



Jak uvolnit finanční prostředky EU pro investice do cyklistiky

PŘÍRUČKA K PROGRAMOVÝM DOKUMENTŮM 2021-2027 –
ČESKÁ REPUBLIKA



ECF s vděkem využívá finanční podporu
z programu Evropské unie LIFE



ECF vděčně uznává finanční podporu
cyklistického průmyslu prostřednictvím
Cycling Industries Europe

www.ecf.com



EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION

Evropská cyklistická federace zastřešuje národní cyklistické organizace (organizace, které podporují cyklistiku v kontextu mobility) v evropských státech. ECF, která má 69 členů ve více než 40 státech, je společným hlasem cyklistických asociací na národní a evropské úrovni. Naším cílem je, aby na kolech jezdilo víc lidí a častěji; toho chceme dosáhnout ovlivňováním politiky a rozpočtů ve prospěch cyklistiky..

Vydavatel

Evropská Cyklistická Federace
Mundo-madou
Avenue des Arts 7-8
1210 Bruxelles, Belgium
office@ecf.com

Autoři

Fabian Küster, Senior Policy Officer
Magdalena Kolczyńska, Policy Intern

Evropská cyklistická federace, prosinec 2020

Přeloženo z projektu Danube Cycle Plans,
který je spolufinancován v rámci programu
Interreg Danube Transnational Programme

Překlad: Partnerství pro městskou mobilitu



1. PŘEDMLUVA	5
2. SHRUTÍ	7
3. VÝZNAM CYKLISTIKY PRO VÝHLED NA ROZPOČTOVÉ OBDOBÍ 2021-2027	8
3.1. Priority pro nový rozpočet	8
3.2. Programy EU pro financování v období 2021-2027	9
3.3. Facilita na podporu oživení a odolnosti	11
4. OBECNÉ PŘÍNOSY INVESTOVÁNÍ DO ROZVOJE CYKLISTIKY	12
5. HODNOCENÍ JEDNOTLIVÝCH STÁTŮ: ČESKÁ REPUBLIKA	14
5.1. Evropský semestr 2020 - zprávy o jednotlivých státech	14
5.2. Evropský semestr 2020 - konkrétní doporučení pro jednotlivé státy	15
5.3. Národní energetické a klimatické plány	16
6. OD SMĚRNIC EU KE KONKRÉTNÍM INVESTICÍM: ZÁKLADNÍ INFORMACE	18
6.1. Revize příslušných směrnic EU	18
6.2. Přehled programových dokumentů	20
6.3. Investiční potřeby	23
6.4. Programové dokumenty a národní cyklistické strategie	23
7. PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE Z ČESKÉ REPUBLIKY	24
7.1. Celkový přehled podpořených cyklistických projektů	24
7.2. Příklady podpořených projektů na Labské stezce	24
7.3. Hustá síť cyklostezek v regionech Litovelska, Uničovska a Šternberska	25
7.4. Bohatá galerie příkladů dobré praxe na webových portálech	27
8. PŘÍPRAVA NA OBDOBÍ 2021-2027	29
8.1. Plán financování z fondů EU 2021 - 2027	29
8.2. Státní fond dopravní infrastruktury	30
8.3. Projekční připravenost ze strany krajů, měst a obcí	31
9. VÝZVA K AKCI	33
9.1. Kde je problém? Stav Národního plánu obnovy	33
9.2. Výzva k akci k nápravě Národních plánů obnovy	36
9.3. Výzva k akci – originální výzva ECF	37
10. PŘÍLOHA: DETAILNĚ O PŘÍNOSECH CYKLISTICKÝCH INVESTIC V EVROPĚ	39
10.1. Ekonomika	39
10.2. Technologie	40
10.3. Životní prostředí a přírodní zdroje	40
10.4. Zdraví	41
10.5. Sociální přínosy a životní spokojenost	42
11. BIBLIOGRAFIE	43



Více a častěji
na kole
pro všechny

1. Předmluva

Vážený čtenáři,

Nyní nastává rozhodující okamžik pro budoucnost evropských regionů. S blížícím se koncem finančního období 2014-2020 musíme přinést novou vizi regionální politiky a najít odpovědi na následující otázky: V jakých městech a obcích chceme žít? Jak chceme zajistit bezpečnost a blahobyt obyvatel? Jak zajistit, aby současné odvážně navržené investice přinesly v budoucnosti maximální ekonomické a sociální zisky? Na tyto otázky nikdy nebylo jednoduché odpovídat, v současnosti je to však ještě o něco složitější. Pandemie Covid-19, která otřásla celým světem, nám přinesla zcela nové výzvy. Zdraví a bezpečí obyvatel se pro nás stalo největší prioritou.

A další problémy a výzvy přicházejí kvůli nutnosti přizpůsobit naše investice požadavkům Zelené dohody pro Evropu (Green Deal). Cílem EU je nejpozději do roku 2050 dosáhnout klimatické neutrality. Jde bezpochyby o velmi ambiciózní cíl, proto EU uvolnila bezprecedentní finanční prostředky, které mají pomoci tohoto cíle dosáhnout. Všichni musíme být připraveni chopit se příležitosti.

S ohledem na zkušenosti z mnoha oblastí Evropy se domníváme, že ambiciózní politika cyklistické dopravy je nejlepším řešením jak pro oblast veřejného zdraví, tak pro ochranu klimatu. Více lidí na jízdních kolech znamená méně emisí skleníkových plynů, nižší hlučnost, vyšší kvalitu ovzduší, a současně více fyzické aktivity, lepší zdraví, a co je zvláště důležité v současných podmínkách, mnohem nižší riziko přenosu infekce během dojíždění (ve srovnání s jinými způsoby dopravy).

Ve víceletém finančním rámci pro období 2007-2013 bylo na cyklistiku vyčleněno cca 700 milionů euro, tj. pouhé 1 % z celkové částky, která byla v tomto období určena na dopravu. Finanční rámec pro další roky, tedy 2014-2020, znamenal téměř trojnásobné navýšení financí vyhrazených na projekty v oblasti pěší a cyklistické dopravy – cca 2 miliardy euro. Přestože jde o vítané navýšení, stále se

jedná jen o malou část z celkového rozpočtu na dopravu. Proto pro období 2021-2027 usilujeme o další trojnásobné navýšení a uvolnění investiční částky 6 miliard euro.

Abychom však tohoto cíle dosáhli, potřebujeme vaši aktivní spolupráci. Proto vás vyzýváme k začlenění cílů z oblasti rozvoje cyklistiky do programových dokumentů pro nový Evropský fond pro regionální rozvoj (EFRR)¹ a Fond soudržnosti. V tomto materiálu naleznete informace o přínosech investování do cyklistiky v České republice a veškeré poznatky o tom, jak je začlenit do partnerské dohody mezi ČR a EU i do konkrétních operačních programů pro vaše regiony.

Je ve vaší pravomoci rozhodnout již dnes o budoucí podobě vašich regionů a celé Evropy. Věříme, že tento průvodce vám pomůže rozhodnout o investicích způsobem, který bude pro vaši oblast přínosný.

S pozdravem,



Jill Warren

ECF co-CEO



Morten Kabel

ECF co-CEO

¹ https://ec.europa.eu/regional_policy/cs/funding/erdf/

Vážený čtenáři,

touto cestou bych chtěl poděkovat zástupcům Evropské cyklistické federace za perfektně zpracovaný materiál, ke kterému prakticky nelze nic dodat.

Nicméně přeci jen jsme si dovolili udělat úpravy v závěrečných kapitolách, které ale nijak nemění obsah a význam dokumentu. Ba naopak si troufnu říci, že jej ještě zkvalitňují.

Pointa změn spočívala v tom, že kapitoly 7. a 8. byly o zahraničních příkladech dobré praxe, proto jsme je vyměnili za české příklady.

K úpravě došlo i v poslední kapitole, která vyzývá k akci. Doplnili jsme informace o stavu přípravy našeho Národního plánu obnovy a společné výzvě projektu Danube Cycle Plans, jehož jsme součástí. Jelikož vím, že mnozí cyklistickou dopravu stále přehlíží, rozhodl jsem se podpořit právě tuto výzvu. Když nás bude více, třeba něco změníme a tento dokument nám v tom může pomoci.

S pozdravem



Jaroslav Vymazal

poslanec Parlamentu ČR
a předseda spolku Partnerství pro
městskou mobilitu

Dodatek k projektu Danube Cycle Plans

Překlad do českého jazyka byl pořízen z projektu Danube Cycle Plans, který je spolufinancován v rámci programu Interreg Danube Transnational Programme. Tento projekt byl zahájen v létě 2020 s cílem rozvíjet strategie, postupy, plány a propagační aktivity, které by zvýšily počty cyklistů v makroregionu Podunají. Jedná se o konsorcium 9 projektových partnerů, kteří zastupují nebo jsou jmenováni příslušnými ministerstvy v devíti státech daného regionu, s podporou 13 přidružených partnerů, včetně ministerstev, agentur pro rozvoj nebo pro-cyklistických skupin. Projekt trvá po dobu 30 měsíců a v jeho rámci dochází k vypracování cyklistických strategií, sítí cyklotras a investičních plánů na makroregionální a národní úrovni, ale i k organizování akcí a programů s cílem zvyšovat informovanost, budovat kapacity a sdílet zkušenosti. Budoucí investice do infrastruktury budou podporovány rozšířením metodiky CBA o výhody cyklistiky a o vypracování investičního plánu pro vybudování sítě cyklistických komunikací v této oblasti.

Více na:

<http://www.interreg-danube.eu/danube-cycle-plans>

2. Shrnutí

Hlavním cílem této příručky je podpořit orgány odpovědné za navrhování programových dokumentů a občany, kteří mají zájem na dynamickém a udržitelném rozvoji jejich regionů, na cestě k zajištění zásadního objemu financí ze zdrojů EU, určených na kvalitní a přínosné investování do rozvoje cyklistiky.

Rok 2021 je v EU začátkem nového sedmiletého období financování, tzv. víceletého finančního rámce (VFR). Po bezprecedentní krizi způsobené pandemií Covid-19 se Evropská unie zaměřila na hospodářské oživení, aniž by ovšem ztratila ze zřetele nutnost ochrany veřejného zdraví a prosazování cílů Zelené dohody. Nový víceletý finanční rámec 2021-2027 i směrnice týkající se Evropských strukturálních a investičních fondů vycházejí právě z těchto principů.

Evropská cyklistická federace (ECF) je přesvědčena o tom, že odvážné a vizionářské investování do rozvoje cyklistické dopravy a cykloturistiky je nejlepším způsobem, jak v našich regionech zajistit naplnění výše uvedených cílů a nastartovat dynamický hospodářský růst, a současně respektovat přirozené životní prostředí i zdraví a životní pohodu obyvatel. Naše přesvědčení je založeno jak na mnohaletých zkušenostech, tak na tvrdých ekonomických datech a vědeckém výzkumu zdravotních a environmentálních přínosů aktivní a udržitelné mobility. Tuto tezi plně potvrzuje kapitola 3 a její stručný popis významu cyklistiky v nové rozpočtové perspektivě a kapitola 4, kde je uvedena revize obecných přínosů investic, jež se nějakým způsobem týkají cyklistiky. Kapitola 5 pak pojednává o významu cyklistiky pro implementaci doporučení Evropské komise pro jednotlivé státy a pro plnění závazků Národních klimatických a energetických plánů, a dále představuje analýzu externích nákladů motorové dopravy, jak je uvedena v národních zprávách pro Evropský semestr 2020. Kapitola 6 popisuje, jak směrnice EU převést do konkrétních investic.

Kapitola 7 nabízí soubor inspirativních investic, financovaných prostřednictvím EFRR a dalších zdrojů, a konečně v kapitole 8 již představíme nastavení finančního rámce období 2021-2027 jak na evropské, tak i na národní a krajské úrovni.

Máme sice odvážné projekty a cíle, ale jak naznačuje stav přípravy našeho Národního plánu obnovy, tak mnozí cyklistickou dopravu stále přehlížejí. Proto závěrečná kapitola 9. přichází s výzvou k akci, ke konkrétní podpoře cyklistické dopravy. Přidáte se?



3. Význam cyklistiky pro výhled na rozpočtové období 2021-2027

3.1. Priority pro nový rozpočet

Rozpočet EU pro období 2021-2027 se stal předmětem ostrých diskuzí mezi evropskými tvůrci politik. Diskutovalo se o výši a zdrojích financování i o rozdělení financí mezi jednotlivé programy EU. Mimo diskuzi stály jen dva principy: nová finanční politika EU musí řešit bezprecedentní problémy v oblasti zdraví a ekonomiky, způsobené pandemií nemoci Covid-19, a musí přispívat k tomu, aby se Evropa stala průkopníkem odpovědné a udržitelné transformace, která pomůže naplnit ambiciózní cíle Zelené dohody pro Evropu.

Z toho důvodu bylo rozhodnuto, že nejméně 30 % rozpočtu EU musí financovat řešení politiky klimatu. Dále platí, že přednost dostanou projekty, které zlepšují zdraví obyvatel Evropy a chrání je před šířením nemoci Covid-19. Tato klíčová kritéria musí zohlednit všechny členské státy, které chtějí z nové rozpočtové dohody těžit.

Perfektním řešením pro obě tyto oblasti je právě cyklistika. Zprv jde o jediný způsob dopravy, o jehož investicích platí, že jsou v plné výši přínosné pro plnění cílů jak klimatických, tak environmentálních². Tohle jsou dva indikátory, které Evropské komisi umožňují monitorovat, zda příjemci dodržují nezbytné prahové hodnoty, tj. minimálně 30 % investic vyhradit na ochranu klimatu. Jinými slovy: výraznější investování do cyklistiky umožňuje státům a regionům plnit minimální hodnoty výdajů vstřícných k životnímu prostředí a klimatu, a zbývající částku využít v jiných zásadních projektech mimo tyto dvě strategické oblasti.

A zadruhé, jízda na kole je v období pandemie Covid-19 jedním z nejbezpečnějších způsobů dopravy. Automaticky vás nutí dodržovat minimální fyzickou vzdálenost, kterou doporučují virologové. Kromě toho jsou zaznamenány vynikající výsledky jízdy na kole v oblasti prevence fyzických i psychických chorob,³ které si během opakovaného lockdownu, společenských restrikcí a izolace vybírají svou daň.

² Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví společná ustanovení o Evropském fondu regionálního rozvoje, Evropském sociálním fondu Plus, Fondu soudržnosti a Evropském námořním a rybářském fondu, a také finanční pravidla pro výše uvedené fondy a pro Azylový a migrační fond, Fond pro vnitřní bezpečnost a Nástroj pro finanční podporu správy hranic a viz; příloha 1, bod 075, k dispozici na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2018%3A375%3AFIN>.

³ N. Panozzo, *Stále na kole i během epidemie koronaviru*, 27. března 2020, k dispozici na: <https://ecf.com/news-and-events/news/keep-cycling-during-coronavirus-outbreak>.

