



Cyklodoprava v období 2021 až 2025

Doporučení pro vládu ČR a ministra dopravy pro funkční období 2021 až 2025

Nadace Partnerství pomáhá lidem pečovat o životní prostředí. Poskytuje jim k tomu granty, odborné služby a inspiraci ze zahraničí. Podporuje kvalitní veřejná prostranství, zelené stavění, vzdělávání, zeleň ve městě i v krajině, zklidňování dopravy, šetrnou turistiku a ochranu přírody. Každoročně vyhlašuje oblíbenou celostátní anketu Strom roku, založila tradici Festivalu otevřených sklepů, v Brně postavila vzdělávací centrum Otevřená zahrada určené pro environmentální vzdělávání žáků škol, dospělých i studentů univerzit.

WWW.NADACEPARTNERSTVI.CZ

Supported by:



Federal Ministry
for the Environment, Nature Conservation
and Nuclear Safety



European
Climate Initiative
EUKI

based on a decision of the German Bundestag

Dokument vznikl v rámci projektu Cyclurban+, který je součástí Evropské iniciativy na ochranu klimatu (EUKI) Spolkového ministerstva životního prostředí, ochrany přírody a jaderné bezpečnosti (BMU).

Cyklodoprava v období 2021 až 2025

Autor: Michal Šindelář

Rok: 2021

Nadace Partnerství
Údolní 33, 602 00 Brno

Telefon: +420 733 286 101

E-mail: michal.sindelar@nap.cz

Obsah

1	Manažerské shrnutí.....	4
2	Povinnost velkých investorů budovat bezmotorovou infrastrukturu v rámci svých záměrů.....	5
3	Podpora samospráv Státním fondem dopravní infrastruktury	6
4	Realizace pátešní cyklistické dopravní sítě ČR - CYKLOVIZE 2030	7
5	Nákup vozidel na alternativní pohony	8
6	Data	10
7	Měkká opatření.....	11
8	Úprava přednosti na přejezdech pro cyklisty	12
9	O publikaci.....	13

1 Manažerské shrnutí

Představujeme základní doporučení pro vládu ČR a ministra dopravy pro funkční období 2021 až 2025 cílící na odstranění překážek dynamického rozvoje cyklo dopravy, který Česko v posledních letech zažívá.

Doporučení obsahuje sedm konkrétních opatření:

1. Budování cyklistické infrastruktury v rámci velkých dopravních staveb
2. Zajištění dostatečné finanční podpory pro budování cyklistické infrastruktury samosprávami ze Státního fondu dopravní infrastruktury.
3. Realizace páteřní cyklistické dopravní sítě ČR, přímá podpora krajům.
4. Rozšíření podpory nákupu vozidel na alternativní pohony na nemotorová vozidla.
5. Podpora datové infrastruktury.
6. Podpora měkkých opatření.
7. Úprava přednosti na přejezdech pro cyklisty.

Realizace těchto opatření výrazně pomůže další akceleraci rozvoje dopravní a rekreační cyklistiky v Česku, přispěje k naplňování klimatických cílů, zlepší zdravotní stav obyvatelstva a výrazně pomůže městům s realizací udržitelných dopravních systémů.

2 Povinnost velkých investorů budovat bezmotorovou infrastrukturu v rámci svých záměrů

Situace

Většina nových velkých dopravních staveb (budované dálnice, silnice I. a II třídy, modernizované a nové železniční trati atd.) v Česku s sebou zpravidla přináší zafixování současných a vytvoření nových bariér pro pěší a cyklistický provoz.

Často se jedná o velké zásahy obtížně napravitelné či nevratné, které vedou ke zhoršení vyvážených podmínek pro jednotlivé druhy dopravy a zhoršují bezpečnost a komfort udržitelných a šetrných forem pohybu.

