# Cyklistická doprava

Publikováno: 7. 3. 2007

## Podpora cyklistické dopravy na vládní úrovni

Česká republika vládním usnesením ČR ze dne 7. července 2004 č. 678 o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky se přihlásila k podpoře cyklistiky. Zde je rovněž možno nalézt komentáře k jednotlivým cílům a opatřením, popis realizace pilotních cykloprojektů, přehled odkazů a partnerů a také fotodokumentaci příkladů cyklistické infrastruktury.

Další realizace Cyklostrategie byla potvrzena ve vládním usnesením ČR ze dne 4. ledna 2006 č. 14 k Informaci o realizaci plnění úkolů a opatření uvedených v Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky.

Cyklostrategie demonstruje komplexnost a šíři dané problematiky. Cyklistiku vnímáme jednak jako cyklodopravu a cykloturistiku, ale často ji také spojujeme s podporou ochrany životního prostředí či s podporou fyzické aktivity obyvatelstva. Na tomto základě byly definovány čtyři priority Cyklostrategie:

1. Rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území;
2. Rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu;
3. Rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany ŽP a zdraví;
4. Zajištění koordinace s dalšími resorty a subjekty.

Na jednotlivé priority následně navazují cíle a opatření. Jednotlivé prioritní osy jsou vzájemně propojeny a je možné s nimi efektivně pracovat pouze tehdy, pokud je budeme chápat jako celek.

Stát v této souvislosti nabízí finanční pomoc, metodickou a odbornou spolupráci při budování cyklistické infrastruktury. Cyklostrategie dále nabízí koordinaci činností ministerstev, krajů, obcí a dalších subjektů tak, aby se co nejrychleji rozvíjela kvalitní bezpečná síť cyklistické infrastruktury a zároveň i povědomí veřejnosti o cyklistice jako alternativní formě dopravy.

První výsledky Cyklostrategie byly publikovány v publikaci „Cyklostrategie – cíle, realita, vyhlídky“ (září 2005). Rovněž byly prezentovány během cyklokonference, která se uskutečnila ve dnech 14.-17. 9. 2005 v Hluboké nad Vltavou. Byly představeny aktivity jednotlivých krajů, měst a dalších partnerů a realizace jednotlivých cílů a opatření cyklostrategie. Všechny příspěvky měly jednu věc společnou; je nutná výstavba kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury. K tomu jsou zapotřebí ale finance a jimi se zabývá kapitola Cyklostrategie a cyklistické stezky.

## Cyklostrategie, partnerství a finance

Efektivní spolupráce různých úrovní veřejné správy a dalších aktérů je nezbytným předpokladem pro výkonný systém podpory cyklistiky ve smyslu národního plánu rozvoje cyklistiky. Jedním z nejdůležitějších, ale i nejnáročnějších úkolů, je přivést různé organizační a správní úrovně všech zainteresovaných subjektů ke společné, do budoucna orientované koncepce. Cyklostrategie totiž určuje úkoly pouze jednotlivým resortům ministerstev. Pro ostatní subjekty je pouze materiálem doporučujícím. Přijetí priorit, cílů a opatření ze strany samospráv vychází především z naplňování jejich strategických a koncepčních materiálů.

Cyklokonference v Hluboké nad Vltavou (září 2005) ale jasně ukázala, že ze strany jednotlivých krajů, měst a mikroregionů je zájem o podporu cyklistiky. To se ukázalo jak prostřednictvím jednotlivých prezentací, tak i zájmem o finanční podporu cyklostezek. U měst je to již dobrá tradice a tak je zde na místě vyzvednout počin Olomouckého kraje, který jako první vyčlenil výraznou částku na cyklistiku. V roce 2005 se jednalo o 15,0 mil. Kč.

Na druhé straně je ale zřejmé, že současné rozpočty krajů a měst a současné dotační možnosti státu nemohou pokrýt poptávku po výstavbě cyklostezek. Proto i daná cyklokonference nastínila možnosti, jak danou situaci řešit. Jedná se o společný postup při realizaci zejména těchto opatření 1.2.2; 2.3.1; 2.3.2; 3.2.1; 3.2.2; 4.3.1 a 4.5.1. Souhrnně se dají daná opatření nazvat vícezdrojovým financováním.