COVID-19 A DOPRAVNÍ POLITIKA

Pandemie drasticky změnila vzorce dopravního chování. Některé změny jsou jen přechodné, jiné však budou mít dlouhodobý vliv a budou formovat budoucnost městské mobility. Stanou se „novou normou“. Evropské regiony musí bezpochyby na tuto revoluci zareagovat a aktivně ovlivnit její vývoj. Je třeba urychleně posílit pozitivní trendy (např. zklidnění provozu motorové dopravy a zvýšený zájem o aktivní mobilitu, včetně cyklistiky), a naopak zmírnit ty negativní (např. ztráta zájmu o služby hromadné dopravy).

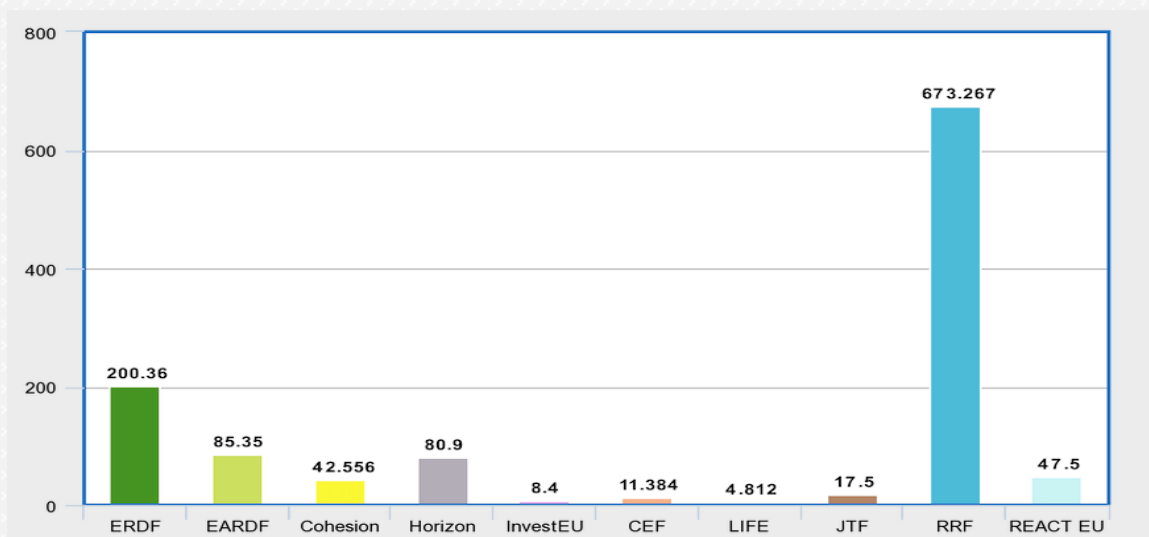
Tuto výzvu již přijala celá řada evropských měst. Téměř třetina hlavních měst Evropy, včetně např. Bruselu, Říma a Berlína, se rozhodla uzavřít některé silniční úseky pro motorovou dopravu, případně přerozdělit silniční prostor a vytvořit dočasné cyklostezky. Od počátku pandemie v březnu 2020 vzniklo více než 2300 km nových cyklopruhů a v celé Evropě byla zavedena řada dalších opatření pro cyklisty, a to v ceně 1 miliardy euro.⁴ To jen potvrzuje, jak naléhavá je potřeba evropských měst realizovat další investice do aktivní a udržitelné mobility.

S ohledem na současnou pandemii Covid-19 je třeba přehodnotit dosavadní systémy mobility a najít takové řešení, které bude reagovat na hlavní změny pracovního prostředí, školní mobility, městské logistiky a dopravní volby obyvatel. Státy i regiony by měly své úsilí zaměřit na pokračující aktualizaci strategických dokumentů pro oblast dopravy, jako jsou analýzy poptávky, dopravní prognózy, plány udržitelné městské mobility a cyklostrategie. Dále by měly důkladně zvážit, jak využít finanční zdroje EFRR na podporu implementace nových dopravních politik a strategií, které by lépe odpovídaly právě probíhající transformaci.

3.2. Programy EU pro financování v období 2021-2027

Tento manuál je primárně zaměřen na získávání finančních prostředků z EFRR a Fondů soudržnosti pro investice do rozvoje cyklistiky. Nejde však o jediné zdroje, které lze využít k financování rozvoje infrastruktury pro bezemisní dopravu v regionech. V grafu níže uvádíme návrh na rozdělení financí ze zdrojů EU pro období 2021-2027. Vybrali jsme programy, které lze dle našeho názoru využít k zajištění financí pro cyklistické projekty. Vzhledem k tomu, že legislativní proces přijetí nového rozpočtu EU doposud nebyl dokončen, následující čísla se ještě mohou měnit.

⁴ COVID-19 Cycling Measures Tracker (Evidence cyklistických opatření v období pandemie COVID-19, ECF, říjen 2020, k dispozici zde <https://ecf.com/dashboard>).



Graf 1: Srovnání rozpočtů vybraných programů EU.

Program	Účel	Ceny v 2018 (v milionech euro)
Evropský fond regionálního rozvoje	Rozvoj a strukturální úpravy regionálních ekonomik	200,360
Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova	Všeobecná a ekonomická životaschopnost venkova.	85,350
Fond soudržnosti	Snižování ekonomických a sociálních rozdílů mezi jednotlivými členskými státy a podpora udržitelného rozvoje.	42,556
Z toho příspěvek na Nástroj pro propojení Evropy - doprava		10,000
Horizon Europe	Výzkum a inovace.	80,900
Fond InvestEU	Udržitelná infrastruktura; výzkum, inovace, digitalizace; malé a střední podniky; sociální investice a dovednosti; strategické investice.	8,400
Nástroj pro propojení Evropy - doprava	Investice do budování nové dopravní infrastruktury podél TEN-T v evropských státech, nebo obnova a modernizace té stávající.	11,384
LIFE	Opatření v oblasti ochrany životního prostředí a klimatu.	4,812
Fond spravedlivé transformace	Podpora pro evropské regiony, nejvíc zasažené nutností přechodu k nízkouhlíkovému hospodářství.	17,500
Next Generation EU	Facilita na podporu oživení a odolnosti (RRF)	673,267
	REACT EU	Další finanční zdroje pro EFRR, Evropské sociální fondy a Evropský fond pomoci nejchudším osobám.

Tabulka 1: Srovnání rozpočtů vybraných programů EU

Několik slov k Evropskému zemědělskému fondu pro rozvoj venkova

Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova (EZFRV) jako zdroj financování rozvoje cyklistiky v současnosti využívá jen několik států. Ve skutečnosti ho však lze využít pro financování zásadních projektů pro rozvoj cyklistické infrastruktury, která se nachází ve venkovských oblastech, nebo jimi prochází. Francie například využila finanční zdroje EZFRV k vybudování sítě několika set kilometrů cykloturistických tras, které jsou v současnosti dynamicky rostoucím zdrojem příjmů pro místní gastronomii, agroturistiku a další služby⁵. Jako skvělý příklad lze uvést cyklotrasu Burgundskými vinicemi. Fondy EZFRV jsou mimo jiné určeny i k vybudování parkovacích míst pro jízdní kola na železničních stanicích, jakož i bezpečných cyklostezek propojujících velká města s okolními obcemi, menších turistických tras v oblastech s cenným přírodním prostředím, tras pro horská kola a mnoho dalšího!

3.3. Facilita na podporu oživení a odolnosti

Prostřednictvím grantů a půjček v rámci Next Generation EU bude mezi členské státy rozděleno 750 miliard euro za účelem řešení ekonomické krize v důsledku koronavirové pandemie. Největším samostatným fondem je Fond pro obnovu a oživení s rozpočtem ve výši 672,5 miliard euro, přičemž nejméně 37 % těchto investic musí být určeno na podporu klimatických opatření.

17. září 2020 zveřejnila Evropská komise zprávu s pokyny pro členské státy EU o tom, jak finance vynaložit prostřednictvím národních plánů obnovy. 70 % financí musí být závazně rozhodnuto do roku 2022, o zbývajících 30 % pak do konce roku 2023. Termín pro předložení národního plánu pro obnovu a oživení je od 15. října 2020 dále, poslední plány musí být schváleny Evropskou komisí do 30. dubna 2021.

Evropská komise nestanovila žádné konkrétní cíle pro jednotlivá odvětví. Zpráva však uvádí sedm vlajkových projektů, včetně tématu „dobíjení / doplnění paliva“. Cyklistika nebyla výslovně zmíněna, může však být součástí širšího rámce „udržitelné a chytré mobility.“⁶

⁵ Programme Opérationnel FEDER-FSE Bourgogne 2014-2020, dostupné na: https://www.europe-bfc.eu/wp-content/uploads/2020/03/Programme_2014FR16M0OP014_7_1_fr.pdf

⁶ „Investice do rozvoje udržitelné mobility mohou přispět k obnově a oživení. Opatření v oblasti dopravy mohou významnou měrou přispět ke snížení emisí skleníkových plynů a zvyšování kvality ovzduší, a přitom současně posílit růst produktivity. Při přípravě národních plánů obnovy by členské státy měly uvažovat o opatřeních jako investice do rozvoje veřejné dopravy nebo do infrastruktury podporující posun směrem k udržitelnější a chytré mobilitě, včetně navazující a efektivní multimodální evropské sítě tras, stejně jako do modernizace transevropské dopravní sítě TEN-T pro osobní i nákladní dopravu. ...“, citace z: COM(2020) 575 v konečném znění

Sdělení Komise o „Posílení ambicí Evropy v oblasti klimatu do roku 2030: Investice do klimaticky neutrální budoucnosti ve prospěch našich občanů“ COM(2020) 562 v konečném znění uvádí konkrétní zmínky k cyklistice.

4. Obecné přínosy investování do rozvoje cyklistiky

Současná míra využití cyklistiky vynáší členským státům EU ročně 150 miliard euro; víc než 90 miliard z této částky jsou pozitivní externality pro životní prostředí, veřejné zdraví a mobilitu. Pro srovnání – podle nedávné studie Evropské komise lze negativní externality (náklady v oblasti životního prostředí, zdraví a mobility) motorové dopravy odhadovat na 800 miliard euro ročně⁷. Kromě toho se investice do projektů v oblasti cyklistiky obvykle pyšní velmi výhodným poměrem nákladů a přínosů. S cyklistickým odvětvím nějak souvisí asi 650 tisíc pracovních míst.⁸

STRUČNĚ



150,000,000,000

Přínos cyklistiky pro evropskou ekonomiku za jeden rok (v eurech)



5.5%

Předpokládané roční tempo růstu trhu s jízdními koly v roce 2022



650,000

Současný počet pracovních míst v Evropě, která jsou nějakým způsobem napojena na sektor cyklistiky



50%

Doporučený nárůst cyklistiky do roku 2030

Přínosy cyklistiky se neprojevují pouze ve specifických a izolovaných odvětvích jako např. v dopravní či environmentální politice, ale i v mnoha dalších oblastech, kam zasahují kompetence EU, tedy průmyslová politika, zaměstnanost, cestovní ruch, zdravotní péče nebo sociální politika. Většina evropských států stále disponuje značným potenciálem pro zvýšení míry využití cyklistiky v zemi. Abychom zvýšili počty cyklistů a snížili negativní externality motorové dopravy, potřebujeme kromě integrovaného politického rámce pro Evropu i adekvátní finanční částku.

Souhrnné finanční přínosy cyklistiky pro všechny členské státy EU včetně ČR jsou uvedeny níže. Veškeré detaily naleznete v příloze na konci příručky.

⁷ Handbook on the external costs of transport, Evropská komise, leden 2019, dostupné na:

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/internalisation-handbook-isbn-978-92-79-96917-1.pdf>.

⁸ The benefits of cycling. Unlocking their potential for Europe, ECF, prosinec 2018, dostupné na:

<https://ecf.com/sites/ecf.com/files/TheBenefitsOfCycling2018.pdf>.

10 důvodů proč podporovat cyklistiku

„Jízda na kole je ze své podstaty tím nejlepším způsobem, jak řešit problémy se znečištěním měst. Investice do bezpečné a oddělené infrastruktury pro cyklisty jako součást národních plánů na podporu oživení a odolnosti? O tom netřeba pochybovat, rozhodně nebudeme litovat.“

Frans Timmermans, výkonný místopředseda Evropské komise



Čistý vzduch

Nečistoty jako oxidy dusíku a prachové částice se do ovzduší dostávají především z motorové dopravy. Koncentrace těchto nečistot v mnoha městech překračují limity SZO. Jízda na kole neprodukuje ani oxidy dusíku, ani prachové částice, a významně tak zvyšuje kvalitu ovzduší především tam, kde je to nejnütnější: ve městech.

Bezpečnost

Na evropských silnicích každoročně zemře 2160 cyklistů, a tento počet je stejný už deset let. Zdravotní přínosy stále převyšují možná rizika či náklady v poměru 9 ku 1. Opatření podporující udržitelnou mobilitu efektivně přispívají k řešení problémů v oblasti bezpečnosti ve městech i k dosažení cíle EU snížit do roku 2030 počet úmrtí a vážných zranění při dopravních nehodách na polovinu.

Efektivita a využití prostoru

Cyklistická doprava potřebuje 8krát méně prostoru pro parkování než automobilová, a dokonce 28krát méně prostoru pro jízdu. Pro vzdálenosti do pěti kilometrů je to vůbec neefektivnější způsob dopravy.

Covid

Cyklistika se během pandemie ukázala jako ideální způsob, jak dodržet žádoucí odstupy, splnit minimální požadavky na pohybovou aktivitu a efektivně se přepravovat v rámci každodenních cest.



Ekonomické přínosy

Každým kilometrem na jízdním kole vydělá naší společnosti nejméně 0,68 euro. Dobrá dostupnost pro chodce a cyklisty zvyšuje atraktivitu a ekonomický potenciál obchodů. Chodci a cyklisté utratí měsíčně v průměru o 40 % víc než lidé, kteří přijedou na nákup autem.



Zdravotní přínosy

Cyklistika přispívá k rozvoji zdravější a bezpečnější společnosti. 23 % dospělých a 81 % dospívajících nespĺňuje minimální limity pro fyzickou aktivitu, které stanovila Světová zdravotnická organizace. Pravidelné dojíždění do práce na kole snižuje celkové riziko úmrtí až o 10 %.



Odolnost

Udržitelná doprava zvyšuje odolnost měst. Čím rozmanitější a integrovanější možnosti nabízí udržitelná mobilita ve městech, tím efektivnější, odolnější a flexibilnější je celý dopravní systém.



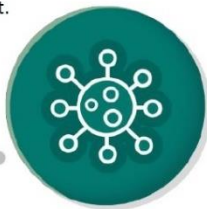
Klima

Cíl Pařížské dohody (udržet zvyšování teploty výrazně pod 2 °C) vyžaduje snížení emisí skleníkových plynů o 80 až 95 % do roku 2050. Doprava je přitom jediným odvětvím, kde se tyto emise od roku 1990 zvýšily. Nahradíme-li osobní automobilovou dopravu dopravou pěší a cyklistickou, dojde ke snížení emisí skleníkových plynů i snížení spotřeby paliv.



