

# POLITICKÁ VŮLE

## POLITICKÉ DEKLARACE NA ÚROVNI ČESKÉ REPUBLIKY

V rámci naplňování mezinárodních závazků k udržitelnému rozvoji byla v ČR zpracována a v prosinci 2004 usnesením vlády č. 1242 schválena Strategie udržitelného rozvoje ČR představuje dlouhodobý rámec pro politická rozhodování v kontextu mezinárodních závazků České republiky. Slouží jako východisko pro zpracování dalších koncepčních materiálů a pro strategické rozhodování v rámci statní správy a uzemní veřejné správy. V návaznosti na dlouhodobou koncepční činnost na Ministerstvu dopravy a v součinnosti s ostatními dotčenými resorty (MŽP, MZ, MH) vydalo MD a vláda následně přijala:

Dopravní politiku ČR pro léta 2005 – 2013. Jednotlivá opatření definovaná tímto dokumentem jsou rozpracována v návazných strategických dokumentech (Národní strategie cykloprovozu ČR atd.). Z pro nás nejdůležitějších bodů Dopravní politiky citujeme: „... Specifický cíl 5.3 - Využití možností nemotorové dopravy: Nemotorová doprava má zejména ve městech nezastupitelnou úlohu, avšak podmínky v ČR jsou zatím nedostatečné. Přínosy cyklistické dopravy jsou velmi významné nejen v oblasti environmentální, ale i ve zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva při omezení civilizačních chorob. Ve většině měst ale cyklistické stezky úplně chybí, existující vyznačené cyklistické trasy jsou nevyhovující z bezpečnostního hlediska i z hlediska nabídky tras. ...“

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR: Stručně řečeno, strategie ukládá napříč ministerstvy spolupráci při podpoře k přírodě šetrným a lidskému zdraví přínosným druhům dopravy. Tato směrnice se má dále přenášet na samosprávy. Samosprávám, soukromým subjektům i občanským iniciativám se také doporučuje využít Strategii pro svoji činnost a rozpracovat ji do svých koncepcí a materiálů.

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu: Je vypracována mimo jiné v návaznosti na závazky ČR vyplývající z doporučení ECMT a dokumentů Evropské unie (Akční program zvýšení bezpečnosti provozu Evropské unie do roku 2010, Veronská deklarace). Z této strategie vybíráme: „... z dosavadních zkušeností vyplývá, že pouze opatřeními souvisejícími s utvářením bezpečného dopravního prostředí především pro nejvíce ohrožené účastníky provozu – chodce a cyklisty - lze docílit v horizontu 10 let až 30% snížení celkových následků dopravních nehod, což by pro Českou republiku představovalo záchranu až 300 lidských životů ročně(!).“



Národní cyklostrategie  
Vláda České republiky přijala usnesením vlády č. 678 ze dne 7. července 2004 Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky. Následně tato informace byla potvrzena ve vládním usnesením ČR ze dne 3. ledna 2007 č. 15 k Informaci o realizaci plnění úkolů a opatření uvedených v Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky. Koncem roku 2008 byla členům vlády ČR předložena informace o naplňování jednotlivých opatření Národní strategie cyklistické dopravy. Zde si můžete přečíst zkrácenou a revidovanou zprávu.

Rozvoj cyklistické dopravy vychází rovněž z Dopravní politiky České republiky pro léta 2005-2013, konkrétně ze specifického cíle 4.5.3 „Využití možností nemotorové dopravy.“ Jedná se o základní strategický dokument pro sektor dopravy schválený usnesením vlády č. 882 ze dne 13.7.2005. Cyklistika je vnímána jako integrální součást dopravy, která se dělí z hlediska kompetencí do dvou oblastí: 1. dopravní obsluha území (resort dopravy) a 2. cykloturistika (resort místního rozvoje). Během posledních několika málo let přestává být pouze individuální záležitostí, nýbrž plynule přechází do městského i regionálního plánování, kde koexistuje s dalšími druhy dopravy. Přirozenou cestou tak vznikají nové nároky uživatelů na dopravní prostor i odpovídající vybavení. Cyklistika jako forma dopravy není menšinovým trendem, ale alternativou k dalším druhům dopravy. Nabízí značnou flexibilitu při pohybu v městském prostředí a částečně řeší i dopravní obsluhu v regionech. Propojení cyklistické infrastruktury formou městských sítí cyklostezek a regionálních sítí cyklotras umožňuje současně plynulý pohyb cyklistů i cykloturistů. Cykloturistika se tak výrazně projevuje i v městském prostředí. Městské cyklotrasy nás mohou dovést bez dopravní zácpy a kolapsů na silnicích do historického jádra města, do městských parků, rezervací, rekreačních oblastí, na koupaliště apod. Využití cyklistiky k dopravním i rekreačním účelům má ve světě stoupající tendenci a v mnoha zemích se tomuto trendu přizpůsobují služby, plánování i nabídka v dopravě. Tendence zdravého životního stylu je hlavním motivačním faktorem k rozšíření cyklistiky.