**Opatření 1.2.2. - SFDI**

I přes nedostatek finančních prostředků na řešení obtížné situace dopravní infrastruktury v naší zemi si stát uvědomuje, jak důležité jsou projekty, které řeší bezpečnost cyklistů. Finanční podpora probíhá prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI - www.sfdi.cz). Poprvé přispěl na výstavbu cyklostezek v roce 2001, a to ve výši pouhých 12,0 mil. Kč, kdy podpořil 5 projektů. Od té doby se situace značně změnila. Každým rokem se podpora zvyšuje a v roce 2005 dosáhla téměř 100,0 mil. Kč a bylo podpořeno 32 projektů. V roce 2006 pak je uvolněno na cyklistickou dopravu 100,0 mil. Kč. Dalších 50,0 mil. Kč půjde na cyklostezky přímo ze státního rozpočtu. Kromě standardních dotací na lokální projekty zvyšujících bezpečnost cyklistů, bude možné požádat i na finanční spoluúčast na rozsáhlé integrované projekty regionálních, mezinárodních a dálkových cyklotras ČR, které budou financovány ze Strukturálních fondů EU. V roce 2005 byl zpracován materiál, který podává souhrnné informace o stavu připravenosti těchto rozsáhlých projektů a o možnosti jejich vícezdrojovém financováním.

**Opatření 2.3.1. – Strukturální fondy EU**

Do roku 2001 byly hlavními zdroji financování cyklistických tras a stezek obecní rozpočty, Program obnovy venkova MMR a předvstupní program EU, hlavně PHARE. Od roku 2001 přibyly prostředky SFDI a krajských rozpočtů. Od roku 2004 se otevřela možnost financování ze SROP a některých iniciativ EU, především INTEREG III či LEADER+.

Jedním z hlavních cílů pro nejbližší období je kvalitně připravit takové projekty, aby bylo možné čerpat finanční prostředky ze strukturálních fondů EU pro období 2007-2013. Jedná se o velmi žhavé téma, neboť jak ukázala aktuální studie připravenosti mezinárodních a dálkových cyklotras ČR ze září 2005, připravují se rozsáhlé projekty cyklistických stezek a cyklotras, jejichž náklady často přesahují 100 mil. Kč. Mezi tyto projekty lze zařadit např. i Labskou, Moravskou cyklostezku, či cyklosezka podél Bečvy či Ohře.

**Opatření 2.3.2. – Synergický efekt 2006**

V tomto opatření je na místě zdůraznit, že Cyklostrategie určuje úkoly pouze jednotlivým resortům ministerstev. Pro ostatní subjekty je pouze materiálem doporučujícím. V tomto kontextu byla pak statutární města a kraje požádána o spolupráci i v rámci tzv. “Synergického efektu 2006”, tj. maximálního využívání státních fondů, krajských a městských rozpočtů k výstavbě cyklistické infrastruktury v daném roce. Cílem synergického efektu je vyjádřit společnou ochotu a vůli naplnit tento záměr nejenom slovy, ale i konkrétními aktivitami spojenými s výstavbou cyklistických stezek. Diskuse na dané téma pak byla jedním z hlavních cílů cyklokonference v Hluboké nad Vltavou (14.-17.9.2005).

Nejvýrazněji danou myšlenku podpořil Olomoucký kraj, který deklaroval podporu cyklistické dopravy částkou 15,0 mil. Kč/rok. Právě proto na cyklokonferenci zahajoval prezentaci jednotlivých krajů.

Co se týče měst, tak ta jsou s daným záměrem průběžně seznamována již od roku 2003. Výsledkem je, že některá nečekala na daný rok a již v letošním roce značně navýšila rozpočet na cyklistickou dopravu. Nicméně pozornost pro letošní rok si zaslouží zejména tři města (Ústí nad Labem, Plzeň a České Budějovice), která se pustila do budování cenově velmi náročných cyklolávek přes řeky, jejichž celkové náklady se pohybovaly výrazně přes 20,0 mil.Kč. I na tyto stavby bylo možné získat dotace, a to ať již z SFDI či programu INTEREG III, což je další pozitivní příklad „synergie“.

Město České Budějovice se pak v rámci přípravy konference chopilo iniciativy a požádalo ostatní statutární města, aby zvážila možnost připojení se k “Synergického efektu 2006”. Na konferenci pak prezentovalo svou cyklopolitiku, jak se změnila za poslední tři roky ve prospěch cyklistiky.