Evropská unie

Evropské strategie včetně Zelené dohody a Strategie EU pro Podunají se zaměřují přímo na podporu a propagaci udržitelné mobility, a především bezemsičních způsobů dopravy, jako jsou pěší a cyklistická doprava, případně jejich kombinace s dopravou veřejnou.



Benchmarking

Během první vlny pandemie COVID podpořily evropské státy rozvoj cyklistické dopravy. V roce 2020: Finsko investovalo 7,76 euro na obyvatele, Itálie 5,04 euro, Francie 4,91 euro, Británie 4,80 euro, Litva 2,61 euro atd. A jak je to ve vaší zemi?

5. Hodnocení jednotlivých států: Česká republika

Výraznější investování do rozvoje cyklistiky se neprojeví jen výše uvedenými přínosy, jde současně o skvělou reakci na konkrétní problémy a výzvy, kterým čelí Česká republika. Abychom ukázali, jak rozvoj cyklistiky může přispívat k řešení konkrétních ekonomických a environmentálních problémů v ČR, prověřili jsme tři důležité druhy dokumentů:

🚲 Zprávy o jednotlivých státech 2020 Evropský semestr

🚲 Doporučení pro jednotlivé státy 2020 Evropský semestr

🚲 Národní energetické a klimatické plány

Doporučení a povinnosti, které jsou součástí těchto dokumentů, mají v členských státech EU výrazný dopad na strukturu výdajů z evropských fondů.

STRUČNĚ



27%

Podíl spotřeby energie v dopravě



95%

Podíl spotřeby energie v dopravě využitý osobními automobily



55%

Procento snížení emisí do roku 2030, schválené v národním energetickém a klimatickém plánu



Iniciativa

Cílem národní strategie pro rozvoj cyklistiky je zvýšit podíl cyklistiky

5.1. Evropský semestr 2020 - zprávy o jednotlivých státech

Výroční zprávy o jednotlivých členských zemích, které připravuje Evropská komise, zahrnují všechny oblasti makroekonomického či sociálního významu a přináší hodnocení rozpočtové situace daného státu. Zpráva posuzuje pokrok při řešení problémů, které byly zjištěny v rámci doporučení EU v předchozím roce. Kromě toho zprávy slouží k monitorování cílů OSN pro oblast udržitelného rozvoje.

Podle Evropské komise tento nový cíl evropského společenství, tedy konkurenceschopná udržitelnost, plně odráží ambice Zelené dohody; spočívá na čtyřech principech: udržitelnost životního prostředí, zvýšení produktivity, spravedlnost a makroekonomická stabilita. Přístup, který spojuje tyto čtyři principy, umožňuje najít řešení zajišťující funkční ekonomiku jak pro lidi, tak pro planetu. Hodnocení uvedená v jednotlivých zprávách by měla pomoci přenést tyto cíle do konkrétních politických strategií na národní úrovni daného státu.

Národní zpráva – Česká republika

Evropská komise identifikovala následující problémy jako hlavní překážky pro efektivní a udržitelný rozvoj v České republice:

- 🚲 S ohledem na zvyšující se hladinu emisí skleníkových plynů neřeší Národní investiční plán udržitelnou mobilitu dostatečným způsobem⁹.
- 🚲 Investice urychlující přechod k nízkouhlíkové dopravě a jiným zdrojům energií jsou stále poměrně nízké¹⁰.
- 🚲 Regionální dopravní sítě mají nízkou úroveň interoperability a multimodality jednotlivých druhů dopravních systémů¹¹.
- 🚲 Silniční doprava se v Česku stává jedním z hlavních konzumentů energie, investice do rozvoje nízkouhlíkových technologií a vozidel však zůstávají nízké¹². Ačkoliv došlo ke snížení spotřeby energie v průmyslu, v sektoru dopravy se spotřeba energií navýšila¹³. V roce 1995 tvořila doprava jen 11 % celkové spotřeby energie, zatímco v roce 2017 již 27 % (stále však šlo o nižší číslo, než je evropský průměr, tj. 31 %; viz Graf 3.5.2). téměř 95 % celkové spotřeby energie v sektoru dopravy připadá na silniční dopravu¹⁴.

Evropská komise dospěla k závěru, že pokud jde o podporu udržitelných způsobů dopravy, pokrok v ČR je jen částečný¹⁵.

Doporučení ECF

Nezapomeňte, že výše uvedenou analýzu lze použít jako součást diagnostiky, která bude vysvětlovat váš investiční plán a měla by být obsažena ve vaší Dohodě o partnerství s Evropskou unií pro období 2021-2027.

Nezapomeňte, že problémy, na něž upozornila Evropská komise, lze vyřešit prostřednictvím výrazného a dlouhodobého investování do cyklistických projektů.

5.2. Evropský semestr 2020 - konkrétní doporučení pro jednotlivé státy

Na základě zpráv o jednotlivých státech poskytne Evropská komise každé zemi soubor konkrétních doporučení, který bude schválen Radou Evropy. Doporučení jsou zaměřena na to, čeho lze reálně dosáhnout v průběhu 12-18 měsíců; obecně řečeno, upravují priority z evropské úrovně na úroveň národní a poskytují strategické pokyny přímo na míru danému státu k tomu, jak podpořit růst v zemi, a současně zachovat zdravé veřejné finance.

⁹ Evropský semestr: národní zpráva – Česká republika, str. 5, dostupné zde: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1584543810241&uri=CELEX%3A52020SC0502>

¹⁰ Ibid., p. 14

¹¹ Ibid., p. 40

¹² Ibid., p. 52

¹³ Ibid., p. 44

¹⁴ Ibid., p. 45

¹⁵ Ibid., p. 15

V letošních doporučeních se EK zaměřila na dvě ústřední témata. Zprvu zdůrazňuje, aby se členské státy zaměřily na bezpečný restart ekonomických aktivit. A zadruhé upozorňuje na to, aby se členské státy při obnově ekonomiky soustředily na takové strategie obnovy, které připravují cestu pro zelenou a digitální transformaci v souladu se Zelenou dohodou pro Evropu.

Doporučení jsou také mnohem stručnější dokumenty než zprávy o členských státech. Neposkytují rozsáhlé analýzy socioekonomické situace, místo toho nabízejí několik obecných pokynů a nechávají členským státům relativní volnost při výběru nástroje pro jejich implementaci.

To však neznamená, že by státy mohly ignorovat pokyny EK. Je tomu právě naopak, implementace doporučení je uvedena jako jedno z kritérií, která rozhodují o přidělení evropských fondů.

Konkrétní doporučení pro členské státy – Česká republika:

V roce 2020 vydala Evropská komise pro Českou republiku následující doporučení:

- 🚲 Česká republika by měla své investice zaměřit na zelenou a digitální transformaci, především na vysokokapacitní digitální infrastrukturu a technologie, čistou a účinnou výrobu a využití energie a na infrastrukturu pro udržitelnou dopravu¹⁶.
- 🚲 Národní klimatický a energetický plán uvádí významné investiční potřeby, které jsou nutné pro úspěšné zvládnutí transformace v oblasti klimatu a energií a posunu směrem ke klimatické neutralitě. Platí to zejména v případě podpory obnovitelných zdrojů energie, energetické účinnosti, infrastruktury a částí přenosového systému. (...) Dalším trvalým problémem je znečišťování ovzduší, přitom daně ze znečištění jsou velmi nízké. Kromě toho se zdá, že informovanost o širších přínosech energetické účinnosti je rovněž minimální. Přesun k elektromobilitě je stále poměrně pomalý a silniční doprava se stává jedním z hlavních spotřebitelů energie. Daně v dopravním sektoru jsou nízké a nezohledňují uhlíkové emise. Infrastruktura pro nabíjení elektrických vozidel je doposud v zárodku (Recital 20)¹⁷.

Názor ECF

Z výše uvedených doporučení vyplývá, že by Evropská komise, jež je oprávněna hodnotit programové dokumenty členských států kvůli přidělování financí z evropských programů, měla víc než vítat veškeré projekty, které jsou spojené s investicemi do rozvoje cyklistické infrastruktury.

5.3. Národní energetické a klimatické plány

Poměrně nedávno musely členské státy předložit konečnou verzi svého Národního energetického a klimatického plánu (NEKP), který se stane základním odborným dokumentem pro implementaci klimatické a energetické politiky v daném státě, a to včetně prvků makroekonomického významu, jež jsou sledovány v rámci Evropského semestru.

¹⁶ Evropský semestr 2020, Specifická doporučení pro jednotlivé státy – Česká republika, dostupné zde: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1591720698631&uri=CELEX%3A52020DC0503>

¹⁷ Ibid.

Systém je postaven na tzv. iteračním procesu mezi členským státem a Evropskou komisí. Pokud tedy Komise zjistí, že se některý ze států v rámci NEKP (ve finální verzi nebo aktualizaci) nezavázal k dostatečně vysokým příspěvkům, které by pomohly k plnění cílů EU, nebo pokud v průběhu času v kterémkoliv okamžiku vyjde najevo, že se některý ze států odchýlil z cesty, která vede ke splnění stanovených cílů EU, je možné, aby Komise vydala doporučení, jak se má daný stát vrátit zpět do původních, žádoucích kolejí¹⁸.

Finální verze Národních energetických a klimatických plánů při svém předložení odpovídaly energetickému a klimatickému cíli EU snížit do roku 2030 emise CO₂ o 40 % (ve srovnání s rokem 1990). 16. září 2020 však Evropská komise vyhlásila, že součástí Zelené dohody pro Evropu je i změna cíle v oblasti snižování emisí skleníkových plynů do roku 2030, a to ze 40 % na 55 %. Tento nový cíl sice ještě musí potvrdit Evropský parlament a Rada ministrů, je však nanejvýš pravděpodobné, že se členské státy budou muset vrátit k rýsovacímu prknu a sladit své NEKP s nově formulovaným cílem. Znamená to ovšem i nové příležitosti pro cyklistiku.

Národní energetický a klimatický plán – Česká republika:

Česká republika učinila ve svém NEKP následující závazky v oblasti cyklistiky:

- 🚲 Národní program Životní prostředí se zaměřuje na podporu alternativních způsobů dopravy (např. sdílená auta nebo jízdní kola, bezmotorová doprava atd.).¹⁹
- 🚲 Cílem implementace Národní strategie pro rozvoj cyklistické dopravy 2013-2020 je zlepšit koordinování rozvoje a podmínky pro využití této ekologické bezmotorové dopravy.²⁰

Doporučení ECF

Všechny cíle, které jsou stanoveny ve vašem NEKP, lze spolufinancovat z evropských fondů, ECF proto doporučuje jejich začlenění do dokumentů.

¹⁸ *Národní energetické a klimatické plány*, Evropská síť pro klimatická opatření, dostupné zde: <http://www.caneurope.org/national-energy-and-climate-plans-necps>

¹⁹ *Integrované národní a klimatické plány – Česká republika*, str. 77, dostupné zde: https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/cs_final_necp_main_en.pdf

²⁰ *Ibid.*, p. 76

6. Od směrnic EU ke konkrétním investicím: základní informace

Klíčem k úspěchu je znalost přínosů investic do cyklistických projektů a propracovaná odvážná vize, orientovaná na budoucnost vašeho státu či regionu. Stejně důležité je však pochopit proces a umět tuto vizi převést do konkrétních opatření ve vašich programových dokumentech. Jen tak můžete zajistit evropské finance, nutné k tomu, aby se vaše plány staly skutečností.

Kapitoly níže popisují celý proces, počínaje směrnicemi EU až po konkrétní investice. Nejprve uvádíme nejdůležitější informace o nových směrnících k EFRR a Fondům soudržnosti, následně přehled struktury programových dokumentů, v nichž členské státy a regiony oznamují, jakým způsobem mají v plánu investovat zdroje z evropských fondů.

STRUČNĚ



30%

Minimální podíl z Evropského fondu pro regionální rozvoj, který je třeba investovat do klimatických cílů



2 041 miliarda

Odhadované finanční prostředky, přidělené v operačních programech v období 2014-2020 na rozvoj cyklistiky (v eurech)

6.1. Revize příslušných směrnic EU

Potřeba společné směrnice

Roztříštěnost pravidel pro různé fondy EU podle Evropské komise nadměrně komplikuje práci orgánů, které mají programy na starosti, a také odrazuje podniky a podnikatele od podávání žádostí o evropské finance.²¹ Komisi to přimělo vytvořit obecný regulační rámec pro nejdůležitější fondy EU. Nový soubor pravidel pod názvem Společné směrnice platí pro fondy EFRR, Evropský sociální fond+, Fond soudržnosti, Evropský námořní a rybářský fond, Azylový a migrační fond, Fond pro vnitřní bezpečnost a Nástroj pro podporu správy hranic.

²¹ Nařízení o společných ustanoveních pro Evropský fond regionálního rozvoje, Evropský sociální fond plus, Fond soudržnosti a Evropský námořní a rybářský fond a finanční podmínky pro tyto fondy a pro Azylový a migrační fond, Fond pro vnitřní bezpečnost a Nástroj pro správu hranic a viz. Legislativní plán k dispozici zde: <https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-new-boost-for-jobs-growth-and-investment/file-mff-common-provisions-regulation>

Obzvlášť významné je to, že Společné směrnice stanovují koeficient pro výpočet podpory pro cíle v oblasti klimatických změn a ochrany životního prostředí. Investice do cyklistických projektů jsou plně v souladu s oběma cíli. Evropská komise koeficienty používá ke sledování pokroku členských států směrem k naplnění závazků Zelené dohody.

Směrnice pro EFRR a Fond soudržnosti

Zásadní ve směrnicích pro EFRR a Fond soudržnosti je stanovení limitu alespoň 30 % z EFRR a 37 % z Fondu soudržnosti vyčleněných na klimatické cíle.