Základním cílem Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky (dále jen Cyklostrategie) je podpora výstavby kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury. K dosažení tohoto cíle vede mnoho cest, které jsou v dokumentu uvedeny ve struktuře priorit - cíl - dílčí opatření. Vzhledem k tomu, že jednotlivé priority zahrnují široké spektrum specifických problémů, úkolů Cyklostrategie musí být řešeny mezioborově ve vzájemné koordinaci jednotlivých resortů.

V letech 2007 – 2008 byla Cyklostrategie koordinována především Ministerstvem dopravy ČR, které zadalo implementaci Cyklostrategie Centru dopravního výzkumu, v. v. i. a dále pak prostřednictvím koordinace tří výzkumných úkolů spojených s tematikou cyklistiky. Opatření ostatních resortů jsou plněna pomocí běžných postupů a procedur ministerstev. Jedná se zejména o Ministerstvo pro místní rozvoj a jeho příspěvkovou organizaci agenturu CzechTourism zaměřené na tematiku cykloturistiky, dále Ministerstvo životního prostředí a také Ministerstvo zdravotnictví s tematikou osvěty. Spojovacím článkem naplňování celé Cyklostrategie je Ministerstvo dopravy ČR.

Významným bodem v naplňování Cyklostrategie je spolupráce Ministerstva dopravy ČR s krajskými samosprávami, a to prostřednictvím koordinací, metodické a konzultační činnosti, která byla realizovaná prostřednictvím evropského projektu BYPAD-Platform. Efektivní spolupráce probíhala rovněž s místními samosprávami, státními příspěvkovými organizacemi, nevládními neziskovými organizacemi, privátním sektorem apod. Spolupráce všech těchto subjektů je základním předpokladem pro fungující a výkonný systém podpory cyklistické dopravy v České republice.

Předpokládáme, že úspěšným naplněním cílů Cyklostrategie dosáhneme minimálně čtyř efektů:

- Zvýšení mobility v území, efekt bezpečnosti** - zabezpečuje resort dopravy Potenciál cyklistické dopravy bude možné využít díky novým stezkám, které přispějí k většímu využívání jízdního kola na každodenních cestách za prací, do škol, za nákupy a službami či v rámci trávení volného času.
- Rozvoj cykloturistiky v území** - zabezpečuje resort místního rozvoje Trh cykloturistiky přinese alternativu formou udržitelného rozvoje cestovního ruchu, který je vhodný ke zpomalení tempa a zvýšení intenzity prožívání turistických zážitků. Podpora cyklistiky umožní vznik pracovních míst v různých oblastech služeb. Atraktivní cykloturistická nabídka prohloubí zájem o jednotlivé turistické regiony České republiky.
- Zlepšení lidského zdraví** - zabezpečuje resort zdravotnictví Každodenní jízda na kole je vynikající prevencí proti civilizačním chorobám. Nedostatek pohybu je jedním z hlavních rizikových faktorů srdečně-cévních nemocí.
- Ochrana životního prostředí** - zabezpečuje resort životního prostředí Bezpečná síť cyklotras může být podnětem pro přemístění osobní dopravy na krátké vzdálenosti z individuální automobilové dopravy. To má významný vliv na snížení emisí hluku, plynů a částic ohrožujících lidské zdraví i plynů porušujících globální klimatickou rovnováhu.