Samostatné dotování záměrů bezmotorové infrastruktury v daném území často ani nepokrývá tempo vyvážení nových bariér realizacemi záměrů infrastruktury pro motorový provoz, které jsou sice taktéž dotovány z veřejných prostředků (SFDI, EU), avšak plnohodnotné celostní řešení bývá s ohledem na jejich rozpočtové kategorie dotací odmítáno (v lepším případě se za cenu nesmyslně velkých procesních komplikací a vynaložené energie navíc podaří v koordinaci některé věci zlepšit)

Řešení

Zavedení povinnosti velkých investorů (ŘSD, SŽ atd.) plnohodnotně řešit bezmotorovou dopravu a prostupnost území, a to výrazně nad rámec dosavadních zvyklostí a svých vlastních sledovaných zájmů (automobilový a železniční provoz).

Systémově by mělo být zahrnuto i (ko)financování a supervize plnohodnotné projekční přípravy a realizace staveb celostním integrovaným způsobem na nejvyšší celonárodní úrovni (MD), včetně oponentního posuzování návrhu staveb z hlediska jejich bezbariérovosti pro bezmotorový provoz apod.

Z hlediska veřejného zájmu se jedná o nejefektivnější a nejlevnější možné řešení, dodatečné úpravy a opravy chybně bariérově realizovaných dopravních staveb jsou téměř vždy horší a přitom dražší, jsou-li vůbec technicky možné.

Cílový stav

Nové velké dopravní stavby vyrovnaně zlepšují podmínky pro všechny druhy dopravy, tedy zvyšují bezpečnost, komfort i prostupnost území i pro chůzi a jízdu na kole.

Díky tomu je opravdu zajištěn udržitelný rozvoj dotčeného území a z hlediska veřejných rozpočtů se jedná o nejefektivnější možný přístup (s péčí řádného hospodáře).

3 Podpora samospráv Státním fondem dopravní infrastruktury

Situace

Obce, města a kraje budou v následujících letech potřebovat až 2 miliardy Kč ročně na financování cyklistické infrastruktury. Tyto finance zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury skrze příspěvkový program Cyklostezky. Aktuálně je poskytována dotace do výše 85 % uznatelných nákladů.

Řešení

Na základě zahraniční zkušenosti je vhodné uvažovat o navýšení této dotace až na 110 %, čímž by se samosprávám kryly nejen celkové stavební výdaje, ale díky dotaci přesahující 100 % by žadatelé byli schopni pokrýt také náklady na zpracování projektové dokumentace. Navýšení dotace až na 110 % povede ještě k další akceleraci výstavby bezpečné infrastruktury pro cyklisty v ČR, a to především na straně obcí s menšími rozpočty.

Cílový stav

Samosprávy, jako hlavní tahoun rozvoje cyklodopravy v Česku, mají k dispozici dostatek financí pro rozvoj cyklodopravy v Česku.

4 Realizace páteřní cyklistické dopravní sítě ČR - CYKLOVIZE 2030

Situace

V Česku je 40 000 kilometrů vyznačených cyklotras. Pouze 12 % z nich je v režimu chráněných cest. Dopravní síť je nespojitá a během cesty jsou tak její uživatelé vystaveni i nebezpečným situacím, kdy je cyklotrasa přivede na rušnou silnici nebo ještě lépe, stezka náhle končí bez pokračování. Chybí klasifikace cyklotras podle jejich důležitosti, chybí regionální koordinace rozvoje cyklotras, pokud jsou dosahovány výsledky, pak se jedná o koordinované úsilí svazku obcí nebo o působení krajského cyklokoordinátora.

Řešení

Pracovní skupina krajských koordinátorů, ministerstev a spolku Partnerství pro městskou mobilitu spojily své síly pod hlavičkou CYKLOVIZE 2030. Jejím cílem je vybudování ucelené a bezpečné sítě cyklostezek a dálkových cyklotras napříč republikou, která v jednotlivých regionech, krajích a celém Česku urychlí rozvoj cyklo dopravy a podpoří cykloturistiku.

CYKLOVIZE 2030 bude definovat vedení páteřní cyklistické dopravní sítě ČR v mapové podobě. Tato síť bude hierarchicky členěna jako dopravní cesty pro cyklisty I., II. a III. třídy tak, aby odrážela dopravní význam těchto cest. Nová klasifikace bude vycházet z existujícího číslování cyklotras a z krajských priorit pro vedení základní dopravní sítě.