Směrnice navíc vytyčily pět nových strategických cílů (policy objectives / PO) pro zdroje EFRR:

- 🚲 chytrá Evropa díky inovacím, digitalizaci a změnám v průmyslu a díky podpoře malých a středních podniků (PO 1); jde o následující opatření:
 - (i) posílení kapacit v oblasti výzkumu a inovací, podpora využití pokročilých technologií;
 - (ii) využití výhod digitalizace ve prospěch veřejnosti, firem a úřadů;
 - (iii) posílení růstu a konkurenceschopnosti malých a středních podniků; a
 - (iv) rozvoj dovedností nutných pro specializace v chytrých technologiích, pro změny v průmyslu a podnikání;
- 🚲 ekologičtější nízkouhlíková Evropa, investující do alternativních a obnovitelných zdrojů energie a do boje proti klimatickým změnám (PO 2); jde o následující opatření:
 - (i) podpora opatření posilujících energetickou účinnost;
 - (ii) podpora obnovitelných zdrojů energie;
 - (iii) rozvoj systémů, sítí a skladování chytré energie;
 - (iv) podpora adaptace na klimatické změny, prevence rizik a odolnosti vůči katastrofám;
 - (v) podpora udržitelného nakládání s vodními zdroji;
 - (vi) podpora přechodu k oběhové ekonomice;
 - (vii) posílení biodiverzity, zelené infrastruktury v intravilánech měst, snižování znečištění;
- 🚲 více propojená Evropa se strategickými sítěmi pro dopravu a digitální komunikaci (PO 3); jde o následující opatření:
 - (i) posílení digitální konektivity;
 - (ii) vytvoření udržitelné, klimaticky odolné, inteligentní, bezpečné a intermodální sítě TEN-T;
 - (iii) vytvoření udržitelné, klimaticky odolné, inteligentní, bezpečné a intermodální národní, regionální a místní mobility, včetně zvýšení dostupnosti sítě TEN-T a lepší přeshraniční mobility;
 - (iv) podpora udržitelné multimodální městské mobility;
- 🚲 více sociálně zaměřená Evropa, podporující kvalitní pracovní příležitosti, vzdělání, dovednosti, sociální inkluzi a rovný přístup ke zdravotní péči (PO 4); jde o následující opatření:
 - (i) posilování efektivity pracovního trhu a přístupu ke kvalitnímu zaměstnání prostřednictvím rozvoje sociální inovace a infrastruktury;
 - (ii) zvyšování dostupnosti inkluzivních a kvalitních služeb v oblasti odborné přípravy a vzdělávání, a to i celoživotního, díky rozvoji infrastruktury;
 - (iii) zvyšování socioekonomické integrace menšinových komunit, migrantů a znevýhodněných skupin osob prostřednictvím integrovaných opatření zaměřených i na oblast bydlení a sociálních služeb;
 - (iv) zajištění rovného přístupu ke zdravotní péči včetně primární péče prostřednictvím rozvinuté infrastruktury;
- 🚲 a Evropa bližší svému obyvatelstvu, podporující místní strategie rozvoje a udržitelný rozvoj měst napříč celou EU; jde o následující opatření:
 - (i) Podpora integrovaného sociálního, ekonomického a environmentálního rozvoje, kulturního dědictví a bezpečnosti ve všech městských oblastech;

- (ii) Podpora integrovaného sociálního, ekonomického a environmentálního místního rozvoje, kulturního dědictví a bezpečnosti ve venkovských oblastech a na pobřeží, mimo jiné prostřednictvím rozvoje řízeného místní komunitou.

Podle Směrnice musí členské státy vyčlenit 35 až 85 % (v závislosti na výši hrubého národního důchodu) svých celkových zdrojů z EFRR na PO 1 a PO 2, a to v rámci jiných priorit než na technickou podporu, a současně nejméně 30-60 % na PO 1. Je tedy zřejmé, že zahrnutí plánovaných investic do jedné z těchto priorit zvyšuje šance na získání nezbytných finančních prostředků.

Zatímco Evropská komise navrhuje začlenit investice pro podporu udržitelné multimodální městské mobility do cíle PO 3, Evropský parlament a Rada Evropy společně předložily pozměňovací návrh, podle kterého by tento dílčí cíl měl být součástí cíle PO 2. Výsledkem by mohly být mnohem vyšší investice v této oblasti. Během následujících týdnů bychom se měli dozvědět, zda byl tento pozměňovací návrh přijat.

Za zmínku stojí i skutečnost, že součástí Přílohy I k směrnicím pro EFRR je i vyhrazená cyklistická infrastruktura, podporovaná jako jeden z výstupních indikátorů, a také počet uživatelů cyklistické infrastruktury za jeden rok jako indikátor výsledků pro EFRR²².

6.2. Přehled programových dokumentů

Ze všech programových dokumentů je nejdůležitější Dohoda o partnerství, vyjednaná a podepsaná mezi Evropskou komisí a členskými státy EU. Jde o strategické plány, které nastiňují cíle a investiční priority jednotlivých států a stanovují způsob využití finančních prostředků v rámci pěti evropských strukturálních a investičních fondů.

Na základě těchto dohod pracují ministerstva či regionální správní orgány na operačních programech, což jsou podrobné plány, které stanovují, jakým způsobem budou v následujícím programovém období vynaloženy finance z evropských fondů. Mohou být určeny pro konkrétní regionální či celostátní tematický cíl (např. životní prostředí). Pro cíl Evropská územní spolupráce jsou určeny přeshraniční nebo meziregionální operační programy. Jinak řečeno, operační programy rozdělují zastřešující strategické cíle, dohodnuté v rámci Dohody o partnerství, do investičních priorit, specifických cílů, a dále do konkrétních opatření. Ekvivalentem operačního programu pro Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova jsou programy pro rozvoj venkova.

Graf níže znázorňuje tento proces na příkladu z EFRR:

²² Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o evropských fondech pro regionální rozvoj a o Fondu soudržnosti (COM(2018) 372 v konečném znění) příloha, dostupné zde: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:8d2f7140-6375-11e8-ab9c-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_2&format=PDF

Nařízení o Evropském fondu pro regionální rozvoj

Právní dokument, který obsahuje podmínky a cíle finanční podpory pro rozvoj a strukturální nastavení regionálních ekonomik.



27 partnerských dohod

Finanční smlouvy jednotlivých členských států s EU.



200+ operační programy/ programy pro rozvoj venkova

Převedení obecných cílů, stanovených v partnerské dohodě, do konkrétních témat či regionálních politik. Rozhodnutí o počtu a typu programů je na každém z jednotlivých států.



Tisíce výzev k předkládání projektů

Výzvy pro dodavatele k implementaci cílů operačních programů a programů pro rozvoj venkova.

EVROPSKÉ FONDY DOSTUPNÉ PRO CYKLISTIKU VE FINANČNÍM VÝHLEDU PRO OBDOBÍ 2014-2020

Tabulka níže uvádí přibližnou částku, kterou každý z členských států EU získal na cyklistiku z rozpočtu EU pro období 2014-2020; údaje vyplývají z analýzy více než 200 operačních programů. Analýza, kterou provedla ECF, rovněž ukazuje, že výslovné odkazy na cíle v oblasti rozvoje cyklistiky v programových dokumentech jsou nejlepší zárukou pro zajištění nutných prostředků pro investice do cyklistických projektů.

Country	Estimated amount of funding available (€ million) based on:			Total
	Explicit references	Implicit references	Indirect references	
Austria	0.0	2.6	0.0	2.6
Belgium	11.4	0.0	0.0	11.4
Bulgaria	40.0	85.7	4.6	130.3
Croatia	0.0	30.0	0.0	30.0
Cyprus	0.0	7.0	0.0	7.0
Czech Republic	20.0	0.0	5.0	25.0
Denmark	0.0	0.0	0.0	0.0
Estonia	20.0	0.0	0.0	20.0
Finland	0.0	6.0	0.0	6.0
France	196.8	25.2	22.3	244.4
Germany	123.4	6.2	1.8	131.4
Greece	5.5	18.7	7.0	31.2
Hungary	106.7	15.0	30.0	151.7
Ireland	0.0	1.0	0.0	1.0
Italy	44.5	12.0	31.5	88.0
Latvia	0.0	15.0	0.0	15.0
Lithuania	0.0	10.0	2.0	12.0
Luxembourg	2.5	0.0	0.0	2.5
Malta	0.0	3.2	0.0	3.2
Poland	403.7	0.0	0.0	403.7
Portugal	6.0	9.5	0.0	15.5
Romania	25.0	0.0	46.0	71.0
Slovakia	28.7	0.0	0.0	28.7
Slovenia	20.0	0.0	0.0	20.0
Spain	135.5	96.2	15.7	247.4
Sweden	8.0	0.2	0.0	8.2
The Netherlands	0.0	0.3	0.0	0.3
United Kingdom	16.7	5.3	1.9	23.8
Summary	1,324.8	408.1	308.3	2,041.2

Tabulka 2: Odhadovaná výše finančních prostředků v operačních programech, vyčleněných na cyklistiku.

Odkazy na cyklistiku v programových dokumentech

Explicitní odkazy – „Cyklistika, jízdní kolo, cyklistická infrastruktura, cykloprůmysl“ jsou na seznamu uznatelných opatření. V nejlepším případě operační program dokonce zahrnuje i vyhrazený fond pro cyklistiku a/nebo plánované výstupy zahrnují i oblast cyklistiky.

Příklad: „Implementace projektů pro výstavbu lineární infrastruktury pro cyklistickou dopravu“

Implicitní odkazy – Cyklistická opatření jsou oprávněná pod jiným názvem, např. „udržitelná doprava/mobilita, zelená infrastruktura, ekologická vozidla, měkká mobilita, městská doprava, udržitelné (dopravní) prostředky, multimodalita, udržitelný cestovní ruch“

Příklad: „infrastruktura a podpora pro čistou městskou dopravu“

Nepřímé odkazy – Jedná se o situaci, kdy jsou zmíněna širší témata jako „pozemní doprava, dopravní komunikace, cestovní ruch, rozvoj malých a středních podniků, školení a kampaně, automobilový průmysl.“

Příklad: „Investice určené ke zvýšení dostupnosti místního kulturního dědictví, které přispívají ke zvýšení hodnoty místního kulturního dědictví a k podpoře a propagaci cestovního ruchu ve venkovských oblastech.“

6.3. Investiční potřeby

Kromě procesu, který začíná regulacemi na úrovni EU přes partnerskou dohodu a operační programy až ke konkrétním výzvám, je rovněž důležité vytvořit konkrétní projekty, jež mohou být předloženy v reakci na příslušnou výzvu některého z řídicích orgánů.

K tomu je nutné, abyste věděli, jaké jsou vaše investiční potřeby. Jaké ambice máte, pokud jde o míru využití cyklistické dopravy, a co potřebujete k tomu, abyste v daném čase dosáhli požadovaných hodnot? Jakou infrastrukturu již máte a které úseky a spojnice na vaší síti naopak chybí? A kdo to zaplatí? Analýza investičních potřeb je zásadní k tomu, abyste byli schopni sladit vaše ambice pro zvyšování podílu cyklistické dopravy s potřebnými finančními prostředky, a měla by být výchozím bodem pro přípravu jednotlivých projektů.

Rakousko ve finální verzi svého Národního energetického a klimatického plánu stanovilo za cíl zvýšit podíl cyklistické dopravy v dělbě přepravní práce ze současných 7 % na 15 %. K tomu je zapotřebí do rozvoje cyklistiky investovat 2,2 miliard euro v období 2021-2030. Investice by primárně měly jít do rozvoje infrastruktury, přičemž 20 % investic má financovat národní vláda a zbývajících 80 % regionální a místní správní orgány. Odpovídajícím způsobem mohou přispět investice z fondů EU.

6.4. Programové dokumenty a národní cyklistické strategie

Podpora cyklistické dopravy je v České republice deklarována prostřednictvím **Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030** (dále jen Koncepce), která jedním z návazných dokumentů dopravní politiky, a rozpracovává hlavní zásady dopravní politiky do podmínek samosprávy. Koncepce řeší problematiku plánování udržitelné městské a aktivní mobility v souladu s návrhy a požadavky na řešení městské mobility ze strany Evropské komise a vychází ze zkušeností s první generací plánů udržitelné městské mobility (SUMP), které již města v předcházejících letech zpracovala. Koncepce v této části metodicky vede města k tomu, jak cyklistickou dopravu začlenit do celkového plánování udržitelné městské mobility. V rámci plánu udržitelné mobility města navrhuje typová opatření pro národní i místní úroveň, která podpoří využívání cyklistické dopravy. Zároveň stanovuje opatření pro státní správu, která mají za cíl města v oblasti řešení cyklistické dopravy podpořit. Samotná oblast cyklistické dopravy je v Koncepci rozpracována detailněji v souvislosti s tím, že v letošním roce končí platnost **Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 – 2020** (dále jen Cyklostrategie). Rozpracování problematiky, která vychází z příslušných hodnotících zpráv Cyklostrategie, je součástí schválené Koncepce.

7. Příklady dobré praxe z České republiky

V originální zprávě ECF jsou v této kapitole uvedeny příklady ze španělské Valencie, z polského regionu „Malopolska“, či belgický projekt FIETSSNELWEGEN. Jenže velmi často se stává, že mnohým českým odborníkům tyto příklady nic neříkají s prostým tvrzením: „u nás v Česku je to jinak, nejsme Nizozemí, či Dánsko“. Proto v této kapitole jsou uvedeny pouze české příklady, aby zpochybnil tento pohled.

7.1. Celkový přehled podpořených cyklistických projektů

🚲 Podpořené projekty:

- 209 projektů v aktivitě Cyklodoprava za **1,9 mld. Kč**
- má vzniknout celkem **275 km** nových cyklostezek a rekonstrukce 8,5 km cyklostezek (dotčeno celkem 216 projektů)
- má vzniknout celkem 6482 parkovacích míst pro kola (celkem 205 projektů)

🚲 Dokončené projekty:

- 126 projektů v aktivitě Cyklodoprava za 1 mld. Kč
- dosud realizováno 154 km nových cyklostezek a rekonstruováno 7 km cyklostezek (133 projektů)
- dosud realizováno 3630 parkovacích míst pro kola (125 projektů)

🚲 Otevřené výzvy:

- 50., 51. a 53 výzvy pro integrované nástroje ITI, IPRÚ a MAS (volné jednotky mil. Kč)

Zdroj: Mgr. Martin Janda, MMR, výtah z prezentace na konferenci o cykloturistice ze dne 14. 9. 2020

7.2. Příklady podpořených projektů na Labské stezce

Číslo	Název projektu	Žadatel	Příspěvek EU (CZK)	Stav
CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0007224	Cyklostezka Hradec Králové - Pardubice: Stezka Mechu a Perníku - trasa přes slepé rameno	Hradubická labská	25 852 371	dokončeno
CZ.06.1.37/0.0/0.0/15_016/0000924	Pěšky i na kole bezpečně po Dvoře Králové	Město Dvůr Králové nad Labem	21 553 626	dokončeno
CZ.06.1.37/0.0/0.0/15_016/0000765	Labská cyklostezka, úsek Kly - Mělník	Středočeský kraj	18 144 916	dokončeno
CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_077/0006049	Labská stezka č. 2 - etapa 3, úsek Třeboutice - Nučnice	Ústecký kraj	17 000 000	v realizaci
CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_077/0006225	Labská stezka - etapa 3, úsek Račice - Hněvice	Ústecký kraj	17 000 000	v realizaci
CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0006868	Podpora cyklodopravy v Mělníku	Město Mělník	12 379 815	v realizaci

CZ.06.1.37/0.0/0.0/15_016/0000764	Labská cyklostezka, úsek Čelákovice - Lázně Toušeň	Středočeský kraj	10 193 822	dokončeno
CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0011243	Labská cyklostezka, úsek ČOV - cukrovar	Středočeský kraj	9 851 513	v realizaci
CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0007541	Cyklostezka Svítkov - Srnojedy	Statutární město Pardubice	6 061 472	dokončeno
CZ.06.1.37/0.0/0.0/15_016/0000965	Cyklostezky Vrchlabí - Nábřeží Labská - ulice Nádražní - Řešení cyklistické dopravy	Město Vrchlabí	6 011 392	dokončeno

