metodickou a konzultační činnost (poradenský servis) v oblasti cyklistické dopravy, včetně místních šetření a účasti na strategických jednáních souvisejících s rozvojem cyklistické dopravy, speciálně zaměřená na města, která se přihlásila k Uherskohradišťské chartě.
5. Poukazovat na dobrá řešení i prostřednictvím akcí Dopravní stavba a technologie roku, Cesty městy (vyhlašovatel Nadace Partnerství), jejímž cílem je popularizace zklidňování dopravy a kultivace dopravního prostoru ve městech a obcích České republiky.

Níže uvedená tabulka shrnuje opatření (1) – (5).

Zodpovědnost	MD, národní cyklokoordinátor
Spolupráce	Komise pro začlenění rozvoje cyklistické dopravy do silniční legislativy
Termíny	Každoročně

Indikátory	Počet výukových programů, seminářů, počet vzdělávacích institucí, osob
------------	--

Cíl 3.2. - Zefektivnění propagace cyklistické dopravy jako součásti životního stylu

Cílem je především bourání předsudků, vyvracení mýtů a omylů a oproštění se od negativního vztahu k jízdě na kole jako takovému. Jízda na kole je třeba považovat za funkční, praktický a užitečný nástroj určený k aktivnímu pohybu po městě a jako nedílnou součást životního stylu všech populačních skupin obyvatelstva.

Cílem je upozorňovat na výhody cyklo dopravy, zejména při každodenních cestách v rámci města.

Opatření

1. Koordinovat na území ČR propagační akci EU, Evropský týden mobility, která se koná pravidelně ve dnech 16. - 22. září a Evropský den bez aut (22. září).
2. Využívat dotační program „Národní program zdraví – projekty podpory zdraví“ (NPZ - PPZ). Obecným cílem dotačního programu NPZ - PPZ je dlouhodobě podporovat zájem o aktivní vztah a odpovědnost ke zdraví a jeho posilování v rodinách, školách, podnicích, obcích a jiných společenstvích prostřednictvím realizace projektů podpory zdraví. Pro využití dotačního programu NPZ-PPZ musí být jeho dostatečná finanční podpora.
3. Podporovat zdravotně výchovné programy, např. program „Do práce na kole“, který je zaměřen na podporu chytré a zodpovědné firemní mobility a jehož cílem je motivovat co nejvíce lidí, aby se dopravovali do práce a z práce na kole. Na národní úrovni vytvořit manuál programu a ověřit jej v praxi. Podporovat města, regiony a organizace k zapojení do projektu.

Zodpovědnost	MŽP, MZ, národní cyklokoordinátor
Spolupráce	MD, MMR, kraje, města
Termíny	Každoročně
Indikátory	Počet měst, která se připojila k akci EU

Opatření na zlepšení životního stylu a zdravotního stavu obyvatelstva podpoří fungování dlouhodobě ekonomicky aktivní **a zdravé pracovní síly**.

Životní styl je v současnosti ve vyspělých zemích vnímán jako nejvýraznější ovlivnitelná determinanta zdravotního stavu jedince či populace. Ve vyspělých státech s dobrou úrovní zdravotní péče se na ovlivnění zdraví nejvýrazněji podílí životní styl. Pro zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva je tedy nezbytné podporovat zdravý a udržitelný životní styl a k tomu přijímat preventivní opatření. Aktivita ovlivňující

determinanty zdraví, které jsou spojeny se životním stylem a které jsou považovány za nejvýznamnější pro rozvoj chronických neinfekčních onemocnění, by měly být obecně zaměřeny zejména na omezování kouření a užívání tabákových výrobků, podporu pravidelných stravovacích návyků a správné výživy **spojených zároveň s podporou adekvátní pohybové aktivity** a omezování škodlivého užívání alkoholu, a to zejména dětmi a mladistvými.

Níže uvedená tabulka shrnuje opatření (2) – (3).

Zodpovědnost	MZ, národní cyklokoordinátor
Spolupráce	MD
Termíny	Každoročně
Indikátory	Realizace jednoho podpořeného projektu

Cíl 3.3. - Snižování negativních vlivů dopravy ve městech pomocí aktivní podpory cyklistické dopravy

I když odpovědnost za budování cyklistické infrastruktury mají obce a města, tak třetí specifický cíl nemůže být po obcích a městech vymahatelný. Nicméně je chápán jako určitá výzva adresovaná městům, aby se přeorientovala na aktivní cílevědomou dopravní politiku namísto pasivnímu přizpůsobování se dopravě. Obecné zkušenosti směřují k tomu, že dopravní koncepce v evropském měřítku znamená podporovat udržitelné šetrné způsoby dopravy.

Monitorována, nikoliv kontrolována, budou jen ta města, která se přihlásila k Uherskohradištské chartě a která se zavázala k podpoře cyklistické dopravy.

Aby bylo město příjemné pro život, musí umožňovat mobilitu pro všechny obyvatele. **Cílem je vytvořit dobře dostupné a prostupné město**, které umožňuje všem svým obyvatelům být mobilní. Existují však početné skupiny obyvatel, jako jsou děti, mládež a senioři, které se v současnosti potýkají s vážným omezením své mobility. Stále existuje mnoho částí měst, která jsou koncipována pouze pro pohyb automobilem, čili pro dopravní prostředek, který tito lidé nemohou sami používat. Takový prostor brání chůzi i jízdě na kole a limituje život velké části obyvatel.

Jednotlivá opatření jsou sice velmi důležitá, ale hlavní výzvou pro česká města je **přehodnocení celého pohledu nejen na dopravní systém města, ale především na veřejný prostor**. Vnímání potřeb cyklistů musí být nedílnou součástí celkového dopravního řešení, jako se tomu postupně děje v celé Evropě.

Daný cíl vychází z Aktualizace Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 - 2013 z roku 2011, ze specifického cíle 5.2. Regulace a zpoplatnění dopravy ve městech, kdy regulace dopravy ve městech se považuje za významný krok ke

zlepšení životního prostředí ve městech. Jedno z opatření daného specifického cíle se pak týká přímo cyklistické dopravy.

Doporučená opatření pro města

1. Postupně zavádět prostřednictvím strategického a územního plánování dopravní preferenci cyklistické dopravy tak, aby mohla být vytvořena ucelená síť cyklistické infrastruktury, která je nezbytnou podmínkou rozvoje cyklistické dopravy. Ze strany MD metodicky podporovat zavádění těchto řešení, případně se na nich prostřednictvím národního cyklokoordinátora (a ve spolupráci) podílet.
2. Městské komunikace přizpůsobovat potřebám bezmotorové dopravy a života ve městech, rozvíjet cyklistickou infrastrukturu ve městech. Ze strany MD metodicky podpořit zavádění těchto řešení.
3. Zpracovat resp. aktualizovat na úrovni místních orgánů v obcích koncepce bezmotorové dopravy.
4. Přehodnotit využití současného veřejného prostoru a vymezovat prostor pro cyklistickou dopravu dle místních podmínek. Ze strany MD metodicky podpořit zavádění těchto řešení.
5. Rozvíjet stávající síť ucelených tras pro bezmotorovou dopravu, zajišťujících relativně rychlé a hlavně bezpečné propojení důležitých cílů cest, nejen rekreačních, ale především z bydlíště na pracoviště. Ze strany MD metodicky podpořit zavádění těchto řešení.
6. Uplatňovat prvky zklidňování dopravy ve městech, které zvyšují bezpečnost a atraktivitu dopravního prostoru pro bezmotorovou dopravu i mimo specificky budovanou infrastrukturu.
7. Vytvářet řešení dopravního prostoru s respektováním požadavků pro osoby se ztíženou schopností pohybu a orientace (bezpečnost, bezbariérovost).
8. Zajistit, aby měl cyklista možnost bezpečně a snadno zaparkovat své jízdní kolo co nejbližší cíli své cesty (škola, práce, obchody, sportovní areál, atd.).
9. Plánovat rozvoj a stavbu cyklistické infrastruktury v návaznosti na veřejnou, zejména kolejovou dopravu.
10. Zajistit u železničních stanic a zastávek přístupnost nástupišť a zejména možnost odstavení jízdních kol v rámci systému BIKE & RIDE s návazností na MHD a příměstské vlaky. Ze strany MD metodicky podpořit zavádění těchto řešení.
11. Propagovat cyklistickou dopravu řadou „měkkých“ opatření (kampaně, letáky, mapky, atd.)

