



## Co brání rozvoji cyklistiky v krajích?

V souvislosti s hlavním tématem tohoto vydání, kterým je cykloturistika, jsme oslovili představitele jednotlivých krajů a formou ankety zjišťovali, co je v této oblasti nejvíce tíží. Zajímalo nás též, jak se v jednotlivých krajích daří implementovat a naplňovat Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky.

### Anketa

1. Co považujete za největší překážky rozvoje cyklistické dopravy a cykloturistiky ve vašem kraji a co by vám nejvíce pomohlo při jejich odstraňování?
2. Jak se vám daří do praxe implementovat národní cyklostrategii?

#### Ing. Pavel Polák

**Předseda Komise Rady Hlavního města Prahy pro cyklistickou dopravu**

1. Překážky rozvoje cyklistické dopravy a cykloturistiky kupodivu nejsou technického charakteru. Pokud má Praha vůli situaci stále vzrůstajícího počtu cyklistů bezpečně řešit, což dosud má, jsou veškeré překážky technického charakteru lehce i méně lehce překonatelné. Vzhledem k tomu, že prostředky z rozpočtu města na rozvoj cyklistické infrastruktury se stále zvyšují (v roce 2009 73 mil. Kč přímo na cyklistiku z kapitoly Doprava a další desítky milionů v rámci investic do jiných dopravních staveb a údržby), a dále vzhledem k tomu, že jsme schopni využívat i prostředky ze SFDI a evropských fondů (v roce 2009 asi 120 mil. Kč), není problém ani v nedostatku finančních prostředků. Jsme schopni, především v integraci cyklistické dopravy do hlavního dopravního prostoru, využívat i stávající silniční zákon, doprovodné vyhlášky, normy a technické předpisy, přesto, že naše dopravní zákonost je spíše automobilofilní. Největší překážky a při prosazování nových prvků cyklistické infrastruktury i při jejich používání je v dlouhodobě „necyklistické“ mentalitě Pražanů i pražských úředníků, především odpovědných úředníků na městských částech. A označovat chování spoluživatelů dopravních opatření pro cyklisty i cyklostezek jako netolerantní a neohleduplné (a tedy ve svém důsledku nebezpečné) vůči cyklistům je eufemismus. A v tom nám skutečně nikdy nepomůže.

2. Rozvoj bezpečných řešení pro dopravní cyklisty i rekreační cyklistiku v Praze je zcela v duchu ná-

rodní cyklostrategie, aniž by bylo třeba cokoliv do naší praxe implementovat.

#### PhDr. Marcel Chládek, MBA

**Náměstek hejtmána, Středočeský kraj**

1. Většina cyklistických komunikací ve Středočeském kraji je vedena po cyklotrasách vyznačených orientačním značením na stávajících silnicích III. třídy, na kterých je, zejména v blízkosti Prahy, intenzivní motorová doprava, a v důsledku toho je jízda na kole po těchto cyklotrasách nebezpečná, nezdravá a málo atraktivní. Další rozvoj cyklistické dopravy a cykloturistiky je podmíněn existencí bezpečných cyklistických stezek a cyklotras propojujících turisticky atraktivní oblasti a lokality Středočeského kraje s Prahou a dalšími hustě osídlenými oblastmi pro nejšířší cyklistickou veřejnost. Za největší překážky rozvoje cyklistické dopravy a cykloturistiky ve Středočeském kraji považují nedostatek finančních prostředků v rozpočtech měst a obcí na výstavbu cyklistických stezek a další infrastruktury zajišťující bezpečnost a zvyšující komfort cyklistů. Využití stávajících zdrojů financování na výstavbu cyklistické infrastruktury – SFDI, fondy EU je podmíněno spolufinancováním ve výši min. 20 – 25 procent z ceny projektu a města a obce na takové spolufinancování za současné ekonomické situace nemají. Další překážkou jsou vlastnické vztahy k pozemkům, po kterých by nové cyklistické stezky mohly vést a jejichž majitelé či správci nejsou ochotni se vzdát práva na jejich používání ve prospěch cyklistů nebo za to požadují neúměrně vysokou cenu. Při odstraňování těchto překážek by nejvíce pomohlo vytvoření finančního zdroje, z něhož by města a obce mohly čerpat finance na spolufinancování realizace velkých projektů společně s prostředky SFDI a fondy EU nebo na realizaci menších projektů bez účasti SFDI a EU. Dále by pomohlo faktické zrovnoprávnění cyklistické dopravy s ostatními druhy dopravy v oblasti územního plánování a při budování nebo rekonstrukcích dopravních staveb.

