

CYKLOVIZE 2030 – BEZPEČNĚJŠÍ CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA

Jaroslav Martinek

Článek představuje projekt CYKLOVIZE 2030, což je soubor opatření k tvorbě bezpečné dopravní sítě pro moderní prostředky individuální dopravy v České republice. Projekt má přispět k tomu, aby se síť budovala a fungovala podobně jako je tomu u železnic nebo silnic. Na jejím vytvoření pracuje skupina složená ze zástupců jednotlivých krajů pod záštitou Asociace krajů ČR a spolku Partnerství pro městskou mobilitu. CYKLOVIZE 2030 úzce spolupracuje s pracovní skupinou Ministerstva dopravy zaměřenou na koordinaci rozvoje infrastruktury pro aktivní mobilitu. Dnes je často u nás infrastruktura pro cyklisty nespojitá a během cesty jsou tak její uživatelé vystaveni nebezpečným situacím, kdy je cyklotrasa přiveďte na rušnou silnici nebo stezka náhle končí bez pokračování. Článek nejprve představuje problémy, které mohou bránit realizaci a dále představuje nástroje a opatření, která je řeší. Závěrečná kapitola ukazuje, jaký užitek z toho můžeme mít.

Všeobecný úvod – co je CYKLOVIZE 2030?

S ohledem na významný nárůst počtu cyklistů a celkové intenzity cyklistické dopravy, jakož i jiných alternativních způsobů dopravy, vznikla potřeba vytvoření uceleného systému dopravní sítě pro cyklisty a ostatní aktivní dopravu tak, jak je tomu běžné u dopravní infrastruktury pro motorovou dopravu. Doposud byla infrastruktura pro tento druh dopravy budována na základě místních zájmů, většinou bez širších vazeb a napojení do sítě dopravních komunikací. Při projektování a výstavbě této infrastruktury nebyly zohledňovány dopravní potřeby obyvatel, přirozená urbanistická centra. Pohled na dopravní infrastrukturu pro aktivní mobilitu byl zejména z úhlu uspokojování turistických potřeb. Jízdní kolo nebylo chápáno jako dopravní prostředek, ale pouze jako nástroj ke trávení volného času. Tomuto pohledu odpovídal i systém vytváření dopravní infrastruktury pro cyklisty. Infrastruktura tak byla situována především do turistických destinací. Hlavním parametrem při trasování bylo nabídnout uživatelům zajímavé prostředí, které spojí turisticky zajímavé oblasti a pomůže s vytvořením destinačního managementu. Tímto způsobem vznikaly cyklotrasy a cyklostezky, které zpravidla vytvářely okruhy v zájmové destinaci.

V poslední dekádě však dochází k výraznému odklonu od této doktríny a jízdní kolo je chápáno jako jeden z alterna-

tivních dopravních prostředků. K této změně výrazně dopomohl jak zvýšený zájem o alternativní dopravu a nabídka sdílených služeb, tak vytvoření celé řady alternativních dopravních prostředků s elektrickou přípomocí. Aby se aktivní mobilita mohla stát významnou součástí přepravní práce v ČR a mohlo docházet k nárůstu jejího podílu, je zapotřebí vytvořit odpovídající dopravní síť, která svým uživatelům poskytne bezpečný prostor. Není tedy žádoucí dále rozdělovat cyklostezky (alternativní dopravní prostor) podle motivace jeho uživatelů na dopravní a turistické. Stejně tak jako je tomu u silnic pro motorová vozidla, kde tento faktor rovněž není zohledňován. Důležitým faktorem je poptávka po takovém dopravním prostoru. Již není tedy podstatné, zda motivací dopravních potřeb uživatelů je turistika či jejich každodenní dopravní obsluha.

Při trasování a projektování takového dopravního prostoru je zapotřebí zejména zohlednit:

- 1) vyhodnocení dopravního chování obyvatel mezi jednotlivými urbanistickými celky;
- 2) směrová a výšková vedení projektovaných cyklotras (vedení cyklotrasy nesmí být výrazným závlekem oproti silnici pro motorová vozidla).

