Cyklostezek bude přibývat, finance půjdou častěji na zlepšení bezpečnosti a mobility

Pokud jde o pravidelné používání jízdního kola, v porovnání s ostatními zeměmi Evropské unie je ČR zhruba v polovině žebříčku. V loňském měření, které Evropská cyklistická federace zveřejnila pod názvem „Evropský barometr cyklistiky" zůstala Česká republika za Slovenskem nebo Slovinskem. Souhrnný index přitom zahrnoval nejen podíl lidí, kteří jízdní kolo pravidelně používají, ale také bezpečnost, počet prodaných jízdních kol či popularitu cykloturistiky.

I když popularita jízdního kola u nás se postupně zvyšuje, řada již vybudovaných cyklostezek a cyklopruhů zůstává opuštěná, případně na nich jezdí či parkují automobily. Terčem kritiků bývá povaha místních obyvatel, nevlídné podnebí nebo kopcovitý terén. Částečně mohou mít pravdu, ale větší část viny je ve způsobu, jakým jsou tato opatření realizována - izolovaně.

Existuje totiž zažitá představa, že plnohodnotné užívání jízdního kola ve městě zajistíme tím, že vybudujeme cyklostezky. Skutečně vhodné podmínky pro městskou cyklistickou dopravu však nikdy nevytvoříme pouze pomocí několika tras v parcích, na nábřežích nebo kdekoli jinde, kde zrovna zbývá místo.

Stále častěji se ale objevují příklady jiné, které směřují dlouhodobě a cíleně k podpoře mobility. Integrovaná řešení, která zajišťují dobrou dopravní obslužnost všem (například tedy i hendikepovaným, dětem nebo seniorům) do budoucna podpoří i národní a evropské fondy, které se výraznou měrou podílely na stavbě cyklostezek u nás.

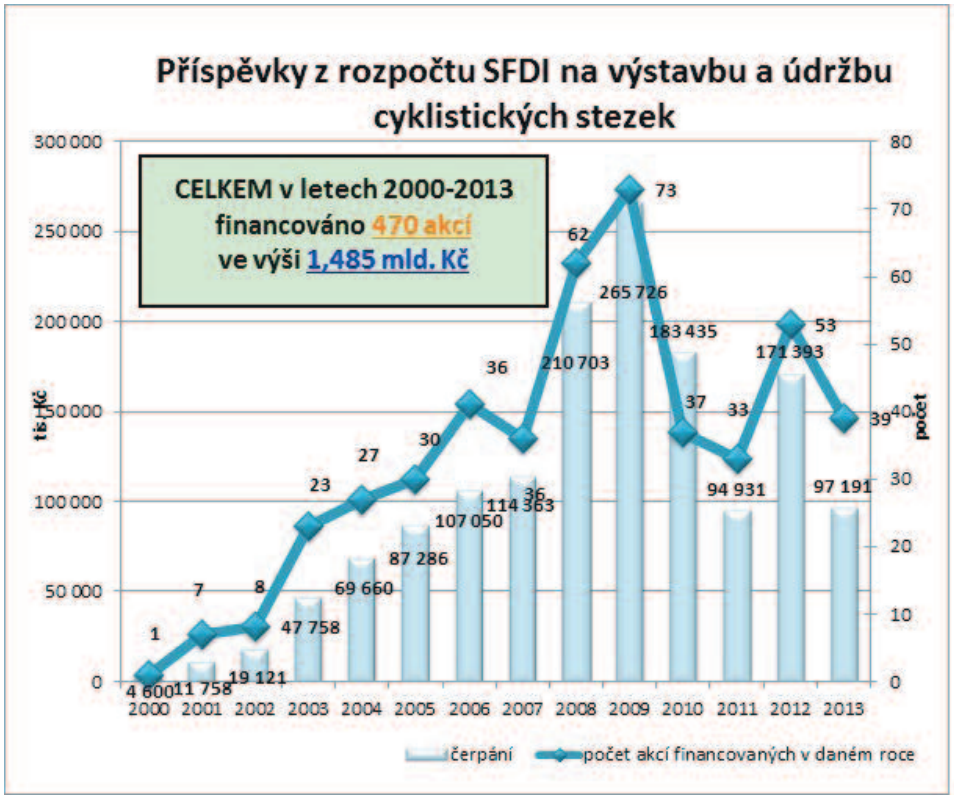
Komplexní řešení prostoru, které umožní bezpečně cestovat všemi druhy dopravy, je nejen levnější, ale také schůdnější řešení. Osloví více cílových skupin, je tedy i politicky snadněji akceptovatelné. Na druhou stranu tento přístup znamená náročnější spolupráci všech zúčastněných stran, vyžaduje odborníky se zkušenostmi a mnohdy delší a složitější komunikaci. Jiná cesta k úspěchu ale nevede.