2. Priority, cíle a opatření Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy jsou součástí platného

rozvojového dokumentu Středočeského kraje, Generelu cyklotras a cyklostezek, který byl na podzim 2008 schválen zastupitelstvem kraje. Do praxe se daří implementovat opatření na podporu projektové přípravy budování cyklistických stezek tak, že Středočeský kraj poskytuje dotace městům, obcím a jejich svazkům na projektování cyklostezek. Některé z takto podpořených projektů již byly realizovány (Cyklostezka Dobříčovice – Řevnice, Cyklostezka Týnec nad Sázavou – Bukovany) a další byly schváleny k financování z ROP (Polabská cyklostezka v úseku Kostelec nad Labem – Lázně Toušeň, Cyklostezka Kladno – Malé Kyšice, projekt Průhonicemi na kole, který zvýší bezpečnost cyklistů na Greenway Praha – Wien v těsném sousedství Prahy). V loňském roce bylo mezi 18 žadatelů rozděleno 6,6 mil Kč., nejvyšší částka od roku 2005, kdy kraj s poskytováním dotací na projekty cyklostezek začal. Dále kraj financuje projektování cyklostezek v delších úsecích páteřních cyklotras vedoucích po území menších obcí. Také se daří propagovat cykloturistikou nabídku kraje na tuzemském a zahraničním turistickém trhu tak, že kraj vydal několik souborů cykloturistických map a tipy na cyklistické výlety. Do těchto materiálů zařazuje i projekty Greenways a zařízení s certifikací Cyklisté vítáni. Tyto materiály distribuuje v turistických informačních centrech a na veletrzích cestovního ruchu, kde zároveň umožňuje ostatním subjektům prezentovat svoji cykloturistickou nabídku. Částečně se nám daří implementovat opatření na výstavbu nových cyklostezek, kdy kraj v letošním roce vybudoval dvě nové cyklostezky jižně od Kladna o celkové délce 4 km.

#### Ing. Milan Zukal

**Odbor regionálního rozvoje, Karlovarský kraj**

1. Z pohledu cyklistické dopravy a budování cyklistické infrastruktury se jedná zejména o malý podíl cyklistické dopravy na přepravě do zaměstnání, do škol nebo na úřady. Chybějící bezpečné samostatné stezky pro cyklisty – cyklostezky. Některá města nejsou ochotna a mnohdy nemají dostatek finančních prostředků k jejich budování podél frekventovaných komunikací či při jejich rekonstrukcích. Situaci komplikuje často velmi obtížné řešení majetkových vztahů a s tím spojené problémy při plánování i výstavbě cyklostezek. Také prostředky z evropských fondů jsou již téměř vyčerpané a peníze kraje i obcí nepostačují na realizaci větších projektů. Nedostatečně jsou vybaveny některé cyklistické trasy potřebným mobiliářem a chybějící služby pro cykloturisty (infocentra, ubytování, půjčovny kol apod.)

2. Pro rozvoj cyklo dopravy a cykloturistiky na území Karlovarského kraje je zásadní naplňování usnesení krajského zastupitelstva, které v roce 2004 schválilo Strategii rozvoje cykloturistiky a cyklo dopravy. Dále jsou od roku 2005 poskytovány příspěvky z krajského rozpočtu na podporu rozvoje cyklistické infrastruktury v regionu. Byl navržen systém klíčových cyklistických komunikací – páteřní cyklostezka podél Ohře a na ni navazující komunikace – a došlo ke koordinaci rozvoje cyklistiky v kraji. Cyklostezka Ohře se stala hlavním krajským projektem, na němž kraj spolupracuje s obcemi. V roce 2011 – 2012 bude možno bezpečně projet po cyklostezce z Waldsazenu až do Karlových Varů (asi 70 km). Pravidelně jsou poskytovány příspěvky také na značení dnes už

1 400 km cyklotras Klubem českých turistů. Kraj podporuje cykloturistické produkty – opakovaně vydává cyklistické mapy, publikace nejkrásnější výlety v Karlovarském kraji, v televizi Prima byly odvysílány reportáže o cyklotrasách v regionu. O možnostech cyklistiky a cykloturistiky a s nimi spojených službách informuje od roku 2006 Cykloportál Karlovarského kraje, hodnocený v ČR jako jeden z nejlepších. Karlovarský kraj podporuje pravidelným příspěvkem rovněž přepravu jízdních kol cyklobusy. V současné době probíhá aktualizace Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklotransportu v Karlovarském kraji včetně následného projednání a konečného schválení krajským zastupitelstvem.