Za tím účelem vznikla **CYKLOVIZE 2030**, soubor opatření k tvorbě **bezpečné dopravní sítě pro moderní prostředky individuální dopravy v ČR**. Projekt má přispět k tomu, aby se síť budova-

la a fungovala podobně jako je tomu u železnic nebo silnic. Tato síť musí (1) zohledňovat dopravní potřeby obyvatel a zajišťovat vytvoření dopravního prostoru pro aktivní mobilitu uvnitř měst či v jejich blízkém okolí; (2) podporovat multimodální dopravní systém díky napojení na zastávky veřejné dopravy; (3) poskytovat vlastní bezpečný dopravní prostor v urbanisticky silných směrech z krajských metropolí do regionálních center; (4) vycházet z vedení páteřních dálkových cyklotras (účelem je provést takové úpravy, aby dálková cyklotrasa co nejvíce uspokojovala dopravní potřeby obyvatel daného území). Páteřní cyklotrasy definované v jednotlivých krajích představují základní páteř pro budoucí ucelenou dopravní infrastrukturu pro aktivní dopravu. Její realizací dojde k vytvoření odpovídajícího dopravního prostoru nejen pro cyklisty, ale i pro moderní prostředky individuální dopravy obecně.

Na vytvoření sítě pracuje skupina složená ze zástupců jednotlivých krajů pod záštitou **Asociace krajů ČR** a spolku **Partnerství pro městskou mobilitu**. CYKLOVIZE 2030 spolupracuje úzce s **pracovní skupinou Ministerstva dopravy (MD) zaměřenou na koordinaci rozvoje infrastruktury pro aktivní mobilitu**.

CYKLOVIZE 2030 navazuje na vládní Koncepti městské a aktivní mobility pro období 2021–2030,¹⁾ která byla přijata v lednu 2021. Užitek z ní budou mít nejen cyklisté, ale i řidiči. Více cyklostezek

1) <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobility-pro-obdobi-2021-2030>

a cyklistů znamená zrychlení ostatní dopravy, více bezpečí a méně stresu na přeplněných silnicích, které už dnes v mnoha místech kapacitně nestačí.

Pracovní skupina se naposledy potkala ve dnech 27.–28. 2. 2023 v Praze, aby ve spolupráci s nizozemským velvyslanectvím a jejich expertem pojmenovala problémy, které brání realizaci bezpečné dopravní sítě, navrhla společné úkoly a představila možnosti, které mají přispět k naplnění CYKLOVIZE 2030.

Projekt CYKLOVIZE 2030 – bezpečnější cyklistická infrastruktura je podporován z fondu zábrany škod České kanceláře pojistitelů.

Pojmenování problémů

Cyklostezky jsou pozemními komunikacemi IV. třídy na úrovni tzv. místních komunikací, tzn. jedná se o dopravní infrastrukturu vlastněnou samosprávou na úrovni obcí. Pokud se má vybudovat ucelená dopravní síť, je nutné odstranit řadu problémů, která brání vytvoření této sítě. Celkový výčet naleznete zde: <https://www.stavbycyklo.cz/rizika>. Pro tento článek byly vybrány čtyři příklady:

Za výstavbu cyklostezek jsou zodpovědné i malé obce, které nemají dostatek financí

Obecně platí, že za výstavbu cyklistické komunikace jsou zodpovědné obce. Je jedno, zda se jedná o velká města, nebo obec se 111 obyvateli. V případě větších měst to obvykle žádný problém nepředstavuje, skutečně malé obce však problematika cyklistické dopravy velmi často nezajímá, protože buď mají jiné priority, nebo nedostatečný rozpočet. Kdo tedy vybuduje problematické úseky? Pro pochopení problému může pomoci srovnání s Nizozemskem, které má podobnou rozlohu jako Česko, ale jen něco přes 350 obcí, zatímco v Česku jich leží přes 6 200. Problém lze řešit tak, že tyto malé obce získají podporu příslušného kraje.

Existují úseky, na které nelze získat dotace z evropských fondů

Pokud chce Česko vybudovat bezpečnou dopravní síť pro cyklisty, pak je z praxe jednoznačně nejvýhodnější využití starých formanských cest, lesních a polních



Foto: archiv autora

Obec Skrchov se svými 111 obyvateli musí vybudovat cyklostezku. Náklady jsou ale vyšší než roční rozpočet obce...