Přestože rozhodující podíl na nových projektech stále mají města a obce, finančně jim v tom mohou pomoci především Státní fond dopravní infrastruktury a Evropská komise prostřednictvím svých programů. Protože podmínky pro financování v obou případech procházejí určitými změnami, neuškodí zopakovat si poslední novinky v jednotlivých oblastech.

STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY (SFDI)

Státní fond dopravní infrastruktury dlouhodobě patří mezi hlavní zdroje financí nejen pro stavbu dálnic a velkých dopravních staveb, ale také na infrastrukturu pro cyklistickou dopravu. O podporu konkrétních projektů žádají především města a obce. SFDI přispívá na budování cyklistických stezek již od roku 2000, do roku 2013 přitom podpořil projekty v hodnotě 1,485 mld. Kč.

Od roku 2013 je možné využít také finance z programů zaměřených ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace. Zde se poprvé objevila i možnost úprav směřujících k bezpečné integraci pěší a cyklistické dopravy v hlavním a přidruženém dopravním prostoru. Díky novým pravidlům bude tak možné postavit s pomocí fondu nejen cyklostezky, ale vyznačit také cyklopruhy, upravit výšku a tvar obrubníků nebo udělat změny v systému světel na křižovatkách. Dobrou zprávou je i zvýšení možného kofinancování na 85 %, místo původně platných 70 %.



Projektanty i žadatele ale stále trápí přísná pravidla pro hodnocení projektů. V programu zaměřeném na cyklostezky tři žádosti z pěti vykazují podle kontrol nedostatky. Města a obce si často stěžují na postup, který vyřadí některé žádosti pouze na základě drobných formálních nedostatků, stejně jako na nedostatečné možnosti konzultací k jednotlivým projektům. *„Pokud tak velké množství žádostí propadne, i přes využití možnosti konzultací, něco je zřejmě špatně,"* komentuje to například starosta Dobříše Jaroslav Malša. Projekt Bezbariérová Dobříš, který měl upravit podmínky ve městě směrem k vyšší bezpečnosti a přístupnosti pro seniory, maminky s kočárky a hendikepované, byl v prvním kole doporučen k financování. *„Projektant konzultoval vše přímo na SFDI a upravil projekt podle jejich připomínek,"* popisuje Jaroslav Malša. Přes původní souhlasné stanovisko a po odstranění vytčených nedostatků však nakonec v srpnu město obdrželo zamítavé stanovisko. *„Bylo mi řečeno, že této problematice rozumí jen tři nebo čtyři lidé v republice. Pokud jsou podmínky takto komplikované, raději si vybudujeme projekt z vlastních zdrojů,"* uzavírá starosta Dobříše.

Sdružení měst pod hlavičkou Asociace měst pro cyklisty se snaží ve spolupráci se SFDI najít řešení. *„Jednou cestou je zkvalitnění podávaných žádostí a výchova mladých projektantů. Zároveň bychom rádi, aby se upravily postupy pro zpracování žádostí,"* říká jednatel Asociace Jaroslav Martinek. Počet lidí na kole roste a na mnoha místech je potřeba vybudovat nová řešení, která zajistí bezpečnost všem uživatelům. *„Městům, která věnují nemalé prostředky i čas do přípravy projektů, jde hlavně o zvýšení bezpečnosti v ulicích a ochranu cyklistů i pěších,"* dodává Jaroslav Martinek. Nedostatečný pocit bezpečí na silnicích se potom projeví například tím, že část cyklistů přes nařízení zákona jezdí po chodníku. Často přitom stačí vyznačit cyklistický pruh ve vozovce, kde tak získají kola svůj prostor.

Cyklostezky jsou vhodné řešení tam, kde je dostatek místa a požadavek na co nejvyšší bezpečnost. *Foto Jitka Vrtalová*

FINANCE NA PODPORU UDRŽITELNÉ DOPRAVY SE NAJDOU V IROP

Od roku 2007 řada regionů s úspěchem využila možnosti čerpat evropské finance prostřednictvím Regionálních operačních programů. V současnosti se připravují nové programy pro čerpání z Evropských fondů v nastávajícím programovém období 2014–2020. Udržitelná doprava je zahrnuta jako součást Integrovaného regionálního operačního programu (IROP), v rámci specifického cíle 1.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy.