### Opatření 3.2.1. – Územní plánování

V tomto kontextu se jedná zejména o stálou osvětovou činnost ze strany ministerstev. Cílem je podporovat začlenění cyklistické dopravy do všech stupňů územního plánování. Zvláště v sídelních útvarech by se měl stanovit dopravní význam každé ulice a určit priority jednotlivých druhů dopravy. Ne v každé ulici jezdí hromadná doprava a ne všude se musí řešit parkování pro přilehlou oblast. Cílem je podporovat vytváření obytných a pěších zón ve městech a prověřovat veškeré pozemní práce pro možnost realizace cyklistické infrastruktury. Výsledkem dobrého územního plánování může být například i výstavba cyklomostu přes dálnici u Plzně.

### Opatření 3.2.2. – Využití opuštěných drážních těles

V ČR existují stovky kilometrů železničních tratí, které se v minulosti staly nadbytečné pro účely železniční dopravy, a tudíž byly zrušeny. Po odstranění kolejí a pražců zůstaly na místě zrušených drah jejich tělesa, mosty, tunely a propustky, které působením přírodních vlivů a nešetrných lidských zásahů postupně chátrají bez smysluplného využití. Úmorná práce a nemalé finanční prostředky, vynaložené na výstavbu těchto jedinečných dopravních cest našimi předky, tak přicházejí zcela vniveč. Trend zvyšování počtu nadbytečných železničních tratí lze navíc v souvislosti s dlouhodobě klesající poptávkou po železniční dopravě a nedostatkem finančních prostředků na údržbu rozsáhlé železniční sítě v ČR očekávat i v budoucnu.

Z výše uvedených důvodů iniciovalo Centrum dopravního výzkumu v roce 2005 projekt, jehož cílem se stalo vytvoření metodiky pro využití těles po rušených železničních tratích za účelem budování stezek pro bezmotorovou dopravu v ČR v souladu s Opatřením 3.2.2 Strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR. Ke spolupráci na projektu byla přizvána Nadace Partnerství, která se otázce využití opuštěných železnic věnuje již několik let v rámci svého programu Zelené stezky – Greenways.

Projekt tvorby metodiky byl rozdělen na dvě části. V první fázi, jejíž výstupy jsou prezentovány v této zprávě, byla provedena analýza problematiky zrušených drah v ČR ve všech souvislostech a na základě analýzy byly stanoveny závěry v podobě návrhů na řešení problémových oblastí, usnadňující konverzi rušených železničních tratí na stezky pro bezmotorovou dopravu pro kraje, města a obce. V průběhu druhé fáze budou tyto návrhy prodiskutovány se všemi klíčovými zainteresovanými subjekty a následně budou předloženy politické reprezentaci ČR se žádostí o jejich podporu.

### Opatření 4.3.1. – Pozemkové úpravy

Jako velmi vhodné se jeví budování cyklotras v těch oblastech, kde probíhají pozemkové úpravy. Ty se budují ve smyslu zákona č.139/2002 Sb. o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona č.229/1991 Sb., ve znění pozdějších předpisů, společná zařízení. Jde o technická opatření, která slouží ke zpřístupnění pozemků, k omezení eroze, ke zlepšení vodohospodářských poměrů a ke zlepšení ekologických poměrů. Tyto polní cesty současně ale naplňují i účel potřebné prostupnosti krajiny z hlediska cyklistiky. Příkladem může být úsek cyklostezky Bečva u Lipníka nad Bečvou.

### Opatření 4.5.1. – Vedení cyklistických stezek podél vodních toků

Jako velmi vhodné se jeví budování cyklotras v těch oblastech, kde probíhají pozemkové úpravy. V současné době mnohé obce a mikroregiony připravují projekty cyklostezek a cyklotras podél vodních toků. V tomto kontextu probíhají intenzivní jednání se správci jednotlivých Povodí, v rámci kterých se upozorňuje a řeší problémy s budováním cyklistických komunikací. Celková situace se dá shrnout v současné chvíli následovně: Povodí jsou příznivě nakloněna rozvoji cyklostezek podél

vodních toků, ale je nutné je koncipovat jako víceúčelové komunikace (cyklostezka + účelová komunikace), neboť je při opravě a údržbě břehových částí využívají i vozidla Povodí. Proto je požadováno, aby technické řešení bylo provedeno stavbou víceúčelové 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 (tato stavba je uložena jako věcné břemeno). Zároveň musí být stanoven režim provozu, údržby a značení. To stejné platí i v případě příčné stavby (např. jezy). V tomto kontextu je třeba doplnit a zapracovat do pravidel poskytování finančních dotací i toto hledisko a podpořit princip vícezdrojového financování.