Foto: Radka Žáková, www.plzenskonakole.cz

Příklad cesty, na kterou zatím nelze získat dotaci

cest, které jsou ve vlastnictví obcí. Slabou stránkou tohoto postupu je ovšem nemožnost využití stávajících dotačních programů, které podporují jen výstavbu cyklostezek. Po cyklostezkách ale nemůže jezdit zemědělská a lesní technika, která zpravidla využívá právě lesní a polní cesty. Při optimalizaci a opravách takovýchto úseků lze využít pouze dotační programy jednotlivých krajů či vlastní finanční prostředky obcí. Problém lze řešit úpravou národních dotačních programů.

Chybné systémové nastavení podpory cyklistické dopravy

Při výstavbě liniových dopravních a železničních staveb dochází k vytvoření zásadní bariéry v prostupnosti prostředí.

Tyto bariéry lze následně překonat pouze za cenu velkých a dodatečných nákladů.

Například v Německu správce silnic na své náklady vybuduje podél silnice souběžnou cyklostezku. V Česku však podobné opatření neexistuje.

A nakonec, pokud chce obec vybudovat cyklostezku podél vodního toku, musí platit státní organizaci daného povodí nájem. Organizace veřejné správy si posílají finanční prostředky mezi sebou s odůvodněním, že jako řádný hospodář to musí udělat. Důsledkem ovšem je, že některé obce raději nebudují nic. V jiných státech organizace daných povodí přímo zohledňuje cyklisty, v Česku ne.



Příklad bariéry na cyklistické trase

Upřednostňování aut na úkor dalších forem městské dopravy

Většina českých měst má již definovanou síť ulic a chodníků. Jakékoli stavební úpravy budov vč. výstavby nových objektů vyžadují předepsané budování parkovacích míst. Přitom v řadě evropských zemí se od budování povinných parkovacích míst ustupuje. Velkou část českých ulic dnes zabírají parkovací místa pro auta. Uvnitř městského omezeného prostoru je třeba zvážit, zda skutečně veškerý prostor má být pro jízdní pruhy a parkoviště. Je tedy na čase přehodnotit zákonné limity pro budování parkovacích míst. Takto uvolněný prostor lze využít mj. pro cyklotrasy uvnitř měst.

Všechny čtyři příklady vyžadují systémové řešení, a to na národní úrovni.

Návrh řešení problémů

Pokud se má vybudovat ucelená dopravní síť pro cyklisty, je nutné řešit pojmenované problémy a realizovat konkrétní opatření. Základní výčet naleznete zde: <https://www.stavbycyklo.cz/reseni>. **Jedním z úkolů je např. dostat síť páteřních tras do Politiky územního rozvoje ČR.** Dále je třeba odhalit bezpečnostní rizika na páteřní dopravní síti a vyloučit nebezpečné lokality. Níže jsou pak popsány závěry a úkoly z pracovního setkání krajských cyklokoordinátorů, které proběhlo ve dnech 27.–28. 2. 2023 v Praze.

Řídicí a organizační nástroje

a) Řídicí nástroje

Úvodem je nutné si přiznat, že pracovní skupina CYKLOVIZE 2030, ani žádná jiná komise není schopna vyřešit řadu výše uvedených problémů. Ty se mohou řešit jen na základě politického rozhodnutí a dále na základě iniciativ Ministerstva dopravy a dalších zainteresovaných ministerstev. I proto byl projekt CYKLOVIZE 2030 představen na Dopravní komisi Asociace krajů ČR dne 10. 2. 2023 v Kutné Hoře, aby následně Asociace krajů ČR vznesla požadavky na MD. Mezi ně patří:

- Vytvořit příspěvek MD jednotlivým krajům na výstavbu problematických dílčích úseků.

- Obrátit se na Ministerstvo zemědělství, aby pro své zřízené organizace (jednotlivá povodí a Lesy ČR) vydalo metodický pokyn, který sjednotí a upraví postup svých organizací. Tento pokyn by rovněž mohl pomoci při vyjednávání se soukromými vlastníky lesů.
- Nastavit spolupráci s příslušnými orgány Ředitelstvím silnic a dálnic (ŘSD) a Správou železnic (SŽ).