Zodpovědnost	Města
Spolupráce	Národní cyklokoordinátor
Termíny	Každoročně
Indikátory	Počet signatářských měst Uherskohradištské charty, která se hlásí k daným myšlenkám

PRIORITA 4 - REALIZACE NÁRODNÍHO PRODUKTU ČESKO JEDE

„Česko jede“ je projekt, který je zaměřen na komplexní podporu cykloturistiky a dalších sportů v ČR. Jeho cílem je zejména poskytnout přehledné a kvalitní informace českým a zahraničním cyklistům o možnostech cyklistiky ve všech regionech ČR. Ve výhledu bude rozšířen o marketingovou podporu dalších odvětví aktivní turistiky – pěší a vodní turistiky, in-line bruslení, ale i běžeckou turistikou. Vytvoření a realizace produktu bude koordinována s ostatními národními produkty.

Cíl 4.1. - Zajištění metodického a koordinačního vedení produktu Česko jede

Opatření

1. Ustanovit nositele projektu.
2. Koordinovat aktivity projektu Česko jede, práci na rozvoji projektu a jeho optimalizaci podle zpětné vazby a související podpoře. Jedná se o soustavnou týmovou práci. Bude založena obecně prospěšná společnost - Česko jede, o.p.s., jejíž náplní bude koordinace produktu Česko jede, běžící v souladu s ostatními národními produkty DCR. Základním posláním Česko jede, o.p.s., je poskytování servisu CzT v oblasti aktivní turistiky (základní princip – stavě produkt i organizaci tak, aby zapadaly do koncepce podpory DCR CzT, neduplovaly, ale podporovaly, doplňovaly).

Zodpovědnost	MMR, Agentura Czech Tourism, od 2013 Česko jede, o.p.s.
Spolupráce	Turistické regiony, kraje, národní cyklokoordinátor, atd.
Termíny	Koordinace aktivit – průběžně Ustanovení nositele projektu (2013)
Indikátory	1. Ustanovení nositele projektu 2. Každoroční zpráva o koordinaci projektu

Cíl 4.2. - Výstavba a provoz portálu produktu Českojede

Ambicí portálu produktu Česko jede je nabízet na jednom místě top cykloturistickou a výhledově i širší (vodáckou, hipo, běžkařskou) nabídku ČR, přičemž by spolupracoval s portály krajů, turistických oblastí a místních turistických destinací, možná i s komerčními weby, kdyby byl z jejich strany zájem o spolupráci. Již nyní můžete na pracovní verzi webu www.ceskojede.cz najít ukázky cyklomarketingových produktů podle typu cílových skupin. Internetovou prezentaci produktu je třeba koordinovat s prezentací ostatních národních produktů.

Opatření:

1. Propojenost www.kudyznudy.cz a www.ceskojede.cz –
 - a) Vytvořit moderní a evropsky konkurenceschopný portál Česko jede, který by převzal sekci „cykloturistika, resp. aktivní turistika“ z webu Kudy z nudy. Instalace potřebné technologie, vytvoření software databáze Česko jede a dopracování grafického designu webu.
 - b) Zajistit propojení s plánovaným **Národním informačním portálem CzechTourism** – k realizaci 2014, provoz od 2015 (bude se jednat o centrální datový sklad provázaný na primární zdroje dat, řešená prolinkem nebo účelově pořízená data, pokud neexistují).
 - c) Sjednotit obsahovou stránku web portálu ve spolupráci s kraji a turistickými regiony (jednotná šablona s rozsahem textu, fotodokumentace a jazykových mutací v Čj, Aj a Nj, která bude odsouhlasena správcem před zveřejněním a zajištění každoroční aktualizace informací o pamětihodnostech, přírodních zajímavostech a top akcích).
 - d) Zajistit sběr a zpřístupnění produktů / programů Česko jede.
 - e) Zajistit provoz domén a technický provoz serveru, dále aktualizaci dat a vkládání nových informací a aktualit, komunikaci webmastera vůči uživatelům a zadavateli, monitoring provozu, průběžné zkvalitňování indexace ve vyhledávačích, bártrovou propagaci se zadavateli a provozovateli na dostupných serverech, provoz rezervačního systému a pronájem reklamního prostoru na serveru.
2. Mapový server
 - f) Zprovoznit v rámci webu mapový server (mapovou aplikaci) umožňující zobrazit veškerý datový obsah nad mapovým podkladem (např. významné cyklotrasy a k nim navázané informace).
 - g) Zajistit systém sběru, zpracování a aktualizace dat o vedení cyklotras na území ČR, vč. přenosu aktuálních dat do vydávaných map a do internetových portálů. V kompetenci MMR a krajů.

- h) Zřídit funkci plánovače tras, který umožní si sestavit vlastní itinerář a vytvořit nástroj pro vyhledání dopravního spojení, který umožní vyhledat např. cyklistické spojení mezi 2 body s možností určení preference využití cyklotras.
 - i) Zajistit kompatibilitu webu Česko jede – mapové aplikace do aplikací a vyhledávačů spojení.
3. Vytvořit datový sklad a zajistit technologické zázemí pro provoz systému na bázi maximálního využití a propojení na současné datové sklady regionů a serverů. Realizovat sběr dat pro vytvoření sdílené databáze turistických informací (datový sklad), který zajistí postupné vkládání informací do portálu, které by zahrnovaly síť cyklotras a výhledově ostatních druhů aktivní turistiky, tipy na výlety pro přibližně čtyři cílové skupiny konzumentů cykloturistiky a aktivní turistiky (rodiny s dětmi, senioři, terénní cyklisté, dálkoví cyklisté, běžní uživatelé), bodové informace, časové informace, zveřejnění služeb dopravců s důrazem na intermodalitu.
 4. Zpřístupnit obsah pro mobilní zařízení a možnost stažení aplikace do chytrých telefonů.
 5. Vytvořit rezervační systém propojený na možnost rezervace ubytování, půjčení kol, koupení jízdenky na veřejnou dopravu a další služby.

Níže uvedená tabulka shrnuje opatření (1) – (5):

Zodpovědnost	MMR, agentura CzechTourism
Spolupráce	Turistické regiony, kraje, národní cyklokoordinátor, atd.
Termíny	2012 – 2014
Indikátory	Zprovoznění webu Česko jede dle popsaných atributů

Poznámka – je nutné jednotlivé body ještě provázat z budoucími aktivitami webu Kudy z nudy, aby nedocházelo k duplicitě. Tzn. v této chvíli jsou opatření založena na nabídce, co portál Kudy z nudy nenabízí.