Tabulka 3: Zdroj: Mgr. Martin Janda, MMR, výtah z prezentace na konferenci o cykloturistice ze dne 14. 9. 2020



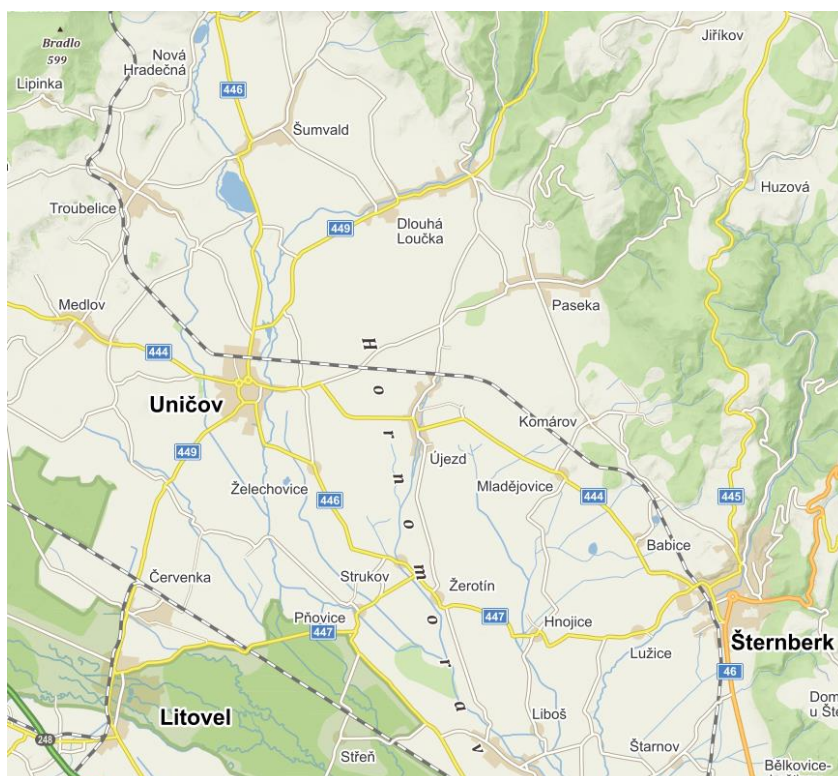
CZ.06.1.37/0.0/0.0/15_016/0000924
Pěšky i na kole bezpečně po Dvoře Králové

CZ.06.1.37/0.0/0.0/15_016/0000764
Labská cyklostezka, úsek Čelákovice - Lázně Toušeň

Zdroj: Mgr. Martin Janda, MMR, výtah z prezentace na konferenci o cykloturistice ze dne 14. 9. 2020

7.3. Hustá síť cyklostezek v regionech Litovelska, Uničovska a Šternberska

Oblast Haná je takové české Nizozemí. Na kole tady jezdí skoro každý. Zvláště to platí o souměstí tří menších měst – Uničov, Litovel, Šternberk a všech přilehlých obcí. Jenže v roce 2000, na rozdíl od Nizozemska, tu nebyla skoro žádná cyklostezka. Cíl celého regionu byl tedy prostý – vybudovat hustou síť cyklostezek.



Díky evropským, národním a krajským dotacím se skutečně podařilo tuto hustou síť cyklostezek vybudovat. V roce 2020 chybí už jen posledních pár kilometrů, aby všechny města a obce v daném regionu byly protkány touto sítí.

Stavba	Délka v m	Náklady v mil. Kč
Cyklistická stezka Červenka - Litovel (Hrázka), k.ú. Červenka	670	6,7
Cyklostezka Uničov, m.č. Horní Sukolom Dlouhá Loučka	2016	13,2
Cyklistická stezka Červenka - Litovel (Hrázka)	290	2,4
Sdružená cyklostezka a chodník pro pěší	465	5,7
Cyklostezka Medlov - Hlívce, propoj	146	1
Místní komunikace (cyklostezka) Za zahradami v Medlově	259	1,3
Podjezd pro cyklisty pod mostem ev. č. 4468-1 ve Štarnově	321	6,5
Stavební úpravy cyklostezky Masarykova - Labutí	46	0,644
Cyklostezka Šternberk - Dolní Žleb	168	5,2
Stezka pro chodce a cyklisty Šumvald - Dolní konec	155	1,7
Stezka pro chodce a cyklisty Šternberk - Uničov, k.ú. Újezd u Uničova, osa 2, 2A, 3	2139	17,8
Cyklostezka Újezd – Rybníček po k.ú. Mladějovice - 2. část	1246	10,3
Směšené stezky pro chodce a cyklisty Uničov, MKZ - Litovelská, Nerudova	955	16,3
Cyklostezka Uničov, m. č. Brničko - Újezd	1512	10,1
Chodník a stezka podél ul. Olomoucká mezi ul. Nemocniční a Malé Novosady	143	1,6
Cyklostezka Uničov, m. č. Nová Dědina - Šumvald	1026	17,2
Cyklistická stezka Litovel-Červenka-Uničov, na k.ú.Červenka	2229	32,1
Cyklistická stezka podél II/449, k.ú. Litovel	871	5,6
Stezka pro chodce a cyklisty Šternberk – Uničov, k.ú. Mladějovice u Šternberka	369	3,9
II/444 Šternberk -průtah I. Stavba (v rámci stavby cyklostezka)	1203	12,0
Cyklostezky podél ul. Věžní, II/444	560	7,8
Směšená stezka ul. Olomoucká – II. etapa	488	11,7
Směšená stezka ul. Olomoucká – I. etapa	613	7,6
Úprava cyklopřejezdu ul. Jívavská	40	0,6
Stezka pro chodce a cyklisty Pískoviště - Nábřežní	210	3,3
Cyklostezka Újezd – Rybníček po k.ú. Mladějovice - 2. část	659	3,6
Cyklostezka Litovel-Červenka-Uničov, na k.ú.Střelice	1522	9,8
Stezka pro chodce a cyklisty Šumvald - Libina	3068	13,1
Cyklostezka Tři Dvory	1654	19,3
	25042,5	248,1

Tabulka 4: Přehled nově vybudovaných cyklistických stezek v daném regionu v letech 2018 – 2020. Zdroj:

Příběh proměny Uničovska v letech 2000 – 2018 je představen na tomto odkaze: <https://unicov.dobramesta.cz/cyklo>

Od myšlenky k vybudování cyklostezky Šumvald – Libina, dlouhá cesta za cyklostezkou 2017 - 2020



Podmínkou výstavby husté sítě cyklostezek nejsou jen finance, ale i spolupráce zainteresovaných partnerů

Koordinace je o domluvě partnerů podpořit cyklistiku:
Obce, kraj, SFDI, EU a SŽDC budují síť cyklostezek



7.4. Bohatá galerie příkladů dobré praxe na webových portálech

Na webovém portále spolku Partnerství pro městskou mobilitu, z.s. jsou zveřejňovány příklady dobré praxe jak z České republiky, tak ze zahraničí na odkaze: <https://www.dobramesta.cz/novinky>. Spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z.s. dále spravuje, ve spolupráci s partnery z akademické sféry a dalších odborných organizací, webovou stránku Akademie městské mobility. Zde jsou příklady dobré praxe o cyklistické dopravě zveřejňovány na odkaze: <https://www.akademiemobility.cz/cyklisticka-doprava>



Strategický plán

Od vize až po akční plán.



Komunikační plán

Změny nastanou díky komunikaci.



Opatření

Občany nejvíce zajímají konkrétní činy.

V rámci popularizace opatření udržitelné městské mobility spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z.s. rozjel iniciativu CityChangers. Její součástí je zveřejňování příkladů dobré praxe pomocí sociálních sítí a také pomocí webového portálu: <http://citychangers.eu/>.

Měníme města. Jsme **CITY**Changers

Pošlete nám svůj příběh



Příběhy City Changers Naši ambasadoři Výzva 2030

8. Příprava na období 2021-2027

V originální zprávě ECF jsou v této kapitole uvedeny příklady z celé Evropy, ale pravda je taková, že každý stát si stejně vyjednává své originální podmínky. Proto se kapitola věnuje českému kontextu. Obecně se dá konstatovat, že obecná kritéria ve vztahu k podpoře cyklistické dopravy jak z evropských, tak národních zdrojů jsou nastaveny dobře. Stejně tomu bylo i v roce 2013, ale jakmile se rozdělovaly alokace pro jednotlivé kapitoly, tak na cyklistickou dopravu zbyly jen „drobné“. Aby se stejná situace neopakovala, je třeba aktivně pracovat s argumenty uvedenými v tomto dokumentu.

Že tomu tak skutečně může být, naznačuje právě zpracováváný Národní plán obnovy, ve kterém se nejen nepočítá s podporou cyklistické dopravy, ale ani s opatřeními na podporu městské mobility.

8.1. Plán financování z fondů EU 2021 - 2027

Integrovaný regionální operační program (IROP) 2021 – 2027:

Opět se předpokládá využití integrovaných nástrojů s tím, že stávající IPRÚ se stanou ITI a pro městské oblasti se tedy stane relevantní pouze jeden integrovaný nástroj. Další rozdíl spočívá ve skutečnosti, že finanční nástroje by měly být využívány ještě intenzivněji a z hlediska regionálního bude omezený okruh intervencí financován i v rámci hl. města Prahy.

Pokud jde o podporu udržitelné městské dopravy a cyklodopravy, parametry podporovaných intervencí by měly zůstat v podstatě stejné jako v programovém období 2014-2020.

Podporovaná cyklistická infrastruktura:

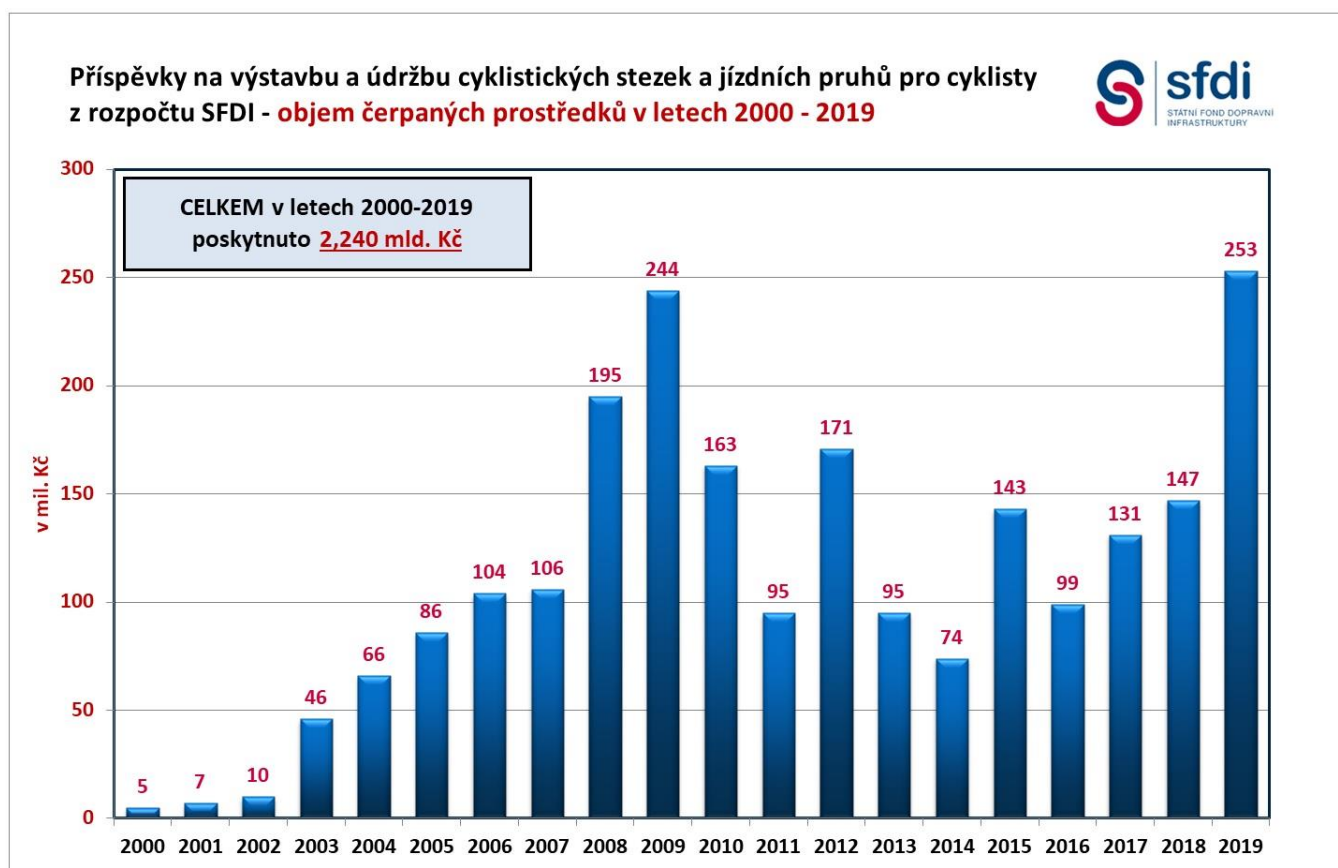
- Cyklodoprava – samostatné stezky, jízdní pruhy a pásy pro cyklisty (a chodce) ke každodenní dojíždě – výstavba / rekonstrukce; liniová opatření pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru (vyhrazené jízdní pruhy, piktogramové koridory) ke každodenní dojíždě – úprava / realizace
- Bezpečnost dopravy – stezky, pruhy, pásy pro cyklisty jako součást projektů výstavby / rekonstrukce chodníků
- Terminály a parkovací systémy – parkovací systémy B+R jako součást terminálů / samostatné – výstavba / rekonstrukce

8.2. Státní fond dopravní infrastruktury

Účelem zřízení Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) je financování výstavby, modernizace, opravy a údržby silnic a dálnic, celostátních a regionálních drah a dopravně významných vnitrozemských vodních cest. Vše výše uvedené v rozsahu zákona č. 104/200 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, kterým byl zřízen. SFDI financuje nejen velké akce dopravní infrastruktury, ale také komunikace pro cyklisty, které mají velký přínos pro každého obyvatele České republiky. Finanční příspěvek se poskytuje výhradně na výstavbu cyklistické stezky, opravu cyklistické stezky a zřizování jízdnic pro cyklisty na místních komunikacích nebo na silnicích II. nebo III. třídy.

Rekapitulace z předchozích let

V období 2001 – 2019 poskytl SFDI příspěvky na financování komunikací pro cyklisty ve výši 2,24 mld. Kč na výstavbu a údržbu cyklostezek²³.



Obrázek: Příspěvky na výstavbu a údržbu cyklistických stezek a jízdnic pro cyklisty ze Státního fondu dopravní infrastruktury v letech 2000-2019. Zdroj: SFDI ©.