## Bc. Kateřina Koželuhová

### Odbor marketingu a vnějších vztahů, Jihočeský kraj

1. V Jihočeském kraji je okolo 5 000 km cyklotras a cyklostezek. Rozvoj cyklistiky vychází z Konceptce rozvoje cyklistické dopravy v Jihočeském kraji, která byla zpracována v roce 2006. Tento materiál definuje základní priority, cíle a opatření, na základě kterých má probíhat optimalizace a další rozvoj sítě cykloturistických tras na území Jihočeského kraje. Hlavním koordinátorem cyklistiky v kraji je Nadace Jihočeské cyklostezky. Jihočeský kraj na její žádosti podpoří určité záměry. Nadace řadí mezi své priority vybudování páteřních cyklostezek Vltavská a Otavská cyklostezka a zahájení projektů na vyhledání linie třetí páteřní cyklistické cesty, kterou je Lužnice – Nežárka. Páteřní cyklistické cesty se realizují etapově po částech. Celkem dobře se daří budovat části těchto cyklostezek v katastrálních územích měst. Na finanční náročnost budování cyklostezek ale tyto projekty naráží u menších obcí, pro které, i při získání financí z ROP NUTS II Jihozápad či od SFDI, je kofinancování projektů, vzhledem k celkově malému rozpočtu obce, náročné. Z dalších větších záměrů je možné zmínit projekty vybudování cyklostezek podél řek Malše a Volyňky, popřípadě záměr vybudování tzv. „přihraniční cyklostezky“ v oblasti Lipenské přehrady, podél hranic s Německem a Rakouskem.

2. Z projektů podpořených z NUTS II Jihozápad vybíráme pouze ty jihočeské. V roce 2009 se podařilo realizovat cyklistickou stezku Hluboká nad Vltavou – Poněšice (8,2 mil. Kč); Lávkou u Strakonického hradu, která má posílit provázanost městských atraktivit (46,1 mil. Kč); cyklistickou stezku Hluboká nad Vltavou – Poněšice úsek II a III (11 mil. Kč); stezku Jindřichův Hradec – Dolní Skryčoch (5,2 mil.); Stezku pro pěší a cyklisty Třeboň, Jiráskova ulice (6,1 mil. Kč); ve Vodňanech cyklistickou stezku Po Trubách (4,45 mil. Kč); výstavbu a modernizaci cyklotrasy v k. ú. Sudoměř a Mladějovice (2,1 mil. Kč), stezku pro cyklisty Dražice – I. etapa (8,5 mil. Kč), Cyklistické napojení obce Hlincová Hora na Rudolfov (3,9 mil. Kč)

Jihočeský kraj cyklistiku vnímá především jako důležitou součást turistického ruchu. Kraj patří k nejnavštěvovanějším v republice a velké množství návštěvníků sem míří právě za cykloturistikou. O tom svědčí i nová Strategie rozvoje cestovního ruchu v kraji a nové propagační materiály, které zájemci najdou na [www.kraj-jihocesky.cz](http://www.kraj-jihocesky.cz) v sekci Zveme vás na návštěvu Jihočeského kraje. Pod odkazem Informační materiály a mapky vydáváme kraje najde turista (cyklista) nové brožury,

které ho provedou celým naším regionem. Tištěné materiály jsou také k dispozici na informačních centrech.

## Mgr. Miroslav Smejkal

### Odbor strategického rozvoje kraje a evropských fondů, Pardubický kraj

1. Problémy s rozvojem cyklotransportu v Pardubickém kraji lze rozdělit do dvou úzce propojených pohledů. Prvním z nich je zcela pochopitelné finanční hledisko. Potenciálními investory do rozvoje cyklistické dopravy jsou zejména města a obce či svazky obcí, na jejichž rozpočty také dolehla ekonomická krize. Často dochází k omezení tzv. zbytných výdajů obecních a městských rozpočtů, mezi kterými bohužel cyklistická infrastruktura často figuruje. Významnou možností jsou evropské zdroje, a to zejména regionální operační programy. V případě Pardubického kraje už byly takto podpořeny čtyři projekty zaměřené na rozvoj bezpečné cyklotransportu s celkovými náklady téměř 90 mil. Kč. Druhým problémem je schopnost území generovat komplexní projekty a připravit je pro jejich realizaci. Komplexní projekty by měly zahrnovat území více obcí a měly by v první řadě řešit nadřazené úseky. Zde je nezastupitelná koordinační role všech relevantních subjektů v území – od měst a obcí přes svazky obcí po kraje i národní úroveň. Z národní úrovně za sebe poněkud postrádám diskusi a dohodu o tom, které cyklotrasy jsou považovány za pohledu celé země jako páteřní.