Je potěšující, že komunikace na úrovni Ministerstva dopravy a Asociace krajů ČR již probíhá a nečeká se jen na úředně vznesené požadavky. Ministerstvo dopravy ověřuje možnosti a ministr dopravy Martin Kupka zároveň pověřil svého náměstka Václava Bernarda, aby prověřil potřebnost tohoto segmentu dopravy u jednotlivých krajů.

Konkrétní kroky vycházejí z již zmiňované vládní Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021–2030 a jsou rovněž průběžně konzultovány na pracovní skupině MD zaměřenou na koordinaci rozvoje infrastruktury pro aktivní mobilitu, složenou z klíčových organizací ovlivňujících podporu cyklistické dopravy v ČR. Hlavním koordinátorem této komise je právě Ministerstvo dopravy.

b) Organizační nástroje

Národní úroveň

Úloha státních organizací je významná, přestože jejich úkolem není primárně budování cyklostezek. Zásadním úkolem však je podpora legislativní, finanční a organizační. Co se týče financí, celkový výčet možností je popsán na



Páteřní síť dálkových cyklotras ČR (03/2023)

<https://www.stavbycyklo.cz/finance-22>. Nejde jen o přímé dotační možnosti z evropské či národní úrovně, ale i řadu nástrojů, které jsou popsány výše, neboť jsou spojené s politickým rozhodnutím. V optimální variantě se do roku 2030 předpokládá vyčlenit ze všech zdrojů až 660 mil. eur. Otázka legislativy je řešena pomocí tzv. legislativní cykloskupiny.

Státní úroveň dále nabízí koordinační a metodickou pomoc, a to prostřednictvím národního cyklokoordinátora, jehož úkolem je především propojovat partnery na státní, regionální a místní úrovni. Cyklokoordinátor pracuje externě jako spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s.

Do roviny aktivit národního cyklokoordinátora spadá i vytvoření mapového portálu <https://mapa.stavbycyklo.cz/>, na kterém je prezentována **základní síť páteřních cyklotras ČR**, která vznikla na základě podkladů ze 14 krajských cyklokonceptů. Následným úkolem bude rozdělení jednotlivých páteřních cyklotras na úseky, kterým budou přiřazeny atributy, např. budou rozděleny dle jejich současného a cílového stavu, stupně projektové připravenosti či stanovení vhodných finančních nástrojů k její realizaci. Následně je třeba tuto síť začlenit do územně analytických podkladů. Je potřeba vyvolat diskusi na téma zařazení této sítě do **Politiky územního rozvoje ČR**.

Krajská úroveň

Jak již bylo napsané výše, na vytvoření sítě pracuje skupina složená ze zástupců jednotlivých krajů pod záštitou **Asociace krajů ČR a spolku Partnerství pro městskou mobilitu**. Pracovní skupina zahrnuje 14 krajských cyklokoordinátorů.

Každý kraj má také možnost si do mapového portálu <https://mapa.stavbycyklo.cz/> nahrát všechny své mapové údaje, které má k dispozici, viz příklad z Olomouckého kraje – <https://olkr.stavbycyklo.cz/>.

Ale i v tomto případě čekají kraje úkoly. V některých případech by mělo dojít k aktualizaci samotné krajské cyklostrategie, která bude mít definovanou svou síť hlavních a regionálních koridorů, které zajišťují propojení krajských metropolit s regionálními centry.