V letech 2019 a 2020 poptávka po uvedených typech opatření rostla, a i přes dodatečné navýšení rozpočtu nebylo možné uspokojit všechny žadatele.

Dokazují to mimo jiné statistiky za rok 2019, kdy byl schválen příspěvek pro 29 akcí s limitní výší příspěvku 351,2 mil. Kč. I přes výrazné navýšení původně rozpočtované částky ve výši 200 mil. Kč nemohly být podpořeny všechny žádosti, které splnily formální

²³ <https://www.sfdi.cz/poskytovani-prispevku/>

náležitosti. To jen potvrzuje obrovský zájem žadatelů o tento druh příspěvku a zároveň kvalitní přípravu předložených projektů. Celkově bylo předloženo 74 žádostí o příspěvek, kvůli nedostatečnému objemu financí nebyla podpořena celá řada dalších kvalitních projektů v celkové výši cca 220 mil. Kč.

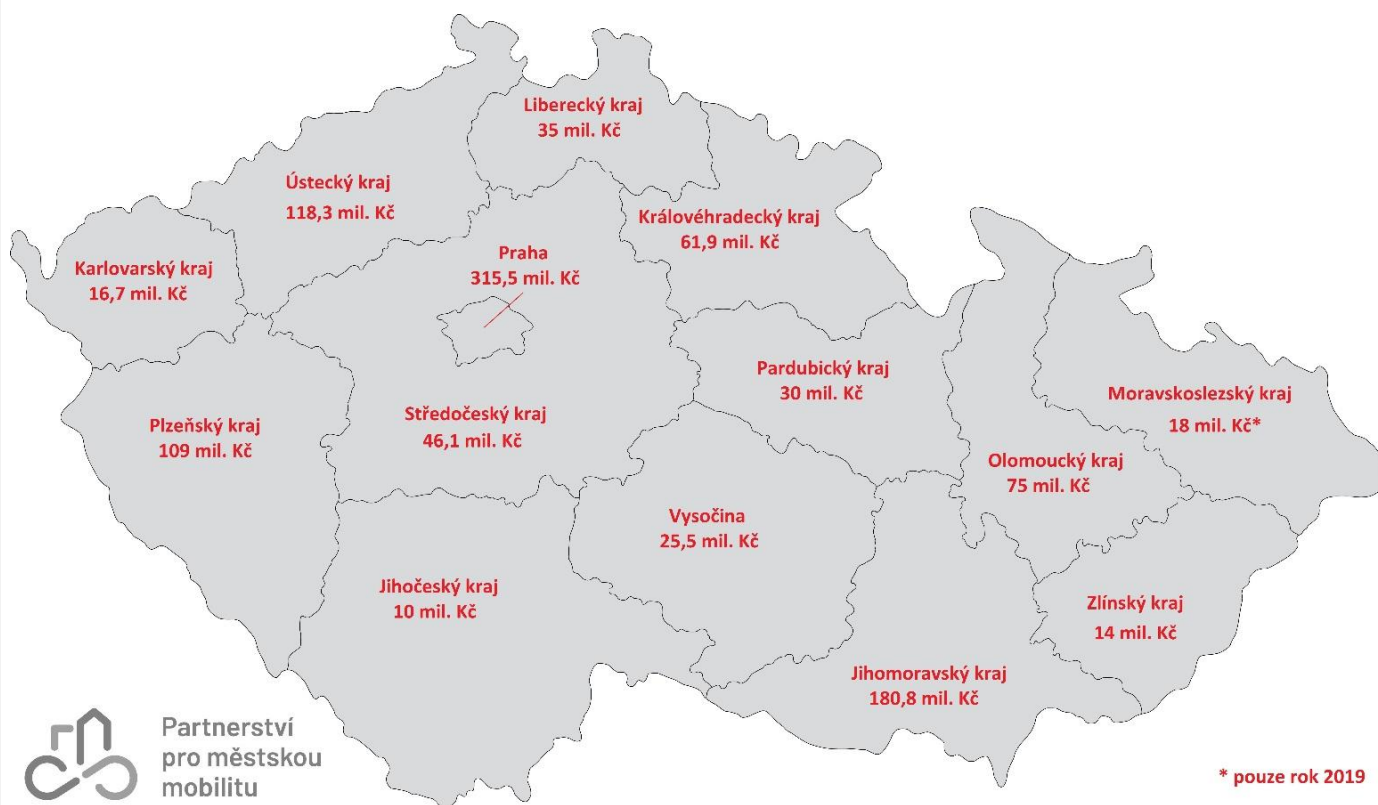
V roce 2020 přišlo na Státní fond dopravní infrastruktury celkem 75 žádostí na výstavbu cyklostezek, s dosud rekordní výší požadovaného příspěvku 833 mil. Kč. Nakonec byly všechny projekty podpořeny.

8.3. Projektční připravenost ze strany krajů, měst a obcí

Na základě průzkumu, který proběhl mezi kraji a městy v termínu od 15. – 22. 10. 2020, je v České republice evidováno na 300 projektů v různém stupni projektové připravenosti (dokumentace pro územní rozhodnutí, dokumentace pro stavební povolení), díky kterým by bylo možné vybudovat 420 km nových cyklistických komunikací. Předpokládané náklady činí více jak 4 miliardy Kč.

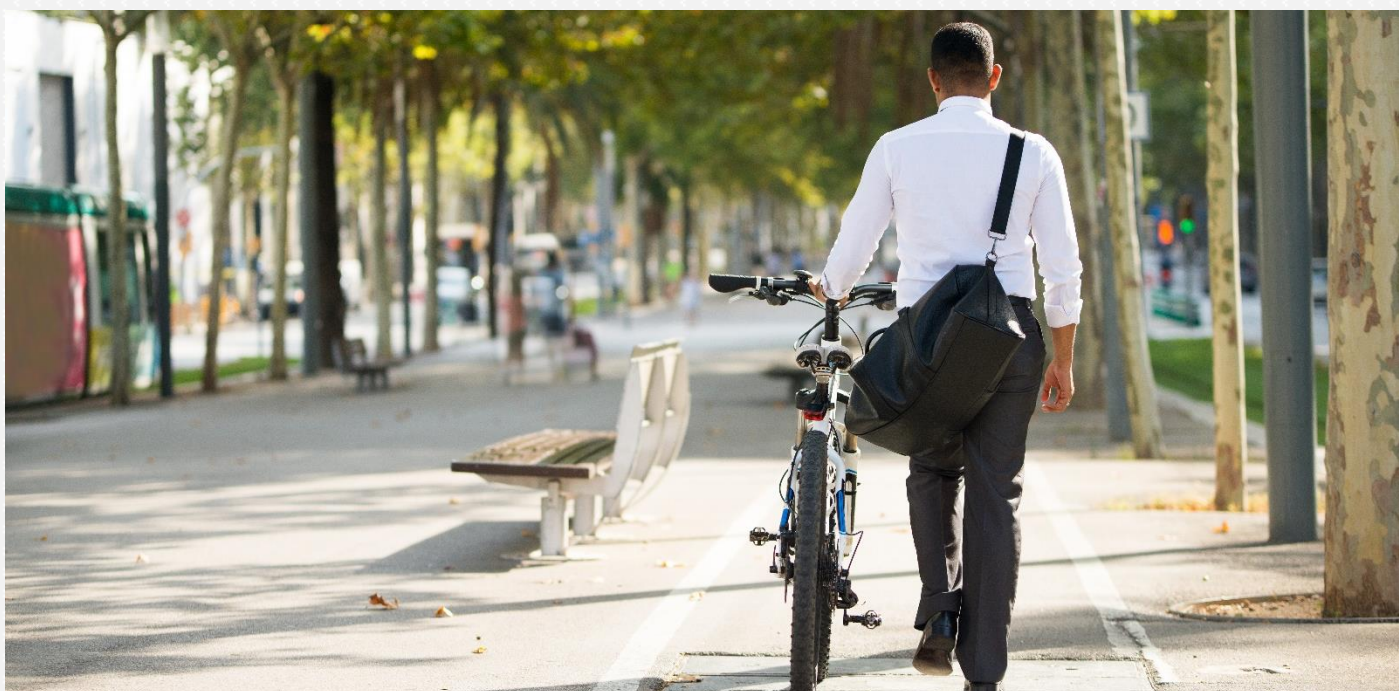
Rekapitulace podpory cyklo dopravy v krajích z let 2015 - 2019

Podporu cyklistiky a cyklo dopravy v letech 2015-2019 shrnuje následující graf:



	Finanční podpora z krajů 2015-2019 (v mil. Kč)	Investice/počet obyvatel (Kč/hlavu)
Praha	315,5	238
Jihomoravský	180,8	152
Ústecký	118,3	144
Plzeňský	109,0	185
Olomoucký	75,0	119
Královéhradecký	61,9	112
Středočeský	46,1	33
Liberecký	35,0	79
Pardubický	30,0	57
Vysočina	25,5	50
Moravskoslezský	18,0 ²⁴	15
Karlovarský	16,7	57
Zlínský	14,0	24
Jihočeský	10,0	16

Tabulka 5: Financování cyklodopravy a cykloturistiky z rozpočtu krajů v jednotlivých krajích ČR



²⁴ Pouze rok 2019

9. Výzva k akci

9.1. Kde je problém? Stav Národního plánu obnovy



jak opravit a aktualizovat

Z nuly na sedm, aneb co chybí v Národním plánu obnovy, proč doplnit a jak?

Nula. Přesně tolikrát se v první verzi Národního plánu obnovy České republiky objevují tolik potřebné investice do moderní městské mobility a udržitelné městské dopravy. Ať už je to z jakéhokoli důvodu, Ministerstvo průmyslu a obchodu má nyní příležitost druhou verzi výrazně vylepšit a posunout na evropskou úroveň tak, aby města, občany ani firmy v České republice o výhody z těchto investic nepřipravilo.

Země i jednotlivá města napříč Evropou své investice do moderní mobility včetně cyklo dopravy naopak stupňují a vidí v nich cestu z krize způsobené koronavirem směrem k prosperitě a úspěšnější, udržitelnější budoucnosti. Od jara už vlády a regiony v Evropě alokovaly jednu miliardu eur (27 miliard korun) a další zdroje připravují na roky 2021 a dál. Naposledy Irsko deklarovalo, že v příštích čtyřech letech nasměruje 10 % svých dopravních investic právě do cyklo dopravy, dalších 10 % potom do mobility pěší. Celkem tedy jednu pětinu dopravního rozpočtu na aktivní a udržitelnou mobilitu, a to každý rok. Jen v roce 2021 to bude 360 milionů eur (bezmála 10 miliard korun).

Nahrávají tomu i společné priority členských zemí Evropské unie, které zastřešuje Evropská komise. V rámci jejího programu pro obnovu a odolnost je připraveno celkem 672,5 miliardy eur, Česká republika má může počítat minimálně se 182 miliardami korun. Zadání přitom zní: směřovat investice v dopravě především do udržitelné mobility, kde cyklo doprava hraje nezastupitelnou roli, a to zejména ve městech.

To je společné jak pro úsilí nastartovat obnovu EU po pandemii COVID-19, tak i pro dlouhodobý program dekarbonizace dopravy na cestě k uhlíkové neutralitě kontinentu. Místopředseda Evropské komise a hlavní garant projektu Green Deal Frans Timmermans to vyjádřil například 30. října 2020 na setkání se starosty významných evropských měst: „Doprava je jedním z největších zdrojů emisí skleníkových plynů v Evropě. Máme závazek být do roku 2050 uhlíkově neutrálním kontinentem, cesta k tomu povede mimo jiné přes výrazné navýšení podílu aktivní a udržitelné dopravy, tedy pěšky a na kolech. Investice do moderní, bezpečné a oddělené infrastruktury jsou z kategorie těch, kterých se nikdy nelituje, protože mají jasný přínos. Žádné emise skleníkových plynů, žádný hluk, žádné ucpané ulice měst. A díky elektrokolům se možnost změnit městskou mobilitu k lepšímu otevírá pro všechny věkové skupiny.“

Že to zatím ve své první verzi český plán obnovy zcela pominul? Abychom to Ministerstvu průmyslu a obchodu usnadnili, připravili jsme průvodce se 7 body, které je potřeba do aktualizované verze Národního plánu obnovy ČR zapracovat tak, aby Česká republika kromě zadání Evropské komise dostala také svému vlastnímu sloganu #thecountryforthefuture.

Sedm bodů pro moderní mobilitu:

1. Investice do infrastruktury pro cyklo dopravu (stezky + parkování). Irsko už se k tomu zavázalo, další země připravují. Využit zejména na bezpečnou, oddělenou síť cyklostezek ve městech a mezi městy, v moderním designu včetně křižovatek a kruhových objezdů, mostů, podjezdů a parkování. Primární a klíčové využití: každodenní cyklo doprava. Možné doplňkové využití: rekreace.
2. Fond pro zvýšení dostupnosti elektrokol. Kdekoliv v Evropě v minulých letech podobný fond zřídili, dostavil se obratem úspěch v podobě nárůstu oblíbenosti elektrokol a vlády také dokázaly zpřístupnit moderní elektrokola novým skupinám obyvatel. Tím, že žehlí každý městský kopec a odstraňují psychologické bariéry typu "to už je na kole daleko", umožňují velké skupině nových uživatelů začít elektrokolo používat v městském provozu jako plnohodnotný dopravní prostředek. Tam pomáhají zlepšovat dopravu, ovzduší i zdraví a zvyšují odolnost měst i jeho obyvatel. Fond lze v ČR zřídit velmi pružně, výsledky se dostávají rychle. Pokud by se plánovaly další podpůrné programy v oblasti mobility, včetně šrotovného na auta, mělo by na podporu elektrokol směřovat vždy minimálně 10 % celkového objemu financí v takovém programu.
3. Investice do bikesharingu (i s elektrokoly). Každé město si zaslouží mít vlastní bikesharing, ať už s klasickými sdílenými koly, nebo v kombinaci s elektrokoly. Dělá to sdílená kola dostupnější většinu okruhu lidí, činí to cyklo dopravu ve městech atraktivnější a zároveň snižuje zatížení měst hlukem, emisemi i kolonami. Podpora má směřovat jak do zvýšení počtu kol ve stávajících flotilách, ke spuštění bikesharingu v městech, která ho dosud nemají, tak na výstavbu dobíjecích stojanů pro elektrokola a i do těsné integrace s místní MHD. Jenom benefity v oblasti veřejného zdraví jsou v EU vyčísleny na 81 miliard korun ročně. Bikesharing je zároveň dostupná a rychlá cesta ke snížení uhlíkové stopy městské dopravy.
4. Program na používání elektrických cargokol. Jak v osobním, tak i firemním používání dokáží cargokola nahradit auto či dodávku. V konečném důsledku to znamená znovu volnější ulice, čistější vzduch a klidnější čtvrti i celá města. Podpora může kombinovat jak příspěvek na pořízení, tak i municipalitní programy na principu městských půjčoven cargokol.
5. Kvalitní strategie a vzory. Investovat nejen do rychlých stavebních prací, nýbrž minimálně stejnou měrou i do vize, strategické koncepce, workshopů, studií a kvalitních manuálů, podle nichž budou moci ministerstva, regiony i města moderně fungovat a posouvat veřejný prostor do 21. století. Po vzoru Velké Británie, Irska či Nového Zélandu také ustanovit multidisciplinární tým, který nebude řešit politiku, nýbrž nejlepší podmínky pro mobilitu lidí všech věkových skupin. S ohledem na stárnutí populace v České republice je to opět investice do zvýšení odolnosti, která navíc příznivě ovlivní také veřejné zdraví.

