# Mezinárodní srovnání - Cyklistická doprava

Publikováno: 7. 3. 2007

**A. Databáze zahraniční literatury a odborných časopisů**

Rozsáhlé informace o cyklistické dopravě, ať již na teoretické či praktické úrovni přináší rozsáhlá databáze zahraniční literatury a odborných časopisů, v rámci které byla provedena analýza obsahů, byly zpracovány stručné výtahy a dílčí vyhodnocení problematiky. Z evropských států jsme se zaměřili zejména na Německo, Rakousko, Švýcarsko, Francie, Dánsko, Nizozemí, Švédsko, Velkou Británii, Norsko, Kanada, USA a Austrálie.

**B. Cyklostrategie jednotlivých států**

**C. "BYPAD" (Bicycle Policy Audit)**

CDV se účastní evropského projektu BYPAD-Platform, který je podporován EU v rámci programu „Intelligent Energy – Europe (IEE) - SAVE, ALTENER, STEER and Horizontal Key Actions - Type 1 Actions". Cílem projektu je přinést maximální informace o možnostech podpory cyklistické dopravy na regionální a místní úroveň. Regionální politika cyklistické dopravy projde auditem, který je založen na kvalitativním managementu dnes běžně využívaném v podnikatelském sektoru. Audit zahrnuje zhodnocení kvality regionální cyklistické politiky prostřednictvím podrobné analýzy silných a slabých stránek a definování doporučení pro zkvalitnění politiky celkem osmi oblastí (1 – Uživatelské potřeby; 2 – Vedení; 3 – Politika na papíře; 4 – Finance a zaměstnanci 5 – Cyklistika, cykloturistika a rekreační cyklistika; 6 – Podpora místní cyklistické politiky a partnerství; 7 – Územní plánování a cyklistická doprava; 8 – Vyhodnocení a dopad).

Projekt je současně realizován v 15 státech EU, díky čemuž je zajištěna výměna zkušeností a prezentace aktivit vybraných krajů na mezinárodním poli. Na realizaci projektu se spolupodílí mnoho renomovaných zahraničních firem, což přispívá k dalšímu rozvoji cyklistiky v ČR

Bližší informace o projektu je možné vyhledat na www.bypad.org.

**D. Cyklistika u našich sousedů**

To, že Nizozemsko a Dánsko je rájem cyklistů, není třeba nikoho přesvědčovat. V Nizozemsku jízdní kolo jako dopravních prostředek využívá v některých městech 30 – 40 % lidí (např. Zwolle 37 %, Groningen 36 %, Leiden 36 %), v menších sídlech, kde hromadná doprava funguje pouze na základní úrovni podíl cyklistické dopravy dosahuje až 50 %. Podobných hodnot je dosahováno ve Skandinávii (Pasanen, 1997; Rotteveel, 2005). Jaká je ale konkrétní situace u našich sousedů – v Německu, Rakousku, Polsku, Slovensku, případně v Maďarsku?

Pro nezasvěcené bude asi největším překvapením **Německo**. Kdo by řekl, že se zde na kole vykoná 12% všech cest? Ve městech přátelských k cyklistům jako např. Brémy, Münster, Freiburg nebo Borken dosahuje podíl cyklistů na celkové dělbě přepravní práce 30 až 40%, zatímco ve velkoměstech jako Berlín či Stuttgrart je pouze mezi 5-10%. Národní plán cyklistiky Německa si pak klade za cíl, aby celostátní průměr vzrostl na úctyhodných 27%. Tento cíl je doprovázen státní finanční podporou. Jen pro srovnání. V českých cyklistických městech stěží dosahuje podíl 20% (Prostějov, Uherské Hradiště či Pardubice), ve velkých městech pak podíl činí od 1 (Praha) - 5% (Ostrava).

Když se řekne **Rakousko**, každému se asi vybaví Dunajská cyklostezka. Kdo ale byl v Rakousku, tak ví, že takových stezek kolem řek či jezer je zde daleko více. Odhaduje se, že jen Dunajskou cyklostezku využije v sezóně více jak 15 000 turistů. A nejen to. I samotná města mají husté a kvalitní sítě samostatných cyklistických stezek (Graz, Linz, Salzburg či Wien), díky kterým se stala cyklistika

v Rakousku rovnocenným dopravním prostředkem.

V **Maďarsku** nastal rozvoj cyklistické dopravy po roce 1992, kdy Ministerstvo dopravy přijalo plán na rozvoj této šetrné dopravy. Během 10 let se podařilo v zemi vybudovat přes1350 km samostatných cyklistických stezek. Stát se na jejich výstavbě spolupodílel 50-80%. Dalších 250 km cyklotras vede po hrázích řek a podél Balatonu. Propojením těchto komunikacích byla vytvořena velmi bezpečná a kvalitní síť cyklistických tras, která jen zřídká kdy využívá některou z méně frekventovaných silnic. Tato síť je tak využívána nejen pro cykloturistiku, ale především pro denní cesty za prací, do škol, za nákupy apod. Síť je hustší zvláště v západní části Maďarska, v Budapešti a kolem Balatonu. Můžeme tak říci, že Maďarsko je v této oblasti nejvyspělejší zemí ze zemí střední a východní Evropy.

Naproti tomu v **Polsku** je situace naprosto odlišná. Rozvoj cyklistické dopravy leží na „bedrech" jen místní samosprávy a neziskového sektoru. Z tohoto důvodu není cyklistická doprava nikterak centrálně monitorována a proto i chybí základní přehled o situaci v polských městech. Z česko-polské spolupráce tak vnímáme Polsko především v rovině přeshraničních cykloturistických projektů.

Na **Slovensku** je přeci jen situace o něco příznivější. Vláda schválila Akční plán pro oblast dopravy a životního prostředí, ve kterém deklaruje jistou pomoc i pro cyklistickou dopravu. Nicméně přímá podpora obcím na výstavbu samostatných cyklistických stezek, tak jak je tomu např. u nás či v Maďarsku, není. Můžeme tak hovořit o průměrné podpoře cyklistické dopravy ve slovenských městech, která rozhodně nepřesahuje evropský standart. Na evropské scéně je nejvíce vidět východoslovenský Prešov. V oblasti cykloturistiky je na Slovensku definována základní síť cyklistických tras, která se snaží především využívat stávajících hrází podél řek (Dunaj, Váh).