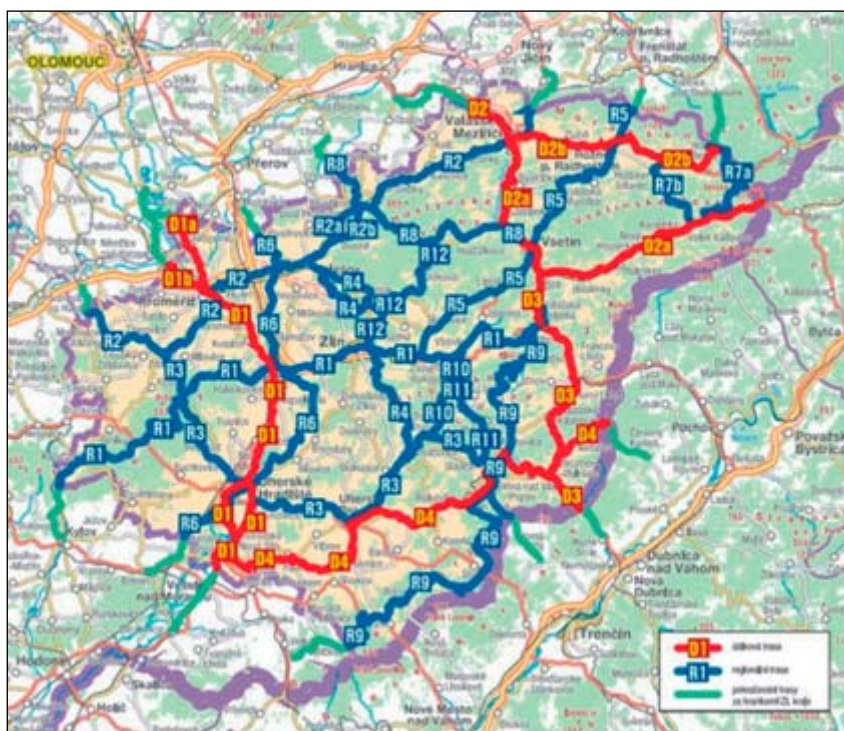
Ustanovení pracovní skupiny krajských cyklokoordinátorů na národní cyklokonferenci (12/2022)

Zdroj foto: Václav Bernard, náměstek ministra dopravy



Cyklistické komunikace na území Olomouckého kraje (12/2022)

Zdroj: <https://olkr.stavbycyklo.cz/>



Příklad návrhu sítě národních (červená barva) a regionální tras (modrá barva) ve Zlínském kraji

Zdroj: www.stavbycyklo.cz

Krajská cyklostrategie by měla nabízet koordinační, metodickou a finanční pomoc při realizaci problematických úseků na této síti. Měla by zahrnovat dotační titul, který pomáhá nejhudším obcím financovat jejich úseky. V některých případech by kraj mohl dokonce vstoupit jako investor výstavby cyklistických komunikací, tak jak to například dělá Ústecký kraj.

Krajská cyklostrategie by také měla stanovit kompetence, práva a povinnosti svého krajského cyklokoordinátora. Zatímco někde je tato pozice velmi silná, jinde je jen okrajová. Někde pracuje na odboru cestovního ruchu, jinde na dopravě nebo na regionálním rozvoji, což také v jeho pozici hraje roli. Bez sjednocení agendy krajských cyklokoordinátorů bude jen velmi obtížné prosazovat myšlenky CYKLOVIZE 2030.

Přehled krajských cyklostrategií a kontakty na krajské cyklokoordinátory jsou k nahlédnutí zde: <https://www.stavbycyklo.cz/kraje>.

Místní úroveň

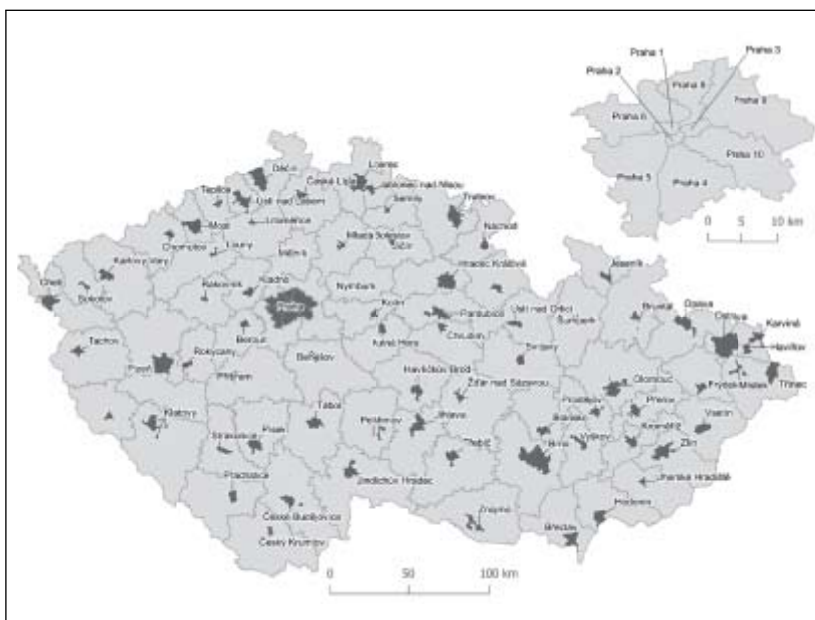
Cílem je zapojit do CYKLOVIZE 2030 i ve větší míře města. Hlavní zodpovědnost za rozvoj cyklistické dopravy mají právě města a obce. Kraje a stát jim v tom mají pomáhat. Příkladem spolupráce na krajské a místní úrovni je statutární město Olomouc, které využilo této aplikace a ve spolupráci s krajským cyklokoordinátorem jsou zaneseny do mapové aplikace všechny stávající a plánované cyklistické komunikace.

Spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s., sdružuje města ve své pracovní skupině. Jejím cílem je motivovat a vzdělávat města, aby měla svého koordinátora městské mobility, který v rámci plánu udržitelné městské mobility prosazuje opatření na podporu aktivní mobility. Cílem je, aby města zajišťovala výstavbu dopravní sítě pro moderní prostředky individuální dopravy jak uvnitř města, tak i v širším okolí, aby zajistila bezpečné spojení pro lidi s okolními obcemi, kteří nechtějí využívat automobilovou dopravu.



Cyklistické komunikace na území města Olomouce (12/2022)

Zdroj: <https://olkr.stavbycyklo.cz/>



Mapa České republiky se zvýrazněním městských oblastí

Zdroj: Ministerstvo životního prostředí

Bezpečnost spojená s osvětovými nástroji

Jak ukazují závěry jednání Asociace krajů ČR i pracovní skupiny Ministerstva dopravy, zájem je vybudovat **bezpečnou dopravní síť pro moderní prostředky individuální dopravy**. Základní principy budování této sítě jsou popsány zde: <https://www.stavbycyklo.cz/bezpecnost>.

Prioritou by mělo být řešení míst, která jsou kritická z pohledu bezpečnosti. Máme sice přesná data o nehodách z záznamových Policií ČR, ale mnohdy

nemáme informace o subjektivních pocitech bezpečí uživatelů nebo potenciálních uživatelů, a kromě velkých měst chybí analýzy rizikových míst a návrhy řešení. Nabízí se tato řešení:

- zhotovení základní analýzy rizikových míst (např. krajský koordinátor BESIP pro menší obce);
- průběžné řešení rizikových míst: analýza, návrh změn, realizace změn, evaluace (obce a správci komunikací, PČR apod. dle náročnosti změn).

Změny musí být okamžité i za cenu provizorního řešení. Nelze se spokojit

s formálním řešením pomocí umístění dopravního značení, jsou nutné změny infrastruktury.

S rozvojem elektrokol by měla být pozornost zaměřena na výchovu směrem k osvojení si návyků jízdy na kole. Pozornost je také třeba věnovat lidem, kteří se na kole bojí jezdit nebo naposledy jeli v dětství. Dnes se zaměřujeme jen na děti. V dospívání tato výchova absentuje. Měli bychom tedy nabízet i školení pro lidi, kteří chtějí jezdit na kole a možnost vyzkoušet si kolo ve městě.

Posledním paradoxním problémem při tvorbě bezpečné dopravní sítě jsou občas samotná dopravní řešení, která neodpovídají odsouhlaseným strategickým dokumentům (např. plánu udržitelné městské mobility), neodpovídají duchu norem a upřednostňují automobilovou dopravu před ochranou slabších. Příklady nevhodných řešení jsou popsány zde: <https://www.stavbycyklo.cz/nedostatky-na-dopravní-siti>.