6. Rozvinout cykloturistiku. Obor turismu byl koronavirovou krizí výrazně zasažen. Cykloturistika zároveň představuje spolehlivý a perspektivní způsob, jak udržet zaměstnanost i v odlehlejších oblastech mimo města, a to ve všech stupních kvalifikace. Investice necht' směřují do budování a dlouhodobé údržby kvalitních rekreačních stezek s dobrým značením, s důrazem na moderní design a bezpečí, dále do rozvoje návazných služeb přímo v regionech. Z této kapitoly má také smysl financovat komunikační kampaně na podporu regionů s kvalitním zázemím pro cykloturistiku, ať už směrem k domácímu publiku, nebo do zahraničí.
7. Zvyšovat vzdělání. Bez poznání, jak se ve vyspělých zemích chytře investuje do moderní aktivní mobility, by Česká republika jen opakovala staré chyby a používala přežitá postupy. Proto má smysl propojit investice do infrastruktury s širokou podporou tzv. měkkých programů, jako jsou Pomozme dětem na vlastní nohy, filmové festivaly zaměřené na městskou mobilitu, školní ulice, dobrovolnický Na kole v každém věku, vzdělávání skrz masterclasses v Nizozemsku, Kodani a další.

Žádná revoluce, jen zabrzdit zaostávání:

Tím, že Ministerstvo průmyslu a obchodu zaktualizuje Národní plán obnovy podle sedmi výše uvedených bodů nebude revoluce, jen pouhé dohánění ztráty, kterou zatím Česká republika nabrala.

Do rozvoje mobility prostřednictvím kol a elektrokol mohutně investují země v celé Evropské unii, po jarní vlně pandemie COVID-19 se přidaly i státy jako Itálie nebo Irsko, kde dosud cyklo doprava stála v pozadí. Ve stovkách evropských měst vznikly nové bezpečné cyklostezky, pruhy pro auta nebo na parkování se proměňovaly v prostor pro lidi, co jdou po svých nebo jedou na kole. V přípravě je 2300 kilometrů nových cyklostezek, přes 1000 km už je v provozu a další tisíce kilometrů se připravují.

Kohezní politika 2021+:

Evropské komise v roce 2018 představila pět hlavních cílů pro priority financování z fondů EU po roce 2020:

- 🚲 Inteligentnější Evropa – inovativní a inteligentní ekonomická transformace;
- 🚲 Zelenější, nízkouhlíková Evropa;
- 🚲 Propojenější Evropa – mobilita a regionální konektivita k sítím IKT;
- 🚲 Sociálnější Evropa – provádění evropského pilíře sociálních práv;
- 🚲 Evropa bližší občanům – trvale udržitelný a integrovaný rozvoj městských, venkovských a pobřežních oblastí prostřednictvím místních iniciativ

Národní koncepce realizace politiky soudržnosti v ČR po roce 2020:

Národní koncepce realizace politiky soudržnosti v ČR po roce 2020 (NKR) je stěžejním dokumentem, který určuje hlavní věcné oblasti financování politiky soudržnosti v ČR po roce 2020. Česká republika formulovala pět národních priorit na období 2021+, která vycházejí z potřeb na národní a regionální úrovni a jsou v souladu s návrhem pěti cílů Evropské komise:

- 🚲 Nízkouhlíková ekonomika a odpovědnost k životnímu prostředí
- 🚲 Rozvoj založený na výzkumu, inovacích a uplatnění nových technologií
- 🚲 Vzdělaná a sociálně soudržná společnost
- 🚲 Dostupnost a mobilita
- 🚲 Udržitelný rozvoj území

Strategický rámec ČR 2030:

Materiál "Česká republika 2030" je strategickým rámcem pro dlouhodobý rozvoj české společnosti, jehož cílem je zvyšování kvality života všech obyvatel České republiky při respektování přírodních limitů. Na základě strukturální analýzy současného stavu a trendů formuluje strategické a specifické cíle, kterých by Česká republika měla do roku 2030 dosáhnout. Jejich naplňování bude

v gesci věcně příslušných ústředních orgánů státní správy, strategický rámec zároveň bude sloužit jako vodítko pro rozvoj regionů a obcí. Česká republika 2030 propojuje dva významné koncepty – kvalitu života a udržitelný rozvoj a formuluje své cíle celkem v šesti klíčových oblastech:

1. Lidé a společnost
2. Hospodářský model
3. Odolné ekosystémy
4. Obce a regiony
5. Globální rozvoj
6. Dobré vládnutí

9.2. Výzva k akci k nápravě Národních plánů obnovy

Problém s Národním plánem obnovy nemá jen Česká republika, ale i ostatní evropské státy. Proto konsorcium partnerů z devíti evropských států, spolupracujících v projektu Danube Cycle Plans²⁵, vyzývá k akci. Využijte tuto jedinečnou příležitost a začleňte nutné investice na propagaci a podporu cyklistiky do vašeho Národního plánu pro obnovu a oživení, stejně jako do programů víceletého finančního rámce 2021-2027.

Strategie a plány jsou nutné, ale bez financování nejsou ničím:

V této době, která je zásadní pro rozhodování o budoucích investicích do opatření a projektů souvisejících s cyklistikou, chce naše partnerství z devíti evropských států zdůraznit nutnost vyčlenit ve všech finančních nástrojích, plánovaných pro příští roky, rozpočet vyhrazený na rozvoj cyklistiky.

Není pochyb, že cyklistika se stala klíčovým prvkem současné mobility. Díky flexibilitě a cenové dostupnosti je atraktivní alternativou pro různé účely dopravy, ať už samostatně, nebo v kombinaci s jiným (veřejným či sdíleným) způsobem dopravy. Opatření podporující cyklistickou dopravu jsou tedy velmi dobře začleněna do celé řady plánů a strategií, které se týkají udržitelné mobility a rozvoje měst, a to napříč Evropou. Podrobný plán Evropské komise pro připravovanou Strategii udržitelné a chytré mobility v souladu s cílem Zelené dohody pro Evropu (urychlit přechod k udržitelné a chytré mobilitě) výslovně zdůrazňuje klíčovou roli cyklistiky jako čisté dopravy pro městskou a regionální mobilitu a pro naše úsilí o splnění environmentálních cílů, především tedy snížení emisí skleníkových plynů.

Cyklistika – významný způsob řešení mobility během pandemie Covid-19:

V náročném období pandemie Covid-19 je jízda na kole jednou z mála udržitelných alternativ hromadné mobility, zajišťující lidem dopravu na základních každodenních cestách se zachováním společenského odstupu a minimálních požadavků na denní fyzickou aktivitu. Města rychle zareagovala na zvyšující se podíl cyklistů, zřídila dočasné cyklopruhy a vyznačila nové doporučené trasy. Kurýři na jízdních kolech zase hráli klíčovou roli při doručování v centrálních oblastech měst, kde poptávka rostla raketovým tempem. S ohledem na restriktce v oblasti cestovního ruchu byl v mnoha státech zaznamenán neočekávaný boom rekreační cyklistiky a cykloturistiky.

Zohledněte cyklistiku v evropských nástrojích financování:

Rádi bychom politiky a úředníky na národní i mezinárodní (makroregionální a evropské) úrovni upozornili na současnou příležitost urychlit podporu rozvoje cyklistiky. V rámci mimořádného nástroje pro obnovu NextGenerationEU ve výši 750 miliard euro pomáhá Evropskou radou nedávno schválený Nástroj na podporu oživení a odolnosti členským státům řešit ekonomické a sociální dopady pandemie, a to prostřednictvím jejich příslušných národních plánů, které zajišťují ekologický a digitální přechod k vyšší udržitelnosti

²⁵ <http://www.interreg-danube.eu/approved-projects/danube-cycle-plans>

a odolnosti. Na samotném začátku je zatím příští víceletý finanční rámec EU (MFF), který zajišťuje dlouhodobý rozpočet ve výši více než 1 bilionu euro na podporu rozvoje, modernizace, inovace a tradičních politik v členských státech.

Výzva k akci:

Projekt Danube Cycle Plans pomůže devíti evropským státům (osmi členským a Srbsku, které je před vstupem do EU) připravit národní strategie na podporu cyklistiky a sítě cyklotras na základě makroregionálních plánů. Aby všechny státy byly připraveny zlepšit podmínky pro cyklistiku a podpořit její rozvoj, to nám pomohou zajistit nástroje jako programy pro mentoring, semináře, školení a konference. I když se konsorcium snaží řešit výzvy a problémy v oblasti podpory cyklistiky prostřednictvím vlastních ambiciózních cílů, hlavní cíle, které stanovují Strategie EU pro Podunají a výše uvedené evropské strategie (tedy bezpečná, udržitelná a chytrá mobilita), mohou být splněny jen za předpokladu, že odpovědné instituce na místní, regionální, národní a nadnárodní úrovni budou implementovat příslušná opatření ve prospěch cyklistiky, například:

- 🚲 Budovat vhodnou cyklistickou infrastrukturu;
- 🚲 Podpořit rozšíření sítí cyklotras (chybějící úseky, přeshraniční propojení), včetně dokončení sítě EuroVelo;
- 🚲 Zlepšit intermodální propojení a vybavení pro službu Bike&Ride;
- 🚲 Zvýšit bezpečnost dopravního provozu;
- 🚲 Poskytovat pobídky pro nákup a využití (elektrických) jízdních kol;
- 🚲 Podporovat zavádění sdílených jízdních kol, především ve větších a středně velkých městech;
- 🚲 Realizovat propagační a podpůrné projekty a programy;
- 🚲 Podporovat partnerství pro cyklistiku.

Abychom toho dosáhli, vyzýváme politiky, úředníky, konzultanty a další osoby s rozhodovací pravomocí, aby vždy, když iniciují, navrhují, lobují, hlasují, ratifikují nebo přerozdělují rozpočet, zohlednili potřeby cyklistiky, a to především v rámci evropského plánu obnovy a víceletého finančního rámce pro období 2021-2027.

9.3. Výzva k akci – originální výzva ECF

„Cyklistika je jedním z neúčinnějších řešení největších ekonomických a environmentálních problémů současnosti. Následující doporučení vám pomohou maximalizovat vaše šance na zabezpečení evropských finančních prostředků pro rozvoj cyklistiky:

Pro občany, nevládní organizace nebo zástupce cykloprůmyslu:

- 🚲 Aktivně se zapojte do veřejných konzultací k programovým dokumentům.
- 🚲 Pokud nejsou dostupné žádné informace o veřejných konzultacích – kontaktujte orgány odpovědné za přípravu programových dokumentů a zjistěte, jakým způsobem můžete ovlivnit jejich obsah. O jaké orgány jde můžete zjistit tak, že vyhledáte, kdo stál za přípravou partnerských dohod, operačních programů a programů regionálního rozvoje pro předchozí finanční období.
- 🚲 Komunikujte a spolupracujte s těmi, kdo s vámi sdílí společné cíle a hodnoty. Jako skupina bude váš hlas víc slyšet.
- 🚲 Najděte spojence mezi nejrůznějšími subjekty. Ukažte, že cyklistika má podporu mezi všemi skupinami v naší společnosti.
- 🚲 Zapojte se do šíření znalostí o zdravotních, environmentálních a ekonomických přínosech cyklistiky např. v rámci rodiny, mezi přáteli či kolegy. Sdílejte tento manuál s každým, pro koho může být užitečný.

Pokud pracujete ve veřejné správě:

- 🚲 Aktivně se zapojte do procesu přípravy programových dokumentů a inspirujte své kolegy vizí dynamického a udržitelného rozvoje vašeho státu či regionu.
- 🚲 Nebojte se přicházet s odvážnými myšlenkami, které pomohou vaší zemi či regionu vyniknout na mapě Evropy.

- 🚲 Poučte se ze zkušeností těch států, které z investování do cyklistické dopravy získaly nejvíc. Pokud hledáte kvalitní know-how, neváhejte a kontaktujte nás. Naším cílem je spojit odborníky v oblasti plánování rozvoje cyklistiky s ambiciózními politiky a úředníky.
- 🚲 Svě nápady a myšlenky konzultujte s příslušnými zájmovými subjekty a nebojte se přijmout jejich znalosti. Ve vašem regionu hledejte nevládní organizace cílené na cyklistiku a získejte jejich pomoc či radu k plánovaným investicím.
- 🚲 Pokud je na národní či regionální úrovni k dispozici přehled investičních potřeb, využijte ho k přípravě projektů, které pomohou vyplnit mezery v infrastruktuře na daném území.
- 🚲 Naslouchejte potřebám, obavám a nadějím obyvatel vašeho regionu. Ptejte se, co by mohlo zlepšit jejich život v dané oblasti. Méně dopravy, méně hluku, méně nečistot – to jsou nejčastější odpovědi, především pak mezi obyvateli měst.

Pokud pracujete na evropské úrovni v oblasti rozvoje regionální politiky:

- 🚲 Vyzývejte členské státy, aby do svých programových dokumentů začlenily i problematiku udržitelné dopravy, včetně cyklistiky.
- 🚲 Ukažte odhodlání EU dosáhnout cílů stanovených Zelenou dohodou a obraťte pozornost členských států k tomu, jak investice do bezemisní mobility mohou k dosažení cílů přispět.
- 🚲 Upozorněte členské státy na to, jak důležité je realizovat konkrétní doporučení pro jednotlivé státy, a to i v oblasti udržitelné dopravy.
- 🚲 Ukažte, že Evropská komise bere vážně závazky, které jednotlivé státy stanovily ve svých národních klimatických a energetických plánech.
- 🚲 Sdílejte informace o pozitivních příkladech z těch států, kterým se nejlépe daří plnit klimatické cíle EU.
- 🚲 Upozorněte členské státy na možnost zvýšit v průběhu pandemie investice do cyklistické infrastruktury, a také na benefity cyklistiky s ohledem na omezení dalšího šíření viru.

Ať už je vaše role v přípravě programových dokumentů pro příští finanční období jakákoliv, jsme připraveni vám zajistit každou podporu, kterou potřebujete, abyste pro své cyklistické projekty mohli zajistit maximální výši finančních prostředků.

Věříme, že tento průvodce vám k tomuto cíli pomůže. Pokud však máte jakékoliv další otázky, případně pochyby, neváhejte a kontaktujte naše odborníky.