V návaznosti na vytvoření této páteřní sítě bude stanoven rozsah nutných investičních nákladů na její dobudování, a to především dopravních cest pro cyklisty první a druhé třídy. Zvláštní důraz bude kladen na problematické úseky, kde jsou cyklotrasy vedeny po silnicích s intenzivní motorovou dopravou nebo kde cyklotrasy tyto silnice kříží.

Třetím pilířem je vytvoření samostatného finančního instrumentu v dostatečném rozsahu pro dobudování páteřní cyklistické dopravní sítě v ČR. Existují finanční nástroje, zejména příspěvky poskytované ze SFDI a dotační program IROP, jsou určeny primárně pro obce. Nicméně pokud se má realizovat páteřní cyklistická dopravní síť ČR, pak tyto finanční prostředky nebudou stačit. Proto je nutné vytvořit nový finanční instrument určený přímo pro kraje a dobudování páteřní cyklistické sítě.

Cílový stav

Existuje centrální webová mapová databáze cyklistických tras, kterou jsou definovány dopravní cesty pro cyklisty první až třetí třídy. Tyto dopravní cesty tvoří páteřní cyklistickou dopravní síť České republiky. Primárně k dopravním cestám první a druhé třídy jsou známy nutné investiční náklady k dobudování ucelené sítě. Ze státního rozpočtu jsou převáděny finanční prostředky krajům na dobudování páteřní sítě v návaznosti na krajské plány. Krajské úřady se zřízenou pozicí cyklokoordinátora jsou klíčovým aktérem v dobudování páteřní cyklistické dopravní sítě ČR skrze definování této sítě, zajištění projektové dokumentace a realizaci výstavby, ať už samostatně nebo ve spolupráci s jednotlivými samosprávami.

5 Nákup vozidel na alternativní pohony

Situace

Stát podporuje nákup vozidel na alternativní pohony s cílem snížit emise CO₂ a podpořit tranzici dopravních systémů ze závislosti na fosilních palivech na alternativní zdroje. Stát však podporuje výhradně nákup motorových vozidel, do nedávné doby často i se spalovacími motory na LPG, které jsou pouze mírně ekologičtější než běžné benzínové motorové jednotky. Pokud se organizace z veřejného nebo soukromého sektoru rozhodne pro nákup zcela bezemisního nemotorového vozidla, typicky běžných a nákladních elektrokol, pak nedostane od státu žádnou podporu.

Řešení

Je potřeba rozšířit státní podporu na nákup vozidel na alternativní pohony také na jízdní kola, elektrokola, a nákladní elektrokola. Ačkoliv se jedná o bezemisní vozidla, stát dosud finančně podporoval jak ve veřejné, tak v podnikatelské sféře pouze nákup automobilů a motocyklů, ať už se spalovacím motorem (CNG) nebo s částečným a plným pohonem na elektřinu (hybridy a elektromobily).

Především nákladní elektrická kola představují část řešení problému městské mobility a jsou nástrojem snižování závislosti na automobilové dopravě. Tato bezemisní vozidla jsou přitom násobně levnější oproti dosud podporovaným vozidlům.

Je nutné výzvu "Alternativní pohony", případně výzvu "Ekomobilita" Národního programu Životní prostředí rozšířit i pro nákup jízdních kol, elektrokol, nákladních kol a nákladních elektrokol pro veřejný a soukromý sektor a soukromé osoby s vyšší příspěvku až 80 % způsobilých nákladů s každoroční alokací 20 milionů Kč rozdělenou podle kategorií.

Typ vozidla/Podpora	Maximální výše dotace na jedno vozidlo		
	veřejný sektor	firemní sektor	soukromé osoby
jízdní kolo	10 tis. Kč	x	x
elektrokolo	40 tis. Kč	x	x
nákladní kolo	80 tis. Kč	80 tis. Kč	80 tis. Kč
nákladní elektrokolo	150 tis. Kč	150 tis. Kč	150 tis. Kč

Výše dotace na jedno vozidlo včetně příslušenství je až 80 % z celkových způsobilých výdajů, maximálně do výše uvedené fixní částky dle typu vozidla.