## Cyklostrategie a cyklistické stezky

Pokud se podaří vybudovat hustou síť kvalitních a bezpečných cyklistických stezek, tak je možno vidět minimálně čtyři dopady tohoto efektu:

- Hledisko mobility a dopravy v území (bezpečnost – resort dopravy): Bude lépe využit potenciál cyklistické dopravy. Nové stezky přispějí k většímu využívání jízdního kola na každodenních cestách za prací, do škol, za nákupy a službami či v rámci trávení volného času. Navíc cyklisté nemají takový problém s hledáním parkovacích míst, s dopravními kolapsy a zácpami.
- Hledisko cykloturistiky v území (cestovní ruch a volný čas – resort místního rozvoje): Trh cykloturistiky přinese tolik potřebnou alternativu a udržitelný rozvoj cestovního ruchu, který je vhodný ke zpomalení tempa a zvýšení intenzity prožívání turistických zážitků. Podpora cyklistiky zajistí pracovní místa v různých oblastech služeb okolo cykloturistiky. Atraktivní cykloturistická nabídka prohloubí zájem o jednotlivé turistické regiony České republiky.
- Hledisko našeho zdraví (aktivní pohyb – resort zdravotnictví): Půlhodinka jízdy každý den v týdnu je vynikající prevencí proti civilizačním chorobám. Nedostatek pohybu je totiž právě jedním z hlavních rizikových faktorů srdečně-cévních nemocí. Přínosy pro zdraví pravidelnou fyzickou činností lze shrnout následovně: 50% snížení rizika koronárních srdečních onemocnění (tj. podobný účinek jako nekuřáctví), 50% snížení rizika onemocnění diabetes dospělých, 50% snížení rizika obezity, 30% snížení rizika hypertense.
- Hledisko životního prostředí (environmentální rozměr – resort životního prostředí): Bezpečná síť cyklotras automaticky na sebe natáhne nové cyklisty a to bude mít příznivý dopad na naše životní prostředí. Znečištění výfukovými plyny při provozu jízdního kola je nulové, zatímco znečištění těmito plyny z individuální motorové dopravy v devadesátých letech stouplo (u stacionárních zdrojů naopak pokleslo). Zvýšení podílu cyklistické dopravy nepřímo snižuje hluk v území.

## Cyklostrategie z pozice resortu dopravy

Samotným cílem resortu ale není jen vybudování husté sítě bezpečných cyklostezek, ale i realizace všech takových opatření, která povedou ke zlepšení dopravní obsluhy ve městech i na venkově a k rozšíření volby občanům ve způsobu denní osobní dopravy. Jedná se především o naplňování cílů a opatření priority č.1 Cyklostrategie - „Rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území“. Dílčí cíle této priority jsou následující:

### Cíl 1. Vytváření podmínek pro výstavbu cyklistické infrastruktury

**Obecný popis cíle:** Cílem je vytvořit optimální podmínky pro budování cyklistických komunikací, které přispějí k celkové bezpečnosti dopravy. Součástí bude novelizace některých předpisů k podpoře cyklistické dopravy, a zvláště pro potřebu budování cyklistických stezek. Podpora cyklistické dopravy bude zahrnovat kromě stavby cyklistických cest i celý navazující systém, tzv. cyklistickou kulturu, která umožní většímu podílu obyvatel intenzivnější využívání kola.