Členové týmu ECF, které můžete kontaktovat: [Fabian Küster](#), ECF Senior Policy Officer (f.kuester@ecf.com)



10. Příloha: detailně o přínosech cyklistických investic v Evropě

10.1. Ekonomika

Průmyslová výroba:

- 🚲 Prognóza analytiků společnosti Goldstein Research říká, že do roku 2024 dosáhne cykloprůmysl počtu téměř 20 miliard jízdních kol, s roční mírou předpokládaného růstu 5,5 %.
- 🚲 Pro srovnání – předpokládaný růst evropského trhu s osobními auty do roku 2024 je pouze 1,7 %.

Turistický ruch:

- 🚲 Odhadovaný počet cykloturistických cest v zemích EU je 2,3 miliardy ročně; celková ekonomická hodnota těchto cest je 44 miliardy euro.
- 🚲 Cykloturistika je v zemích EU navázaná na cca 525 000 pracovních míst.
- 🚲 Cykloturisté ve Francii utratí o téměř 20 % víc, než je průměrná částka všech turistů.

Logistika:

- 🚲 Nákladní jízdní kola mají potenciál nahradit následující podíl cest vykonaných motorovou dopravou v městských oblastech:
 - + 23-25 % komerčních dodávek v intravilánu
 - + 50 % pracovních cest v oblasti služeb a údržby
 - + 77 % soukromých logistických cest (nákupy, přeprava dětí, volnočasové aktivity)

Obchody:

- 🚲 Zákazníci, kteří přijedou na kole, utratí víc než ti, kteří přijedou autem, a to jak v určitém časovém úseku, tak v přepočtu na jedno parkovací místo, které pro ně musí být k dispozici.
- 🚲 Cyklisté častěji nakupují v místních obchodech a jsou loajálnějšími zákazníky.
- 🚲 Dojde-li k transformaci ulice způsobem, který dává cyklistům a chodcům víc prostoru a autům méně, postupně dochází k více než úplné kompenzaci absentujících zákazníků z řad automobilistů právě chodci a cyklisty. V Londýně po úpravách nákupních ulic ve prospěch aktivní mobility klesl počet volných prostor pro maloobchod o 17 % a hodnota pronájmu se zvýšila o 7,5 %

Výstavba a údržba silniční infrastruktury:

- 🚲 Roční náklady na výstavbu a údržbu infrastruktury pro motorovou dopravu, které ušetříme díky cyklistické dopravě, dosahují v zemích EU až 2,9 miliard euro.
- 🚲 Cena jedné míle kvalitní oddělené cyklostezky se odhaduje na 0,21 milion euro, zatímco jedna míle městské dopravní komunikace pro motorovou dopravu stojí 50 milionů USD, což je 240krát víc.

Dopravní kongesce:

- 🚲 Přínos cyklistiky pro úlevu od dopravních kongescí v celé EU lze odhadnout na 6,8 miliard euro ročně.
- 🚲 Celkové náklady dopravních kongescí, které zatěžují ekonomiku všech zemí EU, byly odhadnuty na více než 240 miliard euro ročně, což jsou téměř 2 % HDP Evropské unie.
- 🚲 Řada místních studií z Evropy a Spojených států dokládá i přínosy cyklistiky pro redukci problémů s kongescemi:
 - Díky opatřením ve prospěch cyklistů klesla intenzita osobní automobilové dopravy o 45 % a zrychlila se veřejná doprava (Kodaň, Dánsko).
 - Cykloádnice zkracují dobu strávenou v dopravní zácpě o 3,8 milionů hodin (Nizozemsko). + Síť cykloádnic snižuje potřebu jet autem o 50 tisíc cest denně (Porúří, Německo).
 - Systémy sdílených jízdních kol snižují dopravní přetíženost ve městě v průběhu stavebních prací (Bordeaux, Francie).
 - Systémy bikesharingu sníží úroveň kongesce o 4 % (Washington DC, USA).

Konektivita a multimodalita:

- 🚲 Cyklistika pomáhá vytvářet řetězce udržitelné mobility.
 - Jak ukazuje průzkum z Nizozemska, 44 % osob, které dojíždějí vlakem, používá pro cestu k vlakové stanici jízdní kolo. Lidé, kteří k dopravě kombinují jízdní kolo a vlak, méně často jezdí autem.

Odolnost:

- 🚲 Díky cyklistice, včetně cyklistické logistiky, jsou naše kultury odolnější - zajišťuje totiž možnost dopravy i v případech nouzových, jako jsou pandemie, přírodní katastrofy či teroristické útoky.

10.2. Technologie

Elektromobilita:

- 🚲 V roce 2017 bylo více než 10 % jízdních kol prodaných v zemích EU s elektrickým pohonem, zatímco v případě osobních aut jen 1,5 %.
- 🚲 Od roku 2006 se prodej elektrokol zvýšil 20krát, přičemž průměrná roční míra růstu je téměř 30 %.
- 🚲 Když Francie v roce 2017 zavedla systém státních podpor pro nákupy elektrokol, 61 % příjemců v průzkumu uvedlo, že jíždou na elektrokole nahrazují jízdu autem.

Bikesharing:

- 🚲 Sdílená jízdní kola zvyšují efektivitu dojíždění a pracovních cest, ale i konektivitu uvnitř města, protože nabízejí snadnou a rychlou dopravu pro první i poslední kilometr. Přispívají tak ke zvýšení produktivity ekonomiky měst.
- 🚲 Každé euro investované do systému sdílených jízdních kol v irském Dublinu generuje 12,3 eura v rámci časových úspor a širších ekonomických a zdravotních přínosů. Hodnota samotné úspory času se pohybuje v rozmezí 6 – 10,4 miliony euro.

10.3. Životní prostředí a přírodní zdroje

Znečištění ovzduší:

- 🚲 Hodnota snížení hladiny nečistot v ovzduší díky cyklistice: 435 milionů euro
- 🚲 Znečištěné ovzduší je jediným a největším environmentálně-zdravotním rizikem v Evropě – ročně způsobuje 400 tisíc předčasných úmrtí.

CO2 emise:

- 🚲 Množství emisí, které ročně ušetří Evropa díky cyklistice, se rovná 16 milionům tun CO2.
- 🚲 Hodnota úspor: 600 až 5 630 milionů euro, podle výše sociálních nákladů na uhlík (mezní náklady na dopady způsobené emitováním jedné tuny skleníkových plynů).

Hluk:

- 🚲 Současná hodnota snížené hladiny hlučnosti díky cyklistické dopravě je 300 milionů euro.
- 🚲 Hlukové znečištění způsobené motorovou dopravou je ročně příčinou asi 8900 předčasných úmrtí a téměř 800 tisíc nových případů hypertenze v Evropě.

Znečištění vody a půdy, úspora prostoru:

- 🚲 Cyklistická infrastruktura potřebuje méně prostoru než infrastruktura pro automobily. Méně nezbytné infrastruktury znamená méně zastavěné půdy i menší znečištění půdy a vod.
- 🚲 Výstavba infrastruktury pro cyklisty namísto té pro osobní auta rovněž znamená víc půdy pro lukrativní investice v nejatraktivnějších lokalitách

Úspora pohonných hmot:

- 🚲 Současná míra využití cyklistické dopravy v zemích EU odpovídá úsporám pohonných hmot v množství víc než 3 miliardy litrů ročně, což zase odpovídá roční spotřebě paliva pro silniční dopravu v zemi o velikosti Irska.
- 🚲 Hodnota této úspory pohonných hmot je téměř 4 miliardy euro.

Produkce odpadu:

- 🚲 Průměrná hmotnost osobního auta v zemích EU v roce 2017 byla téměř 1400 kg, zato jízdní kolo jen málokdy váží víc než 20 kg, tedy asi 1,5 % hmotnosti auta. Z toho vyplývá, že pro jeho výrobu je potřebné mnohem menší množství přírodních zdrojů.
- 🚲 Některé ze zdrojů jsou totožné, ale k výrobě jízdního kola je jich třeba mnohem méně (např. ocel, hliník, různé polymery). Jiné se pro výrobu jízdních kol vůbec nepoužívají, např. paladium či platina pro katalyzátory, při jejichž těžbě dochází k produkci značného množství emisí a environmentální zátěži.

10.4. Zdraví

- 🚲 Jízda na kole jen v zemích EU ročně zabrání 18 110 předčasných úmrtí, což odpovídá ekonomické hodnotě 52 miliardy euro. Kromě toho funguje jako prevence celé řady vážných a chronických chorob, jako jsou kardiovaskulární nemoci, diabetes 2. typu, rakovina prsu a tlustého střeva nebo osteoporóza, a tedy zvyšuje kvalitu lidského života.

Duševní zdraví:

- 🚲 Pravidelná mírná fyzická aktivita jako jízda na kole snižuje riziko Alzheimerovy choroby o 29 % a riziko poklesu kognitivních funkcí o 26 %.
- 🚲 Podle velké metaanalýzy odpovídajících studií fyzická aktivita o 17 % snižuje pravděpodobnost rozvoje depresí.

Vývoj dítěte:

🚲 4 hodiny po příchodu do třídy je schopnost koncentrace dětí, které do školy přijely na kole nebo přišly pěšky, osmkrát vyšší než u dětí, které přijely autem.

Absence:

- 🚲 Zaměstnanci, kteří do práce jezdí pravidelně na kole, vykazují ročně v průměru o 1,3 dny méně absencí z důvodu nemoci.
- 🚲 To znamená pro zaměstnavatele v zemích EU zisk ve výši téměř 5 miliard euro ročně.
- 🚲 Tato částka zhruba odpovídá přímým a nepřímým nákladům na nemocenskou v celé ekonomice Rakouska.

10.5. Sociální přínosy a životní spokojenost

Kvalita času:

- 🚲 Studie z Londýna, Montrealu, USA a Kolumbie ukazují, že osoby, které dojíždějí do práce na kole, bývají se svými cestami nejspokojenější.

Veřejný prostor:

- 🚲 Jízdní kolo je prostorově velmi efektivní – prostorem o šířce 3,5 m může ve městě za jednu hodinu projet 7krát víc jízdních kole než osobních aut.
- 🚲 Na plochu jednoho parkovacího místa pro osobní auto se vejde až 15 jízdních kol.

Rovnost:

- 🚲 Roční náklady na vlastnictví a užívání jízdního kola tvoří pouze 5 – 10 % (v případě elektrokola) nákladů na vlastnictví a užívání osobního auta. Jízda na kole jako levný způsob dopravy může znevýhodněným skupinám obyvatel zpřístupnit jak pracovní možnosti, tak účast na společenském životě komunity.
- 🚲 Ve Spojených státech se domácnosti s nejnižšími příjmy – ti, kdo vydělávají méně než 20 tisíc dolarů ročně – dvakrát víc než zbytek populace spoléhají na jízdní kolo jako základní dopravní prostředek, například na cesty do práce.

Genderová rovnost:

- 🚲 Průzkumy ukazují, že ženy mají tendenci získat větší přínosy z lepších možností pro využití cyklistiky. Například jsou to stále spíše ženy, kdo zajišťuje mobilitu dětí nebo seniorů v rodině, a pokud tedy tyto skupiny mohou jezdit samostatně na kole, ženy tím získají více volného času.

Sociální konektivita:

- 🚲 Cyklistika je společenská aktivita. Propojováním lidí i jednotlivých sousedství nabízí potenciál pro lepší a častější společenské interakce. Může propojovat osoby z různého prostředí a společenských skupin, a tím posilovat společenskou soudržnost.

Dostupnost:

- 🚲 Jízda na kole zvyšuje dostupnost nejen pracoviště, ale i různých míst pro sociální a kulturní aktivity.
- 🚲 V posledních letech zaznamenaly velký úspěch cyklistické kurzy pro uprchlíky, pořádané v řadě zemí EU, např. ve Švédsku, Německu, Nizozemsku či Finsku. Tyto iniciativy, které často organizuje ECF, nabízí uprchlíkům, a ženám především, snadný přístup k potřebnému vybavení i dovednostem, a tím možnost aktivněji se zapojit do společnosti.

11. Bibliografie

Hlavní právní dokumenty:

1. Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanovují společná ustanovení o Evropském fondu regionálního rozvoje, Evropském sociálním fondu Plus, Fondu soudržnosti a Evropském námořním a rybářském fondu, a také finanční pravidla pro výše uvedené fondy a pro Azylový a migrační fond, Fond pro vnitřní bezpečnost a Nástroj pro finanční podporu správy hranic a víz COM/2018/375 v konečném znění - 2018/0196 (COD).
2. Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o Evropském fondu pro regionální rozvoj a o Fondu soudržnosti COM/2018/372 v konečném znění - 2018/0197 (COD).

Partnerské dohody a operační programy:

1. Integrovaný regionální operační program: Slovensko 2014-2020.
2. Operační program: Andalusie 2014-2020.
3. Operační program: Burgundy 2014-2020.
4. Operační program: Burgundy 2014-2020.
5. Operační program: Lombardie 2014-2020
6. Operační program: Lotrinsko 2014-2020.
7. Operační program: Meklenbursko – Přední Pomořansko 2014-2020.
8. Operační program: Toskánsko 2014-2020
9. Partnerská dohoda: Rumunsko 2014-2020.
10. Partnerská dohoda: Chorvatsko 2014-2020.
11. Partnerská dohoda: Česká republika 2014-2020.
12. Partnerská dohoda: Francie 2014-2020.
13. Partnerská dohoda: Litva 2014-2020.
14. Partnerská dohoda: Polsko 2014-2020.
15. Partnerská dohoda: Slovensko 2014-2020
16. Partnerská dohoda: Španělsko 2014-2020

Dokumenty jednotlivých států:

1. Evropský semestr 2020: Zprávy z jednotlivých států – Česká republika.
2. Evropský semestr 2020: Doporučení pro jednotlivé státy – Česká republika.
3. Národní klimatický a energetický plán – Česká republika.

Další zdroje:

1. Handbook on the external costs of transport, Evropská komise, leden 2019.
2. The benefits of cycling. Unlocking their potential for Europe, ECF, prosinec 2018.
3. Cycling for Growth Using European Funds, ECF, prosinec 2014.
4. Buekers J., Dons E., Elen B., Int Panis L., Health impact model for modal shift from car use to cycling or walking in Flanders: Application to two bicycle highways, Journal of Transport & Health.
5. Dossier de presse véloroutes et voies vertes. Devenir la Région leader sur le tourisme à vélo, Région Auvergne-Rhône-Alpes, červen 2017.
6. European Bicycle Market: Size, Trends, Share, Growth Drivers, Restraints, SWOT Analysis, Demand, Trade Data & Regional Outlook With COVID-19 Impact | Forecast Period 2017-2030, Goldstein Market Intelligence, vydáno 2020.
7. Fabian Küster, Maya Watson: Cycling Underrepresented in EU Member States' Final National Energy and Climate Plans. ECF, říjen 2020

Evropská cyklistická federace

Mundo-madou
Avenue des Arts 7-8
1210 Bruxelles Belgium
office@ecf.com