Cílový stav

Vozový park v Česku se výrazně obměňuje i díky tisícům jízdních a nákladních elektrokol, kterým veřejné a soukromé instituce a fyzické osoby nahrazují běžné automobily. Pokud se organizace nebo soukromá osoba bude rozhodovat o nákupu vozidla na alternativní pohon, bude mít k dispozici rovnocenné alternativy pro výběr jak mezi motorovými, tak mezi nemotorovými vozidly.

6 Data

Situace

Zatímco pro motorovou dopravu jsou v Česku instalovány rozsáhlé telematické systémy, o pohybu lidí na kole jsou data sbírána sporadicky a nesystematicky. Není tak možné spolehlivě vyhodnocovat efektivitu investic do infrastruktury vzhledem k počtu uživatelů a není tak možné sledovat využití sítě infrastruktury v průběhu času.

Řešení

Řešením je systematická podpora instalace sčítacích technologií jak pro existující infrastrukturu, tak pro nově stavěnou. Česká města a významné regionální a národní trasy je nutné vybavit touto technologií, aby bylo možné získat lokální a národní data o počtech lidí využívajících cykloinfrastrukturu a časových trendech těchto dat.

Finanční podporu pro kraje, města, obce a svazky obcí je vhodné administrovat přes existující příspěvkový program SFDI "Cyklostezky" skrze rozšíření možnosti čerpat podporu i na sčítací technologie. Podpora musí být dostupná pro instalaci technologie na již existující cyklistické infrastrukturu, tak pro instalaci u nové výstavby.

Pro sebraná data je nutné vytvořit internetový národní portál, kde budou data agregována ve formátu otevřených dat. Aktuálně jsou data hůře dostupná na rozmanitých webech, pokud jsou vůbec veřejně dostupná. Národní portál umožní centrální dostupnost těchto dat za celé Česko.

Cílový stav

Česko systematicky sbírá data o intenzitách rekreačních a dopravních cest na kole napříč městy a regiony. Správci cyklostezek a další infrastruktury mají k dispozici financování pro instalaci sčítacích technologií. Pro odbornou, laickou a mediální veřejnost je dostupný národní portál prezentující data o intenzitách cest na kole, která jsou dostupná volně ke stažení jako otevřená data.

7 Měkká opatření

Situace

Ruku v ruce s rozvojem infrastrukturních podmínek pro aktivní mobilitu je nutné realizovat měkká opatření cílící na změnu postojů, proměnu dopravního chování a podporu organizací rozvíjející sektor aktivní mobility. V Česku se realizuje řada osvětových projektů s významným dopadem díky aktivitám řady organizací. Pro financování těchto aktivit, které prokazatelně přispívají k naplňování národních cílů v oblasti snižování emisí CO₂, však neexistuje odpovídající finanční rámec.

Řešení

V návaznosti k tvrdým, infrastrukturním opatřením, je nutné doplnit měkká opatření – k propagaci jízdy na kole, rozvoji pozitivních postojů k cyklo dopravě a konečně změně dopravního chování. Do tvrdých opatření se za posledních 20 let v Česku investovalo [13 miliard Kč z veřejných rozpočtů](#), na měkká opatření však za tu dobu byly vynaloženy pouze nižší desítky milionů Kč.

V Česku přitom existuje řada projektů, jejichž dopad je možné dále rozšířit skrze veřejnou finanční podporu. Jedná se například o výzvu Do práce na kole, průzkum Cyklobarometr, certifikaci pro cyklozaměstnavatele, osvětové kampaně samospráv jako je například Čistou stopou Prahou, soutěž Cena Víta Brandy, iniciativa CityChangers, konference pro samosprávy a odborníky, inspirační exkurze do zahraničí pro komunální úředníky a politiky, vzdělávání v tématu cyklo dopravy.

Podporou měkkých opatření je možné dále urychlit rozvoj aktivní mobility. V minulosti existovala podpora z Národního programu Životní prostředí, tato podpora však byla dostupná naposledy v roce 2017, s omezenou alokací a byla určena pouze samosprávám (Výzva č. 11/2017). Řešením je pravidelná, každoroční výzva administrovaná Národním programem pro životní prostředí, s alokací 50 milionů Kč ročně, která bude otevřena pro žadatele z řad samospráv, organizací zřízených samosprávami a zájmovým organizacím realizující měkká opatření.