Cíl 4.3. - Marketingová podpora produktu Česko jede

Jedná se o dlouhodobou PR reklamu a propagaci produktu Česko jede v koordinaci s ostatními národními produkty, systematickou redakční práci s médii a s partnerskými servery, přípravu a distribuci propagačních materiálů, tvorbu motivačních balíčků (incomingových, věrnostních,...) prezentaci na veletrzích tuzemských i zahraničních, na zastoupeních ČR v cizině, přímé oslovení a spolupráce s partnery, oslovení a spolupráce s touroperátory, tiskové konference a další marketingové nástroje.

Opatření:

- Vytvořit/vybudovat značku & design pro celou kampaň.
- Připravit a realizovat jednotný marketing doma i v zahraničí.
- Vytvořit tištěné výstupy (např. jednoduchý leták 1/3 A4 a katalog TOP cyklovýletů, mapy), a elektronické výstupy (banner, videoshoty, DVD. atd.).
- Uspořádat akce typu www.SlowUp.ch
- Prezentovat produkt na tuzemských a mezinárodních sportovních veletrzích a veletrzích cestovního ruchu a na významných akcích.
- Vytvořit systém nabídky a distribuce (prodeje) cykloproduktů a navazujících produktů cykloturistiky a aktivní turistiky ve spolupráci s touroperátory a podnikateli.
- Spolupracovat na jednotné propagaci s dopravci, kteří nabízejí možnosti převozu a půjčoven kol do vzdálenějších lokalit, které jsou z hlediska fyzického či časového cyklistou hůře dosažitelné.

Zodpovědnost	MMR, agentura CzechTourism
Spolupráce	Turistické regiony, kraje, národní cyklokoordinátor, Česko jede, o.p.s. atd.
Termíny	2012 – 2013
Indikátory	1. Vytvoření značky & designu pro celou kampaň 2. Vypracování marketingového plánu 3. Počet tištěných a elektronických výstupů 4. Počet cyklo-promo akcí 5. Počet účastí na veletrzích 6. Počet distribuovaných cykloproduktů

Cíl 4.4. - Podpora přeznačení a údržby sítě dálkových cyklotras ČR a tras EuroVelo a navazující regionální sítě

Opatření

1. Zajistit správcovství a údržby značení cyklotras. Opatření zahrnuje provedení revize a pasportu značení se stanovením systému údržbu značených cyklotras na území jednotlivých krajů. Opatření zahrnuje i návrh na značení nových cyklotras, případně jejich přeznačení, nebo dokonce rušení nevhodných cyklotras, zejména cyklotras IV. tříd.
2. Vyznačit síť EuroVelo tras přes ČR a zajistit jejich údržbu. V kompetenci MMR.
3. Přeznačit ve spolupráci s kraji dálkovou síť cyklotras ČR a zajistit jejich údržbu. V kompetenci krajů.
4. Zpracovat a vydat metodický materiál ve formě Technických podmínek k tvorbě, značení a údržbě cyklotras – evropských, národních, regionálních a místních

Zodpovědnost	Kraje za síť cyklotras v kraji (opatření 1.) MD za vyznačení sítě EuroVelo (opatření 2.) MD ve spolupráci s kraji za přeznačení dálkové sítě cyklotras (opatření 3.) MD za vydání Technických podmínek (opatření 4.)
Spolupráce	MMR, Turistické regiony, kraje, národní cyklokoordinátor, regiony (obce a svazky) atd.
Termíny	2012 – 2014
Indikátory	1. Počet krajů, kde je zajištěna optimalizace sítě cyklotras 2. Počet km vyznačených EuroVelo tras přes ČR 3. Počet km vyznačených/přeznačených dálkových cyklotras ČR 4. Vydání metodického materiálu

Cíl 4.5. - Podpora služeb a rozvoj lidských zdrojů v oblasti cykloturistiky

Opatření

1. Realizovat školení v jednotlivých krajích a na centrální národní úrovni s cílem definovat cyklistické produkty dle cílových skupin cyklistů a projednat možnosti importu zpracovaných dat přímým vkládáním z destinací a editací z vlastních podkladů. Cílem je zkvalitnit nabídku regionů v oblasti cykloturistiky, bikování a in-line bruslení a přispět tak ke zlepšení národního cykloproduktu a jeho konkurenceschopnosti v rámci Evropy. Konkrétním cílem je seznámit a proškolit všechny regionální a centrální aktéry v oblasti tvorby infrastruktury a marketingu cykloturistiky s novými relevantními poznatky (výsledky z průzkumů a monitoringů), prodiskutovat s nimi nové přístupy a metodiky a motivovat je k jejich použití. V širším kontextu budou podány informace o dopadech nedostatku pohybové aktivity na zdraví a významu projektu Česko jede k řešení daného problému.
2. Vytvořit tři národní metodické příručky pro vytvoření rozvoje a správy celého systému. Cílem je navrhnout postupy vedoucí k pozvednutí infrastruktury, služeb a marketingu regionů ČR na konkurenceschopnou úroveň v rámci Evropy a k zavedení národního cykloproduktu. Jedná se o vytvoření těchto národních metodik:
 - metodika kvantitativního a kvalitativního (marketingového) monitoringu na stezkách (s případným rozšířením na monitoring vodáckých tras a hiposteze)
 - metodika značení cyklostezek a terénních stezek v terénu i v mapách (s případným rozšířením na značení vodáckých tras a hiposteze)
 - metodika optimálních postupů pro budování infrastruktury, marketingu a služeb v těchto oblastech.Metodiky budou vždy zahrnovat také návrh organizačního zajištění a financování (veřejné, dotační, privátní).
3. Zpracovat Benchmarkingovou studii Cykloturistika v sousedních zemích.
4. Zavést vzdělávací program pro pracovníky ve službách cykloturistiky - cykloprůvodce (certifikovaný kurz cykloprůvodců se znalostmi provázení cykloturistů, zdravotním minimem, minimem znalostí servisu kol, schopnostmi sestavení výletů a programů na míru, orientačními vědomostmi, apod.).

Poznámka:

Vyškolení cykloprůvodci by tyto činnosti prováděli jako vlastní živnost, jako zaměstnanci cestovních kanceláří a agentur, destinačních společností nebo privátních služeb - ubytovacích zařízení. Uvedený kurz by byl akreditovaný MŠMT a jeho úspěšní absolventi by získali certifikát cykloprůvodce, se kterým by mohli vykonávat živnost cykloprůvodce. Vytvoření programu a vlastní školení by probíhalo v rámci Operačního programu Lidské zdroje a

zaměstnanost nebo v rámci Operačního programu Vzdělávání pro konkurenceschopnost s podporou z Evropského sociálního fondu a mělo by mít oporu i v navazujících evropských programech pro vzdělávání a rozvoj lidských zdrojů 2014-2020.

5. Využít k jednotné propagaci certifikaci služeb „Cyklisté vítání“ a podporovat specializované služby v ubytování s touto značkou.