Česká města budou v následujícím programovém období moci žádat prostředky na celou řadu aktivit. Pro cyklistickou dopravu bude klíčová možnost financovat projekty vedoucí ke zvyšování bezpečnosti dopravy, výstavbu a rekonstrukci cyklostezek a dalších komunikací vhodných pro cyklisty (včetně cyklopruhů) či budování doprovodné infrastruktury ve vazbě na další systémy dopravy. Mezi podporovanými aktivitami jsou v současné verzi programového dokumentu uvedeny:

- Výstavba a modernizace přestupních terminálů pro veřejnou dopravu a systémů pro přestup na veřejnou dopravu P+R, K+R, B+R,
- výstavba, rekonstrukce nebo modernizace inteligentních dopravních systémů (ITS) a dopravní telematiky pro veřejnou dopravu,
- zavádění nebo modernizace řídících, informačních, odbavovacích a platebních systémů pro veřejnou dopravu,
- nákup nízkoemisních a bezemisních vozidel pro přepravu osob a výstavba plnících a dobíjecích stanic pro nízkoemisní a bezemisní vozidla pro přepravu osob za účelem zmírnění negativních dopadů v dopravě,
- nákup vozidel, zohledňujících specifické potřeby účastníků dopravy se ztíženou možností pohybu a orientace s cílem přispět k bezbariérovosti veřejné dopravy,
- projekty vedoucí ke zvyšování bezpečnosti železniční, silniční, cyklistické a pěší dopravy, projekty rozvíjející cyklodopravu (např. výstavba a rekonstrukce cyklostezek a cyklotras, budování doprovodné infrastruktury ve vazbě na další systémy dopravy nebo realizace cyklistických jízdních pruhů.
- Jako doplňková aktivita bude podporována zeleň v okolí přestupních terminálů budov a na budovách, např. zelené zdi a střechy, aleje a doplňující zeleň v síti u cyklostezek a cyklotras, např. zelené pásy, aleje a liniové výsadby.

Ve městech však cyklisté často musejí sdílet společný prostor s řidiči osobních automobilů nebo MHD. *Foto Jitka Vrtalová*

Aktuální a kompletní přehled podporovaných aktivit najdete na webu www.strukturalni-fondy.cz.

Ministerstvo pro místní rozvoj jako řídící orgán IROP nyní s Evropskou komisí vyjednává definitivní podmínky pro čerpání na úrovni České republiky. *„Dá se předpokládat, že výzva k podávání projektů by mohla mít konkrétní kontury na jaře roku 2015,"* říká o dalším postupu Alois Kopecký z Odboru řízení operačních programů a dodává: *„Diskuse o obsahu první výzvy, o tom jestli má být obecná, nebo nějak specificky zaměřená, doběhne v pracovním týmu ještě v letošním roce."* Členem pracovního týmu pro přípravu nového IROP, se zaměřením na podporu udržitelných forem dopravy (specifický cíl 1.2) jsou také zástupci Asociace měst pro cyklisty.

Přestože konkrétní podmínky programu teprve čekají na schválení, stávající podoba nahrává připraveným městům, která budují novou infrastrukturu promyšleně a na základě dlouhodobých strategických dokumentů.

JAK NA FINANCE I LEGISLATIVU V PRAXI

Zájemcům o další informace ohledně financování by mohl pomoci také seminář **„Jak na cyklistickou infrastrukturu – novinky pro rok 2015"**, který se bude konat 25. listopadu 2014 v budově Ministerstva dopravy. Seminář organizuje SFDI, společně s Ministerstvem dopravy a Asociací cykloměst. Kromě nových pravidel SFDI se zde představí také připravované změny legislativy a diskutovat se bude nad příklady vzorových ukázkových žádostí. Aktuální stav přípravy programů z Evropských fondů představí na semináři zástupce Ministerstva pro místní rozvoj. K dispozici bude také letos vydaná publikace SFDI s názvem Česko cyklistické, která ukazuje základních prvky cyklistické infrastruktury z pohledu legislativního i toho praktického. Podrobnosti o semináři a možnost registrace najdou čtenáři na webu cyklokonference.cz.

Jitka Vrtalová