**Naplnění cíle prostřednictvím těchto opatření:**

1. *Rozpracování a vytvoření metodických příruček ve vztahu k cyklistické dopravě.*

Proběhla novelizace normy ČSN 73 61 10, jejíž součástí je i aktualizace cyklistické dopravy. Dále jsou rozpracovány Technické podmínky „Navrhování komunikací pro cyklisty“, které jsou již těsně před dokončením. Rovněž se průběžně zpracovává pasport stávající cyklistické infrastruktury. Vytvořená databáze umožní orientovat se v dané problematice a inspirovat se úspěšně realizovanými cykloprojekty při řešení nových cyklistických stezek. Na www.cyklostrategie.cz/cz/fotogalerie.html je pak možno nalézt fotodokumentaci prvních příkladů cyklistických komunikací. Informace o cyklistických stezkách a dobré příklady z praxe jsou zveřejněny také nově v publikaci „ Moderní úpravy komunikací ve městech a obcích“ (viz více viz: Dopravní zklidňování a více viz: Zklidňování dopravy - Opatření - Rychlost). Pro odbornou veřejnost je k dispozici nový překlad rakouské směrnice RVS 3.13 (Cyklistická doprava).

2. *Vytvoření databáze aktualizované sítě cyklotras a cyklostezek (GIS)*
   Opatření navazuje na stávající aktivity MD, zejména pak na koncepci Jednotné dopravní vektorové mapy (JDVM), která integruje do jedné geografické databáze data o všech druzích dopravní infrastruktury na území ČR. V současné době většina krajských úřadů disponuje daty v oblasti cyklistické dopravy. Tato data jsou však často nejednotná a zaměřená převážně na problematiku cykloturistiky, přičemž pomíjí, nebo se jen okrajově věnují otázce bezpečnosti, a proto Centrum dopravního výzkumu ve spolupráci s Nadací Partnerství navrhlo metodiku sběru dat zaměřenou převážně na bezpečnost dopravy. Tato metodika již byla vyzkoušena na síti dálkových cyklotras a cyklostezek na území JM kraje. S ohledem na značný objem dat a rozsah mapování se do budoucna předpokládá úzká spolupráce s kraji ČR.
3. *Vytvoření metodického materiálu pro parkovací infrastrukturu.*
4. Rozvoj cyklistické dopravy se neobejde bez budování doplňkových, ale pro cyklisty nezbytných služeb tzv. cyklistické kultury. Příslušné metodické pokyny k parkování lze vyhledat v materiálech popsaných v rámci opatření 1.1.1. Na internetu jsou pak uvedeny souhrnné informace k dané problematice a příklady firem nabízející výrobu stojanů a dalších komponentů. Důležitá je i vazba cyklistické dopravy na veřejnou dopravu a tedy i budování parkovišť pro kola poblíž autobusových, tramvajových zastávek či stanic metra – které plní podobnou roli jako záchytná parkoviště pro automobily na kraji měst. K této problematice se vztahuje cíl 1.3

**Cíl 2. Zvyšování bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu**

**Obecný popis cíle:** Cílem je, kromě budování bezpečné cyklistické infrastruktury, rozpracovat osvětové programy zaměřené na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců. Cílem je zakotvit silněji ve vědomí veřejnosti zájem o bezpečnost cyklistů i chodců v souvislosti s cyklodopravou.

**Naplnění cíle prostřednictvím těchto opatření:**

1. *Podpora projektové přípravy a realizace stavebních opatření*
   Postupně se vytváří databáze úseků, kde se plánuje výstavba cyklistických komunikací. Účelem této databáze je:
   1. zkoordinovat aktivity obcí s dalšími partnery (stát, kraj, další obce apod.), zejména pro využití Strukturálních fondů EU;
   2. motivovat pro budování cyklistických stezek v rámci základní dopravní obslužnosti obcí;
   3. evidovat celkové potřeby výstavby cyklistických stezek, aby bylo možné stanovit přiměřenou finanční dotaci z prostředků SFDI a z jednotlivých krajů.

   Databáze má přímou vazbu na opatření 1.2.2. „SFDI“ a 2.3.2. „Synergický efekt“. Součástí realizace opatření je realizace seminářů, které jsou průběžně zveřejňovány na internetu. Ty se týkají i takových témat jako zklidňování dopravy - (viz více viz: Dopravní zklidňování a více viz: Zklidňování dopravy - Opatření - Rychlost)
2. *Finanční podpora ze SFDI k problematice cyklistických stezek.*
   Informace k naplňování tohoto opatření je možné nalézt v Cyklostrategie a cyklistické stezky.
3. *Rozpracování programu BESIP zaměřeného na zvyšování bezpečnosti cyklistů*
   Na stránkách BESIP je možné průběžně se seznamovat se všemi aktivitami, které se týkají prevence bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Nejnovějším aktivitou BESIP je