Zodpovědnost	MMR, Agentura Czech Tourism, Česko jede, o.p.s.
Spolupráce	Turistické regiony, kraje, národní cyklokoordinátor, atd.
Termíny	2012 – 2014
Indikátory	Vytvořený vzdělávací program Tři národní metodické příručky pro vytvoření správy celého systému. Benchmarkingová studie Počet certifikovaných průvodců Počet certifikovaných služeb „Cyklisté vítání“

PRIORITA 5 - PODPORA VÝZKUMU S TÉMATIKOU CYKLISTIKY

Cíl 5.1. - Podporovat realizaci aplikovaných výzkumných projektů s cyklistickou tematikou

Opatření

1. Začlenit výzkum do procesu podpory cyklistické dopravy, provádět přenos zahraničních poznatků a zavést vhodná opatření do praxe. Průběžně informovat o výsledcích výzkumu a podporovat vzdělávací a výchovné programy. Zajistit uplatnění výsledků v praxi. Zajistit vzdělávání a přípravu odborníků na úrovni současných a budoucích úkolů v dopravě.

Zodpovědnost	Technologická agentura ČR, MŠMT, MV
Spolupráce	MD
Termíny	Průběžně
Indikátory	Počet podpořených výzkumných projektů

2. Zapojit vysoké školy do problematiky výzkumu cyklistiky (fakulty architektury, stavební a dopravní fakulty, fakulty životního prostředí, rekreologie, tělovýchovy a sportu apod.) Využít nových poznatků v oblasti cyklistiky do výuky, využití diplomových, bakalářských a doktorandských prací se zaměřením na cyklistiku.

Zodpovědnost	MD, národní cyklokoordinátor
Spolupráce	Vysoké školy
Termíny	Průběžně
Indikátory	Počet zapojených škol, počet prací s tematikou cyklistiky

Cíl 5.2. - Průzkumy v oblasti cykloturistiky

Opatření

1. Zajistit pravidelný monitoring pohybu cyklistů a aktivních turistů na všech mezinárodních trasách a v cyklodestinacích a realizovat systematický pravidelný průzkum mezi cyklisty a in-line bruslaři v ČR – jejich chování, motivace, způsob a četnost používání kola, překážky atp., dále vytvořit systém monitoringu jejich využívání – sčítače apod. jako nezbytnou podmínku pro schválení realizace projektů, především z grantů a dotací. Monitoriny regionálně i centrálně vyhodnocovat a výsledky zveřejňovat.

Zodpovědnost	MMR
Spolupráce	Nadace Partnerství
Termíny	Průběžně
Indikátor	Počet sčítacích míst

2. Vyčíslit přínosy cyklistiky – ekonomicky, ekologicky, na zdraví.

Zodpovědnost	MMR
Spolupráce	Agentura CzechTourism
Termíny	Průběžně
Indikátor	Zpráva o přínosech cyklistiky

6. Sumarizace hlavních opatření Cyklostrategie



1. ZAJIŠTĚNÍ FINANCOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

- 1.1. Výstavba a údržba cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty
- 1.2. Výstavba infrastruktury pro cykloturistiku
- 1.3. Zajištění financování cyklistické a cykloturistické infrastruktury
- 1.4. Podpora specifických forem výstavby cyklistické infrastruktury



2. ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI CYKLISTICKÉ DOPRAVY

- 2.1. Zvyšování bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu
- 2.2. Realizace legislativních opatření s ohledem na bezpečnost a plynulost cyklistické dopravy



3. METODICKÁ PODPORA ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE MĚSTECH

- 3.1. Zvyšování povědomí o nástrojích ovlivňující podporu cyklistické dopravy
- 3.2. Zefektivnění propagace cyklistické dopravy jako součásti životního stylu
- 3.3. Snižování negativních vlivů dopravy ve městech prostřednictvím aktivní podpory cyklistické dopravy



4. REALIZACE NÁRODNÍHO PRODUKTU ČESKO JEDE

- 4.1. Zajištění metodického a koordinačního vedení produktu Česko jede
- 4.2. Výstavba a provoz portálu www.ceskojede.cz
- 4.3. Marketingová podpora produktu Česko jede
- 4.4. Podpora přeznačení a údržby sítě dálkových cyklotras ČR a tras EuroVelo
- 4.5. Podpora služeb a rozvoj lidských zdrojů v oblasti cykloturistiky



5. PODPORA VÝZKUMU S TÉMATIKOU CYKLISTIKY

- 5.1 Podporovat realizaci aplikovaných výzkumných projektů s cyklistickou tematikou
- 5.2. Průzkumy v oblasti cykloturistiky

7. Nástroje realizace Cyklostrategie

Nástroje Cyklostrategie:

- Právní
- Ekonomické a organizační
- Marketingové, informační a publikační

7.1 PRÁVNÍ NÁSTROJE

Jedním z hlavních nástrojů pro realizaci cílů Cyklostrategie je vytvoření optimálních podmínek pro plánování a projektování veškeré dopravní infrastruktury i samostatných cyklistických komunikací, které přispějí k celkové bezpečnosti dopravy. Právní nástroj je realizován prostřednictvím cíle 2.2. Realizace legislativních opatření s ohledem na bezpečnost a plynulost cyklistické dopravy. Tento úkol bude řešen pracovní skupinou „Komise pro začlenění rozvoje cyklistické dopravy do silniční legislativy“, s pracovním názvem „Cykloskupina“, která vznikla při MD v roce 2011.

Dalším cílem je legislativně podpořit každodenní používání kola jako dopravního prostředku do práce či do školy nebo přímo pro výkon práce (parkování kol na pracovišti, stanovit daňový odpočet za používání kola ad.)

Konkrétně jsou projednávány následující změny v právních předpisech, které se týkají cyklo dopravy:

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

Předmětem novelizací budou následující tematické okruhy:

- *JÍZDA V PRUZÍCH*
- *ODBOČOVÁNÍ*
- *KŘÍŽENÍ*
- *VZTAHY MEZI UŽIVATELI*
- *Řešení v křižovatkách se světelným signalizačním zařízením (SSZ)*

podrobněji zejména:

1. odbočování
 - obecně ve volném (souběžném) směru,
 - přes cyklopruh ve vozovce,
 - přes přejezd pro cyklisty / stezku.
2. křižovatky a křížení:
 - sjednocená resp. rozdílná práva a povinnosti chodců a cyklistů v místech křížení (přechody, přejezdy, společná místa pro překonání komunikace)

3. jízda v pružích:
 - vztahy mezi uživateli cyklopruhů a uživateli běžných jízdních pruhů resp. mezi cyklisty a ostatními (v rámci hlavního dopravního prostoru),
 - víceúčelový jízdní pruh
4. vztahy mezi účastníky provozu
 - princip ochrany slabších uživatelů před silnějšími: práva a povinnosti řidičů motorových vozidel vůči bezmotorovým účastníkům dopravy, resp. cyklistů vůči chodcům vč. nevidomých apod.,
 - 1. vztahy uživatelů v prostoru (zóny i koridory) s převažující funkcí, např. stezka pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů, stezka pro chodce a cyklisty s povoleným vjezdem místní obsluhy, cyklistické zóny a ulice atp.,
 - 2. práva a povinnosti bruslařů, lyžařů a dalších uživatelů podobných pomůcek, (nutno řešit v souvislosti s problematikou používání segway).
5. přeprava dalších osob, zvířat a věcí:
 - na kole v přípojných vozících,
 - na tyči a dalších zařízeních.
6. světelně signalizované křižovatky – vztahy k infrastruktuře pro cyklisty a k cyklistům ve světelně signalizovaných křižovatkách (odbočování na plné, resp. směrové signály, nepřímé levé odbočení, stálé pravé odbočení, dvou resp. trojbarevná soustava apod.).