2. Role kraje je v tomto smyslu do značné míry omezená. Kraje obvykle nebývají přímými investory, protože nevládní majetek, na kterém je investice pořízována. Jejich role je tedy částečně koordinační a v podpoře propagace. Z pohledu koordinace činností je v rámci Pardubického kraje připravována Strategie rozvoje cestovního ruchu v Pardubickém kraji pro období 2010 – 2015, kde bude významný prostor věnován i problematice cyklotransportu. V případě propagace cestovního ruchu v Pardubickém kraji byly tyto činnosti svěřeny Destinační společnosti Východní Čechy. Ta nabízí možnosti v oblasti cyklotransportu v kraji na veletrzích cestovního ruchu, je v kontaktu s cestovními agenturami vozíci turisty do Pardubického kraje, poskytuje informace novinářům a mnoho jiných činností.

## Pavel Mucha

### Odbor regionálního rozvoje, cestovního ruchu a kultury, Královéhradecký kraj

1. Naším cílem je v rámci možností další propagace a systematická podpora cyklistické dopravy umožňující především bezpečný pohyb cyklistů na území Královéhradeckého kraje. Cyklotransport je chápána nejenom z aspektu jejího využití jako ekologický prostředek pro dopravu do zaměstnání, ale současně také jako významný prvek zdravého životního stylu mající přínos v rámci odpočinku, volnočasových aktivit a v neposlední řadě je významným prvkem rozvoje cestovního ruchu.

Z našeho pohledu by bylo třeba zlepšit komunikační kanály s místní samosprávou, ale i dalšími subjekty zabývajícími se cyklistikou a cyklotransportem, aby se zprůjzdnila vzájemná informovanost o záměrech a cílech v daném území. Problémem jsou také velice těžko řešitelné nebo neřešitelné bariéry týkající se majetkoprávních

vztahů ve vztahu k záměrům realizovat uvažovanou cyklostezku. Dále omezenost finančních zdrojů vyplývající z možností rozpočtu kraje a následné vyčlenění objemu finančních zdrojů pro oblast cyklotransportu a připravený dotační titul kraje na podporu cyklotransportu v návaznosti na Konceptci cyklotransportu Královéhradeckého kraje. A vzpomenu také absenci legislativy řešící cyklistickou dopravu v souvislosti s uvažovanými novými stavbami komunikací nebo jejich rekonstrukcí.

2. Implementaci Národní strategie cyklistické dopravy lze v rámci kraje hodnotit velkou pozitivně. V roce 2009 převzal Královéhradecký kraj záštitu nad pořádáním národní cyklokonference s mezinárodní účastí, která se uskutečnila v květnu ve Špindlerově Mlýně. Její součástí bylo rovněž například slavnostní otevření cyklostezky ve městě Hostinném nebo předání ocenění ministra dopravy a pro místní rozvoj představitelům kraje a vybraným starostům šesti měst a obcí kraje – Hostinné, Hradec Králové, Kostelec nad Orlicí, Lánov, Náchod a Vrchlabí – za přínos rozvoji cyklistické dopravy v České republice realizací výstavby bezpečných cyklistických stezek nebo jejich přípravu. Královéhradecký kraj byl oceněn za dlouhodobou finanční podporu cyklistiky prostřednictvím svého dotačního titulu. Dokončen byl rovněž rozvojový dokument týkající se Aktualizace Konceptce cyklotransportu Královéhradeckého kraje zpracovaný Centrem dopravního výzkumu. V přípravě jsou úseky Labské stezky, cyklostezka Hradec Králové – Pardubice a Hradec Králové – Kuks. Značné rezervy pak naopak jsou ještě ve směřování na Cíle 3 a 4, například oblast osvěty, vzdělávání koordinace a propagace.

K podpoře oblasti rozvoje cestovního ruchu a přepravy cyklistů je rovněž směřován dotační titul na podporu provozu cyklobusů. Tak jako tomu bylo již v minulých letech, je i pro letošní rok připraven provoz autobusových linek a spojujících přepravujících turisty s koly v turistické oblasti Českého ráje, Krkonoše a Podkrkonoší, Kladského pomezí, Orlických hor a Podorlicka včetně Hradecka s možností poznání i sousedního Polska.

## Ing. Iveta Moravcová

### Odbor dopravy, Liberecký kraj

1. Nedostatek financí. Určitě pomůže optimální spolupráce všech subjektů, které se rozhodly udělat něco pro rozvoj bezpečné cyklotransportu a kouzelné cykloturistiky. Problémy působí i nezájem jednotlivých měst a obcí, které jsou dle zákona vlastníky cyklostezek a z důvodů finančních či časových se nepodílí na rozvoji sítě cyklotras.