## POLITICKÉ DEKLARACE NA ÚROVNI MĚSTA BRNA

Strategie pro Brno (2007)  
Tato vize by měla být základním strategickým dokumentem, kterým město definuje žádoucí směry rozvoje v rámci jednotlivých oblastí svého života. Její aktuální verze má 5 okruhů (Image, Ekonomický rozvoj, Kvalita života, Výzkum a vzdělání, Doprava). Současné problémy města, negativní i pozitivní tendence dokument přesně a trefně pojmenovává:

- „... Prudký nárůst individuální automobilové dopravy odklon od nemotorové a hromadné dopravy a celkové zvýšení dopravní zátěže města. ...
- ... Zvyšování hladiny hluku ve venkovním prostoru má neustále rostoucí tendenci především vlivem nárůstu automobilové dopravy.
- ... Aktivita, které zdánlivě žádnou zvláštní vybavenost nepotřebují, ale ve skutečnosti právě vybaveností tvoří město podmínky k jejich uskutečňování. Jde o život ve veřejných prostorech (ulice, parky, nábřeží, náměstí s pasážemi atd.). Nezbytnou podmínkou je dobrá úroveň či alespoň přítomnost městského mobiliáře. Tento předpoklad pak spolu s údržbou a čistotou veřejných prostranství a spolu s příznivými bezpečnostními parametry v oblasti dopravy ... vytváří podmínky pro ... trávení volného času v ulicích.
- ... cykloprovoz je díky nízkým prostorovým nárokům a velké šetrnosti vůči životnímu prostředí výhledově dalším silným prvkem mobility ve městě.“

V oblasti cílů a záměrů je v jednotlivých kapitolách uvedeno například:

- „... Vybudování alespoň základní sítě cyklistických stezek.
- ... Podpora projektů vedoucích ke zdravému životnímu stylu.
- ... Podpora rozvoje ekologických forem dopravy.
- ... Řešení dopravy, ochrana centra před nadměrnou dopravou.
- ... Podpora sítě alternativních druhů dopravy.
- ... Podpora všech druhů opatření k zajištění dopravní bezpečnosti (chodců, cyklistů).“

Je nutno si uvědomit, že dokumenty typu Strategie nelze vnímat jako něco, co bude ve všech směrech naplněno, nebo alespoň ne v krátkodobém horizontu. I přesto však lze Strategii města Brna vytknout velkou nereálnost v oblasti cílů, které si klade. Město by podle této Strategie chtělo podporovat všechny oblasti života svých obyvatel, všechny druhy dopravy ... Takový dokument, pokud chce aspirovat na to, že jej bude brát někdo vážně by však měl být založen na realitě. Tou je ve městech obecně nedostatek prostoru. Tzn. že řeknu-li, že chci podpořit život v ulicích, cykloprovoz atd. nemůžu říct v druhé větě, že budu podporovat výstavbu dopravní infrastruktury pro automobilisty a že jim zajistím dostatek parkování. Obytnost města bude možno zvýšit jen tehdy, uvědomíme-li si prostorové limity a rozhodneme-li se, že chceme raději moci volně chodit a užívat

## RADA MĚSTA BRNA

Rada města Brna vzešlá z podzimních voleb v roce 2006 si na na volební období 2006 –2010 vytkla mimo jiné program: „Urychlíme přípravu a výstavbu nových cyklostezek a bezpečných tras pro pohyb cyklistů ve městě. Vybudujeme nové stezky tak, aby vznikla síť souvislých bezpečných cyklotras. Pro cyklisty připravíme možnosti průjezdu historickým centrem města. V centru vytvoříme také nová místa pro parkování kol. Podpoříme zavedení systému půjčování kol.“

## ÚZEMNÍ PLÁN

### Zadání ÚpmB

Od roku 2002 se zpracovává Návrh ÚpmB, s jehož dokončením se počítá v roce 2010. Jeho pořizovatelem je OUPR MMB. Hlavním cílem nového ÚpmB je udržitelný rozvoj a prosperita města Brna, s nimiž je bezprostředně spojen růst počtu obyvatel a omezení suburbanizace (odliv trvale bydlících obyvatel města, ale i odliv investorů, a tedy i pracovních příležitostí do obcí v okolí Brna). Tato práce čerpá ze schváleného Návrhu zadání ÚpmB, jelikož pojmenování problémů a opatření vedoucích k jejich odstranění více vystihuje současnou situaci než platný ÚpmB.