Dále se navrhuje řešit i následující okruhy právních předpisů, které se týkají cyklodopravy:

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

Předmětem projednání bude zejména:

6. Provést takové úpravy, které změní současný přístup projektování a přípravy rekonstrukcí a novostaveb pozemních komunikací, zacílený především na automobilovou dopravu: je nezbytné zavést povinnost řešit veškeré pozemní komunikace mj. i z hlediska cyklistické dopravy, tj. jako velký zásah do fungování širšího území.
 - V rámci vyvážené dopravní obsluhy je žádoucí udržovat vyvážené podmínky pro jednotlivé druhy dopravy, včetně provázanosti staveb motorové a bezmotorové dopravy.
 - Opomenutí či ignorování jiné než motorové dopravy se negativně projevuje v nezastavěném i zastavěném území, často má i definitivně negativní vliv na celkové fungování území.
 - Cyklodopravu je nutno řešit již od počátečních prověřovacích studií záměru (územní plánování), později již bývá zpravidla pozdě na odpovídající plnohodnotné řešení (v DÚR ani DSP již nelze provést adekvátní a kvalitní řešení – prostorové podmínky, finanční strop záměru atd.).

7. V současnosti nemá správce dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy (ŘSD) ani II. třídy (kraj) povinnost řešit dopravní bezpečnost cyklistů na silnicích I., resp. II. třídy, a to v hlavním ani přidruženém dopravním prostoru. Problém nastává v souběžích nebo i mimoúrovňových kříženích, kde jsou zpravidla potřeby cyklistické dopravy systematicky opomíjeny. Především nelze zajistit přípravu a realizaci úprav pro cyklistickou infrastrukturu:
- mimo těleso komunikace, např. výstavbu samostatné cyklistické stezky či účelové komunikace souběžné se silnicí. Ty jsou v extravilánu často jediným možným způsobem, jak dopravní bezpečnost cyklistů na těchto silnicích zajistit. Důvodem je to, že z pohledu zákona č.13/1997 není samostatná cyklistická stezka vedená mimo těleso silnice její součástí ani příslušenstvím (§ 12 Součásti a příslušenství), tedy podléhá i samostatné investici.
 - v rámci tělesa komunikace, např. pomocí integračních opatření, která jsou v intravilánu často jediným vhodným způsobem, jak dopravní bezpečnost cyklistů na těchto silnicích zajistit.
 - **podélné vazby: úrovňové a mimoúrovňové** křižovatky a křížení silniční, případně kolejové infrastruktury
 - **nové vazby v prostoru:** nové zlepšení vazeb motorové dopravy by mělo být současně doprovázeno zlepšením potřebné prostupnosti území (všech komunikačních vazeb, včetně cyklodopravy)

Vyhláška č. 30/2001 Sb., Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích

Předmětem projednání bude zejména:

- úprava použití a umístování dopravního značení, včetně možnosti zmenšení velikosti, kombinace některých druhů dopravního značení anebo jeho úplné vypuštění (souvislost s úpravami navazujících technických předpisů a podmínek, resp. vzorových listů),
- vyhláška č. 30/2001 Sb. bude postupně doplňována v přímé koordinaci a návaznosti na novelizaci zákonů č. 361/2000 Sb. a č. 13/1997 Sb.

Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury

Předmětem projednání bude zejména:

1. Možnost rozšíření dotací na další prvky cyklistické infrastruktury, zejména opatření cyklistické infrastruktury integrační (jízdnic pruhů pro cyklisty na státních, krajských a místních komunikacích) a segregační (stezek pro chodce a cyklisty společných či oddělených).
2. Možnost dotací pro obce do 1000 obyvatel na projektovou dokumentaci na cyklistické stezky v extravilánu.

Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon) a související předpisy

Předmětem projednání bude zejména:

1. Dle vodního zákona nesmí být protipovodňová hráz pojižděna žádným vozidlem, mimo vozidel povodí. Jízdní kolo je ale také považováno za vozidlo, proto by nemělo jezdit na hrázích. Kolo by mělo mít ale obecně v legislativě v tomto ohledu stejnou „volnost“, jakou má chodec, tzn. obecný volný přístup.

Zákon č. 289/1995 Sb., ze dne 3. listopadu 1995, o lesích (lesní zákon)

Předmětem projednání bude zejména:

1. Problém s různými výklady zákona, řešících pohyb bajkerů po lesních cestách a stezkách. Jde především o vymezení pojmů "lesní cesta" a souvisejícího zařazení úzkých stezek a pěšin. Je proto třeba jasně definovat zákonné právo použití lesních cest a stezek terénní cyklistiky.
2. Není dořešena zodpovědnost majitele lesa vůči úrazům týkající se zodpovědnosti majitele lesa vůči úrazům návštěvníků.

Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu

Předmětem projednání bude zejména:

1. Problém s novelizací zák. č.334/1992 Sb., která se udála v prosinci 2010 jako přílepek k zákonu č.402/2010 Sb. k solárním elektrárnám. Legislativním „přílepkem“ k zákonu č. 402/2010 Sb., ze dne 14. 12. 2010 byl změněn zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu. S cílem omezit neúměrné a nevratné zabírání zemědělské půdy byly s účinností od 1. 1. 2011 skokově zvýšeny sazby náhrad za vynětí ze zemědělského půdního fondu. Bohužel, zvýšené náhrady mají velmi negativní dopad i na výstavbu cyklostezek. Ve výčtu staveb, pro které se odvody nepředepisují (viz §11 odst. (3) zákona 334/1992 Sb., cyklostezky, resp. stavby pro bezmotorovou dopravu uvedeny nejsou. Finanční dopady jsou značné. V nížinách je běžná základní cena podle bonitovaných půdně ekologických jednotek kolem 10 Kč/m² i vyšší. Vynásobíme-li tuto cenu tzv. ekologickou vahou ovlivnění příslušného faktoru životního prostředí (např. pro chráněnou oblast přirozené akumulace podzemních vod = 10) a tzv. koeficientem třídy ochrany (na úrodných půdách to je až 9 x), dostáváme se k sazbám odvodů v řádu několika set korun českých.

Při délce cyklostezek v kilometrech jsou potom odvody v řádu milionů a mohou se blížit nákladům na samotné vybudování cyklostezky. Je nanejvýš potřebné, aby byla tato situace změněna. Nejlépe zařazením „staveb pro bezmotorovou dopravu“ do výčtu v §11 odst. (3) zákona 334/1992 Sb.

Zákon č. 40/1964 Sb. Občanský zákoník

Předmětem projednání bude zejména:

1. Řešit problematiku úschovy kola, zodpovědnosti za něj, možnosti využít vlastní kolo při výkonu práce, vč. zjednodušení pravidel a jasných ekonomických stimulů (náhrady a zodpovědnost za používání vlastního kola při pracovním procesu, způsoby vykazování atp.). Toto opatření historicky v legislativě ošetřeno již bylo, avšak bylo zrušeno.

7.2 EKONOMICKÉ A ORGANIZAČNÍ NÁSTROJE

Ekonomické a organizační nástroje jsou velmi důležitým aspektem pro ovlivňování realizace Cyklostrategie. Ty se dají rozdělit do tří částí.