2. Liberecký kraj v roce 2009 schválil koncepční dokument k rozvoji cyklotransportu – Program rozvoje cyklistické dopravy v Libereckém kraji pro období 2008 – 2013. Náš dokument logicky navazuje na priority a cíle celonárodní strategie. Shrnutím aktivit z posledních měsíců můžeme konstatovat průběžné naplňování Akčního plánu na období 2009 – 2010. Podařilo se vytvořit finanční nástroj na úrovni kraje, ustanovit pozici koordinátora pro implementaci daného strategického dokumentu a rozvinout práci Pracovní skupiny pro podporu rozvoje cyklistiky v Libereckém kraji. V grantovém programu roku 2009 byla rozdělena částka 5 mil. Kč. Byla podpořena jak projektová příprava cyklostezek, tak i jejich

realizace a nezapomnělo se ani na podporu propagačních jízd a na konferenci. Liberecký kraj začíná více koordinovat záměry a projekty v území, informuje o možnostech získávání dotací a spolupracuje s obcemi. Důležitým úkolem pro úspěšnost další činnosti je pro kraj každoroční zajištění financí na rozvoj cyklo dopravy prostřednictvím grantového fondu. Liberecký kraj vidí ohromnou příležitost pro rychlejší boom cyklostezek na svém území ve vícezdrojovém financování realizačních projektů, tzn. spolufinancovat projekty podpořené ze SFDI.



## Ing. Libor Částka

Odbor dopravy, Moravskoslezský kraj

1. Oblast cykloturistiky je v Moravskoslezském kraji relativně velice dobře rozvinutá. Kraj má jednu z nejhustších sítí pro cyklisty v celé České republice. Největším problémem je asi samotná bezpečnost. Řada cyklistických tras vede po frekventovaných komunikacích a z toho pramení mnoho problémů. Tento problém by vyřešilo vytvoření cyklostezek pouze pro cyklisty, ale toto je otázka financí a ta je vždy ožehavá. Zde je nutno podotknout, že úloha kraje není ani trasování ani samotné stavění cyklostezek. Kraj tak nevytváří ani nestaví cyklotrasy, není to jeho úkolem (není vlastníkem pozemků, nezná dokonale podmínky a potřeby místa – to znají místní subjekty). Kraj je pouze metodickým návodcem a pomocníkem. Což však neznamená, že by kraj tuto oblast vůbec nepodporoval. Kraj například každoročně částkou 700 tisíc korun podporuje značení údržbu a opravy cyklotras Klubu českých turistů. Zmíním také v březnu spuštěnou novou verzi webových stránek kraje zaměřených na cestovní ruch (sekce NÁVŠTĚVNÍK), kde uživatelé najdou i mapy cyklotras jak ve formátu pdf, tak na mapovém podkladu, tipy na cyklovýlety nebo 3D model ortofotomapy kraje, jenž obsahuje všechny cyklotrasy a dává možnost vygenerování profilu vybrané trasy. Kraj také každoročně věnuje úsilí a finanční prostředky pro vydání tištěných map a cyklomap. Participujeme rovněž na mezikrajských projektech. Po úspěšném souboru cyklomap celé Moravy z roku 2006 připravujeme na letošní rok nový projekt Morava a Slezsko – Průvodce cykloturisty. A zapomenout nemohu ani na Beskydskou magistrálu, kde se konají cyklozávodů pro širokou veřejnost. První bude v sobotu

19. června na Bílé v Beskydech – pro více informací doporučuji sledovat naše webové stránky – MSK Návštěvník – Beskydská magistrála. Nakonec připomenou také fakt, že z dotačního programu Podpora projektové dokumentace byla podpořena tvorba projektové dokumentace u některých projektovaných cyklostezek v kraji

2. Národní cyklostrategii jsme implementovali prostřednictvím Konceptu rozvoje cyklistické dopravy v Moravskoslezském kraji, kterou schválilo zastupitelstvo kraje již 26. dubna 2007 usnesením zastupitelstva kraje č. 17/1486. Podařilo se nám tak nejen vydefinovat roli a základní přístupy našeho kraje k cyklistické dopravě, ale i promítnout zásady národní cyklostrategie. Dokázali jsme vymezit páteřní síť cyklistických tras na území kraje a dokázali jsme vytvořit programové instrumenty na podporu projektů, které krajskou koncepci naplňují. Máme tak nastaveny podmínky pro přípravu i realizaci projektů cyklostezek včetně jejich případné obnovy a udržování. Cyklostrategie nám slouží i jako metodická pomůcka pro posuzování projektů dopravních staveb a vytvořili jsme i program podpory zvyšování pasivní bezpečnosti pozemních komunikací zaměřený na pěší a nemotorovou dopravu. Postupnou podporou se nám podařilo akcelarovat přípravu jednotlivých významných projektů, jako např. Cyklistická stezka č. 55 Slezská magistrála, Cyklotrasa Ostrava – Beskydy. Cyklostrategie a cyklokoncept se staly i základem a kritérii pro program aktuálně připravovaný v rámci Regionálního operačního programu, tematicky zaměřený zejména na cyklistické stezky, pěší dopravu a bezpečnost na komunikacích.