Možná řešení jsou tato:

- Požadovat po projektantech naplnění norem už od úvodních odstavců.
- Politikům připomínat cíle strategických dokumentů a ptát se, proč je nedodržují, nepožadují v zadání konkrétních projektů.
- Policisty a úředníky vzdělávat a upozorňovat na překračování mantinelů (vyjádření vs. zamítnutí).
- Politicky převzít zodpovědnost a zastat se úředníků, kteří odargumentují nerelevantnost připomínek policie.

Komunikační a marketingové nástroje

CYKLOVIZE 2030 má svého komunikačního manažera a svou komunikační strategii. Hlavní cílovou skupinou jsou vlastně všichni účastníci silničního provozu, a to jak z pohledu odborné, tak laické veřejnosti.

Směrem k odborné veřejnosti je komunikace zaměřena na efektivní rozdělení peněz na výstavbu cyklostezek. Na krajích proběhne 14 seminářů a mediálních setkání. Informace budou dále sdíleny



Příklad hlavičky zpravodaje CYKLOVIZE 2030

na sociálních sítích, na webu projektu (<https://www.stavbycyklo.cz/>) a jeho mapovém portálu (<https://mapa.stavbycyklo.cz/>) a dále na webech SFDI (<https://www.ceskobezbarier.cz/>) a na portálu Akademie městské mobility (<https://www.akademiemobility.cz/>).

Směrem k laické veřejnosti bude komunikace zaměřena na skutečnost, že v Česku se investují peníze efektivně do bezpečnosti a budou přizváni ke spolupráci **bezpečné sítě pro moderní prostředky individuální dopravy**. Základním komunikačním kanálem budou sociální sítě a využívání synergií s komunikačními aktivitami BESIPu a dalšími organizacemi. Při medializaci se počítá se spoluprací s krajskými a městskými cyklokoordinátory.

Součástí je prezentace nejlepších a nejzajímavějších realizovaných a plánovaných projektů na webu <https://www.citychangers.eu/>. Výsledky projektu budou zviditelněny také prostřednictvím soutěže Cena Víta Brandy, která oceňuje realizace cyklistických stezek a dobrých změn ve veřejném prostoru (<https://www.cenavitabrandy.cz/>). Bude vydáno 12 zpravodajů a 12 tiskových zpráv.

Závěrem

Pokud se podaří vytvořit odpovídající dopravní síť, která svým uživatelům poskytne bezpečný dopravní prostor, přinese to řadu výhod pro celou společnost (<https://www.stavbycyklo.cz/prinosy>).

V celoevropském měřítku se každé euro investic do cyklo dopravy vrací několikanásobně, ať už ve zdravotnictví, růstu podniků, v dopravě či v cestovním ruchu. Na rozdíl od mírně stagnujícího trhu s auty trh s jízdními koly (a především elektrokyly)

nyní dynamicky roste. Spolu s ním roste i počet lidí zaměstnaných v tomto segmentu. V porovnání s ostatními evropskými zeměmi **obsadilo Česko třetí příčku** v počtu lidí zaměstnaných v cykloprůmyslu (v poměru k počtu obyvatel).²⁾ Cyklistika přispívá k zavádění Agendy 2030 pro udržitelný rozvoj a k naplňování cílů udržitelného rozvoje (SDG). Podrobně:³⁾

- **Ekonomické přínosy:** Za každý kilometr ujetý na kole vydělá společnost nejméně 0,6 euro. Dobrá pěší a cyklistická dostupnost zvyšuje atraktivitu a ekonomický potenciál obchodů. Pěší a cyklisté utratí měsíčně v průměru o 40 % více peněz než ti, kteří přijíždějí do obchodů autem.
- **Čistý vzduch:** Znečišťující látky v ovzduší, jako jsou oxidy dusíku (NOx) a pevné částice (PM), jsou z velké části způsobeny automobilovou dopravou. V mnoha městech jsou lidé vystaveni koncentracím PM a NOx, které překračují zdraví neškodné limity. Jízda na kole, při níž nevznikají emise NOx ani PM, výrazně zlepšuje kvalitu ovzduší, zejména tam, kde je to nejvíce potřeba – ve městech.
- **Zdravotní přínosy:** Cyklistika přispívá ke zdravější a bezpečnější společnosti, 23 % dospělých a 81 % dospívajících nespĺňuje celosvětová minimální doporučení WHO pro fyzickou aktivitu. Pravidelná jízda do práce na kole snižuje celkové riziko úmrtí přibližně o 10 %.
- **Bezpečnost:** Na evropských silnicích ročně zemře 2 160 cyklistů, což je podobný počet jako před 10 lety. Zdravotní přínosy aktivního pohybu stále převažují nad souvisejícími riziky nebo náklady v průměrném poměru 9 : 1. Opatření udržitelné mobility mohou účinně přispět k řešení problémů s bezpečností ve městech a k dosažení cíle EU snížit do roku 2030 počet úmr-