projekt „Bezpečná obec“, jehož cílem je shrnout dosavadní zkušenosti, vytvořit metodiku pro aktivity obcí a podpořit zapojení obcí do řešení bezpečnosti silničního provozu. Tento projekt by měl pokrývat komplexní oblast bezpečnosti silničního provozu v obcích počínaje dopravní výchovou, dopravním zklidňováním atd., až po informace o možnostech financování úprav infrastruktury pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu. BESIP také připravuje film o bezpečnosti cyklistů. Dalším významným realizovaným projektem je „Na kole jen s přilbou“ (viz více viz: Helmy a přilby), www.nakolojensprilbou.cz a výzkumný projekt ALARM (viz opatření 1.4.1).

**Cíl 3. Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému**

**Obecný popis cíle:** Cílem je podporovat programy, které pomohou propojit cyklistiku s veřejnou hromadnou dopravou, jak v oblasti denního dojíždění do práce či do školy, tak i v rámci volného času či turismu.

**Souhrnný komentář k naplňování cíle:**

Pro odbornou veřejnost je k dispozici metodická příručka podávající souhrnné informace k začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému. K dispozici je rovněž metodika z Velké Británie. Rozvoj cyklistické dopravy nabízí v této oblasti především cykloturistika. Svědčí o tom vypravování speciálních prostředků veřejné dopravy, tzv. cyklobusů, cyklovlaků či cyklotramvají či existence nových služeb, jako půjčování kol ze strany ČD a.s. Cyklobusy jsou většinou finančně podporovány ze strany krajských samospráv.

Informace pro veřejnost jsou dobře dostupné na internetu:
Cyklo a vlak: http://www.cd.cz/index.php?action=section&id=128
Cyklobusy: http://www.nakole.cz/clanky/clanek.php3?id=38

**Cíl 4. Posílení výzkumu, výchovy, vzdělávání a osvěty k podpoře cyklistiky**

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

**Naplnění cíle prostřednictvím těchto opatření:**

1.4.1. Aktualizace základního výzkumu prostřednictvím projektů VaV „CYCLE 21“, „ALARM“, výzkumného záměru Udržitelná doprava: Šance pro budoucnost (část cyklistika).

1. 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). Projekt zahrnuje vypracování komplexně orientované analýzy vyhodnocující infrastrukturní podmínky cyklistické dopravy s návrhem opatření k jejímu zatraktivnění, s posouzením její využitelnosti.
2. ŠANCE - Udržitelná doprava: Šance pro budoucnost (část Cyklistika)
   Projekt je realizován v rámci výzkumného záměru Ministerstva dopravy České republiky (č. MDO 4499457501). V oblasti cyklistiky jsou zde řešeny dva významné podprojekty:
   1. Cyklistika v GIS (viz opatření 1.1.2.)
   2. Cyklistika ve městech (projekt stanoví základní nástroje pro zlepšení podpory cyklistické dopravy, a to prostřednictvím konkrétních opatření a doporučení, s nimiž je spojen další rozvoj cyklistické dopravy).

   >
3. ALARM - Moderní formy dopravní výchovy dětí a mládeže jako prostředek snižování nehodovosti v provozu na pozemních komunikacích.
   Projekt je realizován v rámci Národního programu výzkumu 2004-2009 Ministerstva dopravy

České republiky (č. 1F-44L/058/050). Projekt ALARM vytváří novou metodiku výuky a výcviku dětí, která by měla přispět k zodpovědnějšímu chování dětí v provozu na pozemních komunikacích a k rychlejšímu odstranění pokud možno všech nebezpečí, které jim v dopravě hrozí. Projekt řeší tento problém systémově od kvalifikovanosti učitelů k vedení dopravní výchovy až po její materiální zázemí v analogové i digitální formě. Jednou z částí je i cyklistika. >

1.4.2. Realizace projektu EU "BYPAD" (Bicycle Policy Audit).

Centrum dopravního výzkumu 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". Jeho cílem je přenést maximální informace o nutnosti podpory cyklistické dopravy na regionální a místní úroveň.