## Ing. Jaroslav Keprt

Odbor regionálního rozvoje, Jihomoravský kraj

1. Největší překážkou pro rozvoj cyklistické dopravy a cykloturistiky v Jihomoravském kraji je zdlouhavá příprava projektové dokumentace projektů a její projednávání pro územní řízení a stavební povolení, kde významnou roli hrají vlastnické vztahy a požadavky dotčených subjektů. Současně je i překážkou spolufinancování realizace projektů z prostředků EU, protože příslušné operační programy jsou již téměř vyčerpány a finanční možnosti Jihomoravského kraje, obcí, mikroregionů a SFDI krácením na straně příjmů omezené. S tím souvisí nedostatek vlastních zdrojů na předfinancování a dlouhá doba vrácení vložených finančních prostředků od řídicích orgánů. Dalším problémem je neexistence zálohového financování nebo průběžného financování ve zkrácených termínech. Zatím dosud ne příliš diskutovanou otázkou je zajištění udržitelnosti vybudovaných cyklostezek a pořádek na nich a v jejich okolí. Na pomoc zkrácení lhůt při stavebním řízení a vypořádání vlastnických vztahů při realizaci projektů uzavřel Jihomoravský kraj s významnými vlastníky a správci Koordinační dohodu, jejímž účelem je rozvíjet vzájemnou spolupráci v oblasti přípravy a realizace sítě cyklistických komunikací a cyklostezek. Předmětem je předjednání záměrů přípravy a realizace budování cyklostezek, hledání optimálního řešení a vytvoření Koordinační skupiny pro jednání a řešení příslušných témat vyplývajících z Koordinační dohody. Významným prvkem je koncepční podpora rozvoje nemotorové dopravy kraje a vznik položky v rozpočtu Jihomoravského kraje na podporu rozvoje cykloturistiky v Jihomoravském kraji. Pomocí by bylo navýšení finančních prostřed-

ků v rozpočtu kraje, které z důvodu výpadků na straně příjmů není v současné době možné.

2. Základní oporou pro rozvoj cyklistiky v kraji je z roku 2007 dokument Program rozvoje sítě cyklistických komunikací s minimálním kontaktem s motorovou dopravou v Jihomoravském kraji, který je provázán s Národní strategií cyklistické dopravy ČR, je přímým nástrojem k rozhodování, koordinaci, komunikaci, projednávání, monitorování, financování cyklistických komunikací a doplňkové infrastruktury a pro přípravu a realizaci projektů spolufinancovaných z finančních zdrojů ES v programovacím období 2007 – 2013 a SFDI, které jednoznačně povedou k zajištění rozvoje cyklistiky v kraji. Jedním z hlavních cílů programu je podpora rozvoje cyklistické dopravy a cykloturistiky na území kraje. Zejména se jedná o rozvoj páteřní sítě mezinárodních cyklokoridorů a koordinace rozvoje krajských cyklokoridorů, nad kterými Jihomoravský kraj převzal koordinační záštitu. Byla vytvořena funkce krajského cyklokoordinátora a zdrojové financování na podporu rozvoje cyklistiky. Hlavní úkoly Jihomoravského kraje při prosazování stanovených dlouhodobých záměrů a cílů vycházejí z návaznosti na Národní strategii cyklistické dopravy a jsou současně ovlivňovány aktivitami kraje směřujícími také ke spolupráci s ministerstvy a se zástupci sousedících regionů. Hlavním cílem je pokrytí území kraje systémem bezpečných a pokud možno atraktivních cest, sjízdných za každého počasí, které zabezpečí cyklistům průjezd územím kraje s minimálním kontaktem s motorovou dopravou. Tyto cesty jsou také řešeny v návaznosti na systém Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. Rozvoj cyklistické dopravy na území Jihomoravského kraje je dlouhodobý proces, který vyžaduje odpovídající přístup jak na krajské úrovni, tak na úrovni měst, obcí, mikroregionů, ale i silničních správních úřadů, správců komunikací a podobně. Jihomoravský kraj podporuje rozvoj cykloturistiky spolufinancováním koncepčních dokumentů, vyhledávacích studií páteřních cyklokoridorů v kraji, projektové přípravy a realizace cyklostezek, drobné cyklistické infrastruktury a propagace. Cílovou skupinou jsou obce a mikroregiony. Za rok 2007 a 2009 Jihomoravský kraj investoval na rozvoj cykloturistiky 55 555 000 Kč, pro rok 2010 to bude 10 mil. Kč.