7.2.1 Financování cyklistické a cykloturistické infrastruktury

Důležitým předpokladem realizace Cyklostrategie je stimulace podpory cyklistické dopravy pomocí realizace kvalitní cyklistické infrastruktury. Je třeba využívat možností podpory z evropských zdrojů, ze Státního fondu dopravní infrastruktury a nepřímo i z resortu Ministerstva zemědělství. Doplnkovým zdrojem jsou krajské rozpočty, které také počítají s podporou cyklistické dopravy.

U cykloturistické infrastruktury, která se značně s cyklistickou prolíná, je třeba počítat s obdobnými zdroji. Cykloturistickou infrastrukturu rozvíjí stávající program MMR Cestování dostupné všem (dotační program pro podnikatele mj. na rozvoj infrastruktury podél stezek a cyklotras), který je potřeba zachovat. Bylo by žádoucí zavést nový dotační program MMR, který by podporoval veřejné projekty budování infrastruktury pro rozvoj cykloturistiky podle aktuálních trendů a analýz (trasy pro terénní bike, zázemí, apod.)

Daný ekonomický nástroj je přímo spojen s realizací priority 1. ZAJIŠTĚNÍ KVALITNÍ CYKLISTICKÉ A CYKLOTURISTICKÉ INFRASTRUKTURY a dílčích specifických cílů:

- 1.1. Výstavba a údržba cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty
- 1.2. Výstavba infrastruktury pro cykloturistiku
- 1.3. Zajištění financování cyklistické a cykloturistické infrastruktury
- 1.4. Podpora specifických forem výstavby cyklistické infrastruktury

7.2.2 Financování koordinace a organizace Cyklostrategie

V letech 2004 – 2010 byla Cyklostrategie koordinována především Ministerstvem dopravy ČR. Implementací Cyklostrategie pak bylo pověřeno Centrum

dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV). I proto jmenoval do funkce koordinátora rozvoje cyklistické dopravy v ČR Ministr dopravy ČR Gustav Slamečka dne 22. června 2009 Ing. Jaroslava Martínka, který se tomuto tématu dlouhodobě věnoval a je pracovníkem CDV (Č.j. 261/2009-120-ORG/1). **Pro účely naplňování nové aktualizované Cyklostrategie se doporučuje, aby byla jeho role potvrzena, pracoval by na 10% pracovní úvazek na MD*. Úzce by spolupracoval s nově vytvořenou mezirezortní pracovní skupinou, která společně bude koordinovat implementaci jednotlivých opatření a dílčích výzev v oblasti cyklistiky a doplněný.**

Jelikož doposud na úrovni státu nebyla a dosud není samostatná organizace věnující se podpoře a koordinaci cyklistiky, tak se navrhuje současně jmenovat expertní, poradenský tým MD pro cyklistiku (převážně pro prioritu 2. a 3). Tým expertů se bude zabývat širokým spektrem témat od politické podpory přes legislativu, technická řešení, ekonomické dopady a jeho činnost by měla zahrnovat i osvětu a marketing, vše s využitím již ověřených zahraničních zkušeností. Členové týmu budou specialisté v jednotlivých oblastech, většinou s mezioborovým přesahem. Inspirací je obdobný cyklostrategický dokument z Německa, ve kterém Federální vláda Německa pověřila DIFU (Deutsches Institut für Urbanistik, tedy Německý institut pro urbanismus (<http://www.difu.de/>), aby rozvinul a realizoval koncepci Německé cyklistické akademie (Fahrradakademie).

Pro realizaci priority č.4, která je prioritně v gesci MMR, bude založena obecně prospěšná společnost - Česko jede, o.p.s., která by se starala o produkt Česko jede, běžící v souladu s ostatními národními produkty DCR a která by svým způsobem poskytovala i servis CzT (základní princip – stavě produkt i organizaci tak, aby zapadaly do koncepce podpory DCR CzT, neduplovaly, ale podporovaly, doplňovaly).

Poradenský tým MD pro cyklistiku a Česko jede, o.p.s. budou spolu s mezirezortní pracovní skupinou pověřeni naplňováním Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR a byl by financován z prostředků MD, MMR a evropských fondů, jak je tomu doposud.

Koordinační práce bude zaměřena zejména na:

- Poradenství a konzultace pro obce a města k prioritě 1. ZAJIŠTĚNÍ KVALITNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY
- Spolupodílet se na realizaci specifického cíle 2.2. Realizace legislativních opatření s ohledem na bezpečnost a plynulost cyklistické dopravy (činnost externích pracovníků v Komisi pro cyklolegislativní změny, zřízenou na MD.)
- Spolupodílet se na realizaci priority 3. METODICKÁ PODPORA ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE MĚSTECH.

* Na 90% pracovní úvazek by pracoval na stávajícím pracovišti CDV, kde v této chvíli realizuje projekt CentralMeetBike, který ovlivňuje naplnění cíle 3.1. Cyklostrategie.

- Spolupodílet se na realizaci priority 4. REALIZACE NÁRODNÍHO PRODUKTU ČESKO JEDE

K tomu je ovšem zapotřebí na Ministerstvu dopravy ČR doplnit organizační strukturu o pozici úředníka, který bude mít na starosti cyklistickou dopravu (neboli o cyklokoordinátora).

Roční objem finančních prostředků na poradní tým by neměl být nižší než 2,0 mil. Kč.

7.2.3 Financování opatření dle běžných postupů a procedur

Opatření jednotlivých zainteresovaných resortů budou také plněna pomocí běžných postupů a procedur ministerstev. Jedná se pak zejména o Ministerstvo pro místní rozvoj a její příspěvkové organizace agenturu CzechTourism s tematikou cykloturistiky a Ministerstvo životního prostředí a Ministerstvo zdravotnictví s tematikou zdravotní výchovy a podpory veřejného zdraví. Spojovacím článkem naplňování celé Cyklostrategie je Ministerstvo dopravy ČR.

Konkrétní opatření jsou následující:

- 2.1. Zvyšování bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu (**Ministerstvo dopravy – BESIP, Ministerstvo vnitra**)
- 2.2. Realizace legislativních opatření s ohledem na bezpečnost a plynulost cyklistické dopravy (**Ministerstvo dopravy – legislativní odbor, Ministerstvo vnitra**)
- 3.2. Zefektivnění propagace cyklistické dopravy a jejích přínosů pro jednotlivce i společnost. (**Ministerstvo životního prostředí, Ministerstvo zdravotnictví**). Podpora propagace cyklistické dopravy jako součásti životního stylu (**Ministerstvo zdravotnictví** v rámci dotačního programu Národní program zdraví – Projekty podpory zdraví). Zefektivnění propagace je možná pouze formou mediální kampaně a intervenčních programů zaměřených na cílovou populaci.
- 4.4. Podpora přeznačení a údržby sítě dálkových cyklotras ČR a tras EuroVelo (**Ministerstvo pro místní rozvoj ve spolupráci s kraji**)
- 4.5. Podpora služeb souvisejících s cykloturistikou (**Ministerstvo pro místní rozvoj**)
- 5.1 Podporovat realizaci aplikovaných výzkumných projektů s cyklistickou tematikou (**Technologická agentura, Ministerstvo školství, tělovýchovy a sportu, Ministerstvo vnitra – projekty týkající se bezpečnosti v dopravě**)
- 5.2. Průzkumy v oblasti cykloturistiky (**Ministerstvo pro místní rozvoj**)

7.2.4 Částečné financování priority 3. a 4. z evropských zdrojů

Priorita 3. METODICKÁ PODPORA ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE MĚSTECH je především spojena s výukovými programy o cyklistické dopravě. Ty

mohou být částečně hrazeny z projektu Central MeetBike (3CE343P2), který připravil za českou stranu koordinátor rozvoje cyklistické dopravy v ČR z Centra dopravního výzkumu. Projekt je realizován prostřednictvím programu Central Europe, který je hrazen z prostředků ERDF. Projekt je realizován v období 1. 3. 2011 – 28. 2. 2014.