Relevantní pasáže z Návrhu zadání:

„... V důsledku společenských a ekonomických změn se začaly i v Brně projevovat .... suburbanizace a ... dekoncentrace.

... Suburbanizace a dekoncentrace jsou nejzávažnějším současným problémem města.

... Hlavním cílem nového ÚpmB je trvale udržitelný rozvoj a prosperita města Brna, s nimiž je bezprostředně spojen růst počtu jeho obyvatel a omezení suburbanizace (odliv trvale bydlících obyvatel a pracovních příležitostí do obcí v okolí Brna).

... Udržitelná mobilita – uzemní plán stabilizuje a navrhne další rozvoj dopravní infrastruktury pro zajištění kvalitní, usměrněné obsluhy území zohledňující i širší vazby a potenciál města v evropském měřítku.

... Prostupnost města, propojení souvisle zastavěného území s městskou krajinou - reakce na rostoucí intenzitu automobilové dopravy, ale i změny životního stylu obyvatel vyvolávají stále větší nároky na pěší a cyklistickou dopravu. Tyto ... druhy dopravy vyžadují dobrou propustnost celého území města. Velké části území, ... však vytvářejí neprostupné bariéry.“

Ohledně pěší a cyklistické dopravy Návrh uvádí:

„... Pěší a cyklistická doprava představují nejméně náročné a ekologicky nejpříznivější druhy dopravy.

... Cílem je zachování a další rozvoj cyklistických komunikací pro dojížděku za prací i rekreací ... Je nezbytné vytvářet kontinuální síť obou (pěší a cyklistické) systémů na území města, která bude zajišťovat prostupnost území a dostupnost všech funkčních ploch. Cyklistická doprava se pak může stát výrazným prvkem při dosažení cíle uvolnění centra a dalších vybraných území od nadbytečné automobilové dopravy a tak může přispět k příznivější dělbě přepravní práce ve prospěch snížení podílu IAD.“

### Koncept ÚPmB

V rámci zpracovaného konceptu územního plánu byla cyklistická doprava řešena v intencích platné studie cyklistických stezek z roku 1993. Změny v koncepci řešení cyklistické dopravy, které předkládá tento generel by se v případě úspěšného projednání mohly objevit v návrhové části.



# STRATEGIE ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY

## ÚLOHA GENERELU

Generel cyklistické dopravy musí vycházet ze stávajícího platného ÚPmB a zohlednit připravovaný ÚPmB, vytváří nezávazný oborový podklad pro územní studii, změnu platného územního plánu, resp. nový územní plán. Závazným územně plánovacím podkladem se stává až po svém projednání a registrování.

HLAVA III

NÁSTROJE ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

Díl 1

Územně plánovací podklady

§ 25

Územně plánovací podklady tvoří územně analytické podklady, které zjišťují a vyhodnocují stav a vývoj území a územní studie, které ověřují možnosti a podmínky změn v území; slouží jako podklad k pořizování politiky územního rozvoje, územně plánovací dokumentace, jejich změně a pro rozhodování v území.

§ 26

Územně analytické podklady

(1) Územně analytické podklady obsahují zjištění a vyhodnocení stavu a vývoje území, jeho hodnot, omezení změn v území z důvodu ochrany veřejných zájmů, vyplývajících z právních předpisů nebo stanovených na základě zvláštních právních předpisů nebo vyplývajících z vlastností území (dále jen "limity využití území"), záměrů na provedení změn v území, zjišťování a vyhodnocování udržitelného rozvoje území a určení problémů k řešení v územně plánovací dokumentaci (dále jen "rozbory udržitelného rozvoje území").

(2) Náležitosti obsahu územně analytických podkladů stanoví prováděcí právní předpis.

§ 30

Územní studie

(1) Územní studie navrhuje, prověřuje a posuzuje možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, například veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability, které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich vybraných částí.