Anketu sestavili: Jan Pomykal  
a Petr Manuel Ulrych  
Foto: Jan Pomykal a CzechTourism

**Pozn. redakce:** Některé odpovědi musely být s ohledem na svůj rozsah redakčně kráceny. I přes několik urgencí se nám bohužel nepodařilo získat odpovědi z Plzeňského kraje, s problematikou cyklistické dopravy v tomto regionu se můžete podrobně seznámit na webu [www.plzenskonakole.cz](http://www.plzenskonakole.cz). Ze Zlínského kraje jsme se dočkali odpovědi v tom smyslu, že rozvoj cyklistické dopravy je v kompetenci jednotlivých mikroregionů. S ohledem na jejich počet však nebylo možné jejich zástupce anketními otázkami obelst. Informace o cyklistické dopravě v tomto regionu najdete v samostatném materiálu na str. 44 – 45. Vzhledem k celkovému rozsahu ankety nebylo možné publikovat všechny krajské texty v rámci jediného materiálu. Odpovědi z kraje Vysočina, Ústeckého a Olomouckého proto přineseme v příštím čísle. Děkujeme za pochopení.

Anketa



## Dokončení ankety:

# Co brání rozvoji cyklistiky v krajích?

Niže vám přinášíme dokončení ankety z minulého čísla, která se týkala cyklistické problematiky v českých a moravských krajích.

## Anketa

1. Co považujete za největší překážky rozvoje cyklistické dopravy a cykloturistiky ve vašem kraji?
2. Jak se vám daří implementovat do praxe národní cyklostrategii?

**Ing. Pavel Hajšman**

**odbor regionálního rozvoje, Ústecký kraj**

1. Překážek pro další rozvoj cyklistické dopravy a cykloturistiky lze identifikovat několik. Jde o prozatím nedostatečnou úroveň organizace v této oblasti na regionální úrovni, v našem kraji neexistenci kompetentního regionálního subjektu pro rozvoj cykloturistiky. Dále o nedostatečnou koordinaci výstavby cyklotras a komunikací pro motorovou dopravu, nedostatek financí pro budování a údržbu, přetrvávající preference motorové dopravy či proces majetkoprávního vypořádání dotčených pozemků (např. problém církevního majetku) a někdy přehnané požadavky správců sítí. Přes dílčí problémy ale považují vývoj v této oblasti za velmi pozitivní.

2. Ústecký kraj se v současné době soustředí na dvě hlavní aktivity. Zaprvé zajišťuje koncepční rozvoj cyklotras prostřednictvím generelu cyklistické dopravy, který je zpracováván v úzké spolupráci s partnery v regionu. Zadruhé kraj jako investor zajišťuje s pomocí strukturálních fondů EU vybudování páteřní sítě cyklotras, kterou tvoří Labská stezka, cyklostezka Ohře, cyklostezka Ploučnice a Krušnohorská magistrála. Cílem tohoto snažení je, aby tyto trasy byly do roku 2015 vybudovány v optimálních technických a bezpečnostních parametrech. Celková délka páteřních cyklotras je asi 420 km.

**Ing. Jitka Mattyašovská**

**Vysočina Tourism**

1. Největší překážkou je nedostatek finančních prostředků na aktualizaci a doplnění dat pasportizace

cyklotras a na údržbu cyklotras, na osvětu, výchovu a podpůrné akce. Pro cyklistickou dopravu zatím není zpracován strategický dokument.

2. Bohužel, nejde to tak rychle, jak bychom si přáli. Jednotlivým obcím a městům se však daří získávat nezanedbatelné finanční prostředky z ROP i ze SFDI na stavby cyklostezek, které nejen zvyšují komfort cyklistů, ale přispívají hlavně k jejich bezpečnosti a snižují tak riziko nehod. A dále rozšiřují síť cyklotras a cyklostezek. V oblasti cykloturistiky byla do roku 2009 podpořena z Fondu Vysočiny řada projektů rozvíjejících doprovodnou infrastrukturu na stávajících cyklotrasách (např. informační tabule, mapy, odpočinková místa atp.). Důraz je kladen i na propagaci cykloturistiky. Vysočina se prezentuje se svou nabídkou v této oblasti na odborných veletrzích se zaměřením na cyklisty a cykloturistiku (např. INFOTOUR A CYKLOTURISTIKA Hradec Králové, FOR BIKES Praha). Kromě těchto a řady dalších aktivit realizuje asi osmidenní akce na kolech s názvem Křížem krážem Vysočinou na kole. Tato akce je určena pro širokou veřejnost, která má zájem o aktivní trávení volného času (více informací na [www.region-vysocina.cz/nakole](http://www.region-vysocina.cz/nakole)).