Cílový stav

Je vytvořeno stabilní finanční zázemí pro dlouhodobou a udržitelnou propagaci udržitelné mobility. Díky exkurzím do zahraničí a vzdělávání je posilována kapacita samospráv pro rozvoj cyklo dopravy. Realizace tvrdých infrastrukturních opatření je doprovázena kampaněmi pro využití této infrastruktury. Díky motivačním kampaním je aktivní mobilita důležitým pilířem pro posilování všeobecného zdraví obyvatel Česka.

8 Úprava přednosti na přejezdech pro cyklisty

Situace

Stávající zákonná úprava týkající se práv a povinností ve vztahu k přejezdu pro cyklisty je již překonaná samotným chováním účastníků provozu na pozemních komunikacích. Řidiči běžně dávají přednost cyklistům, kteří se zjevně chystají přejíždět pozemní komunikaci po přejezdu pro cyklisty. Z perspektivy řidiče motorového vozidla se k přejezdu pro cyklisty vztahuje stejná úprava jako přechodu pro chodce. Cílem novelizace zákona č. 361/2000 Sb. je formálně sladit práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích pro přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty a zjednodušit tak porozumění těmto právům a povinnostem.

Řešení

Řešením je novelizace zákona č. 361/2000 Sb. § 5, upravující povinnosti řidiče, odst. 2, písmeno h) v tomto znění (řidič nesmí):

“h) ohrozit nebo omezit cyklistu, který přejíždí pozemní komunikaci po přejezdu pro cyklisty nebo který zjevně hodlá přejíždět pozemní komunikaci po přejezdu pro cyklisty, v případě potřeby je řidič povinen i zastavit vozidlo před přejezdem pro cyklisty; tyto povinnosti se nevztahují na řidiče tramvaje,”

přidat písmeno k) v tomto znění (řidič nesmí):

k) ohrozit cyklistu přejíždějícího pozemní komunikaci po přejezdu pro cyklisty, na kterou řidič odbočuje, a dále nesmí ohrozit cyklistu při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci a při otáčení nebo couvání,

a dále § 57, upravující jízdu na jízdním kole, odst. 8, v tomto znění:

(8) Cyklista nesmí vjíždět na přejezd pro cyklisty, přijíždějí-li vozidla s právem přednostní jízdy; nachází-li se na přejezdu pro cyklisty, musí neprodleně uvolnit prostor pro projetí těchto vozidel. Cyklista nesmí vjíždět na přejezd pro cyklisty bezprostředně před blížícím se vozidlem. Cyklista musí dát přednost tramvaji. Na přejezdu pro cyklisty se jezdí vpravo.

Cílový stav

Novelizace zákona také podpoří výstavbu fyzicky oddělených cyklostezek, které mnohé samosprávy raději nahrazují jízdními pruhy pro cyklisty s odůvodněním, že cyklista v jízdním pruhu pro cyklisty neztrácí přednost během přímé jízdy v místě křížení s jinou pozemní komunikací či místem ležícím mimo pozemní komunikaci (typicky vjezd). Novelizace přináší zachování přednosti při přímé jízdě, pokud je cyklostezka v místě křížení přerušena přejezdem pro cyklisty.

9 O publikaci

Publikace je součástí projektu organizace European Climate Initiative (EUKI). EUKI je nástrojem financujícím projekty od německého Spolkového ministerstva životního prostředí, ochrany přírody a bezpečnosti reaktorů (BMU). Cílem EUKI je podporovat evropskou spolupráci v oblasti ochrany klimatu za účelem snižování emisí skleníkových plynů.

Tato publikace vznikla díky finanční podpoře Evropské Unie a německého Spolkového ministerstva životního prostředí, ochrany přírody a bezpečnosti reaktorů (BMU). Za obsah zodpovídá výhradně Nadace Partnerství a nemůže být považován za stanovisko donorů.

Supported by:



Federal Ministry
for the Environment, Nature Conservation
and Nuclear Safety



European
Climate Initiative
EUKI

based on a decision of the German Bundestag