(2) Pořizovatel pořizuje územní studii v případech, kdy je to uloženo územně plánovací dokumentací, z vlastního nebo jiného podnětu. V zadání územní studie určí pořizovatel její obsah, rozsah, cíle a účel.

(3) Pořízení územní studie z jiného podnětu může pořizovatel podmínit úplnou nebo částečnou úhradou nákladů od toho, kdo tento podnět podal.

(4) Pořizovatel územní studie podá poté, kdy schválil možnost jejího využití jako podkladu pro zpracování, aktualizaci nebo změnu územně plánovací dokumentace, návrh na vložení dat o této studii do evidence územně plánovací činnosti.

Z uvedeného vyplývá, že **Generel cyklistické dopravy, podobně jako všechny ostatní generely oborových funkcí, se stává závazným až po zpracování do změn platného územního plánu, resp. do nového územního plánu a jeho schválení.**

## ZÁKLADNÍ CÍLE ŘEŠENÍ

Generel cyklistické dopravy je dlouhodobým záměrem, který vymezuje podmínky pro fungování cyklistické dopravy ve městě a určuje potřebu investic pro podporu jízdy na kole.

Hlavním cílem generelu je podpořit užívání jízdního kola v rámci přepravy po městě. Dopravní cyklistika je jednou z cest jak zvýšit přepravní kapacitu současných komunikací. To povede k větší propustnosti města pro všechny druhy dopravy, ale především k bezpečnějšímu městu a zdravější populaci.

## HLAVNÍ SMĚRY ROZVOJE

Generel identifikuje sedm hlavních směrů, kde je třeba pracovat na zlepšení. Jedná se tedy o komplexní strategii, nejde o izolovaná opatření. Pouze synergie těchto opatření vede k úspěchu, tedy k naplnění cílů generelu.

Tato opatření jsou:

### 1) Spojitá síť cyklotras

Jedná se o nabídku rychlých, přímých a bezpečných spojení k nejdůležitějším cílům. Tyto trasy jsou pak rozděleny dle charakteru úpravy (stavební, nestavební). Získá se tak jednoznačný přehled, kde je možno postupovat rychle a ihned realizovat a kde je třeba urychleně přistoupit k projektové přípravě.

### 2) Průchodnost

Pro cyklistu je životně důležité moci se plynule pohybovat v dopravě. Proto se cykloplán soustředí na přednostní převedení cyklopropravy v křižovatkách, které se nacházejí na hlavních trasách. Zlepšení podmínek na křižovatkách značně přispívá k rychlému, lehčímu a bezpečnému pohybu po městě.

### 3) Parkování a půjčovny kol

Více cyklistů v ulicích vytváří potřebu po adekvátních parkovacích podmínkách, zejména u cílů cest, tedy v centru města.

### 4) Bezpečnost

Cyklisté jsou nejvíce ohroženou skupinou uživatelů ulic a silnic. Zásady dopravní bezpečnosti musí být zohledněny jednak při realizaci opatření na komunikacích (v ulicích), ale také je třeba působit na veřejnost v rámci kampaní, školení, ale i restrikce.

### 5) Více druhů dopravy – svoboda volby

Svoboda volby mezi různými dopravními prostředky, zejména kombinace jízdního kola s městskou a příměstskou dopravou zvyšuje svobodu pohybu obyvatel a vzdálenost dojezdu. Cykloplán tak řeší nejen dopravní těžkosti ve vlastním městě, ale i v okolí.

### 6) Správa a údržba

Uživatelé jízdního kola jsou více než jiní účastníci provozu omezeni vadami povrchu komunikací, nečistotami a podobně. Proto je důležité více se soustředit na údržbu cyklotras (ve všech jejich podobách) a sladit ji s údržbou ostatních komunikací.

### 7) Otevřenost, dialog, informovanost

To, jak město komunikuje s veřejností, která používá jízdní kolo k pohybu po městě je jednou ze známek, jakou prioritu jim dává. Dostatek informací, mapy, značení, kampaně, billboardy, loga kola na MHD, samotná jasně viditelná infrastruktura, to vše (a další věci) je důležitou součástí vstřícné politiky města směrem k cyklistům.