**Radek Stojan**

**oddělení cestovního ruchu, Olomoucký kraj**

1. Obecně se dá říci, že největší překážkou pro rozvoj cykloturistiky je stále nedostatečné množství bezpečných samostatných stezek pro cyklisty především podél frekventovaných komunikací. Nicméně tento stav se dlouhodobě v Olomouckém kraji obrací k lepšímu a obce a města se v maximální míře snaží čerpat dotace na výstavbu nových cyklostezek jak z rozpočtu kraje, tak z fondů EU. V roce 2008 bylo schváleno poskytnutí finančních prostředků z ROP Střední Morava na 16 projektů v rámci opatření Bezmotorová doprava v celkové výši přes 151 mil. Kč pro obce Olomouckého kraje. Dalších 7 projektů bylo podpořeno ze stejného zdroje v letošním roce částkou ve výši téměř 55 mil. Kč. Mimo tyto zdroje mohou obce čerpat v letošním roce 6 mil. Kč na výstavbu nových cyklostezek

z krajského rozpočtu. Díky tomu se tak v Olomouckém kraji podařilo vybudovat 168 km samostatných cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklistickou dopravu. Velkým problémem jsou také složité majetkové vztahy zejména ve vztahu k budování nových cyklostezek, plánování vedení cyklostezek a jejich následné výstavbě, kdy nedohoda s jedním majitelem pozemku může zablokovat výstavbu celé cyklostezky. Dalším problematickým místem je správcovství a údržba značených cyklotras. Olomoucký kraj se tento problém alespoň částečně snaží řešit každoročním finančním příspěvkem Klubu českých turistů právě na údržbu a obnovu cykloznačení. V oblasti cykloturistiky lze také zmínit nedostatečné množství atraktivních produktů cestovního ruchu tvořených speciálně pro zájemce o cykloturistiku a terénní cyklistiku. Nicméně i v této oblasti se objevují první vlaštovky a je zde cítit dopad čerpání dotačních titulů na cykloturistiku, který pozitivně mění nabídku cykloproduktů právě díky nově vybudovaným cyklostezkám. Za všechny lze jmenovat cyklostezky Bečva či Bystřička. Dalším úspěšným příkladem je projekt z oblasti Hranicka pod názvem „Po stopách využívání vodní a větrné energie“, který propojuje bohatou historii zdejších vodních a větrných mlýnů. Cyklotrasa je vybavena mobilním aplikací, jsou na ní poskytovány turistické služby, informace, ubytování, stravování. Neméně zajímavým produktem jsou určité Rychlebské stezky u obce Černá Voda, kde je vytvořena síť singltreků, které vedou zrekonstruovanými starými loveckými chodníky.

2. Olomoucký kraj schválil již v roce 2003 Koncept rozvoje cyklistické dopravy na území Olomouckého kraje. Jedná se o strategický materiál, na jehož základě se rozhodlo zastupitelstvo pravidelně finančně podporovat výstavbu cyklostezek a tím se tento materiál stal základním stavebním kamenem podpory cyklistické dopravy na území kraje. Od roku 2004 tak Olomoucký kraj poskytl více než 55 mil. Kč ze svého rozpočtu na výstavbu a opravy 54 cyklostezek. Celková délka vybudovaných cyklostezek za období 2004 až 2009 činí asi 54 km. A to ještě v roce 2008 zájemně nevyhlásil dotační titul, aby motivoval obce k podání projektů do Regionálního operačního programu Střední Morava. Tímto počínem tak Olomoucký kraj zaujímá pomyslné první místo ve vztahu k financování cyklostezek ze strany krajů. V návaznosti na finanční příspěvky na výstavbu cyklostezek pak podpořil několik ročníků propagační akce kraje na podporu cyklistické dopravy pod názvem Kolmo za poznáním Olomouckého kraje. V roce 2009 byla vypracována aktualizace koncepčního cyklistického dokumentu pod názvem Územní studie rozvoje cyklistické dopravy Olomouckého kraje, kde je brán zřetel zejména na oblasti: bezpečnost dopravy cyklistů, infrastruktura pro cyklisty a doplnění stávající páteřní sítě. Tato krajská studie se obsahově prolíná se čtyřmi základními prioritami národní cyklostrategie. Vzhledem k rozsahu a náročnosti této koncepce je její realizace možná pouze v postupných dílčích krocích, ve spolupráci a koordinaci se všemi zainteresovanými subjekty působícími jak na území kraje, tak i mimo něj. Jak ale vyplývá z výše uvedeného, dochází k postupné realizaci všech naplánovaných aktivit a tím i k naplnění národní cyklostrategie.

Zpracovali: Jan Pomykal a Petr M. Ulrych  
Foto: CzechTourism