Projekt Central MeetBike je společným dílem polsko-česko-slovensko-německého partnerství. Zkušenosti z německých měst mají být aplikovány v partnerských státech a jejich vybraných pilotních městech. Za Českou republiku se projektu účastní Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., města Pardubice a Uherské Hradiště, za Slovensko Výzkumný ústav dopravní v Žilině, města Žilina a Prešov, za Polsko nezisková organizace PSWE, města na severu země Tczew a Gdaňsk a za Německo Technická universita v Drážďanech, města Lipsko a Drážďany.

První tři specifické cíle priority 4. REALIZACE NÁRODNÍHO PRODUKTU ČESKO JEDE jsou podmíněny získáním finančních prostředků na úvodní investici na vytvoření a zavedení produktu:

1. V rámci projektu ze švýcarských fondů bude uplatněno dotvoření struktury propojeného webu Česko jede a navázání partnerské spolupráce s partnery na něm se zdrojově podílejících v českých podmínkách (ČD, kraje, regiony, KČT,..).

Obsah projektu:

- přenos podrobnějšího know-how projektu Schweitzmobil pro postavení organizační struktury (nutná transformace na podmínky Českého prostředí), exkurze týmu do Švýcarska, sdílení metodik,
- vytvoření akčního plánu budování projektu Česko jede s využitím švýcarského modelu (správný sled kroků, způsob zajištění, harmonogram, rozpočet),
- věcná a právní analýza institucionalizace zastřešující organizace projektu (Česko jede o.p.s. s postihnutím všech vazeb) s využitím zkušeností ze Švýcarska (zahrnuje také nákup právních služeb),
- návrh struktury webu Česko jede s využitím švýcarského modelu přeneseného do českého prostředí, projednání s partnery typu veřejného dopravce aj. (oslovení, forma zapojení, forma sdílení dat), propojení a doplňkovost s ostatními existujícími portály (Kudy z nudy, plánovaný Národní informační portál, tématické, regionální),
- režie a administrace projektu.

Rozpočet projektu a termín realizace:

- cca 2,5 mil. Kč,
- termín realizace: 2012 – 2013

Organizačně:

- žadatel CDV
- spolufinancování 10 % (250 tis. Kč – budou hledány zdroje)

2. CzT má podán **projekt na propagaci domácího cestovního ruchu (DCR) do IOP**, o podpoře se rozhodne cca v prosinci 2011. Mezi propagovanými produkty domácího cestovního ruchu (DCR) bude i **cykloturistika** (jako jedno z pěti témat, další kultura, lázně,..). **Marketingový mix DCR v IOP** je načasován na **2012 až 2013**, tento prostor bude využit k propagaci Česko

jede (resp. cykloturistiky jako jednoho podporovaného segmentu DCR). Propagaci však lze spustit až na připravený produkt. V případě Česko jede to znamená mít alespoň **základní fungující portál Česko jede** v první fázi zaměřený na **cykloturistiku** (+ bike + in-line) a to **max. do konce roku 2012**, v roce 2012 lze připravovat v rámci IOP **propagační kampaň** (materiály,...) a v roce 2013 je možné zahájit již samotnou kampaň. Předpokládaná částka – min. 5 mil. Kč.

3. Ve spolupráci s kraji proběhne doplňování dalších TOP produktů dle cílových skupin do stávajícího pracovního webu www.ceskojede.cz (udržení zájmu krajů a veřejnosti o web Česko jede, nyní podpořený Cyklo a in-line průzkumem).
4. Navazující prostředky z MMR nebo CzT v roce 2012 na pokrytí:
 - a. vlastní realizace základní verze propojeného webu Česko jede s produkty cykloturistika, bikování a in-line v roce 2012 do formy, která je propagovatelná (s využitím marketingového mixu projektu IOP CzT v roce 2012-2013), rozpočet minimálně **1 mil. Kč bez DPH** (za předpokladu, že se podaří vyřešit základ struktury, partnerství a toků dat ze švýcarského projektu),
 - b. vlastní založení Česko jede o.p.s. (právní podpora, bude-li již situace na založení zralá v roce 2012 – řekne Akční plán, náklady budou upřesněny),
 - c. benchmarkingová studie Cykloturistika v sousedních státech, rok 2012, **30 tis. Kč**,
 - d. monitoringy a průzkumy Česko jede – upřednostňujeme toto pojetí:
 - zvolit metodiku a technologii, která bude opakovatelná a udržitelná v dalších letech pro účely sledování vývoje efektivity marketingu produktu (tj. jednoduše, promyšleně za udržitelné peníze, založit dlouhou řadu) – pro ty účely vypracovat metodiku (= jedna z metodik navazujících na průzkum, viz níže),
 - mít zachycený výchozí stav 0 (před startem produktu a jeho marketingu), neuspěchat,
 - monitoring by měl ideálně zahrnovat:
 - zopakování národního průzkumu, kam se posunuly potřeby a očekávání populace cykloturistů, bikerů a in-line bruslařů (dtto zopakování letošního průzkumu, a to v delším kroku cca 1x za 4 až 5 let),
 - kvantitativní monitoring ve vybraných profilech cyklostezek, frekventovaných cyklotras, případně pěších tras, vodních,... - pravidelný 1x za rok,
 - kvalitativní průzkum – rozlišení účastníků a dotazník proč a jak jsou v tom konkrétním profilu, vč. ekonomických otázek (výběr profilů, menší četnost 1x za 2 až 3 roky)

V roce 2012 je cílem vytvořit dobrou udržitelnou technologii a metodiku, případně zainvestovat základ pro účely měření (ať se již jedná o sčítače nebo využití mobilního operátora).

5. **Pokrytí v rámci existujících projektů CzT** na vytvoření metodik (monitoringu, značení a produktů) a workshopy v regionech (používání metodik a práce s výsledky průzkumu), navazující na výsledky Cyklo a in-line průzkumu, rok 2012, cca **1 mil. Kč**

Projekt Česko jede, stejně jako švýcarský projekt SchweizMobil by měl v budoucnosti fungovat jako klasický **PPP projekt** (Public-private partnership) a být v provozu částečně samofinancovatelný. Tohoto cíle lze dosáhnout především aktivním zapojením podnikatelských subjektů (hoteliérů, ale především touroperátorů, dopravců, sponzorů apod.).

7.3 MARKETINGOVÉ, INFORMAČNÍ a PUBLIKAČNÍ NÁSTROJE

Třetím nejdůležitějším faktorem pro realizaci cílů Cyklostrategie je vytvoření informačních nástrojů, které souhrnně budou prezentovat problematiku cyklistické dopravy. Ty budou realizovány v oblasti cyklistické dopravy prostřednictvím priority 3. **METODICKÁ PODPORA ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE MĚSTECH** a specifického cíle 3.1. Zvyšování povědomí o nástrojích ovlivňujících podporu cyklistické dopravy. Plánují se výukové semináře, exkurze a konference, jejichž cílem je předat poznatky a zkušenosti těm, kteří rozhodují o cyklistických strategiích a kteří plánují a navrhují cyklistickou infrastrukturu. Jen dobře informovaní odborníci a politici mohou změnit postoj a situaci v oblasti podpory cyklistické dopravy.