BYPAD-Platform (**B**ic**Y**cle **P**olicy **A**u**D**it): 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 devíti oblastí (1 – Uživatelské potřeby; 2 – Vedení; 3 – Politika na papíře; 4 – Finance a zaměstnanci 5 – Infrastruktura, bezpečnost a služby; 6 – Komunikace a osvěta; 7 – Doplňkové akce; 8 – Cílové skupiny a partnerství; 9 – Vyhodnocení a dopad). Velkou výhodou projektu je i to, že bude realizován minimálně v 15 státech EU. Díky tomu bude možné zajistit výměnu zkušeností a prezentovat aktivity kraje na mezinárodním poli. Na realizaci projektu se bude spolupodílet mnoho renomovaných zahraničních firem, což jistě přispěje k dalšímu rozvoji cyklistiky v kraji.

Prostřednictvím podrobné analýzy silných a slabých stránek běžných politických procesů a pomocí jasných doporučení pro zkvalitnění politiky v dané oblasti. Bude vytvořena pracovní skupina složená z politiků, úředníků a veřejnosti, která bude společně posuzovat stávající stav v kraji a navrhovat možná řešení k zlepšení daného stavu. Cílem bude ověřit či zakomponovat do strategického plánování kraje zásady pro plánovací a rozhodovací proces, a které lze označit za rozhodující pro soulad rozvoje kraje ve vztahu k dopravě s požadavky péče o životní prostředí.

V České republice CDV provedlo audit již v šesti městech: České Budějovice, Pardubice, Olomouc, Ostrava, Plzeň a Vsetín. Města pak obdržela certifikát z rukou ministra dopravy ing. Milana Šimonovského dne 16. 9. 2004.

1.4.3. Podpora společného programu Doprava pro 21. století.

Jde o společný program Nadace Partnerství a Nadace VIA, který vznikl v roce 2000 za podpory The Rockefeller Brothers´ Fund. Posláním programu je prezentovat nejnovější poznatky o dopravě a přispívat k rozvoji veřejné osobní dopravy, cyklistiky a chůze, s výhledovým cílem nalezení rovnováhy mezi jednotlivými druhy dopravy. Od svého vzniku se činnost programu zaměřuje nejen na grantovou podporu dopravních projektů, ale vyvíjí i intenzivní vlastní činnost. Jde o aktivity zaměřené jak na neziskový sektor, tak především na státní a místní správu a samosprávu. Mezi tyto aktivity patří:

- Soutěž pro města a obce "Zklidňování dopravy ve městech a obcích", jejímž cílem je prostřednictvím ocenění uvést v širší známost kvalitní projekty realizované v ČR a inspirovat tak k jejich následování.
- Exkurze pro představitele státní správy, samosprávy, dopravní policie, odborného školství i neziskových organizací a tisku; exkurze jsou zaměřeny na prezentaci šetrných dopravních řešení v ČR i v zahraničí (cyklistická infrastruktura ve Vídni, dopravně zklidněné průtahy obcemi v Dolním Rakousku, zklidňování v jednotlivých regionech ČR: střední a severní Morava, východní Čechy, Plzeň a okolí).
- Sběr informací a jejich šíření prostřednictvím webových stránek programu. Na stránkách jsou postupně uveřejňovány podrobné popisy úspěšných projektů, které si zaslouží pozornost

z hlediska podpory trvale udržitelné dopravy (např. Cyklistická infrastruktura ve Vídni; Zpoplatnění dopravní zácpy v Londýně; Bogota – nejdřív lidé, potom auta; Management parkování ve Vídni; Zklidňování dopravy na průtazích obcemi v Dolním Rakousku apod.)
- Publikační činnost a propagace šetrné dopravy v médiích (příručka „Jak zklidnit dopravu v obcích“, určená především zástupcům samosprávy a státní správy v menších obcích; články v odborném i denním tisku).
- Poskytování grantů - podpora projektů přinášejících originální trvale udržitelná řešení v dopravě.

## Závěr

Hlavním poselstvím Cyklostrategie je vytvářet takové podmínky, aby každý z nás měl vůbec možnost vyjet za úřady, lékařem, školou či prací také na kole. Cyklostrategie má formu doporučení, nabídky finanční pomoci ze strany státu, lepšího legislativního zázemí, metodické a odborné spolupráce. Z ní lze vyjít při koordinaci činnosti všech ministerstev, krajů, obcí a dalších subjektů tak, aby se co nejrychleji rozvíjela kvalitní bezpečná síť cyklistické infrastruktury a zároveň i povědomí veřejnosti o cyklistice jako alternativní formě dopravy.

04/2006