2) Evropský atlas mobility

3) Danube Cycling Strategy, 2022, <http://www.interreg-danube.eu/approved-projects/danube-cycle-plans>

tí a vážných zranění při dopravních nehodách na polovinu.

- **Klima:** Cíl Pařížské dohody (omezení růstu teploty výrazně pod 2 °C) bude vyžadovat snížení emisí skleníkových plynů o 80 až 95 % do roku 2050. Doprava je jediným odvětvím, v němž se emise skleníkových plynů od roku 1990 zvýšily. Nahrazení cest automobilem jízdou na kole a chůzí snižuje emise skleníkových plynů a spotřebu pohonných hmot.
- **Energie:** Cyklistika (vedle chůze) je energeticky nejúčinnějším způsobem dopravy, zejména na krátké vzdálenosti. Nahrazením jízd autem jízdami

na kole nebo různými kombinacemi Bike & Ride mohou vlády jednotlivých států i jednotlivci snížit závislost na fosilních palivech a dosáhnout výrazných úspor pohonných hmot.

- **Odolnost:** Udržitelná doprava posiluje odolnost měst. Čím integrovanější a rozmanitější možnosti udržitelná mobilita ve městě nabízí, tím účinnější a odolnější je celý dopravní systém.
- **Covid:** Během pandemie se cyklistika ukázala jako účinný způsob podpory fyzické vzdálenosti, splnění minimálního požadavku na denní fyzickou aktivitu a efektivní způsob dopravy pro nezbytné cesty.

Použité zdroje:

Príspevek byl vytvořen jako zpráva z implementace vládního dokumentu Koncepce městské a aktivní mobility 2021–2023⁴⁾ a je složen ze zápisů ze společných porad a ze závěrů z Cyklokonference, která se uskutečnila ve dnech 6.–7. 12. 2022 v Jičíně.⁵⁾

CYKLOVIZE 2030. *CYKLOVIZE 2030 – Mapa pro cyklisty* [on-line]. Dostupné z: <https://www.stavbycyklo.cz/>.

CYKLOVIZE 2030. *Mapový portál* [on-line]. Dostupné z: <https://mapa.stavbycyklo.cz/>.

CITYCHANGERS. *Proměny* [on-line]. Dostupné z: <https://www.citychangers.eu/promeny>.

Ing. Jaroslav Martinek

Partnerství pro městskou mobilitu, z. s.

ENGLISH ABSTRACT

CYCLOVISION 2030 - safer cycling infrastructure, by Jaroslav Martinek

The article presents the CYCLOVISION 2030 project, which represents a set of measures to create a safe transportation network for modern means of individual transport in the Czech Republic. The project is intended to contribute to building and operating a network in a similar way to that of railways or roads. A group composed of representatives of individual regions is working on its creation under the auspices of the Association of Regions of the Czech Republic and the Partnership for Urban Mobility Association. CYCLOVISION 2030 cooperates closely with a working group of the Ministry of Transport focused on coordinating the development of active mobility infrastructure. Nowadays, the cycling infrastructure in our country is often discontinuous, exposing users to dangerous situations during their journeys when a cycle path is run on a busy road or the path abruptly ends without continuing. Firstly, the paper presents the challenges that can prevent the implementation and subsequently introduces tools and measures to address them. The final section demonstrates the benefits it can bring.

4) <https://www.akademiamobility.cz/koncepce>

5) <https://www.dobramesta.cz/novinky/1445/narodni-cyklokonference-vice-nez-stovka-odborniku-si-dala-schuzku-v-jicine>