Hlavní portálové aktivity:

- rozvíjet webovou stránku www.cyklostrategie.cz se zaměřením na informace o cyklistické dopravě, jehož součástí bude i facebook
- rozvíjet webovou stránku www.cyklokonference.cz se zaměřením na informace o konferencích, školeních, apod. a na zavádění mechanismů e-výukových programů o cyklistické dopravě
- rozvíjet webovou stránku www.ceskojede.cz se zaměřením na informace o rekreační cyklistice a cykloturistice (pokrývá informace pro Prioritu 4. Realizace národního produktu Česko jede

Další marketingové, informační a mediální nástroje:

- pravidelné vydávání tiskových zpráv, článků o cyklistické dopravě,
- realizace rozhlasových a televizních spotů,
- vydávání cyklistických zpravodajů (newsletterů),, rozhovory s osobnostmi na téma cyklistická doprava

Aktivity v oblasti cykloturistiky budou realizovány prostřednictvím priority 4. REALIZACE NÁRODNÍHO PRODUKTU ČESKO JEDE a specifického cíle 4.3. Marketingová podpora produktu Česko jede.

8. Monitoring Cyklostrategie

Monitorovací systém dopravní politiky budou tvořit čtyři skupiny subjektů:

- **kontrolní,**
- **dopravně-politický,**
- **poradní,**
- **odpovědný za sběr dat.**

1. **Kontrolní subjekt** – subjekt, který bude sledovat a vyhodnocovat plnění cílů dopravní politiky. Kontrolní funkci bude vykonávat **Vláda ČR**, ve finančních otázkách bude kontrolním orgánem **Ministerstvo financí**, v otázkách rovnoměrného rozvoje regionů **Ministerstvo pro místní rozvoj**, v otázkách životního prostředí **Ministerstvo životního prostředí**, v otázkách veřejného zdraví **Ministerstvo zdravotnictví** a v otázkách zajištění konkurenčního prostředí **Ministerstvo průmyslu a obchodu**. V rámci monitoringu dopravní politiky bude **Ministerstvo dopravy** v termínech daných usnesením vlády předkládat vyhodnocení příslušných ukazatelů kontrolním subjektům.
2. **Dopravně-politický subjekt** – subjekt zodpovědný za tvorbu Cyklostrategie a za její monitorování. Odpovědným orgánem za plnění cílů Cyklostrategie bude **Ministerstvo dopravy**, ve vybraných specifických cílech pak ve spolupráci s jinými ministerstvy:
 - ve specifickém cíli 2.1 Zvyšování bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu s **Ministerstvem vnitra**,
 - ve specifickém cíli 3.2 Zvyšování bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu s **Ministerstvem životního prostředí, Ministerstvo zdravotnictví**
 - v prioritě 4. Realizace národního produktu Česko jede a ve specifickém cíli 5.2. Průzkumy v oblasti cykloturistiky s **Ministerstvem pro místní rozvoj**,
 - ve specifickém cíli 5.1 Podporovat realizaci aplikovaných výzkumných projektů s cyklistickou tematikou s **Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy** a Technologickou agenturou ČR,
3. **Meziresortní pracovní skupina s podporou MD, MMR, MŽP, MZv, MZ, MŠMT (později samostatný subjekt)** zodpovědná za organizaci a prezentaci výsledků monitorovacích aktivit bude zajišťovat poradní služby.
4. **Subjekt zodpovědný za sběr dat** – úlohu tohoto subjektu bude plnit v rámci resortního statistického zjišťování **Ministerstvo dopravy**,

Na všech úrovních bude nutná spolupráce s krajskými a místními orgány na straně jedné a s Evropskou komisí na straně druhé. **Monitorovací proces** bude zaměřen na plnění politických cílů a sledování a vyhodnocování indikátorů,

9. Vysvětlení pojmů

Cost-Benefit analýza	Metoda vyhodnocování projektů, která zohledňuje všechny vzniklé náklady i přínosy z celospolečenského hlediska související s projektem.
Cyklistická trasa	Je pozemní komunikace upravena (dopravním značením případně i stavebně) pro provoz cyklistů v označeném směru.
Integrovaný dopravní systém	System obsluhy území, který pojímá jednotlivé druhy systému veřejné osobní dopravy jako ucelený systém po stránce tarifní, přepravní a dopravní.
Jízdní pruh pro cyklisty	Jízdní pruh pro cyklisty (někdy též pruh pro cyklisty) je část pozemní komunikace určena pro jeden jízdní proud cyklistů jedoucích za sebou.
Kongesce	Stav provozu na komunikaci, při kterém hustota provozu dosahuje svého maxima a kapacita dopravní cesty je vyčerpána.
Osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace	Osoby zdravotně postižené (průkaz TP, ZTP a ZTP/P), osoby staré, těhotné ženy, dočasně pohybu neschopné, osoby přepravující těžká zavazadla, osoby s kočárky
Pás pro cyklisty	Pás pro cyklisty je pozemní komunikace nebo její část, která je složena z jízdních pruhů pro cyklisty
Společný pás pro provoz cyklistů a chodců	Společný pás pro provoz cyklistů a chodců je pozemní komunikace nebo její část určena pro společný provoz chodců a cyklistů.

Subsidiarita

Princip subsidiarity zajišťuje, aby všechna opatření byla přijímána co nejbližší občanům, tedy na nejnižším stupni správy, který umožňuje jejich realizaci nebo výkon.

Suburbanizace

Přesun obyvatel, jejich aktivit a některých městských funkcí mimo jádrovou oblast města, do jeho zázemí

**Udržitelný rozvoj
dopravy**

Udržitelný rozvoj je takový způsob rozvoje, který uspokojuje potřeby přítomnosti, aniž by oslaboval možnosti budoucích generací naplňovat jejich vlastní potřeby. Dle závěrů Johannesburgského summitu je udržitelný rozvoj vnímán jako hlavní východisko rozvoje společnosti založeného na harmonickém sladění ekonomického růstu, sociální spravedlnosti a ochrany životního prostředí.

10. Vysvětlení zkratk

B+R	Bike and Ride, parkuj a jeď, systém záchytných parkovišť v terminálech hromadné dopravy pro cyklistickou dopravu
CDV	Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (vědecko-výzkumná instituce)
ČD, a.s.	České dráhy, akciová společnost
ČKA	Česká komora architektů
ČKAIT	Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků
ČVUT	České vysoké učení technické v Praze
CzT	agentura CzechTourism
DSP	Dokumentace pro stavební povolení
DÚR	Dokumentace pro územní řízení
ERDF	Evropský fond regionálního rozvoje
EK	Evropská komise
IAD	Individuální automobilová doprava
IDS	Integrovaný dopravní systém
MD	Ministerstvo dopravy
MHD	Městská hromadná doprava
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MŠMT	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
MV	Ministerstvo vnitra
MZ	Ministerstvo zdravotnictví
MZe	Ministerstvo zemědělství
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NSZM	Národní síť zdravých měst
ROP	Regionální operační program
PÚR	Politika územního rozvoje ČR
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic České republiky
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SSZ	Světelné signalizační zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty