

## **B EKONOMICKÉ NÁSTROJE PODPORY CYKLISTICKÉ DOPRAVY A MOŽNOSTI ČERPÁNÍ FINANČÍ NA CYKLISTIKU**

### **2 EKONOMICKÉ NÁSTROJE PODPORY CYKLISTICKÉ DOPRAVY**



Martinek Jaroslav Ing. - Centrum dopravního výzkumu  
Brůhová Foltýnová Hana Ing. Mgr., Ph.D. - Univerzita Karlova v Praze  
Vohnická Jana Ing.- České vysoké učení technické v Praze Fakulta dopravní

#### **Podrobný materiál k příspěvku z Cyklokonference (Velké Kralovice, 17.5.2007)**

Materiál byl vypracován v rámci projektu VaV „CYCLE21: Analýza potřeb budování cyklistické infrastruktury v ČR“, který byl realizován v rámci Národního programu výzkumu 2004 – 2009 Ministerstva dopravy České republiky (č. 1F43E/045/210)

<b>EKONOMICKÉ NÁSTROJE PODPORY CYKLISTICKÉ DOPRAVY .....</b>	<b>3</b>
<b>1.1 Úvodem .....</b>	<b>3</b>
<b>1.2 Ekonomické nástroje v cyklistické dopravě .....</b>	<b>5</b>
<b>1.3 Výdajové nástroje pro podporu cyklistiky .....</b>	<b>7</b>
1.3.1 Státní fond dopravní infrastruktury .....	7
1.3.2 Státní program podpory cestovního ruchu .....	13
1.3.3 Program Lesy 2000 .....	16
1.3.4 INTERREG III A 2004-2006 .....	16
1.3.5 Společný regionální operační program .....	21
1.3.5.1 Podopatření 4.1.1 Podpora nadregionálních služeb cestovního ruchu .....	21
1.3.5.2 Podopatření 4.2.1 Podpora nadregionální infrastruktury ČR .....	22
1.3.6 Program podpory regionálního rozvoje .....	23
1.3.6.1 Podpora regionálního rozvoje .....	23
1.3.6.2 Podpora rozvoje hospodářsky slabých a strukturálně postižených regionů .....	25
1.3.7 Finance 2007 - 2013 .....	26
1.3.8 Soukromé zdroje financování .....	27
1.3.9 Závěr .....	29
<b>1.4 Vybrané příklady výdajových nástrojů (zahraničí).....</b>	<b>30</b>
1.4.1 Dotace do cyklostezek .....	30
1.4.2 Dotace do půjčování městských kol zdarma .....	31
1.4.3 Dotace do doplňkové infrastruktury (parkovišť pro kola apod.) .....	34
<b>1.5 Příjmové nástroje pro podporu cyklistiky.....</b>	<b>37</b>
1.5.1 Poplatky .....	37
1.5.2 Daně a daňové úlevy .....	39
<b>1.6 Ostatní nástroje pro podporu cyklistiky .....</b>	<b>41</b>
<b>1.7 Závěr.....</b>	<b>41</b>

## EKONOMICKÉ NÁSTROJE PODPORY CYKLISTICKÉ DOPRAVY

### 1.1 ÚVODEM

Na cyklistickou dopravu, stejně jako na další druhy dopravy, lze aplikovat řadu administrativních a ekonomických nástrojů, které ovlivňují její rozsah (neboli výkon a vzájemný poměr výkonu mezi jednotlivými druhy dopravy) a způsob (jak je doprava provozována). Tyto nástroje mohou být v cyklistice použity jak na straně nabídky (např. v podobě dotací, různých typů daní a poplatků atd.), tak na straně poptávky po dopravě (opět jako dotace, různé typy pojištění apod.).

Při ovlivňování poptávkové strany tvoří ekonomické nástroje širší koš nástrojů spolu s nástroji administrativními, plánovacími a dalšími, které jsou využívány při řízení poptávky po dopravě. „Řízení (management) poptávky po dopravě je koncept, který označuje „strategie vedoucí k efektivnějšímu využívání zdrojů v dopravě“ (Kurfürst, 2002). Můžeme si pod ním představit „aktivní přístup k vyhledávání a aplikaci alternativních variant řešení dopravní situace, které jsou ohleduplnější k životnímu prostředí, příznivější k lidskému zdraví, bezpečnější a nezávadnější také ekonomicky schůdnější a spravedlivější vůči různým skupinám uživatelů než tradiční způsoby“ (Kurfürst, 2002:34). Cyklistická doprava jako aktivní způsob dopravy, která nezatěžuje životní prostředí, podporuje zdravý životní styl a působí pozitivně na zdraví, má v tomto konceptu významné místo.

Při znalosti pozitivních i negativních dopadů dopravy na ekonomiku, zdraví a životní prostředí je užitečné zkoumat, jak jednotlivé nástroje dopravní politiky ovlivňují dopravní chování. I když jde o téma teoreticky a prakticky široce rozpracované zvláště v západní Evropě a Severní Americe, v České republice jsou možnosti ekonomických nástrojů v dopravě stále nedostatečně využívány. O to více to platí v cyklistice.

Jednotlivé nástroje je třeba vzájemně kombinovat tak, aby se podpořily jejich účinky. Dále je třeba pečlivě vybrat jejich strukturu dle cílů, kterých chce dopravní politika dosáhnout. Výsledky řady evropských projektů ukazují, že je nejlepší kombinovat jednotlivé nástroje tak, aby:

- balík těchto nástrojů zahrnoval nástroje, které působí rozdílně během dne, poplatky za hromadnou dopravu aby byly svázány se vzrůstem nákladů na automobilovou dopravu, na zpoplatnění dopravy a na nízko-nákladová zlepšení kapacity; takovýto nástrojový mix povede ke zvýšení efektivity dopravní politiky;
- balík těchto nástrojů zahrnoval daň na paliva, podporu čistších technologií, zpoplatnění dopravy a zvýšené parkovací poplatky; takovýto nástrojový mix povede ke zlepšením environmentálním a v oblasti bezpečnosti.

Povíme se blíže na část těchto nástrojů - ekonomické nástroje. Ekonomické nástroje mění relativní ceny pro spotřebitele, případně mění jejich příjmy, čímž působí na změnu chování spotřebitelů i výrobců. Jejich hlavním cílem je:

- poskytovat správné signály pro efektivitu a udržitelné využívání zdrojů,
- generovat nezbytné výnosy pro různé úrovně státní správy a samosprávy a
- přispět k žádané příjmové distribuci ve společnosti.

Ekonomické nástroje mohou mít distorzní efekt na investice a zpoplatnění v dopravě i v dalších sektorech ekonomiky. Proto je třeba zvažovat vzájemné vztahy mezi jednotlivými nástroji (jejich synergií). Vzájemné vztahy mezi ekonomickými nástroji zachycuje následující tabulka.

Tabulka 1: Přehled nejběžnějších ekonomických nástrojů v dopravě

Nástroj	Předpokládané dopady	Časový horizont	Vzájemné ovlivňování s ostatními ekonomickými nástroji	Vzájemné ovlivňování s neekonomickými nástroji	Relevantní synergie
Zpoplatnění dopravy (road pricing)	-efektivita -získání výnosů -dopady na rovnost jsou přísně závislé na recyklaci výnosů	- krátký - krátký - střední	- daně z paliv - parkovací poplatky - daně z automobilů - poplatky z používání hromadné dopravy	- poskytování infrastruktury - nástroje k omezení automobilů - využití půdy	- klíčový nástroj v politikách ke zvýšení efektivity dopravních systémů
Daně z paliv	- získání výnosů - snížení používání aut, spotřeby pohonných hmot a emisí - zvýšení efektivity paliv - pokles kongescí - zvýšení využívání alternativních paliv	- krátký - krátký  - střední  - krátký - krátký	- daně z vozidla - zpoplatnění dopravy - poplatky z použití hromadné dopravy	- regulační nástroje na paliva a vozidla - poskytování infrastruktury	- důležitá součást v koši nástrojů zvláště při existenci druhého nejlepšího zpoplatnění
Daně z vozidla	-pokles počtu aut -nárůst palivové efektivity u flotily vozidel -získávání výnosů	- střední - střední  - krátký	Daně z paliv	- regulační nástroje na paliva a vozidla - provozování hromadné dopravy	- důležitý nástroj pro propagaci vozidel s efektivní spotřebou paliv
Finanční pobídky k vozidlům na čistá paliva	-nárůst palivové efektivity -pokles emisí skleníkových plynů a jiných polutantů	- střední - střední	-daně z paliv -daně z vozidel	- regulační nástroje na paliva a vozidla - metody dopravního zklidňování	-důležitý nástroj pro zvýšení palivové efektivity a snížení emisí
Zpoplatnění nemovitostí	-získání výnosů pro dopravu a poskytování infrastruktury -podpora požadovaného využívání půdy	- střední  - krátký	- daně z paliv	- regulační nástroje na využití půdy - poskytování infrastruktury	- nástroj může mít důležitý dopad na vzory urbánního rozvoje
Parkovací poplatky na ulicích	-zvýšení efektivity trhu s parkováním -omezení cest autem -nepřímý vliv na kongesci -dopad na parkovací poplatky mimo ulice -relativně nízké	- krátký  - střední/ krátký - krátký  - střední  - krátký	Ostatní ekonomické nástroje v dopravě	- nabídka parkování - poskytování infrastruktury	-může poskytovat druhý nejlepší způsob snižování kongescí ve světě bez plného zpoplatnění silnic nebo s nedokonalým silničním

	náklady na zavádění -výnosy	- krátký			zpoplatněním, -Optimalizace parkovacích poplatků a nabídky parkování
Zpoplatnění parkování na pracovišti	- nepřímý dopad na kongesce - dopad na nabídku práce	- krátký/ střední  - střední	-daň z práce		
Tarifní systém, hladina poplatků a koncesionář ských poplatků	-povzbuzování obyvatel k většímu využívání HD -dopady na poptávku po HD v závislosti na cenové elasticitě (vztah mezi změnou v počtu pasažerů díky změně poplatků za použití HD)	- krátký  - střední	-úroveň jednotlivých poplatků za použití hromadné dopravy -zpoplatnění dopravy	Integrace lístků P+R	-elektronický zpoplatňovací systém aplikovaný na ceny hromadné dopravy

Zdroj: SPECTRUM, 2004

## 1.2 EKONOMICKÉ NÁSTROJE V CYKLISTICKÉ DOPRAVĚ

Ekonomické nástroje lze samozřejmě aplikovat nejen na regulaci nákladní dopravy nebo individuální automobilové dopravy, ale i na cyklistiku. Pro účely jejich další analýzy jsme ekonomické nástroje na podporu cyklistické dopravy rozdělili do tří skupin podle jejich dopadů na veřejné rozpočty – na nástroje výdajové, nástroje příjmové a nástroje neutrální k veřejným rozpočtům (jako je např. pojištění). Celou strukturu zkoumaných ekonomických nástrojů pro podporu cyklistické dopravy zachycuje následující schéma.

**Schéma 1: Struktura ekonomických nástrojů v cyklistické dopravě**

<p><b>I. Výdajové nástroje</b></p> <p><b>1. Dotace do infrastruktury</b></p> <p>a) na výstavbu cyklistické infrastruktury</p> <p>b) na doplňkové služby cyklistické infrastruktury</p> <p>c) na technickou dokumentaci a studie</p> <p><b>2. Dotace do služeb pro cyklisty</b></p> <p>a) nabídka vypůjčení kol zdarma</p> <p>b) nabídka zajištěného parkování kol zdarma</p> <p>c) přeprava kol za zvýhodněnou sazbu v hromadné dopravě</p> <p>d) podpora Bike and Ride (B+R)</p> <p><b>II. Příjmové nástroje</b></p> <p><b>3. Poplatky</b></p> <p>a) parkovací poplatky</p> <p>b) poplatky za vjezd do centra</p> <p><b>4. Daně a daňové úlevy</b></p> <p>a) Odečitatelná položka z daně u nákladů firem na podporu dojíždění zaměstnanců na kole</p> <p>b) daňové úlevy pro cyklisty (snížení sazby DPH u kol atd.)</p> <p><b>III. Ostatní nástroje</b></p> <p><b>5. Pojištění</b></p> <p>a) pojištění kol proti zcizení</p> <p>b) úrazové pojištění</p> <p><b>6. Dobrovolné dohody</b></p>
---

Zdroj: Foltýnová 2004

**Výdajové nástroje (neboli dotace)** si můžeme dále rozdělit na dotace do cyklistické infrastruktury a dotace do služeb pro cyklisty. Dotace jsou financovány z veřejných rozpočtů či z mimorozpočtových fondů. V podmínkách ČR se jedná především o státní rozpočet, rozpočty krajů či obcí a Státní fond dopravní infrastruktury. Možnost získání dotací je také z fondů EU či ze soukromých zdrojů – od podnikatelských subjektů (sponzorské dary), nadací či jako public-private partnership (PPP).

Skupina dotací do cyklistických služeb představuje konkrétní pobídky především pro potenciální cyklisty v podobě výhodné možnosti zapůjčení kola či možnost snadno a levně přepravit své kolo ve veřejném dopravním prostředku (vlak, MHD) nebo zaparkovat na hlídaném parkovišti. Takovéto dotace mohou být poskytnuty například z místních samospráv nebo v rámci zvyšování atraktivity dopravních podniků jako aktivita dotovaná samotnými podniky (křížové dotace). Ke křížovým dotacím může dojít i na úrovni podnikové, kdy se v rámci podnikové strategie prodeje např. dopravní podnik rozhodne poskytovat určité služby cyklistům zdarma s tím, že jejich náklady pokryje z tržeb za jiné služby.

**Příjmové nástroje** můžeme rozdělit do dvou skupin – poplatky a daně a daňové úlevy. Tyto nástroje často působí tak, že mění relativní ceny a tedy také atraktivitu mezi jednotlivými druhy dopravy. Mezi poplatky zahrnujeme např. zpoplatnění parkování či vjezdu do centra. Užívání jízdních kol, kde se tyto poplatky neplatí, je tak finančně výhodnější oproti těm druhům dopravy, za které se platí. Takto fungují také daňové úlevy, např. zavedení daňových úlev na daň z přidané hodnoty (DPH) pro kola nebo odečitatelné položky z daně z příjmu za dojíždění určitým druhem dopravy, poskytování cyklistické infrastruktury a podpory jízdy na kole zaměstnancům atd.

Příjmové ekonomické nástroje mohou při vhodném nastavení přinést tzv. dvojí dividendu – dividendu fiskální (přínos pro státní rozpočet) a dividendu environmentální (pozitivní dopady na

životní prostředí). U některých nástrojů je také diskutována tzv. třetí dividenda (triple dividend), která přináší navíc k dvojí dividendě snížení deficitu provozovatelů veřejné dopravy (Storchmann 2001).

Mezi **ostatní nástroje** (neutrální k veřejným rozpočtům) patří pojištění a dobrovolné dohody. Výhodná nabídka pojištění pro cyklistiky (např. pojištění úrazu či kol pro případ odcizení) může působit jako pobídka k většímu používání kol. Dobrovolnou dohodu může uzavřít např. firma s místní samosprávou, která se zaváže podporovat dojíždění svých zaměstnanců na kole a vytvořit jim k tomu vhodnou infrastrukturu a další pobídky (zázemi jako sprchy, místa na parkování apod.).

### 1.3 VÝDAJOVÉ NÁSTROJE PRO PODPORU CYKLISTIKY

V této kapitole nejprve podáme obecně přehled možností financování cyklistické infrastruktury a dalších služeb pro podporu cyklistiky v České republice a poté na dobrých příkladech z různých měst ze zahraničí i ČR ukážeme možné využití výdajových nástrojů na podporu cyklistiky.

Mezi **národní veřejné zdroje financování** patří především rozpočty měst a obcí, rozpočty krajů, příspěvky regionů a mikroregionů, výdaje ze Státního fondu dopravní infrastruktury, dotace ze Státního programu podpory cestovního ruchu nebo Programu obnovy venkova (oba programy spravuje Ministerstvo pro místní rozvoj ČR). Finanční prostředky z národních veřejných zdrojů na výstavbu cyklistické infrastruktury lze získat také nepřímo v rámci pozemkových úprav, protipovodňových opatření a rekonstrukcích železničních koridorů.

#### 1.3.1 Státní fond dopravní infrastruktury

Nejvýznamnější ze zmíněných veřejných národních zdrojů financování cyklistické infrastruktury je Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI). Následující tabulka podává přehled výdajů na cyklostezky<sup>1</sup> dle schválených zákonů o rozpočtu SFDI v období let 2002 – 2006.

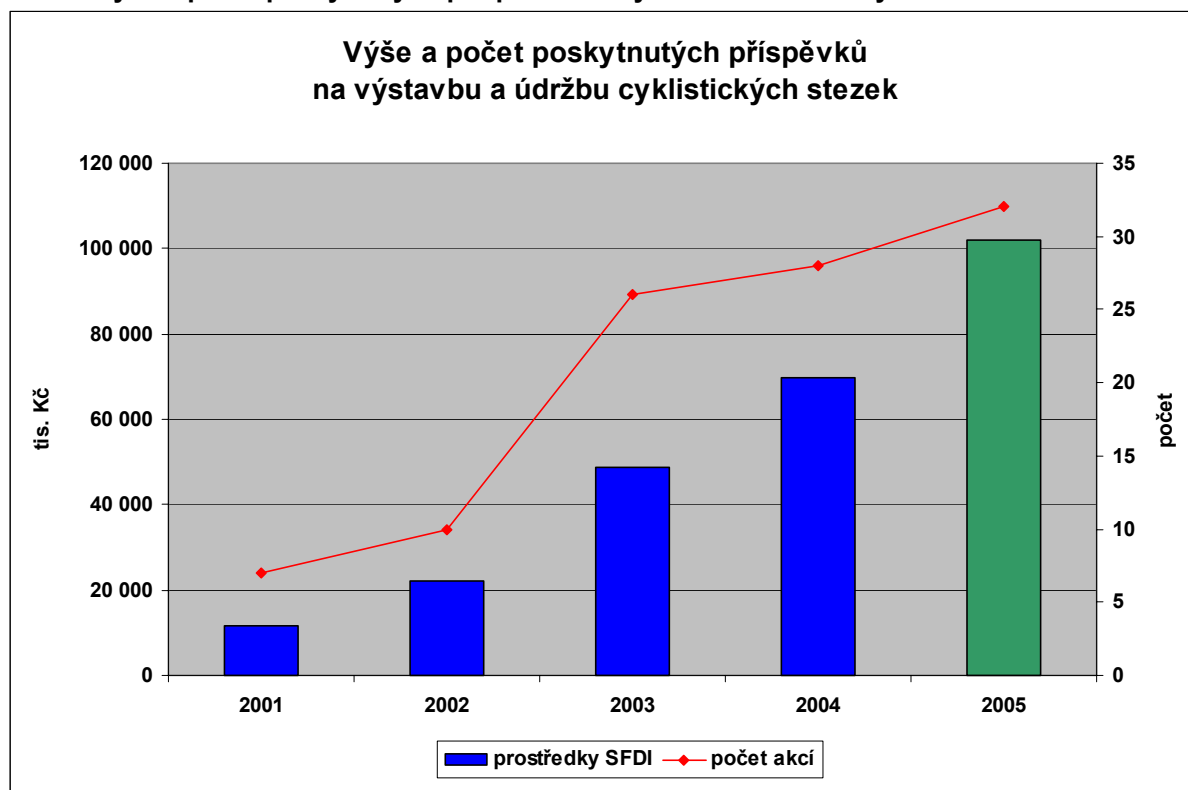
**Tabulka 2: Výdaje SFDI na výstavbu dopravní infrastruktury (v mil. Kč)**

SFDI – výdaje	2002	%	2003	%	2004	%	2005	%	2006	%
Výdaje celkem	<b>38 910</b>		<b>41 250</b>		<b>52 040</b>		<b>52 640</b>		<b>55 500</b>	
Kapitálové výdaje	25 862	100	28 928	100	27 826	100			36 874	100
<i>z toho pozemní komunikace</i>	14 187	55	17 304	60	17 265	62			25 981	70
<i>v tom cyklostezky</i>	<b>30</b>	0,12	<b>60</b>	0,21	<b>60</b>	0,22	<b>60/102</b>		<b>100</b>	0,27

Zdroj: Schválené rozpočty SFDI pro jednotlivé roky

Podíváme-li se na výši výdajů na cyklistickou infrastrukturu ze SFDI, vidíme, že každým rokem narůstají. Přesto však stále tvoří pouze 0,27 % z celkových kapitálových výdajů SFDI, což je 0,0018 % (platné pro rok 2006) celého rozpočtu SFDI. Přehled vývoje výdajů SFDI na výstavbu a údržbu cyklostezek podává následující graf.

<sup>1</sup> Podpory se poskytují podle § 2, písm. h) zákona č. 104/2000 Sb. na výstavbu a údržbu cyklistických stezek.

**Graf 1: Výše a počet poskytnutých příspěvků na výstavbu a údržbu cyklostezek**

Zdroj: Diplomová práce; Vohnická 2005

Rozpočet SFDI pro rok 2006 byl schválený Poslaneckou sněmovnou PČR usnesením číslo 2041 ze dne 9. 12. 2005. Následující tabulka podává přehled schválených cyklistických projektů na rok 2006.

**Tabulka 3: Cyklistické projekty schválené v rozpočtu SFDI pro rok 2006 (v tis. Kč) – Státní rozpočet**

Projekt	Celkové náklady	Schválená dotace
Cyklistická stezka Most Liščí vrch - Ressler	4 730	2 838
Cyklistická stezka Most Liščí vrch - nádraží	545	327
Cyklistická stezka Děčín - Prostřední Žleb	20 000	12 000
Cyklistická stezka Turnov - Dolánky 1. etapa	2 500	1 500
Cyklistická stezka Veselí n.M. úsek V3	2 500	1 500
Cyklistická stezka Chválkovice - Samotíšky	9 215	5 500
Cyklistická stezka Litovel - Sobačov	6 700	4 020
Cyklistická stezka Uničov - Střelice	5 850	3 510
Cyklistická stezka Konice - Jesenec	22 900	13 740
Cyklistická stezka Zlín západ - Zlín východ	9 500	5 700
<b>Celkem</b>	<b>84 440</b>	<b>50 635</b>

Zdroj: Rozpočet SFDI na rok 2006

Podívejme se na příspěvky ze SFDI poskytnuté na výstavbu a údržbu cyklistických stezek v předchozích letech. Následující tabulka obsahuje přehled podpořených výstaveb cyklistických komunikací ze SFDI v roce 2005. Celkem se jedná o finanční příspěvky ve výši 102 104 tis. Kč.



**Tabulka 4: Schválené projekty ze SFDI na výstavbu cyklistické infrastruktury pro rok 2006 (v tis. Kč) – vybráno výběrovou komisí**

Název akce	Náklady celkem
Cyklistická stezka Uh. Ostroh - Boršice u Blatnice, úsek Uherský Ostroh - Ostrožská Lhota, k.ú. Ostrožská Lhota	4 395
Cyklostezka ul. Vlkovská, Velká Bíteš	1 446
Cyklostezka Čachovice - Loučeň (místní část Patřín)	6 117
Cyklostezka Nové Město na Moravě - Pohledec	5 951
Cyklistická stezka Kostelec nad Orlicí - Doudleby nad Orlicí	8 427
Cyklistická stezka Rybáře - Stará Role, 3. etapa	9 711
Cyklistická stezka Babice - Staré Město	16 759
Cyklostezka v Tyršově a Karlické ulici v Dobřichovicích	1 644
Cyklistická stezka Pardubice - Černá za Bory (úsek 3)	5 281
Cyklistická stezka v obci Hovězí	2 125
Cyklistická stezka Lázně Bohadaneč - Živanice	10 151
Cyklostezka u Salmova jezu v Blansku	1 519
Cyklostezka Michalov v Přerově	4 200
Cyklistická stezka II. etapa - Bedihošť - Hrubčice a Bedihošť - Čehovice	30 290
Cyklistická stezka - úsek K1 v Kunovicích	2 260
Cyklotrasa Liberec - Mníšek, etapa "Údržba cyklostezky Krásná Studánka - Fojtka - hranice k.ú. Liberec"	1 901
Cyklistická stezka podél Nežárky - Jindřichův Hradec	2 294
Velká Dobrá - cyklostezka	9 910
Řešení cyklistické dopravy a cykloturistiky v Rousínově a okolí	2 802
Cyklostezka Petrovice n. O. - Třebechovice p. O.	6 429
Tišnov - Železné po cyklostezce bezpečně	4 056
Cyklostezka Nový Dražejov	8 528
Cyklostezka Frýdek - Místek - Dobrá, úprava trasy u hřbitova	2 347
Regenerace Sedláčkovy stezky Písek - údržba cyklistické stezky	3 682
Cyklistická stezka Žďár nad Sázavou, zámek - Polnička, 1. etapa	12 300
Cyklistická stezka Žďár nad Sázavou, zámek - Polnička, 2. etapa	2 917
Cyklostezka Blučina - Mohyla míru, I. etapa, úsek Blučina - Měnín	11 435
Výstavba cyklostezky č. 22, úsek Lánov - Vrchlabí	5 313
Chotěšov - cyklostezka	479
Cyklostezka Hejtmánka - Bezděčín, Mladá Boleslav	7 704
Cyklostezka Velké Karlovice, část IIIa	10 950
Cyklistická stezka Veltruby - Hradištko I.	6 083
Cyklistická stezka, ul. Měšťanská, Purkyňova - III. etapa v Hodoníně	1 159
Cyklostezka a lávka ve Spáleném Poříčí	896
Nymburk - Cyklostezka levý břeh Labe, II. etapa	6 738



**Tabulka 5: Schválené příspěvky ze SFDI na výstavbu cyklistické infrastruktury pro rok 2005 (v tis. Kč)**

č.	Název projektu	Dotace
1	Chodník pro pěší a cyklistická stezka v obci Velké Karlovice	1 399
2	Cyklistická stezka - úsek K2. K3 v Kunovicích	2 920
3	Cyklistická stezka I. etapa - Prostějov - Bedihošť	5 078
4	Cyklistická stezka Štarnov - Šternberk	3 000
5	Cyklistická stezka Jindřichův Hradec - Děbolín	1 894
6	Olomouc - cyklostezka Štítného - Foerstrova - Pražská	978
7	Cyklostezka Podskalí, Strakonice	4 084
8	Cyklistické stezky s pěšími trasami Liščí vrch - Ressler, Liščí vrch - nádraží, Liščí vrch - Benedikt, Ressler - nádraží v Mostě	643
9	Stezka pro cyklisty - soutok Labe a Ploučnice v Děčíně - 1. etapa	1 065
10	Cyklistická stezka Přívoz, 1. etapa v Ostravě	783
11	Stezka a lávka pro cyklisty přes Vltavu - I. etapa v Českých Budějovicích	10 899
12	Cyklostezka ul. Havlíčkova - Humpolecká, Jihlava	5 231
13	Cyklistická stezka Staré Město - Za tratí	1 836
14	Cyklotrasa Liliová - Habrmannova - Suvorovova v Plzni	261
15	Cyklistická stezka Pstruží, II. etapa	1 187
16	Cyklistická stezka Svítkov - Popovice - Staré Čivice (II. etapa)	4 136
17	Cyklistická stezka Uherský Ostroh - Boršice u Blatnice, úsek Ostrožská Lhota - Hluk	4 069
18	Svojsíkovo nábřeží Třebíč - cyklostezka	2 722
19	Oprava cyklostezky na nábřeží u Loděnice v Hranicích	795
20	Rekonstrukce cyklostezky v úseku místní části Všetuly a osady Količín v Holešově	600
21	Cyklistická trasa po městě Cheb - stezka před nádražím	691
22	Stezka pro pěší a cyklisty Nemošice - Pardubičky (II. a III. etapa)	2 441
23	Cyklistická stezka Chylice 05 Ostrožská Nová Ves	1 517
24	Pasohlávky - cyklistická stezka v obci	850
25	Bezbariérový Uničov - III. etapa, cyklostezka na ulici Hrdinů a Šumperská	2 615
26	Cyklostezka Munice - Hluboká nad Vltavou, 2. část	842
27	Stavební úpravy přednádražního prostoru Hodonín - cyklostezka (Výstavba cyklistické stezky v přednádražním prostoru v Hodoníně)	611
28	Cyklistická stezka IKEA - soutok Svratky se Svitavou v Brně	5 357
29	Cyklostezka Kolín	11 000
30	Cyklostezka Těšetice - Ústí	2 800
31	Cyklostezka Kelč	4 800
32	Cyklostezka Staré Město - Velehrad	15 000

Zdroj: SFDI

Následující tabulka podává přehled příspěvků se SFDI v roce 2004. Celkem bylo přihlášeno 59 projektů měst a obcí, jejichž požadavky překročily 134 mil. Kč. Uspokojeno bylo 28 žádostí, přičemž celková výše dotace dosáhla 69 660 tis. Kč. Výše podpory jednotlivých projektů se pohybovala ve výši od 132 tis. Kč do 13 mil. Kč. Dotace z rozpočtu SFDI pokrývá zhruba 60 % celkových nákladů, výsledná výše nákladů všech podpořených projektů tedy přesáhla 100 mil. Kč.

**Tabulka 6: Schválené příspěvky SFDI na výstavbu cyklistické infrastruktury pro rok 2004 (v tis. Kč)**

č.	Název projektu	Kraj	Dotace
1	Cyklistická stezka podél Jižní spojky v úseku hřiště TJ ABC a ulice Vrbova v k.ú. Braník	Hl. m. Praha	900
2	Cyklostezka při silnici II/125 na k.ú. Veltruby, Velký Osek a Kanín	Středočeský	9 554
3	Cyklistická stezka - ul. Poděbradova v Lysé n. L. (I. etapa)	Středočeský	431
4	Cyklistická stezka Nymburk - Poděbrady, IV. etapa	Středočeský	2 291
5	Cyklistická stezka Stromovka - centrum města České Budějovice	Jihočeský	12 812
6	Cyklostezka podél silnice II/105 (Bavorovice - Ohrada)	Jihočeský	2 026
7	Oprava stezky pro chodce a cyklisty v Českém údolí	Plzeňský	925
8	Cyklostezka ve městě Cheb - SO 09	Karlovarský	547
9	Cyklistická stezka Ústí n.L. - Děčín	Ústecký	4 699
10	Údržba cyklostezky Police nad Metují, Velké Petrovice, Bezděkov n. Metují podél silnice II/	Královéhradecký	1 980
11	Cyklistická stezka Svítkov- Popovice- Staré Čivice	Pardubický	1 632
12	Stezka pro pěší a cyklisty Nemošice - Pardubičky (I. etapa)	Pardubický	4 276
13	Výstavba cyklostezky Velké Meziříčí - Mostiště	Vysočina	1 177
14	Cyklostezka Ostrov u Macochy	Jihomoravský	642
15	Cyklostezka- Moravská stezka, úsek V1 Veselí nad Moravou	Jihomoravský	857
16	Úprava cyklistické stezky č.5149 Židlochovice - Nosislav	Jihomoravský	172
17	Cyklostezka pro pěší a cyklisty ve Znojmě	Jihomoravský	823
18	Oprava cyklistické stezky Hranice- Velká	Olomoucký	475
19	Cyklistická stezka u vlečky PRECHEZA	Olomoucký	271
20	Cyklistická stezka Přerov- Kozlovice	Olomoucký	5 108
21	Výstavba cyklistické stezky Chořelice - Rozvadovice	Olomoucký	1 446
22	Propojení Čechových sadů a ul. Wellnerovy v Olomouci - cyklistická stezka	Olomoucký	131
23	Cyklostezka Vlkoš- Věžky	Olomoucký	2 275
24	Cyklistická stezka Hluk - úsek II	Zlínský	676
25	Cyklistická stezka Vsetín - úsek II	Zlínský	2 733
26	Cyklistická stezka - Moravská stezka 47, část U 2, průtah městem Uherský Ostroh	Zlínský	2 106
27	Cyklistická stezka Pstruží	Moravskoslezský	2 985
28	Cyklistická stezka v úseku Palkovická - Olešná	Moravskoslezský	5 710

Zdroj: SFDI

Následující tabulka podává přehled podpořených projektů za rok 2003. Celkem bylo podpořeno 26 projektů za 48 656 tis. Kč. Výše jejich finanční podpory se pohybovala mezi 419 tis. Kč a 4.349 tis. Kč.

**Tabulka 7: Schválené příspěvky SFDI na výstavbu cyklistické infrastruktury pro rok 2003 (v tis. Kč)**

č.	Název projektu	Kraj	Dotace
1	Cyklistická stezka Ústí n.L. – Děčín	Ústecký	2 100
2	Cyklistická stezka Huštěnovice - Babice	Zlínský	854
3	Chodová Planá- Planá, stezka pro pěší a cyklisty podél I/21	Plzeňský	2 272
4	Cyklistická stezka Vysoké Mýto - Dvořísko, trasa "C"	Pardubický	3 951
5	Cyklostezka Královské Poříčí - Loket	Karlovarský	3 043
6	Stezka pro cyklisty - podjezd pod říčním mostem - Moravské nábřeží	Zlínský	584
7	Cyklistická stezka Ostrava- Beskydy- Staré město	Moravskoslezský	1 196
8	Silnice I/55 Zarazice- průtah, objekt 106- Cyklistická stezka	Jihomoravský	584
9	Cyklistická stezka Nymburk - Poděbrady	Středočeský	2 456

10	Oprava cyklostezky České Budějovice - Hluboká nad Vltavou	Jihočeský	2 271
11	Cyklostezka Niva	Jihočeský	1 036
12	Cyklistická stezka Vrhavěč	Plzeňský	2 160
13	Cyklistická stezka Riegrova - Dyleňská	Karlovarský	783
14	Velká Hledsebe, stezka podél Plzeňské ulice	Karlovarský	898
15	Cyklistická stezka Zborovská- Bezručova	Ústecký	2 340
16	Cyklistická stezka Petrovice n.Orlicí - Týniště n.Orlicí	Královéhradecký	4 349
17	Cyklistická stezka Choceň - Vysoké Mýto, trasa "D" – Dvořísko	Pardubický	1 150
18	Cyklistická stezka Lanškroun- Albrechtice	Pardubický	2 508
19	Vracov - cyklostezky I. a II. etapa	Jihomoravský	1 042
20	Cyklistická stezka Kozojídky - Hroznová Lhota	Jihomoravský	1 639
21	Cyklistická stezka v Hodoníně- bývalá vlečka	Jihomoravský	1 696
22	Cyklistická stezka Uničov - Střelice	Olomoucký	2 661
23	Cyklistická stezka Štítného ulice, II. a III. etapa	Olomoucký	419
24	Cyklistická stezka v Rožnově pod Radhoštěm	Zlínský	2 182
25	Cyklistická stezka Ostrava- Beskydy, úsek č. 1. 2. 3	Moravskoslezský	3 428
26	Cyklistická stezka Mob Poruba - trasa 2 "T"	Moravskoslezský	1 055

Zdroj: SFDI

V roce 2002 byly podpořeny projekty za 48 656 tis. Kč. Nejnižší podpora byla ve výši 158 tis. Kč. Nejvyšší částka dosáhla skoro 6 mil. Kč. Jednalo se celkem o 10 projektů. Jejich přehled podává následující tabulka.

**Tabulka 8: Schválené příspěvky SFDI na výstavbu cyklistické infrastruktury pro rok 2002 (v tis. Kč)**

Č.	Název projektu	Kraj	Dotace
1	výstavba cyklistické stezky Dvořísko-hranice k.ú. Vysoké Mýto/Choceň-trasa B	Pardubický	158
2	Cyklistická stezka Nymburk- Kovanice- Chvalovice II	Středočeský	1 010
3	Cyklistická stezka Žďár nad Sázavou- VII. etapa	Vysočina	3 006
4	Cyklistická stezka Třebíč- Slavice	Vysočina	913
5	Cyklistická stezka v Hodoníně- bývalá vlečka	Jihomoravský	1 499
6	Cyklistická stezka mikroregionu Království, úsek Brodek u Přerova-Citov	Olomoucký	2 000
7	Moravská stezka- úsek Uherský Ostroh- Veselí n. Moravou	Zlínský	3 132
8	Cyklistická stezka Veselí n. M.- Kunovice- úsek 01 Ostrožská Nová Ves (lázně)- Kunovice	Zlínský	3 207
9	Cyklistická stezka Ostrava- Beskydy- Staré město	Moravskoslezský	5 980
10	Cyklistická stezka- ZŠ Gebauerova	Moravskoslezský	1 349

Zdroj: SFDI

Celková podpora výstavby cyklistické infrastruktury ze SFDI v roce 2001 dosáhla pouze 11 758 tis. Kč. Podporu získalo celkem 7 projektů ve výši 55 tis. Kč až 4,5 mil. Kč. Přehled podpořených projektů je v tabulce 76.

**Tabulka 9: Schválené příspěvky SFDI na výstavbu cyklistické infrastruktury pro rok 2001 (v tis. Kč)**

Č.	Název projektu	Kraj	Dotace
1	Cyklostezka Nymburk - Kovanice - Chvalovice	Středočeský	650
2	Cyklostezky Kladno - jižní spojka	Středočeský	1 750
3	Sdružená trasa pro pěší a cyklisty Merklín - Hroznětín	Karlovarský	4 441
4	Výstavba cyklostezky Ostrov - Lanškroun	Pardubický	570
5	Cyklostezka Choceň - Vysoké Mýto	Pardubický	3 421
6	Cyklotrasa "M" Plesná - Poruba	Ostravský	871
7	Údržba cyklostezky Libochovany - Ústí nad Labem	Ústecký	55

Zdroj: SFDI

### 1.3.2 Státní program podpory cestovního ruchu

Program schválila vláda České republiky v roce 2000 a v roce 2004 přijala jeho zaměření na roky 2004 - 2007. Představuje finanční nástroj podpory:

- rozvoje nabídky a kvality infrastruktury cestovního ruchu,
- základních a doplňkových služeb cestovního ruchu,
- přípravy lidských zdrojů,
- rozšíření nabídky produktů cestovního ruchu,

Následující tabulka ukazuje přehled předložených projektů v roce 2005 v rámci Podprogramu č. 2 a dále pak projekty, které podporují rozvoj cyklistiky v České republice:

**Tabulka 10: Podprogram č. 2 - Podpora budování doprovodné infrastruktury cestovního ruchu pro sportovně-rekreační aktivity**

Rok 2005	Předložené projekty	Schválené projekty
	224	63
Aktivita - Rekonstrukce a vybudování parkoviště u odpočívárny pro cykloturistiku		
Rok 2005	Předložené projekty	Doporučené projekty
	7	0
Aktivita - Vybudování, oprava a rekonstrukce cyklostezek v rámci sportovně-rekreačních aktivit		
Rok 2005	Předložené projekty	Doporučené projekty
	0	0

Zdroj: Informace o realizaci plnění opatření uvedených v Cyklostrategii (Usnesení Vlády č.14/2006)

Z tabulky vyplývá, že v současné době nebyly prostředky z tohoto podprogramu využity, protože projekty v případě aktivity Rekonstrukce a vybudování parkoviště u odpočívárny pro cykloturistiku byly buď nevyhovující kvůli chybám po formální stránce (například chyběly některé povinné přílohy) nebo nedosáhly potřebné výše bodového ohodnocení. V rámci aktivity Vybudování, oprava a rekonstrukce cyklostezek v rámci sportovně rekreačních aktivit nebyly projekty podány žádné.

Následující tabulka ukazuje seznam konkrétních projektů, které žádaly o dotaci v rámci Státního programu podpory cestovního ruchu v letech 2001 - 2005 s návazností na cykloturistiku\*

**Tabulka 11: Seznam konkrétních projektů, které žádaly o dotaci v rámci Státního programu podpory cestovního ruchu v letech 2001 - 2005 s návazností na cykloturistiku**

Rok přijetí žádosti	Název projektu	Místo realizace	Kraj	Celk. náklady (tis. Kč)	Požad. dotace (tis. Kč)
2005	Odpočívárna pro cykloturistiku v Hluboké nad Vltavou	Hluboká nad Vltavou	Jihočeský	720	360
2005	Vybudování parkoviště a odpočívárny pro cykloturistiku	Nová Bystřice	Jihočeský	547	270
2005	Cyklistické pruhy v ulici Svobody v Třeboni	Třeboň	Jihočeský	3 797	1 898
2005	Cyklisté vítáni	Moravská Nová Ves	Jihomoravský	350	168
2004	Vybudování víceúčelového hřiště a zařízení pro cyklisty Malý Ratmírov	Malý Ratmírov	Jihočeský	600	300
2004	Cyklistické pruhy v ulici Svobody v Třeboni	Třeboň	Jihočeský	3776	1888
2004	Vybudování odpočívárny pro cyklisty	Turnov	Liberecký	10	5

2004	Vybudování odpočinkového zázemí pro cyklisty a turisty	Turnov	Liberecký	124	62
2004	Vydání sady cyklovýletů "Na kole krajem K. H. Máchy"	Doksy	Liberecký	100	47
2004	Odpočívárna pro cykloturistiku v k. ú. Dobrá u FM	Dobrá	Moravskoslezský	4220	1900
2004	Vybudování cykloturistického centra Rybí	Rybí	Moravskoslezský	1250	600
2004	Penzion U ORLA - Vybudování odpočívárny pro cykloturistiku	Ostružná	Olomoucký	500	250
2004	Oprava stodoly - přestavba na odpočívárnu pro cykloturistiku	Jindřichov	Olomoucký	713	356
2004	Okružní cyklostezka Tachov	Tachov	Plzeňský	1 288	644
2004	Cyklostezky Pardubického kraje - propagační materiál	Praha 10	Praha	1239,28	619,64
2004	Cyklotrasa okolím Dobrovíze	Dobrovíz	Středočeský	545	272,5
2004	Výstavba sanitárního zařízení s odpočívárnou pro cykloturistiku	Jílové, část Modrá	Ústecký	2 138	1 069
2004	Vybudování půjčovny jízdních kol u hotelu Sádek	Kojetice	Vysočina	2 000	1 025
2004	Cyklotrasy Obora	Luhačovice	Zlínský	1 360	680
2004	Zpevněné plochy a parkoviště pro cykloturistiku "Ranch Kostelany"	Kostelany u Kroměříže	Zlínský	4 150	1 500
2004	Vybudování parkoviště, odpočívárny pro cykloturistiku a WC	Kunovice	Zlínský	597	298
2003	Odpočívárna pro cykloturisty	Třeboň	Jihočeský	1 116	518
2003	Odpočívárna pro cykloturisty, úschovna lodí pro vodáky	Majdalena	Jihočeský	1 200	552
2003	Vybudování parkoviště a odpočívárny pro cykloturistiku na hradě Valdštejn	Turnov	Liberecký	13	6
2003	Vybudování odpočívárny pro cyklisty u křížení cyklotrasy stezky Českého ráje	Turnov	Liberecký	7	3
2003	Vybudování odpočinkového zázemí pro cyklisty	Turnov	Liberecký	124	62
2003	Oprava stodoly - přestavba na odpočívárnu pro cykloturistiku	Jindřichov	Olomoucký	1 457	728
2003	Vybudování malého sportovního areálu s odpočívadlem pro cykloturistiku	Most	Ústecký	4 125	2 000
2003	Výstavba sanitárního zařízení s odpočívárnou pro cykloturistiku	Jílové, část Modrá	Ústecký	2 138	1 069
2003	Vybudování parkoviště pro cyklisty	Ratiboř	Zlínský	222	111
2002	Budování infrastruktury pro pěší a cykloturistiku	Jindřichův Hradec	Jihočeský	3 230	1 615,0
2002	Zřízení jízdního a odpočívárny pro cykloturisty- Spáleníště	Rapšach-Spáleníště	Jihočeský	800	320,0
2002	Chodníky a cyklistické trasy v Táboritské ulici	Třeboň	Jihočeský	2 113	845,0
2002	Přístavba cukrárny, odpočívárna pro turisty, parkoviště pro kola	Klimkovice	Moravskoslezský	973	475

2002	Lávka pro pěší a cyklisty U zdymadla	Poděbrady	Středočeský	11 350	5 670,0
2002	Výstavba nástupní a oddechové stanice cyklotrasy	Uherské Hradiště	Zlínský	5 062	2 531,0
2001	Úsek cyklistické stezky	Ostrožská nová Ves	Zlínský	872	436
<b>Celkem předloženo:</b>		<b>37 žádostí</b>			
<b>Celkové náklady:</b>		<b>64 826 280 Kč</b>			
<b>Celková požadovaná dotace:</b>		<b>31 153 140 Kč</b>			

Zdroj: Oddělení státní podpory v cestovním ruchu, Ministerstvo pro místní rozvoj

Další tabulka uvádí akce podpořené ze Státního programu podpory cestovního ruchu vztahující se k oblasti cykloturistiky v letech 2001 – 2005:

**Tabulka 12: Akce podpořené ze Státního programu podpory cestovního ruchu vztahující se k cykloturistice v letech 2001 – 2005**

Rok přidělení	Název	Místo realizace	Kraj	Dotace přiznaná (Kč)
2005	Cyklistické pruhy v ulici Svobody v Třeboni	Třeboň	Jihočeský	1 708 000
2005	Cyklistická stezka, ul. Měšťanská, Purkyňova - II.etapa	Hodonín	Jihomoravský	754 000
2004	Vybudování odpočinkového zázemí pro cyklisty	Turnov	Liberecký	62 000
2004	Okružní cyklostezka Tachov	Tachov	Plzeňský	450 000
2004	Výstavba sanitárního zařízení s odpočívárnou pro cykloturistiku	Jílové	Ústecký	1 000 000
2004	Vybudování půjčovny jízdních kol u hotelu Sádek	Kojetice	Vysočina	600 000
2004	Zpevněné plochy a parkoviště pro cykloturistiku a pěší turistiku	Kostelany u Kroměříže	Zlínský	800 000
2004	Cyklotrasy Obora	Luhačovice	Zlínský	680 000
2003	Odpočívárna pro cykloturistiku ve sportovním areálu Hluboká n.Vltavou	Hluboká nad Vltavou	Jihočeský	500 000
2003	Odpočívárna pro cykloturisty	Třeboň	Jihočeský	500 000
2002	Zřízení jízdního a odpočívárny pro cykloturisty - Spáleniště	Rapšach	Jihočeský	246 000
2002	Lávka pro pěší a cyklisty u zdymadla, Poděbrady	Poděbrady	Středočeský	5 380 000
2001	Úsek cyklistické stezky	Ostrožská Nová Ves	Zlínský	436 000
<b>Celkem podpořeno:</b>		<b>13</b>		
<b>Celková přiznaná dotace:</b>		<b>13116000</b>		

Zdroj: Oddělení státní podpory v cestovním ruchu, Ministerstvo pro místní rozvoj



### 1.3.3 Program Lesy 2000

Vzhledem k tomu, že les je v naší zemi tradičně využíván k různým formám rekreace, jsou neodmyslitelnou součástí programu Lesy 2000 opatření vedoucí k rozvoji rekreačních funkcí lesů. Do tohoto programu lze zařadit i obnovu a údržbu lesních cest pro cyklistickou turistiku. V rámci projektu Lesy 2000 investují Lesy České republiky ročně cca 20 milionů Kč. Většinou se budují naučné stezky s informačními tabulemi o vyskytujících se druzích fauny a flóry, o délce, náročnosti a způsobu značení stezky, včetně budování doprovodné stavební architektury (odpočinková místa, odpočinková stanoviště atd.).

Konkrétně v roce 2004 bylo z investičních zdrojů například na stezky, trasy a odstavná parkoviště vyčerpáno 925 000 Kč, na nové odpočinkové a vyhlídkové objekty bylo čerpáno celkem 3 649 000 Kč a na budování informačního systému pro veřejnost se vyčerpalo celkem 263 000 Kč. Z neinvestičních zdrojů bylo například na péči o drobné objekty sloužící k odpočinku jako jsou odpočinkové a vyhlídkové objekty, odstavná parkoviště, dětská hřiště atd. vyčerpáno celkem 1 999 000 Kč, na informační systém pro veřejnost bylo vyčerpáno 263 000 Kč, opravy a údržba tras pro veřejnost se vyčerpalo 926 000 Kč. Tabulka 16 ukazuje přehled nákladů na realizaci programu Lesy 2000 za léta 1999 – 2004:

**Tabulka 13: Přehled nákladů na realizaci programu Lesy 2000 za léta 1999 – 2004**

Rok	1999	2000	2001	2002	2003	2004
celkové náklady (v tisících Kč)	10 000	30 000	22 863	23 921	25 842	18 591

*Zdroj: Diplomová práce; Vohnická 2005*

### 1.3.4 INTERREG III A 2004-2006

S ohledem na cyklistiku je zajímavá iniciativa INTERREG III (3. generace). Je zaměřena na rozsahem menší projekty s konkrétním dopadem na některou z příhraničních oblastí. Celkový rozpočet iniciativy INTERREG III činí na období 2000 – 2006 4.875 milion eur. Výše kofinancování ze strany Společenství může dosáhnout maximálně 75 % celkových nákladů na projekty a programy v oblastech pod Cílem 1 a v jiných oblastech maximálně 50 %.

Programy přeshraniční spolupráce INTERREG III A jsou jednou z iniciativ Evropských společenství, která byla schválena Evropskou komisí pro členské země Evropské unie a je nástrojem pro překonávání nevýhod plynoucích z příhraniční pozice dané oblastí. Ve všech programech, tj. v česko-polském, česko-slovenském, česko-rakouském, česko-bavorském a česko-saském byly stanoveny priority, v jejichž rámci se projekty, které podporují budování cyklotras a cyklostezek či příslušné infrastruktury vyskytují. Programy, potažmo projekty jsou kofinancovány z Evropského fondu regionálního rozvoje (dále jen ERDF).

#### Program ČR – Polsko

Území určené pro dotační podporu z Iniciativy Společenství INTERREG III A v česko-polském pohraničí je tvořeno 9 územními jednotkami NUTS III. Jedná se o 5 krajů Liberecký, Královéhradecký, Pardubický, Olomoucký a Moravskoslezský v ČR a 4 regiony Jeleniogórsko-Wałbrzyski, Opolski, Rybnicko-Jastrzębski, Bielsko-Bialski v Polsku. Území je podporováno v plném rozsahu.



Celková částka alokovaná na program INTERREG III A na česko-polské hranici je 46 003 932 EUR (1 426 121 700 Kč) na období 2004 - 2006. Z toho pro českou část území 22 000 000 EUR (682 000 000 Kč).

Příspěvek z ERDF pro českou stranu činí 16 500 000 EUR (511 500 000 Kč).

V rámci programu ČR – Polsko bylo předloženo celkem 49 projektů, které žádaly o dotaci a byly doporučeny k financování. Projektů, týkajících se cyklistiky, bylo podáno celkem 5, jak ukazuje následující tabulka:

**Tabulka 14: Program ČR – Polsko**

č.	název projektu	název žadatele	výše dotace EU (v Kč)	výše dotace SR (v Kč)
<b>Opatření 1.3. - Zajištění infrastruktury na podporu podnikání a cest. ruchu</b>				
1.	Cyklostezky městem	Město Vrbno pod Pradědem	8 683 133	578 875
2.	Okruh T.G.Masaryka - Cyklostezka Ulice Kladská	Město Náchod	7 261 597	484 106
3.	Okruh T.G.Masaryka - Cyklostezka Velké Poříčí	Obec Velké Poříčí	4 635 498	309 033
4.	Okruh T.G.Masaryka - Cyklostezka Náchod - Malé Poříčí	Město Náchod	1 106 360	73 757
<b>Opatření 2.1 - Rozvoj cestovního ruchu</b>				
5.	Čarodejnické cyklotrasy	Sdružení cestovního ruchu Šumpersko - Jeseníky	756 280	46 800,00

Zdroj: MMR

#### Program ČR – Slovensko

Území určené pro dotační podporu z Iniciativy Společenství INTERREG IIIA v česko-slovenském příhraničí je tvořeno 6 samosprávnými kraji ležícími v blízkosti společné hranice. V ČR jsou to kraje Moravskoslezský, Zlínský a Jihomoravský, v SR Žilinský, Trenčinský a Trnavský kraj. Území jsou podporována v plném rozsahu.

Celková částka alokovaná na program INTERREG IIIA na česko-slovenské hranici je 18 223 066 EUR (564 915 046 Kč) na období 2004 – 2006. Z toho pro českou část území 12 000 000 EUR (372 000 000 Kč).

Podpora z ERDF pro českou stranu činí 9 000 000 EUR (279 000 000 Kč).

V rámci programu ČR – Slovensko bylo předloženo celkem 40 projektů, které žádaly o dotaci a byly doporučeny k financování. Projekty, týkající se cyklistiky, byly podány 3:

Tabulka 15: Program ČR – Slovensko

č.	název projektu	název žadatele	výše dotace EU (v Kč)	výše dotace SR (v Kč)
<b>Opatření 2.1. - Budování a rozvoj infrastruktury cestovního ruchu</b>				
1.	Vybudování cyklistické stezky Bystřice pod Lopeníkem	Obec Bystřice pod Koprníkem	1 004 199	66 946
2.	Infrastruktura cykloturistických a turistických tras	Mikroregion Luhačovické Zálesí	898 742	59 916
<b>Opatření 1.2. - Zachování a zlepšení přírodních zdrojů a životních podmínek vzhledem k rozvoji cestovního ruchu</b>				
3.	CISE-Cykloturistický systém Euroregionu Beskydy	Sdružení Region Beskydy	465 000	0

Zdroj: Informace o realizaci plnění opatření uvedených v Cyklostrategii (Usnesení Vlády č.14/2006)

#### Program ČR – Rakousko

Území určené pro dotační podporu z Iniciativy Společenství INTERREG III A v česko-rakouském příhraničí jsou území příslušných samosprávných regionů ležících v blízkosti společné hranice. V ČR jsou to kraje Jihočeský, Vysočina a Jihomoravský kraj, v Rakousku okresy Weinviertel, Waldviertel, Mühlviertel, Wiener Umland Nord a město Vídeň. Omezenou podporu ve výši maximálně 20 % prostředků alokovaných na rakouské straně hranice lze čerpat i v regionech NUTS III Linz-Wels a Innviertel ve spolkové zemi Horní Rakousko a St. Pölten a Mostviertel ve spolkové zemi Dolní Rakousko.

Celková částka alokovaná na program INTERREG III A na česko-rakouské hranici na období 2000 - 2006 je 53 458 000 EUR (1 657 198 000 Kč), z toho pro českou část území 14.666.667 EUR (454 666 677 Kč).

Příspěvek z ERDF bude pro českou stranu činit 11 000 000 EUR (341 000 000 Kč). Programový dokument schválený Evropskou komisí stanovuje roční rozpočtové závazky, které nesmí česká strana v daném roce přečerpat.

V rámci programu ČR – Rakousko bylo předloženo celkem 69 projektů, které žádaly o dotaci a byly doporučeny k financování. Projektů, týkajících se cyklistiky bylo podáno pět:

Tabulka 16: Program ČR – Rakousko

č.	název projektu	název žadatele	výše dotace EU (v Kč)	výše dotace SR (v Kč)
<b>Opatření 2.1. - Zlepšení přeshraniční a telekomunikační infrastruktury</b>				
1.	Spojení dvou břehů CZ-A - Stavební úpravy lávky pro cyklisty Nový Přerov-Jevišovka na trase Praha-Vídeň	Nový Přerov	3 375 000	225 000
2.	Bezpečné cykloturistické propojení Hustopečska s Dolním Rakouskem –	Mikroregion Hustopečsko	4 204 508	280 301

	oprava povrchů polních cest s využitím systému tras vinařských stezek			
<b>Opatření 2.2. - Organizace dopravy, plánování a logistika</b>				
3.	*Cyklostezka Jihlava-Třebíč-Raabs	Jihlava	1 447 500	96 500
<b>Opatření 1.3. - Cestovní ruch a nabídka aktivit pro volný čas</b>				
4.	Portál turistiky Jihomoravského kraje v návaznosti na Dolní Rakousko	Jihomoravský kraj	5 625 000	375 000
5.	Realizace mlynářské stezky	Náměšť nad Oslavou	641 589	42 772

\* projektu byla přiznána dotace z iniciativy INTERREG IIIA na projektovou dokumentaci. Dále se předpokládá, že dotaci na realizaci projektu bude město žádat z programu SRP

Zdroj: MMR

Z programu ČR – Rakousko byl financován i projekt Otevření Lichtenštejnských stezek, který byl dokončen dne 14.6.2005. Projekt spadal pod Opatření 3.2 - Malé projekty včetně akcí typu „people to people“ a pilotních projektů. Celkové náklady činily 160 000 Kč, z toho 40 000 Kč bylo hrazeno z národních veřejných prostředků a 120 000 Kč činil příspěvek z EU.

#### Program ČR – Bavorsko

Území určené pro dotační podporu z Iniciativy Společenství INTERREG III A v česko – bavorském pohraničí je na české straně tvořeno celým správním územím kraje Karlovarského, Plzeňského a správním územím kraje Jihočeského bez okresů Tábor a Jindřichův Hradec. Území určené pro dotační podporu na bavorské straně je tvořeno okresy Cham, Freyung-Grafenau, Hof, Neustadt an der Waldnaab, Regen, Schwandorf, Tirschenreuth a Wunsiedel im Fichtelgebirge a 2 statutárními městy Hof a Weiden v Horním Falcku (Oberpfalz). Omezenou podporu ve výši maximálně 20 % prostředků alokovaných na bavorské straně hranice lze čerpat i v okresech Amberg-Sulzbach, Bayreuth, Deggendorf, Kronach, Kulmbach, Passau, Regensburg a Straubing-Bogen a statutárních městech Amberg, Bayreuth, Passau, Regensburg a Straubing.

Celková částka alokovaná z ERDF na program Iniciativy Společenství INTERREG III A na česko-bavorské hranici na období 2000-2006 je 76 396 066 EUR (2 368 278 046 Kč).

Příspěvek z ERDF bude pro českou stranu činit 8.600.000 EUR (266 600 000 Kč) na období 2004-2006.

V rámci programu ČR – Bavorsko bylo předloženo celkem 68 projektů které žádaly o dotaci a byly naplánovány k financování. Projektů, týkajících se cyklistiky bylo podáno 17:

**Tabulka 17: Program ČR – Bavorsko**

č.	název projektu	název žadatele	výše dotace EU (v Kč)	výše dotace SR (v Kč)
<b>Opatření 1.2. - Turistika, volný čas a rekreace</b>				
1.	Plzeň- Regensburg: propagace mezinárodní cyklotrasy	Plzeňský kraj	375 000	0
2.	Cyklostezka Starý Dvůr- část cyklotrasy č.3 Plzeň-Regensburg	Obec Kout na Šumavě	570 000	0

3.	Cykloturistika v Čechách a Bavorsku	Mikroregion Konstantinólázeňsko	1 377 000	0
4.	Krajinná výstava bez hranic Cheb- Marktredwitz 2006: Stezka pro pěší a cyklisty – ulice Břehnická- Nad Řekou	Město Cheb	4 773 750	318 250
5.	Výstavba turistických tras, cyklotras a navigačního systému Kynšperk nad Ohří	Město Kynšperk nad Ohří	1 225 241,25	81 682,75
6.	Cyklostezky Městský park- nádraží ČD Klatovy- Luby	Město Klatovy	6 117 000	407 800
7.	Odstranění dopravně nebezpečného místa na cyklotrase Prachatice- Volary- Bischofsreut (SRN)	Město Prachatice	1 432 500	0
8.	Mezinárodní cyklostezka Regensburg-Plzeň, úsek v k.ú. okresu Domažlice, část Domažlice - Babylón	Svazek českých měst a obcí v česko-bavorském pohraničním prostoru, Domažlicko	5 399 693	0
9.	Perspektivy Evropy: cestovní ruch a volnočasové aktivity v kontextu česko-bavorského pohraničí	Úhlava o.p.s.	1 113 615	0
10.	Cykloturistické mapy Plzeňského kraje	Plzeňský kraj	937 177	0
11.	Cyklotrasa přátelství Stříbro - Vohenstraus	Město Stříbro	319 515	0
12.	Cyklotrasa Tachov - Křížový kámen - Silberhütte "Sklářská cesta"	Ski klub Zlatý potok	1 485 675	99 045
13.	Značení cyklotras mikroregionu Borsko v návaznosti na síť cyklotras v Bavorsku	Město Bor	374 850	24 990
14.	Cyklostezka Gerlova Huť- Nová Hůrka-Prášíly-Srní, 1. úsek: Gerlova Huť-Nová Hůrka	Správa NP a CHKO Šumava	10 662 750	710 850
15.	Studie Šumavské cyklotrasy č. 38 a její propojení s cyklostezkou Regental	Město Přeštice	839 250,00	55 950
16.	Propojení cyklo a hipoturistiky v příhraničí	Mikroregion Konstantinólázeňsko	664 008	0
17.	Otavská cyklistická stezka- putování krajem Karla Klostermanna	Nadace pro Jihočeské cyklostezky	1 473 234	98 215

Zdroj: MMR

### Program ČR – Sasko

Území určené pro dotační podporu z Iniciativy Společenství INTERREG III A v česko-saském příhraničí je území příslušných samosprávných regionů ležících v blízkosti společné hranice. V ČR jsou to Karlovarský kraj (území okresů Karlovy Vary, Sokolov a Cheb), Ústecký kraj (území okresů Chomotov, Most, Teplice, Louny, Litoměřice, Ústí nad Labem a Děčín) a Liberecký kraj (území okresů Česká Lípa, Liberec, Jablonec nad Nisou a Semily). V Sasku podporované území zahrnuje okresy Vogtland, Aue-Schwarzenberg, Annaberg, Freiberg, Weißeritz, Saské Švýcarsko, Budyšín (Bautzen), Löbau-Zittau, Střední Krušnohorský okres a statutární město Plavno (Plauen). Na základě doložky o flexibilitě 20 % se do příhraničí zahrnují i okresy Saale-Orla (Svobodný stát Durynsko), Greiz (Svobodný stát Durynsko), Zwickauer Land, Stollberg, Mittweida, Míšeň (Meißen), Kameneč (Kamenz), Dolnoselzský – Hornolužický okres a statutární města Cvikov (Zwickau), Kamence (Chemnitz), Drážďany (Dresden), Hoyerswerda a Zhořelec

(Görlitz). Doložka o flexibilitě znamená, že se tyto oblasti mohou podílet na projektech z Iniciativy Společenství INTERREG III A na česko-saské hranici do výše 20 % prostředků alokovaných na saské straně hranice.

Celková částka alokovaná na program INTERREG III A na česko-saské hranici na období 2000 - 2006 je 254 999 687 EUR (7 904 990 279 Kč). Z toho pro českou část území 13 200 000 EUR (409 200 000 Kč). Příspěvek z ERDF bude pro českou stranu činit 9.900.000 EUR (306 900 000 Kč). V rámci programu ČR – Sasko bylo předloženo celkem 33 projektů, které žádaly o dotaci a byly naplánovány k financování. Projekty, týkající se cyklistiky byly podány 4:

**Tabulka 18: Program ČR – Bavorsko**

č.	název projektu	název žadatele	výše dotace EU (v Kč)	výše dotace SR (v Kč)
<b>Opatření 1.2. - Turismus</b>				
1.	Oprava lesních cest „Kaffenberská cyklotrasa“	Obec Boží Dar	6498750	0
2.	Oprava lesních cest "Jáchymovská spojka" a "Špičácká" - cyklotrasy č.2002 a č. 2005	obec Boží Dar	4 186 000	0
3.	Cykloturistická stezka Oldřichov v Hájích – Albrechtice – 1.část	Obec Oldřichov v Hájích	849370	0
4.	Bezručovo údolí - vybudování cyklistických stezek - 1. etapa	město Chomutov	1 860 275	0

Zdroj: MMR

Celkový finanční rámec programu INTERREG III A pro období 2004-2006:

Příhraniční region	mil €	%
ČR - Sasko	9,90	18,00
ČR - Bavorsko	8,60	15,64
ČR - Rakousko	11,00	20,00
ČR - Polsko	16,50	30,00
ČR - Slovensko	9,00	16,36
<b>Celkem</b>	<b>55,00</b>	<b>100,00</b>

### 1.3.5 Společný regionální operační program

Společný regionální operační program (2004-2006) podporuje cykloturistiku v rámci priority 4 Rozvoj cestovního ruchu, a to v podopatření 4.1.1 Podpora nadregionálních služeb cestovního ruchu a v podopatření 4.2.1 Podpora nadregionální infrastruktury ČR.

#### 1.3.5.1 Podopatření 4.1.1 Podpora nadregionálních služeb cestovního ruchu

Toto podopatření se zaměřuje na aktivity typu tvorby a uplatňování národních standardů kvality služeb cestovního ruchu. tvorby jednotného značení atraktivit a aktivit cestovního ruchu. účasti ČR na evropských a světových výstavách. veletrzích a workshopech cestovního ruchu. podpory zajištění vícedenních kulturních a sportovních akcí mající národní a mezinárodní význam apod.

Příjemci dotace jsou státem zřízené organizace, nestátní neziskové organizace, kraje, svazky obcí v přirozených turistických regionech. Hospodářská komora ČR a její složky.

Minimální přípustná výše celkových uznatelných nákladů je u projektů zaměřených na vytváření partnerství, zpracování marketingových studií a tvorbu propagačních materiálů 0,5 mil. Kč. u ostatních projektů 2 mil. Kč.

V rámci tohoto podopatření se podporují aktivity, které se z hlediska cyklistiky zaměřují na:

- tvorbu a uplatňování národních standardů kvality služeb cestovního ruchu, jejich certifikace a systému kontroly
- tvorbu ucelených produktů CR na území alespoň dvou regionů NUTS II za předpokladu, že se uvedená aktivita týká přirozených turistických regionů na území alespoň dvou regionů NUTS II, případně celého území ČR.

V rámci 1. kola výzvy bylo předloženo celkem 24 projektů, z toho 5 projektů s celkovou výší dotace 278,9 mil. Kč bylo doporučeno k financování. 2 projekty, které byly doporučeny k financování, se týkaly cyklistiky, a to:

č.	Název projektu	Název žadatele	Výše dotace EU (v Kč)	Výše dotace SR (v Kč)
1	Cyklisté vítáni	Nadace partnerství	6 671 000	2 223 900
2	Aktivní turistika v Česku	Region Orlicko-Třebovsko	11 570 418	2 314 084

V rámci 2. kola výzvy bylo předloženo celkem 28 projektů, z toho 6 projektů s celkovou výší dotace 112 mil. Kč bylo doporučeno k financování. Projekty, týkající se cyklistiky, nebyly v tomto kole vybrány.

### 1.3.5.2 Podopatření 4.2.1 Podpora nadregionální infrastruktury ČR

V rámci tohoto podopatření je podpořen omezený počet větších projektů cestovního ruchu nadregionálního významu s podstatným ekonomickým dopadem, zaměřených na ucelené produkty cestovního ruchu.

Toto podopatření směřuje k projektům typu výstavby a obnovy lázeňské infrastruktury většího rozsahu, výstavby a obnovy kongresových hotelů a center, ucelené projekty rozvoje ekoturismu v rámci chráněných krajinných oblastí, výstavby a obnovy sportovně-rekreačních center národního a mezinárodního významu a jiné podobné.

Mezi příjemce dotace patří státem zřízené organizace, nestátní neziskové organizace, kraje, obce, svazky obcí, organizace zřizované kraji či obcemi.

Minimální velikost celkových uznatelných nákladů projektu činí 97.665 mil. Kč.

Podporovanou aktivitou zaměřující se rovněž na rozvoj cyklistiky v tomto podopatření je aktivita budování dálkových cyklostezek a cyklotras včetně doplňkové infrastruktury.

V rámci 1. kola výzvy bylo předloženo 37 projektů, z toho 5 projektů s celkovou výší dotace 103,1 mil. Kč bylo doporučeno k financování. Projekt, týkající se částečně cyklistiky, byl vybrán jeden, a to:

č.	Název projektu	Název žadatele	Výše dotace EU (v Kč)	Výše dotace SR (v Kč)
1	Centrum národního parku České Švýcarsko	Město Krásná Lípa	122 173 000	24 435 000

V rámci 2. kola výzvy bylo předloženo 37 projektů, z toho 5 projektů s celkovou výší dotace 345 mil. Kč bylo doporučeno k financování. Projekt, týkající se cyklistiky, byl vybrán jeden, a to:

č.	Název projektu	Název žadatele	Výše dotace EU (v Kč)	Výše dotace SR (v Kč)
1	Aktivní turistika na Orlicko-Třebovsku	Region Orlicko-Třebovsko	54 170 000	10 830 000

### 1.3.6 Program podpory regionálního rozvoje

#### 1.3.6.1 Podpora regionálního rozvoje

Charakteristika:

Hlavním cílem programu je rozvoj regionů se soustředěnou podporou státu, kde je v nadprůměrném počtu podniků vykazován útlum výroby s negativním dopadem na dynamiku hospodářského vývoje, životní úroveň a zaměstnanost. Cíl programu je přímo i nepřímo vázán na vznik nových pracovních míst, program si dále klade další dílčí cíle, a to:

- připravit nové průmyslové plochy, zprovoznit nevyužívané průmyslové plochy i jiné prostory a objekty pro podnikání a zajistit související výstavbu, rozšíření nebo rekonstrukci dopravní a technické infrastruktury;
- realizovat technickou infrastrukturu obcí pro rozvoj cestovního ruchu a obnovu technických a kulturních památek v rámci koncepce regionálního programu;
- obnova majetku poškozeného pohromou sloužícího k zabezpečení základních funkcí v území, tj. na opravy chodníků a místních komunikací včetně související technické infrastruktury, obnova a opravy nezbytné občanské vybavenosti.

Program se dále člení do podprogramů, přičemž 4. a 5. podprogram se týká rovněž cyklodopravy:

- 1) Podpora obnovy a výstavby technické infrastruktury v bývalých vojenských újezdech Ralsko a Mladá
- 2) Podpora obnovy venkova
- 3) Podpora rozvoje průmyslových podnikatelských subjektů na území NUTS 2 Severozápad a Moravskoslezsko a dalších regionech se soustředěnou podporou státu
- 4) Podpora rozvoje severozápadních Čech a Moravskoslezského regionu

Cíl podprogramu:

Prioritním cílem regionálního programu je podpora rozvoje infrastruktury malého a středního podnikání, snížení nezaměstnanosti a podpora záměrů rozvoje na úseku cestovního ruchu v hospodářsky a strukturálně postižených oblastech severozápadních Čech a severní Moravy.

Příjemce dotace:

Příjemcem podpory je obec (ne obcí zřízená právnická osoba), jejíž katastrální území leží v okresech Bruntál, Frýdek-Místek, Nový Jičín, Karviná a Ostrava-město v regionu NUTS 2 Moravskoslezsko a Děčín, Chomutov, Sokolov, Litoměřice, Louny, Most, Teplice, Ústí nad Labem v regionu NUTS 2 Severozápad.

Dotáčnické tituly:

- Dotační titul č. 1 – Investiční příprava průmyslových ploch a dalších objektů pro podnikání, revitalizace a oživení zastaralých a nevyužívaných průmyslových areálů
- Dotační titul č. 2 – Podpora investic pro rozvoj cestovního ruchu
- Dotační titul č. 3 – Příprava pilotních projektů pro Společný regionální operační program

Kritéria:

- zlepšení podmínek pro příliv nových investic,



- vytvoření nových pracovních míst,
- regionální význam akce,
- zlepšení životních podmínek obyvatel v obci,
- projevený zájem investorů o využití veřejných investic.

Výše dotace:

Do výše 70% celkových investičních nákladů akce.

Následující tabulka 21 uvádí projekty podpořené v rámci tohoto podprogramu vztahující se k oblasti cykloturistiky v letech 2003 – 2005:

**Tabulka 19: Projekty podpořené v rámci tohoto podprogramu vztahující se k oblasti cykloturistiky v letech 2003 – 2005**

Název projektu	Dotace za období 2003 – 2005 (v mil. Kč)		
	2003	2004	2005
	Dotace ze SR	Dotace ze SR	Dotace ze SR
<b>Regionálního programu podpory rozvoje severozápadních Čech a Moravskoslezského regionu</b>			
Cyklostezka Strážičtě	0,000	0,000	1,050
Zlepšení infrastruktury pro pěší a cykloturistiku - Valšov	0,000	0,000	0,421
Oprava cyklostezek	0,000	0,000	0,828
Cyklistické trasy v Rychvaldě - 1, etapa	0,000	0,000	0,392
Úprava povrchu cyklotrasy, Lubenec - Jelení, II, etapa	0,000	0,000	0,470
Naučná stezka a cyklostezka: Meziboří, vodárna - Litvínov, Loučky	0,000	0,000	4,461
Naučná stezka a cyklostezka: Meziboří - vodárna, Litvínov - Loučky	0,000	0,000	0,372
Výstavba cyklostezek a cyklotras, rekonstrukce stávajících tras včetně přívozu	0,000	0,000	3,773
Cyklistická stezka Ústí nad Labem - Děčín, část Střekov, Mariánský most - Olšinky, loděnice	0,000	0,000	8,820
Zlepšení infrastruktury pro pěší a cykloturistiku - Bruntál	0,000	1,500	0,000
Propojení mikroregionu Matice slezské a mikroregionu Hlučínsko, cyklistická stezka a lávka - část Kravaře	0,000	7,000	0,000
Projekt cyklotras krajem Matice Slezské	0,933	0,000	0,000
Síť místních cykloturistických tras v Kopřivnici a okolí	0,930	0,000	0,000
Cyklistická trasa č. 55, 1, úsek Hozovo nábřeží - Kolofíkovo nábřeží	2,520	0,000	0,000
Cyklostezka - úsek k.ú, Lounky	0,420	0,000	0,000
Cyklistická stezka Litoměřice-Třeboutice, 1, etapa	3,840	0,000	0,000
Cyklistické trasy "Lounsko I,"	0,147	0,000	0,000
<b>Celkem</b>	<b>8,790</b>	<b>8,500</b>	<b>20,587</b>

Zdroj: MMR

**1.3.6.2 Podpora rozvoje hospodářsky slabých a strukturálně postižených regionů**

Cíl podprogramu:

- Prioritním cílem tohoto programu je podpora rozvoje infrastruktury pro malé a střední podnikání, snížení nezaměstnanosti, podpora záměrů na úseku cestovního ruchu a obnova území postižených živelní nebo jinou pohromou.

Příjemce dotace:

- Příjemcem podpory je obec (ne obcí zřízená právnická osoba), jejíž katastrální území leží v okresech Český Krumlov, Hodonín, Jeseník, Přerov, Rakovník, Svitavy, Šumperk, Tachov, Třebíč, Vyškov a Znojmo

Dotační tituly:

- Dotační titul č. 1 – Investiční příprava průmyslových ploch a dalších objektů pro podnikání, revitalizace a oživení zastaralých a nevyužívaných průmyslových areálů
- Dotační titul č. 2 – Podpora investic pro rozvoj cestovního ruchu
- Dotační titul č. 3 – Obnova a rekonstrukce území postižených živelní nebo jinou pohromou

Kritéria:

- zlepšení podmínek pro příliv nových investic,
- vytvoření nových pracovních míst,
- regionální význam akce,
- zlepšení životních podmínek obyvatel v obci,
- projevený zájem investorů o využití veřejných investic (forma doložení tohoto zájmu může být ministerstvem upřesněna).

Výše dotace:

- nejnižší poskytovaná dotace je ve výši 100 000,- Kč,
- do výše 70 % skutečně vynaložených nákladů v příslušném roce pro obce na území Národního parku Šumava (Kvilda, Prášíly, Srní a Stožec),
- do výše 50 % těchto nákladů pro ostatní obce vymezených okresů,
- u dotačního titulu č. 3 je poskytována podpora ve zvláště odůvodněných případech potvrzených příslušným krajským úřadem až v plné výši skutečně vynaložených nákladů,

Následující tabulka 88 uvádí projekty podpořené v rámci tohoto podprogramu vztahující se k oblasti cykloturistiky v letech 2003 – 2005:

**Tabulka 20: Projekty podpořené v rámci tohoto podprogramu vztahující se k oblasti cykloturistiky v letech 2003 – 2005**

Název projektu	Dotace za období 2003 – 2005 (v mil. Kč)		
	2003	2004	2005
	Dotace ze SR	Dotace ze SR	Dotace ze SR
<b>Regionálního programu podpory rozvoje hospodářsky slabých a strukturálně postižených regionů</b>			
Rekonstrukce cyklostezky	0,000	0,000	0,552
Rekonstrukce cyklostezky Rožmitál na Šumavě - Močerady	0,000	0,000	0,480
Cyklostezka Vracov - Bzenec	0,000	0,000	1,531
Rohatec-výstavba komunikace pro pěší-cyklostezky-parkoviště a přilehlá parková úprava-	0,000	0,000	1,170
Cyklostezka ke kostelu sv. Petra a Pavla v Bernarticích – 1. etapa	0,000	0,000	0,578
Rekonstrukce úseků cyklostezek Rakovník - Nové Strašecí a Rakovník - Senomaty	0,000	0,000	0,500
Rekonstrukce cyklostezky	0,000	0,000	0,365

Zpevnění povrchu cyklotrasy asfaltobetonovým potahem	0,000	0,000	0,125
Rekonstrukce cyklostezky Šanov	0,000	0,000	0,516
Cykloturistické odpočívadlo v památkové zóně Lysovice	0,000	0,000	0,160
Vybudování cykloturistických odpočívadel v obci Račice - Pístovice	0,000	0,000	0,200
Parkoviště a cykloturistické odpočívadlo v památkové zóně Rostěnice	0,000	0,000	0,130
Rekonstrukce cyklistické stezky Brno - Vídeň	0,000	0,000	0,200
Rekonstrukce cyklistické stezky Brno - Vídeň	0,000	0,000	0,300
Rekonstrukce cyklostezky	0,000	0,000	0,630
Dokončení parkoviště a cyklostezky - Lipno nad Vltavou	0,000	1.460	0,000
Výstavba komunikace pro pěší - cyklostezky, parkoviště a přilehlá parková úprava – I. etapa	0,000	0,725	0,000
Rekonstrukce komunikace pro pěší - cyklostezky - parkoviště	0,000	1.000	0,000
Vybudování zpevněné komunikace v historické části obce, navazující na cyklistickou stezku	0,000	0,350	0,000
Budování cyklostezek	0,000	0,273	0,000
Rekonstrukce cyklotrasy	0,000	0,500	0,000
Rekonstrukce cyklotrasy ve Ždánicích	0,462	0,000	0,000
Rekonstrukce cyklotrasy - přírodní rezervace "Račí údolí"	0,690	0,000	0,000
Odpočinkové a inf. místo cyklotras - oáza klidu	0,421	0,000	0,000
<b>Celkem</b>	<b>1.573</b>	<b>4.308</b>	<b>7.437</b>
<b>Celkem - oba podprogramy</b>	<b>10.363</b>	<b>12.808</b>	<b>28.024</b>

Zdroj: MMR

### 1.3.7 Finance 2007 - 2013

V návaznosti na minulé kapitoly bude možné pro podporu realizace projektů v oblasti cyklistické dopravy využívat zdroje, které se budou týkat následujících fondů:

- Evropský regionální rozvojový fond (ERDF), který patří ke strukturálním fondům, a to přes regionální operační programy,
- SFDI, část cyklostezky
- Rozpočet některých krajů vymezený i na podporu cyklistické dopravy
- v rámci přeshraniční spolupráce je možné využívat podpory Iniciativy Společenství INTEREG, která je financována z ERDF.

Nicméně v souvislosti s podporou cyklistické dopravy je nutné si i připomenout jiné zdroje, které zdánlivě nemají s cyklistikou nic společného. Pokud totiž chceme zajistit cyklistům bezpečnost a plynulost na svých cestách, nemusí se vždy jednat o výstavbu nové cyklistické stezky, ale i o rekonstrukci místních a účelových komunikací či zpevnění polních a lesních cest. Za tím účelem je dobré brát v úvahu:

- (1) Začlenění cyklistické dopravy do všech stupňů územního plánování. V tomto kontextu by se měly prověřovat veškeré pozemní práce pro možnost realizace cyklistické

infrastruktury. Například při výstavbě dálnic, rychlostních komunikací či silnic se může v rámci těchto staveb vybudovat cyklolávka (Plzeň) případně vybudovat přístupová komunikace k mostním opěrám (Olomouc a Moravská stezka). Ve výhledu, se změnou legislativy, by pak mělo být podmínkou, aby při výstavbě či rekonstrukce silnic se budovaly i cyklostezky.

- (2) Využití drážních těles po rušených železničních tratích pro vedení cyklotras (cyklostezka Varhany, Bažova dráha apod.).
- (3) Jako velmi vhodné se jeví budování cyklotras v těch oblastech, kde probíhají pozemkové úpravy. Ty se budují ve smyslu zákona č.139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona č.229/1991 Sb., ve znění pozdějších předpisů, společná zařízení. Jde o technická opatření, která slouží ke zpřístupnění pozemků, k omezení eroze, ke zlepšení vodohospodářských poměrů a ke zlepšení ekologických poměrů. Tyto polní cesty současně ale naplňují i účel potřebné prostupnosti krajiny z hlediska cyklistiky. Příkladem může být úsek cyklostezky Bečva u Lipníka nad Bečvou.
- (4) V rámci OP Zemědělství Česká republika realizuje přechodné opatření LEADER+ v podobě výběru pilotních místních akčních skupin a spolufinancování realizace jejich integrovaných strategií místního rozvoje. Příkladem může být úsek cyklostezky Luběnice – Těšetice.
- (5) V rámci protipovodňových opatření se budují hráže, které jsou ideální pro potřeby cyklistiky. Příkladem mohou být taková opatření na Labi (Pardubice) či na Moravě (Olomouc). Perličkou ale zůstává, že dle „vodního zákona“ (zák. 254/2001 Sb.) po hrázích nesmí jezdit žádné vozidlo, kromě příslušného povodí, přičemž jízdní kolo je považováno za vozidlo. De facto tak není možné využít manipulačních komunikací podél toků ani protipovodňových hrází pro cyklistiku. Pevně věříme, že toto legislativní nedopatření bude jistě brzy odstraněno.
- (6) Při „troše“ dobré vůle ( i za cenu změny legislativy) by bylo ideální budovat souběžné obslužné komunikace v rámci výstavby železničních koridorů. *(Vždy na to myslím, když jedu vlakem mezi Prahou a Olomoucí).*

### 1.3.8 Soukromé zdroje financování

Mezi **soukromé zdroje financování** patří granty nadací, sponzoring, křížové dotace a public-private partnership (PPP).

Příkladem *nadačního financování* je například grantový program „Doprava pro 21. století“ Nadace Partnerství. Tento program podporuje především zpracování technické dokumentace pro výstavbu především nových a originálních řešení cyklistické infrastruktury, propagaci cyklistiky atd. V rámci tohoto programu byly podpořeny mimo jiné následující projekty týkající se cyklistiky (zdroj: <http://www.doprava21.ecn.cz/>):

Název projektu: Po Praze bezpečně a ekologicky

Řešitel: Městská část Praha 13

Výše grantu: 50.000,- Kč

Rok poskytnutí: 2003

Cíl projektu: Cílem projektu je zpracování generelu cyklostezek na území Prahy 13. Generel vznikne na základě údajů z monitoringu frekvence cyklistické dopravy a výsledků projednání zjištěného i požadovaného stavu s občany.

Název projektu: Studie hlavních cyklistických tras v Děčíně

Řešitel: Arnika Děčín

Výše grantu: 120.000,-Kč

Rok poskytnutí: 2002

Cíl projektu: Cílem projektu, navazujícího na projekt Cyklistika v Děčíně není jen rekreačním sportem, je zpracování Studie hlavních cyklistických tras v Děčíně. Studie navrhne hlavní trasy, spojující sídliště a další části města s jeho centry na obou březích Labe. Před formulací

konečného zadání studie proběhne diskusní fórum s obyvateli a vedením města s cílem získat k zadání podněty z co nejvíce stran. Veřejně projednána bude následně i předběžná verze studie, aby případné připomínky mohly být zahrnuty do její verze konečné.

Název projektu: Cyklostezka Žižkov – centrum  
Řešitel: Cyklistika a energie budoucnosti (CEB)  
Výše grantu: 116.900,- Kč  
Rok poskytnutí: 2002

Cíl projektu: Cílem projektu je dosáhnout realizace cyklostezky spojující Prahu 1, 2 a 3. Plánování trasy a způsobu provedení cyklostezky proběhne za účasti všech zainteresovaných subjektů – od pracovníků úřadů městských částí přes místní obyvatele po drobné živnostníky podnikající v oblasti. Součástí projektu bude i osvěta o přínosech cyklistické dopravy pro komunitu s využitím výsledků z jiných evropských měst.

Název projektu: Cyklistika v Děčíně není jen rekreačním sportem  
Řešitel: Děti Země Děčín  
Výše grantu: 120.000,- Kč  
Rok poskytnutí: 2002

Cíl projektu: Cílem projektu je prosadit realizaci cyklistických stezek a zázemí pro cyklistiku do řešení vnitroměstské dopravy v Děčíně. Cíle bude dosaženo prostřednictvím osvětově-mediálních kampaní o výhodách cyklistické a pěší dopravy ve městě, ustavením koalice místních občanských iniciativ pro řešení cyklistické a pěší dopravy a uspořádáním semináře pro zainteresované organizace.

Název projektu: Podpora sítě občanských aktivit v cyklistické dopravě  
Řešitel: Olomoučtí kolaři  
Výše grantu: 80.200,- Kč  
Rok poskytnutí: 2002

Cíl projektu: Cílem projektu je vytvořit informační základnu pro vznik místních občanských struktur lobujících za rozvoj cyklistické dopravy.

Název projektu: Kroměříž – město pro cyklisty  
Řešitel: Sdružení pro rozvoj cestovního ruchu na Kroměřížsku  
Výše grantu: 39.000,- Kč  
Rok poskytnutí: 2001

Cíl projektu: V rámci projektu proběhne sčítání cyklistů na vybraných profilech ve městě a dotazníková akce na školách. Na základě výsledků těchto dvou aktivit bude následně zpracována studie "Cyklostezky v Kroměříži". Výsledky dotazníkové akce zároveň poslouží pro výběr školy, na níž bude realizována ukázková úschovna kol.

Poměrně rozšířenou formu financování cyklistického vybavení a infrastruktury představuje *sponsoring*. Tak například podle informačního materiálu MŽP (2002) působí v Bruselu firma, která veřejným institucím nabízí bezplatné parkování kol. Příslušné vybavení a jeho údržba se financují z příjmů za reklamu na kulturní podniky, která je umístována na rámech, u nichž se kola nacházejí. Hlavní však je, že se městské orgány na tomto projektu přímo nepodílejí, ani jim nevznikají další výdaje. V rámci vlastního pilotního plánu mobility se k tomuto řešení uchýlila i Evropská komise, která nechala touto infrastrukturou vybavit místa před některými ze svých budov (více viz níže).

Podobné využití je v rámci *partnerství veřejného a soukromého sektoru*, kdy se soukromé firmy podílí na městských či obecních projektech a na oplátku získají prostor pro reklamu. Velmi často se s tímto setkáme například u měst, která nabízí zdarma k vypůjčení městská kola (viz dále v textu příklad Kodaně nebo Vídně).

Cyklistiku může podporovat i *soukromý sektor*. Firmy díky své podpoře zaměstnanců, aby používali pro dojíždění do práce kolo, mohou uspořít prostředky tím, že se sníží potřeba

parkovacích míst pro auta<sup>2</sup>, nebo tím, že se sníží absence v důsledku celkového zlepšení zdraví a psychického stavu zaměstnanců dojíždějících na kole<sup>3</sup> (MŽP 2002).

### 1.3.9 Závěr

Jak vplývá ze závěrů konference o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR, která se konala 14. – 17. 9. 2005 v Hluboké nad Vltavou, v následujícím období lze očekávat určité trendy ve financování cyklistické infrastruktury. Jsou jimi především:

- investiční prostředky budou směřovány do staveb uvnitř intravilánů obcí a městských aglomerací, zejména z důvodů bezpečnosti provozu cyklistů a aut. Ze stejného důvodu se počítá s výstavbou cyklostezek v extravilánu s cílem zajistit základní dopravní obslužnost mezi obcemi prostřednictvím cyklistické dopravy. Zdrojem budou obecní rozpočty a SFDI;
- očekávají se větší projekty cyklistických stezek na úrovni jednotlivých krajů, řádově ve 100 milionech Kč, kryté rozpočty měst, krajů, ERDF (část Infrastruktura) a z dalších dotačních programů EU. Záměrem je také nově spolufinancovat dané projekty z prostředků SFDI. Tyto projekty vycházejí především z plánů rozvoje krajů a je nutno zajistit propojenost na celonárodní úrovni;
- v plánovacím období EU 2007 – 2013 lze očekávat dostupné zdroje jak na dopravní infrastrukturu, tak na investiční i neinvestiční projekty rozvoje turistiky.

---

<sup>2</sup> Snížení počtu parkovacích míst bývá jako snížení nákladů firem uváděno v řadě informačních materiálů, např. MŽP (2002). Pokus o vyčíslení výše snížení nákladů najdeme také např. ve studii Transport for London (TfL 2004), kterou uskutečnilo v rámci komplexní CBA cyklistické infrastruktury v Londýně.

<sup>3</sup> Tak např. TfL (2004) počítá s 6% snížením nemocnosti u každého pravidelně dojíždějícího na kole (tedy u každé osoby, která má pravidelný pohyb).



## 1.4 VYBRANÉ PŘÍKLADY VÝDAJOVÝCH NÁSTROJŮ (ZAHRANIČÍ)

V této části podáváme zajímavé příklady využití veřejných prostředků pro podporu cyklistické dopravy. Příklady jsou především ze zahraničí, ale i z ČR. Nejprve se podíváme na příklady dotací do cyklostezek, dále pak do doplňkové infrastruktury (parkovišť pro kola atd.) a půjčoven městských kol zdarma. Uvědomujeme si obtížnost a nepřírozenost tohoto dělení, protože většinou jdou tato opatření společně ruku v ruce a podpora cyklistiky je obvykle velmi komplexní, přesto se však pokusíme na příkladu vybraných měst vyzdvihnout pouze jedno z opatření a na něm demonstrovat jeho implementaci a dopady.

### 1.4.1 Dotace do cyklostezek

Právě dotace do cyklistické infrastruktury se zdají být hlavní hnací silou narůstajícího podílu ujetých kilometrů na kole v řadě evropských měst. Jak zdůrazňuje zpráva Transport for London (2004), města s velkou hustotou cyklistických komunikací (až do výše jedné třetiny všech cest) dosáhla významného nárůstu úrovně cyklistické dopravy. Následující tabulka shrnuje situaci ve vybraných evropských městech, která intenzivně investovala do své cyklistické infrastruktury, a jejich výsledky.

**Tabulka 21: Pozitivní dopad rozvoje cyklistické infrastruktury na rozvoj cyklistiky ve vybraných evropských městech**

Město	Opatření	Dopad
Hanover	450 km cyklistických stezek (z celkových 1 360 km cest), zóny 20 km/h, v centru města pro parkování kol	Podíl cest cyklistů vzrostl z 9 % (1979) na 16 % (1990), tj. nárůst o 78 %
Münster	Program na obnovu starých cyklostezek (24 mil. liber), 340 km cyklistických stezek (z celkových 600 – 700 km cest), 3 300 parkovacích míst u nádraží, 300 kol k pronájmu, 7 míst P+R	Podíl cest cyklistů vzrostl z 29 % (1981) na 43 % (1992), tj. nárůst o 48 %
Mnichov	Síť cyklostezek 700 km (z celkových 2 300 km cest), dále plánovaných 200 km cyklostezek, 22 tis. parkovacích míst pro kola	Podíl cest cyklistů vzrostl ze 4 % (1980) na 13 % (2002), tj. nárůst o 225 %
Zurich	246 km cyklostezek (z celkových 737 km cest), jednosměrky přístupny cyklistům v obou směrech během posledních 10 let	Podíl cest cyklistů vzrostl ze 7 % (1981) na 11 % (2001), tj. nárůst o 57 %
Graz	220 km cyklostezek (z celkových 600 – 700 km cest), parkování kol u linek veřejné dopravy, 770 km ulic má rychlost 20 km/h	Podíl cest cyklistů vzrostl ze 7 % (1979) na 17 % (1999), tj. nárůst o 143 %
Vídeň	Nárůst cyklostezek ze 400 km (1991) na 900 km (2002) (z celkových 2 730 km cest), otevření jednosměrek, zóny 20 km/h, mezi 1968 a 1999 utraceno 13 mil. liber	Podíl cest cyklistů vzrostl z 1,5 % (1991) na 4,5 % (2001), tj. nárůst o 180 %
Hull	Místní strategie rozvoje cyklistiky, síť 90 km cyklostezek (2 mil. liber), 90 oblastí s rychlostí 20 km/h	14 % všech cest do práce na kole
York	Otevření Mostu tisíciletí (Millenium Bridge) s cyklistickou infrastrukturou v roce 2001	Počet cyklistů jezdících přes řeku vzrostl o 17 %
Basilej	Integrace cyklostezek s tramvajemi, dopravní zklidňování, přednostní signály na křižovatkách pro cyklisty, označování cyklostezek a používání jednosměrek oběma směry	Počet cyklistů se zdvojnásobil od 70. let, v roce 1995 se podílela cyklistická doprava na 16 % všech cest
Delft	Cyklistické spojení 2 tunelů a 3 mostů, zlepšení cyklistické infrastruktury na křižovatkách, obnova nebo rozšíření stávající sítě cyklostezek.	Podíl cest cyklistů vzrostl ze 40 % (1979) na 43 % (1985)



Odense	Oddělené cyklistické pruhy zvláštní barvou, ochrana cyklistů na křižovatkách a přechodech, pěší zóny v centru spolu s cyklisty	Podíl cest cyklistů vzrostl o 40 % od roku 1984
Kodaň	Výstavba 323 km cyklostezek, 12 km pruhů pro cyklisty, 32 km zelených cyklistických stezek; plán investovat během příštích 15 let do cyklostezek 12 mil. liber na dalších 51 km cyklostezek, 47 mil. liber na výstavbu 100 km zelených stezek pro cyklisty, údržba přijde na 0,8 mil. liber na rok	Podíl cest cyklistů vzrostl o 40 % mezi roky 1990 a 2000; cílem do roku 2012 je zvýšit podíl cyklistiky na dělbě přepravní práce na 34 / 40 %, snížit nehodovost o 50 % a zvýšit cestovní rychlost na delších cestách o 10 %

Zdroj: TfL 2004

Z uvedeného přehledu vyplývá, že dotace do cyklostezek jsou velmi významným nástrojem podpory cyklistiky. Podle studie Institutu dopravní ekonomie v Oslu (Salensminde 2004) vyplývá, že v Oslu vede výstavba nové cyklistické infrastruktury k dodatečným cestám na kole a změně dělby přepravní práce ve prospěch cyklistiky (10 % všech krátkých cest do vzdálenosti 5 km jsou nahrazeny cestami na kole). Tato studie také dokládá, že okolo 70 % všech kilometrů ujetých cyklisty se uskuteční na cyklostezkách.

Také studie TfL (2004) předpokládá pro Londýn významný nárůst cest na kole v důsledku výstavby nové cyklistické infrastruktury. Autoři studie očekávají při investicích ve výši 57 mil. liber (tj. 2.360 mil. Kč) do cyklistiky 90 tis. dodatečných cest na kole denně, což znamená nárůst cyklistiky o 30 %, v případě investic ve výši 147 mil. liber (cca 6.086 mil. Kč) pak nárůst cest o 450 tis. cest na kole denně, tj. nárůst o 150 % do roku 2010.

#### 1.4.2 Dotace do půjčování městských kol zdarma

Poskytování městských kol je mezi městy stále oblíbenější, a to také díky rozvoji techniky, která umožňuje systém půjčování městských kol co nejvíce automatizovat, zjednodušovat a zároveň bránit jeho zneužívání (především krádeží kol). Půjčování kol využívají především nepravidelní cyklisté, ti kteří předtím aktivně na kole nejezdili a chtějí si to nejprve „vyzkoušet“, aniž by museli investovat do nákupu jízdního kola, a v neposlední řadě také turisté. Například v prvním ilustračním městě Kodani (viz dále v textu) se kolo stalo oblíbeným symbolem města. Podíváme-li se na internetové stránky města, kodaňských hotelů a dalších zařízení pro turisty, informace o cyklistice a možnostech vypůjčení kol nikdy nechybí. Kodaň si tak přirozeně rozšiřuje image „cyklistického města“.

Jak uvádí Paul DeMaio (2001), bylo v roce 2001 ve světě okolo 50 měst, která poskytují veřejně městská kola (tzv. Public-Use Bicycles, PUBs). Většinou se jedná o města evropská, některá najdeme i v severní Americe a v Asii.

Koncept PUBs začal v roce 1968 v Amsterdamu (DeMaio 2001), Amsterodamská radnice umístila několik městských kol, která volně kolovala po městě. Tento program však byl zrušen, protože obyvatelé Amsterdamu si kola brali k sobě domů pro osobní použití, v horším případě skončila v některém z amsterodamských kanálů. Podobný program byl spuštěn na konci 70. let v Miláně (s 1.000 kol), ale kvůli krádežím skončil i tento pokus.

I když takovýto systém poskytování veřejných kol – šlo o klasická kola natřená stejnou barvou, bez pevných stanovišť – je velmi levný, kvůli krádežím se neosvědčil.

Proto byla u další „generace“ PUBs zvolena jiná taktika, i když dražší – konstrukce speciálních kol, která každý okamžitě odliší od klasických kol. Dále byla vybrána stanoviště pro kola, kde jediné mohla být půjčena a vrácena. Tato kola byla navíc zajištěna zámkem, kam se hází mince v určité nominální hodnotě jako depozit. Takovýto systém vznikl například v Kodani.

Nejnovější systémy PUBs mají moderní speciální design (viz např. dále městská kola v Helsinkách), přičemž zámeček na kolo je sofistikovanější, velmi často na kartu s magnetickou páskou. S těmito systémy se setkáme např. ve francouzském Rennes nebo v Singapuru. Pro městská kola s tímto systémem se často používá název „SmartBikes“. (Více o historii PUBs viz mimo jiné <http://www.ibike.org/freebike.htm>.)

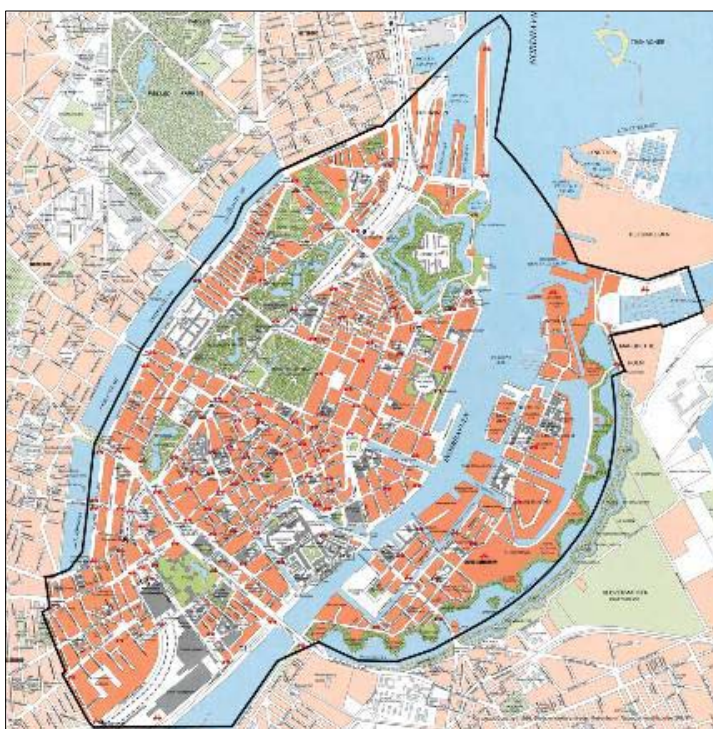
V dalším textu se podíváme na příklad dánské Kodaně, italského Trenta a finských Helsinek.

### **Kodaň**

Jeden z nejznámějších úspěšných příkladů podpory cyklistiky představuje Kodaň. Město Kodaň rozjelo dne 30. 5. 1995 poskytování nájemních kol v centru města zdarma. Tento projekt se nazývá „Bycyklen“. Kola, jejichž počet dosáhl již čísla 1.300 jsou rozmístěna na 125 stanovištích po celém centru.

Systém půjčování kol je podobný obsluze nákupních vozíků v supermarketu – zámek od kola se odemkne po vložení mince v hodnotě 20 dánských korun (cca 76 Kč), po vrácení kola do stojanu jsou uživateli peníze vráceny. Přitom nezáleží na tom, do kterého z nich uživatel kolo vrátí. Cestující však s kolem nesmí opustit vymezené centrum města, jinak může být penalizován policií pokutou ve výši 1000 dánských korun (tj. zhruba 3.820 Kč). Většinou však policie vystačí s upozorněním, že se uživatel městského zapůjčeného kola nachází mimo vymezenou zónu. Smyslem tohoto opatření je minimalizovat počet krádeží městských kol. Následující mapka vymezuje okruh centrální Kodaň, kde se smí kola používat. Služba městských kol zdarma je poskytována mezi 1. květnem a 15. prosincem.

**Obrázek 2: Centrální Kodaň, kde lze využívat zdarma městská kola**



Zdroj: <http://members.aol.com/humorme81/citybike.htm>

Systém financování projektu „Bycyklen“ je dvojsložkový, založený na partnerství veřejného a soukromého sektoru. Město samotné dosud investovalo přes 142 tis. EUR, provoz tohoto projektu pak pokrývá ze sponzorských darů a reklam (viz obrázek 4).

**Obrázek 3: Umístění reklam na městském kole**



Zdroj: <http://members.aol.com/humorme81/citybike.htm>

Celý systém provozuje nadace, která funguje jako nezisková organizace. Nadace získává firemní sponzory, kteří pomáhají financovat design a výrobu městských kol. Sponzorství stojí 2.500 dánských korun (cca 9.570 Kč) na rok na kolo, přičemž jedna firma musí sponzorovat nejméně 25 jízdních kol. Pro množství více jak 300 kol je snížena sazba na 1.700 dánských korun (zhruba 6.500 Kč) na kolo. Sponzor si pak může umístit svoji reklamu na kolo. Velká obliba městských kol láká řadu sponzorů.

### Trento

Nabídku vypůjčení kol zdarma zajišťuje také italské Trento. Kola je možno si vypůjčit na devíti místech ve městě. Celý systém funguje tak, že zájemci získají oproti záloze 5 euro klíč k odemčení kol (a tímto se vlastně i zaregistrují). Kolo je pak třeba vrátit na vybraných místech ve městě, přičemž každé kolo má své číslo a klíč funguje jen u stojanu shodujícím se s číslem kola. Při vyzvedávání kola však klíč funguje na všechna městská kola. V případě zpožděného nebo špatného zaparkování kola se platí pokuta 6 euro.

Následující obrázek zachycuje informace o tomto systému vypůjčení kol. Aby byly výpůjčky snáze přístupné i cizincům, informační tabule jsou také v angličtině.

**Obrázek 4: Informační tabule v Trentu o možnosti výpůjčky kol zdarma**



Zdroj: UK COŽP

Následující obrázek zachycuje, jak takováto kola se stojany v Trentu vypadají.

**Obrázek 5: Městská kola k vypůjčení zdarma v Trentu**



Zdroj: UK COŽP

Trento, stejně jako řada dalších italských měst, má podle nařízení ministerstva životního prostředí svého manažera mobility, který má na starosti podporovat takové způsoby mobility, které přinášejí výhody sociální, energetické a environmentální.



Manažer mobility má na starosti optimalizaci veřejné dopravy, podporu pěší a cyklistické dopravy, propagaci car poolingu, odrazování od přílišného používání osobních automobilů, omezování míst k parkování atd.

### **Helsinky**

Město, které zavedlo PUBs poměrně nedávno – v červnu 2000, kdy slavilo svůj program „Kulturní hlavní město Evropy“, zato však s moderním designem, jsou Helsinky. Hlavní důraz u těchto kol je kladen na trvanlivost, ne na rychlost, Proto jsou jednotlivé části zkomponovány tak, aby se nedaly jednoduše odšroubovat a nehodily se jako náhradní díl do „klasických“ kol.

Tento program je opět financován jako partnerství veřejného a soukromého sektoru. Podobně jako v Kodani mohou firmy sponzorovat kola, sponzorská částka je cca 250 EUR (tj. 7.000 Kč) na rok. Město zase zodpovídá za údržbu kol a stojany na kola. Následující obrázek ukazuje moderní vzhled městských kol v Helsinkách.

**Obrázek 6: Městská kola k vypůjčení zdarma v Helsinkách**



Zdroj: <http://www.hel2.fi/HKL/english.html>

Městská kola se v Helsinkách stala tak populární, že je velmi obtížné nějaké ve stojanu k půjčení zastihnout. Systém výpůjčky kola je podobný jako v Kodani. Do zámku se dává vratné depozitum 2 EURA, které cyklista získá zpět po zaparkování na příslušném místě. S koly se opět nesmí opustit vymezený okruh centra, jinak mohou zasáhnout policisté a neukázněného cyklistu napomenout nebo dokonce pokutovat.

### **1.4.3 Dotace do doplňkové infrastruktury (parkovišť pro kola apod.)**

Města mohou finančně (i jinak) podporovat nejen výstavbu cyklistické infrastruktury, ale i dalších nezbytných součástí pro cyklistiku, jako jsou například parkoviště pro kola (nejlépe na „strategických“ místech jako jsou zastávky hromadné dopravy atd.), stojany a další. Příklady těchto opatření si ukážeme na městech Vídeň, Brusel, Bern a Praha.

#### **Vídeň**

Mezi města, která výrazně – a to i finančními dotacemi – podporují cyklistiku, patří Vídeň. Město Vídeň si dalo za cíl zdvojnásobit podíl cyklistiky na dělbě přepravní práce do roku 2010. Proto buduje síť cyklistické infrastruktury, vylepšuje další cyklistické zázemí (parkování včetně Bike and Ride parkovišť poblíž hlavních zastávek hromadné dopravy, zcela automatického parkovacího systému pro kola a garáží pro kola). Následující obrázek ukazuje moderní design parkoviště B+R poblíž zastávky metra (U-Bahnu). Ve Vídni je přibližně 8.200 veřejných míst k parkování jízdních kol, a to u všech důležitých dopravních uzlů, především pak u zastávek metra, k přestupu na veřejnou dopravu. Služby parkování kol jsou poskytovány zdarma. U každého stojanu existuje řetěz na zajištění kola proti krádeži.

Cyklista si také může vyhledat na internetu (viz adresa <http://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/>) svoji optimální trasu po více než 1000 km rozsáhlé síti vídeňských cyklostezek. Ve většině vozů hromadné dopravy je navíc umožněno přepravovat za poplatek také kola.

A jak zde funguje systém městských kol? Celý systém je plně automatizovaný, založený na systému Homeport, který mimochodem provozuje také soukromá společnost v pražském Karlíně. Ve Vídni se musí každý, kdo chce využívat systém výpůjček městských kol zdarma, nejprve zaregistrovat. Je to možné buď pomocí bankomatní karty nebo pomocí tzv. karty „Citybike“. Registrace stojí od dvou euro. Od roku 2004 je v provozu okolo 1000 kol. Od začátku letošního roku je město celé plošně pokryto městskými koly. S využitím nejmodernější monitorovací techniky se autoři projektu snaží předejít vandalismu, kvůli kterému zkrachoval předchozí projekt volného zapůjčování kol.

Město financuje tento projekt opět s využitím soukromých peněz – pomocí sponzoringu.

### Obrázek 7: Systém Bike and Ride ve Vídni



Zdroj: <http://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/>

### **Brusel**

Brusel je městem, které začalo významně podporovat cyklistickou dopravu teprve poměrně nedávno. V současné době v Bruselu existují 4 regionální cyklistické trasy, dalších 50 km cyklistických tras má být postaveno v roce 2006 a do roku 2009 má existovat celá síť 19 cyklistických tras.

Brusel nabízí inspiraci v oblasti bezplatného parkování. Tak například informační brožurka MŽP (2002:72) píše o jedné bruselské firmě, která... nabízí veřejným institucím bezplatné parkování kol. Příslušné vybavení a jeho údržba se financují z příjmů za reklamu na kulturní podniky, která je umístována na rámech, u nichž se kola odkládají. Plakáty inzerující různá představení se tak stávají výrazným orientačním znakem, podle kterého cyklisté nalézají místa na odložení kol. Hlavní však je, že se městské orgány na věci přímo nepodílejí, ani jim nevznikají žádné další výdaje, ... V rámci vlastního pilotního plánu mobility se k tomuto řešení uchýlila i Evropská komise, která nechala touto infrastrukturou vybavit místa před některými ze svých budov. Zaměstnanci Evropské komise využili této možnosti hojně, pouze v roce 2004 si kolo na služební cesty vypůjčili více jak 10 000 krát. (Zdroj: [http://www.bicycle.irisnet.be/en/bicycles\\_parking\\_en.htm](http://www.bicycle.irisnet.be/en/bicycles_parking_en.htm))

V Bruselu je také možné zaparkovat své kolo do speciálních stojanů zcela zdarma na každé zastávce metra (celkem na 75 místech). Typické parkoviště kol v Bruselu zachycuje obrázek č. 8.

**Obrázek 8: Parkoviště kol v Bruselu poskytované cyklistům zdarma**

Zdroj: [http://www.bicycle.irisnet.be/en/bicycles\\_parking\\_en.htm](http://www.bicycle.irisnet.be/en/bicycles_parking_en.htm)

Na koordinaci podpory cyklistické dopravy se v Bruselu podílí speciální pracovní skupina, jejíž činnost začala v lednu 1998. Funguje jako konzultační orgán pro tři městská oddělení dopravy a další organizace, přičemž sdružuje členy zástupců pracovníků magistrátu, místních sdružení a dalších neziskových organizací.

### **Bern**

Podobně jako v Bruselu, i ve švýcarském Bernu se můžeme inspirovat hlídanými velkoparkovišti pro stovky cyklistů, ale navíc také například bezplatnou půjčovnou kol. Městské kolo se půjčuje oproti záloze 20 CHF (což je přibližně 370 Kč) a předložení cestovního pasu. Sezóna je od 29. 4. do konce října. Na poskytování těchto služeb město Bern zaměstnává nezaměstnané.

Na cykloparkovištích, která jsou hlídaná, si lze uschovat kolo v přepočtu za 20 Kč na den nebo 2 000 Kč za rok. Je také možné si bezplatně vypůjčit městské kolo. Vždy na konci sezony jsou všechna kola vydražena ve dražbě a na novou sezónu pořízena kola nová jako sponzorské příspěvky.

Ve městě existuje hustá síť oddělených stezek. Budování cyklostezek podléhá výběrovým řízením a o jejich realizaci se uchází více firem, což tlačí ceny cyklostezek dolů.

Přímo švýcarské vládě podléhá nadace, která má za cíl vybudovat síť tématických cyklotras protínajících celé Švýcarsko. Po vytyčení těchto dálkových tras se nadace začala zabývat také řešením regionálních tras.

### **Poznámka:**

V Praze přímou pobídku pro používání kola představuje zajištěné parkování kola zdarma. Na všech zachytných parkovištích typu P+R funguje služba hlídání kol zdarma, kdy cyklista oproti předložení dokladu totožnosti dostane zámeček na kolo, které umístí na místo k parkování. Po zamčení kola cyklista odevzdá správci parkoviště klíč, přičemž dostane kontrolní kartu oproti záloze 20,- Kč. Jízdní kolo je pak vydáno na základě prokázání se kontrolní kartou. Cyklista, který si ponechá kolo na parkovišti mimo provozní dobu, tj. od 01. do 04. hod. však musí počítat s tím, že zaplatí 100,- Kč.

## 1.5 PŘÍJMOVÉ NÁSTROJE PRO PODPORU CYKLISTIKY

V této kapitole se zaměříme na příklady využití příjmových nástrojů pro podporu cyklistiky. Příjmové nástroje jsme si rozdělili na poplatky (tj. parkovací poplatky a poplatky za vjezd do centra) a daně a daňové úlevy (odečitatelná položka z daně u nákladů firem na podporu dojíždění zaměstnanců na kole a daňové úlevy pro cyklisty jako snížení sazby DPH u kol atd.). V dalším textu se nejprve budeme věnovat poplatkům a poté daním a daňovým úlevám pro podporu cyklistiky.

### 1.5.1 Poplatky

Mezi poplatky s přímým regulačním efektem na cyklistickou dopravu patří především parkovací poplatky pro kola nebo zpoplatnění vjezdu do centra pro kola. Jako nástroj dopravní politiky ovlivňující rozsah cyklistické dopravy ale slouží i poplatky za parkování pro auta, které demotivují řidiče používat automobily, a naopak je povzbuzují k chůzi či jízdě na kole. Stejným způsobem působí poplatek za vjezd do centra pro automobily.

Principy *zpoplatnění dopravy* jako nástroj regulace dopravy začali ekonomové rozvíjet již ve 20. létech 20. století. První systém zpoplatnění vjezdu do centra města však vznikl až v roce 1965 v Singapuru, od 80. let se tyto systémy začaly využívat také v řadě evropských měst, především pak v Norsku (Bergen, Oslo, Trondheim, Stavanger a další), kde se výnosy využívaly především k financování dopravní infrastruktury. Výsledkem takového opatření například v Bergenu bylo snížení objemu dopravy o 6–7 % (při poplatku za vjezd do města ve výši 5 NOK, tj. 17,50 Kč) nebo o 6 – 10 % v Oslu (při poplatku 11 NOK – 38,50 Kč - za vjezd do centra).

Stále více se zpoplatnění začalo využívat ne jako nástroj financování dopravní infrastruktury, ale ke zpoplatnění některých negativních dopadů motorizované dopravy, především kongescí. Nejznámějším příkladem zpoplatnění vjezdu do centra s cílem snížit kongesci představuje město Londýn.

Systém zpoplatňující vjezd do centrální části Londýna byl spuštěn 17. února 2003, kromě snížení kongescí bylo cílem radikální zlepšení veřejné dopravy (autobusů), snížit cestovní časy cest automobily a zefektivnit dopravu zboží a služeb.

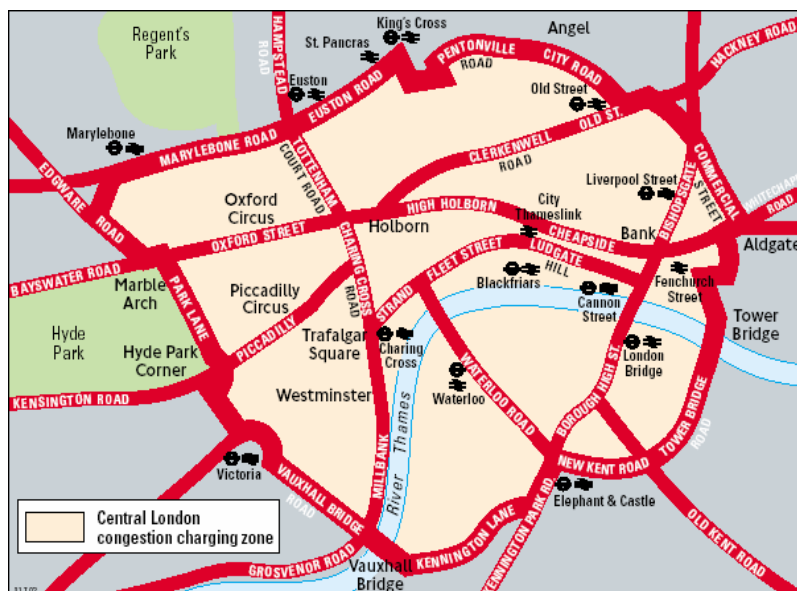
Celé londýnské schéma zpoplatnění pracuje na bázi kontrolních bodů, na nichž jsou umístěny kamery kontrolující pohyb automobilů. Síť kamer je rozmístěna na všech místech, kterými se dá do sledované oblasti vjet (s výjimkou slepých ulic) a rovněž uvnitř této oblasti. Dva druhy kamer – vybavené zařízením pro lepší identifikaci za snížené viditelnosti - sledují provoz v každém jízdním pruhu a zaznamenávají registrační značky projíždějících vozidel (monochromaticky) a zároveň vozidla s jejich okolím (barevně). Podle testů je úspěšnost „zachycení“ vozidla kolem 90 %. Záznam zasílají do počítačového systému, který pořizuje údaje o místě, době a datu, kdy byl záznam pořízen. Společně s obrázky jsou pak všechna data uložena pro možnost jejich porovnání s databází lidí, kteří se zaregistrovali k zaplacení poplatku. Záznamy těch, co zaplatili, nebo jsou jinak od poplatku osvobozeni, jsou smazány. Ostatní jsou odeslány do systému WORM (write once read many), kde jsou opatřeny ochranou proti pozměnění a uchovány pro případ vymáhání dlužné částky. Data těch, co měli zaplatit a neučinili tak do půlnoci téhož dne, jsou dále manuálně zpracovávána, a poté dochází k udělení pokuty. Její výše je stanovena na £80 (cca 3.600,- Kč), je-li zaplacen do 14 dnů, snižuje se na polovinu a pokud neprobíhá žádný spor o oprávnění vystavení pokuty, je zvýšena na £120 (cca 5.400,- Kč) po uplynutí 28 dnů od dne zpoplatnění.

Zpoplatněná oblast zabírá přibližně 22 km<sup>2</sup> přímo v centru Londýna. Poplatek je vybírán každý všední den v době od 7 do 18.30 hod., neplatí se o víkendech a státních svátcích. Výše poplatku je stanovena na £8 (cca 330,- Kč) bez ohledu na čas strávený ve vymezené zóně či na vzdálenost v ní ujetou a na počet vjezdů a výjezdů z a do zóny za jeden den. Poplatek je možné



zaplatit několika způsoby (např. elektronicky, mobilem, poštou). Existuje řada výjimek, které jsou buď zcela, nebo z velké části zproštěny platby. Mezi ně patří například všechna dvoustopá vozidla, kola, vozidla veřejné dopravy či automobily na alternativní pohony. Lidé, kteří mají v placené oblasti trvalé bydliště a užívají automobil, mají slevu 90 % na jeden automobil.

Obrázek 9: Mapa zpoplatněného území v Londýně



Zdroj: TfL, 2004, s.8

O dopadech zpoplatnění dopravních kongescí v Londýně existuje řada studií. Jejich závěry můžeme shrnout následovně:

Ve zpoplatněné zóně:

- Snížení příjezdějících automobilů o 30 %,
- Snížení ujetých vozokilometrů o 34 % - předběžný odhad,
- Snížení z původního zpoždění 1,9 min./km na 1,5 – 1,7 min./km,
- Autobusová doprava – nárůst o 20 %,
- **Cyklistická doprava – nárůst o 20 %<sup>4</sup>,**
- Dvoukolová motorová doprava – nárůst o 10 – 15 %.

Mimo zpoplatněnou zónu:

- „Neexistuje dokumentace, že se doprava zvýšila.“ (TfL 2004).

Dopady na ekonomiku:

- Přínos odhadem cca 50 mil. liber (2.075 mil. Kč) díky rychlejší a snadněji dostupné automobilové a autobusové dopravě,
- Pokles cest do centrálního Londýna o méně než 6 %,
- Snížení obratu malých podnikatelů v centru o 2 % (u prodejců tisku o 6 %) – ale vliv zpoplatnění působil jen 1/5 celkového efektu.

Dalším příjmovým nástrojem jsou *poplatky za parkování automobilů*. V řadě zemí je parkování poskytováno zdarma nebo za dotovanou cenu. Takového dotace poskytují například firmy, které nabízejí zdarma parkovací místa svým zaměstnancům nebo města, která nezpoplatňují parkování na ulicích.

<sup>4</sup> Podíl cyklistiky se zvýšil na více než 5 %.

Zavedením parkovacích poplatků se používání automobilů v městských oblastech stává dražší, a tím méně atraktivní pro řadu řidičů. Proto parkovací poplatky mohou pomoci řešit zácpy a podporovat alternativní druhy dopravy. Zvláště pokud jsou parkovací poplatky kombinovány s omezováním parkovacích míst, slouží jako stimul k přesunu pravidelně dojíždějících z automobilů na jiné druhy dopravy.

Takovýmto příkladem může být již výše zmíněná Kodaň, kde tato opatření přispěla výrazně k současnému významnému postavení cyklistiky v tomto městě.

Program přeměny centra Kodaně na prostor věnovaný chodcům a cyklistům začal již v roce 1962. Každým rokem ubyla zhruba 2 – 3 % parkovacích míst, přičemž ceny parkovního se také pomalu zvyšovaly. Díky dalším aktivitám, jako jsou rozvoj cyklistické sítě a zdarma možnost vypůjčení kol, došlo k tomu, že mezi léty 1990 a 2000 vzrostlo v Kodani množství ujetých kilometrů na kole o 40 % (Kurfürst 2002). Podíl cyklistiky na dělbě přepravní práce tak dnes dosahuje v Kodani 20 % (ibid).

Podobnou zkušenost mají v německých Brémách. V tomto městě jako součást komplexní dopravní strategie zpoplatnily všechna parkovací místa, daleko více pak zpoplatnili atraktivní místa a dodržovali zásadu, aby parkovací poplatek a další náklady spojené s užíváním automobilu nebyly nižší než náklady používání hromadné dopravy.

Tato opatření přispěla k tomu, že 50 % všech cest do centra města jsou vykonány městskou hromadnou dopravou a přibližně 22 % na kole.

## 1.5.2 Daně a daňové úlevy

Ve vztahu k cyklistické dopravě můžeme mezi daně a daňové úlevy zařadit zavedení možnosti daňových odpisů pro firmy podporující cyklistickou dopravu u svých zaměstnanců. Například firmy, které si zpracují svůj plán mobility a zajistí parkování kol pro své zaměstnance, mohou mít úlevu na dani či možnost si náklady spojené s touto činností uplatnit jako odečitatelnou položku z daně.

Další možností je snížení daně z přidané hodnoty (DPH) na určité zboží s cyklistikou spojené, např. na kola. Oba tyto příklady jsou spíše teoretické, v praxi se vyskytují poměrně zřídka.

Z tohoto pohledu je zajímavější daňově odečitatelná položka z nákladů firem na podporu dojíždění zaměstnanců na kole. Ačkoli dojíždění do práce tvoří významnou část mobility obyvatelstva (více viz. výsledek analýzy mobility obyvatel Plzně v aktivitě 513 tohoto projektu), není pozornost na analýzu zdanění příjmu s ohledem na dojíždění v České republice výrazněji upřena. Nejinak je tomu v zahraničí. V zemích EU 15 však přesto můžeme vidět rostoucí zájem o toto téma (viz. např. Potter et al. 2003). Řada zemí stále více zohledňuje při uznávání odečitatelných položek u daní z příjmu u položek na dopravu také cíl cesty a použitý dopravní prostředek. Berou tedy v úvahu dopravní a environmentální cíle při transformaci systému daně z příjmu (například stejný odpočet daně bez ohledu na použitý dopravní prostředek, což zvýhodňuje méně drahé dopravní prostředky. Důležitá je však výše, v jaké je položka na odečtení nastavena (obvykle to bývá ve výši nákladů na hromadnou dopravu). Výše daňové úlevy dává dojíždějícím zaměstnancům signál, jak se chovat (jaký dopravní prostředek k dojíždění zvolit).

Některé země vidí dojíždění jako osobní náklad, mezi nimi Velká Británie, Rakousko, Řecko, Irsko, Itálie, Portugalsko, Španělsko, USA. Naopak jiné země považují dojíždění za položku odečitatelnou z daní – Belgie, Dánsko, Finsko, Francie, Německo, Lucembursko, Nizozemí. Podívejme se blíže na jednotlivé systémy. Nejprve na ty, které si náklady na dojíždění započítávají jako daňově uznatelné, poté na ty, které si je do daňových nákladů uvést nemohou.

V **Německu** je možno zahrnout náklady na dojíždění do práce mezi daňově uznatelné náklady dvěma způsoby. Každý si může vybrat, zda si úlevu vybere jako jednorázovou částku (lump sum) nebo jako částku vycházející ze skutečných nákladů hromadné dopravy nebo osobního automobilu. Vzhledem k tomu, že od roku 1990 byly daleko vyšší sazby uznávány pro auto než pro hromadnou dopravu, lidé deklarovali používání auta k dojíždění do zaměstnání. Proto byla od roku 2001 zavedena kombinovaná sazba 0,70 DM (cca 10 Kč) na km na automobily i hromadnou

dopravu. Tento systém je však stále výhodnější pro dlouhé dojíždění a stimuluje spíše dojíždění autem než hromadnou dopravou.

Zajímavou novinkou je nově ustanovená částka pro státní zaměstnance, kteří používají ke služebním cestám jízdní kolo. Podle federálního zákona o cestovních náhradách státních zaměstnanců (Bundesreisekostengesetz) může takovýto zaměstnanec získat částku až 5 EUR za měsíc, pokud deklaruje, že jel na kole na služební cestu nejméně 4krát za měsíc<sup>5</sup>.

Podobný systém jako v Německu funguje i v **Norsku**. Zde platí možnost započtení daňových nákladů ve výši 1,40 NOK (cca 5 Kč) na km bez ohledu na použitý dopravní prostředek. Tato částka je však daňově uznatelná jako náklad pouze tehdy, pokud překročí sumu 7 tis. NOK za rok (tj. 24,7 tis. Kč), což odpovídá vzdálenosti do práce 15 km. Tento systém vytváří ještě více problémů než německý, protože pobízí k bydlení ve vzdálenější lokalitě od místa práce.

Systém, který více podporuje alternativní druhy dopravy, najdeme v **Nizozemí**. Vzhledem k tomu, že systém uznatelných daňových nákladů na dojíždění do zaměstnání je poměrně složitý, podívejme se pouze na ty, které přímo souvisí s cyklistickou dopravou. V Nizozemí může zaměstnavatel mimo jiné poskytnout nezdánitelnou kompenzaci za dojíždění na kole ve výši 0,18 EUR / km (maximálně, v závislosti na vzdálenosti). Dále zde může zaměstnavatel poskytnout zaměstnancům nové kolo, ale pouze každé tři roky. Hodnota kola je považována za příjem. Pokud je však kolo používáno na dojíždění do práce, cena kola je fixována ve výši 68 EUR, která se přičítá k hrubé mzdě. Takto je nepřímě dotován (jízdní kolo je obvykle dražší) zaměstnancům nákup jízdního kola. Existují ale některá omezení, jako je například deklarace o tom, že kolo musí být zaměstnancem používáno nejméně polovinu pracovních dní v roce. Zaměstnavatelé mohou poskytnout svým zaměstnancům zázemí (v podobě údržby kol, uzamykatelných skříněk atd.), přičemž náklady na jeho poskytování jsou nezdánitelným příjmem až do výše 250 EUR.

Je také možné, že zaměstnavatel koupí kolo a nabídne ho zaměstnanci na dojíždění, služební a soukromé cesty (kolo však zůstává majetkem firmy). Po pěti letech je možné změnit majitele kola, což není zpoplatněno. Jinou možností, jak může zaměstnavatel financovat zaměstnancům kolo, jsou měsíční splátky.

I když v Nizozemí byl daňový systém původně podobný německému, podařilo se zde více zvýhodnit alternativní druhy dopravy pro pravidelné dojíždění do práce. V Nizozemí dosáhli poměrně radikální transformace jejich daňového systému, který zpoplatňuje méně příznivé druhy dopravy a zároveň zvýhodňuje „zelenější“ druhy dopravy (včetně car-poolingu, pracovních autobusů, veřejné dopravy a jízdních kol).

Daňový systém někde mezi Německem a Nizozemím mají ve **Švýcarsku**. Nálady na dojíždění do zaměstnání představují daňově uznatelný náklad, ale daňová pravidla zvýhodňují hromadnou dopravu před dojíždění automobily. Každý si totiž může odečíst jen částku, která odpovídá nákladům na cestu hromadnou dopravou, a to bez ohledu na skutečně použitý dopravní prostředek. Nejvíce zvýhodnění jsou tak ti, kteří dojíždí na kole nebo chodí pěšky (tj. neplatí za dojíždění prakticky nic), a přitom si mohou odečíst částku za náklady na cestu hromadnou dopravou.

Zaznamenáníhodný přístup k podpoře cyklistiky mají v **Belgii**. Zde má zaměstnanec, který dojíždí na kole do místa vzdáleného od místa bydliště nejméně 5 km, nárok na příspěvek 330 EUR / rok. Z této částky přitom zaměstnanec neplatí žádnou daň.

Obecně ve státech, kde jsou náklady na dojíždění považovány za odečitatelnou položku, jsou zvýhodňovány cesty automobilem. Výjimku představuje již zmíněné Nizozemí, kde však došlo k poměrně radikální změně daňového systému zvýhodňující „zelenější“ druhy dopravy.

Ve druhé skupině států, které neuznávají náklady na dojíždění jako daňově odečitatelnou položku, je situace mírně odlišná. Řada těchto zemí se snaží zvýhodňovat environmentálně příznivější druhy dopravy spíše opatřeními zaměřenými na zaměstnavatele, kterému poskytuje pro vymezené případy daňové úlevy.

Příkladem tohoto přístupu jsou **Spojené státy**. V USA nejsou náklady na dojíždění do zaměstnání považovány za daňově uznatelné. Nicméně od 80. let jsou dělány výjimky z tohoto

<sup>5</sup> Zpracováno dle e-mailové konzultace se pracovníkem německého ministerstva životního prostředí Kaiem Schlegelmilchem.

pravidla, jejichž cílem je zvýšit obsazenost vozidel. Od roku 1993 mohou zaměstnavatelé poskytovat zaměstnancům příspěvek na dojíždění hromadnou dopravou až do výše 60 USD (tj. 1.400 Kč) na měsíc, který je uznatelný pro zaměstnavatele jako daňový náklad.

Podobně je na tom **Velká Británie**. Také zde nejsou náklady na dojíždění do zaměstnání uznány jako daňový náklad. Zaměstnavatelé však mohou poskytovat svým zaměstnancům bezplatnou půjčku, která není zdanitelným příjmem do výše 5 tis. liber (cca 207 tis. Kč) na rok. Tato půjčka může být použita pro jakýkoliv účel, například na nákup časové jízdenky, kola nebo automobilu.

V roce 1999 byly ve Velké Británii nově stanoveny některé služby pro zaměstnance, které mohou být zahrnuty jako daňově uznatelné náklady, mimo jiné:

- vybavení ke zvýšení bezpečnosti cyklistické dopravy,
- parkování pro kola a motocykly.

Dále má britský daňový zákon některé pobídky pro širší používání jízdního kola. Jedná se především o nezdánitelnou částku za služební cesty uskutečněné na kole, kterou může zaměstnanec vymáhat po zaměstnavateli, a to ve výši 12,5 penny (5,18 Kč) na km (od roku 2002). Pokud zaměstnanec použije pro služební cestu svoje soukromé kolo, může vyžadovat náhradu ve výši nákladů na kolo.

## 1.6 OSTATNÍ NÁSTROJE PRO PODPORU CYKLISTIKY

Z ekonomických nástrojů neutrálních pro státní rozpočet jsou pro cyklistiku relevantní úrazové pojištění a pojištění kol proti zcizení. *Pojištění kol proti zcizení* je velmi nákladné (vzhledem k vysokému riziku vzniku pojistné události), častější je případ, kdy je pojištění kola sjednáno jako doplňkové pojištění k pojištění domácnosti. V tomto případě však kolo není obvykle pojištěno, pokud je umístěno v nebytovém prostoru používaném i jinými osobami (kolárny, společné sklepy, schodiště apod.).

Poměrně málo využívané jsou také *dobrovolné dohody*. V oblasti cyklistiky může jít např. o jednostranný závazek dopravce k zřízení úschovny kol pro uživatele hromadné dopravy na zastávkách hromadné dopravy, převážení kol v prostředcích hromadné dopravy, nebo firmy k vytvoření parkoviště pro kola pro své zaměstnance atd.

## 1.7 ZÁVĚR

Neexistuje žádný univerzální nástroj pro podporu cyklistiky jako rovnoprávného dopravního prostředku, protože každé město má svoji specifickou geografickou strukturu, historii, politiku atd. Přesto však můžeme říci, že nejrozšířenějším ekonomickým nástrojem pro podporu cyklistiky jsou dotace (tedy v našem dělení výdajové nástroje veřejných rozpočtů). Dotace patří mezi velmi efektivní nástroje podpory cyklistické dopravy, jak ukazujeme v tomto textu. Jsou to právě města s velkým podílem cyklistiky (jako je Kodaň nebo Amsterdam), která vsadila na dobré cyklistické vybavení a rozsáhlou síť cyklostezek.

Finanční příspěvky z veřejných prostředků bývají často kombinovány se soukromými finančními prostředky, především se sponzoringem. Typický příklad takového partnerství veřejného a soukromého sektoru představují městská kola, která jsou poskytována zájemcům zdarma. Město zajistí údržbu kol a stojany a výroba kol bývá pokryta z finančních příspěvků firem. Firmy si na oplátku mohou na kola či stojany umístit svoji reklamu.

Ve stínu dotací stále zůstávají příjmové nástroje veřejných rozpočtů jako např. poplatky a daně (slevy na dani, osvobození od daně atd.). Jejich využití pro podporu tzv. udržitelných („zelených“) druhů dopravy je však stále populárnější. Příjmové nástroje mohou být nastaveny tak, že se zpoplatní motorová doprava (např. vjezd do centra města, parkování atd.), nebo jako daňové úlevy pro cyklistiky dojíždějící do práce.

Typickým příkladem státu, který dokáže těchto nástrojů využít, je Nizozemí. V Nizozemí může zaměstnavatel mimo jiné poskytnout zaměstnanci nezdánitelnou kompenzaci za pravidelné dojíždění na kole v závislosti na vzdálenosti. Dále existuje řada způsobů, jak může zaměstnavatel svého zaměstnance finančně podpořit při koupi jízdního kola. Zaměstnavatelé také mohou poskytnout svým zaměstnancům zázemí (v podobě údržby kol, uzamykatelných skříněk apod.), přičemž náklady na jeho poskytování jsou nezdánitelným příjmem až do výše 250 EUR. Lze říci, že v Nizozemí došlo k poměrně radikální transformaci jejich daňového systému, který zpoplatňuje méně příznivé druhy dopravy a zároveň zvýhodňuje „zelenější“ druhy dopravy, a to i v oblasti v textu analyzované daně z příjmu.

V České republice je stále velký prostor pro uplatnění všech typů ekonomických nástrojů pro podporu cyklistiky, a to na všech úrovních – národní, krajské i místní. Politici přitom mohou načerpat řadu inspirace v ostatních evropských státech, kde se ekonomické nástroje pro podporu cyklistiky začínají využívat stále více. Jejich působení je navíc často doplněno vhodnou informační kampaní o prospěšnosti cyklistiky a jejích přínosech pro zdraví a čistší životní prostředí.

### Literatura:

Cyklostrategie (2003): Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy. Centrum dopravního výzkumu, Olomouc, 2003, Dostupné na <http://www.cyklostrategie.cz/cz/aktuality.html>

Foltýnová, H. (2004): Průběžná zpráva k aktivitě A407 za rok 2004 projektu VaV MD „Analýza možností financování cyklistické infrastruktury - CYCLE 21“, COŽP UK, Praha

Kramařík, J. (2003): Partnerství veřejného a soukromého sektoru (Public Private Partnership), Právní analýza proveditelnosti v České republice, Ministerstvo financí, Praha 2003; dostupné na [www.mfcr.cz/download/ppp/Aktuality/PPP-pravo.pdf](http://www.mfcr.cz/download/ppp/Aktuality/PPP-pravo.pdf)

Kurfürst, P. (2002): Řízení poptávky po dopravě, Centrum pro dopravu a energetiku, Praha

MŽP (2002): Cyklistika pro města, Ministerstvo životního prostředí, Praha 2002

Potter, S., Enoch, M., Rye, T., Blaf, C., Ubbels, B. (2003): Encouraging modal shift through personal taxation: an international review, Dostupné na <http://design.open.ac.uk/potter.htm>

Saelensminde, K. (2004): Cost-benefit analyse of walking and cycling track network taking into account insecurity, health effects and external costs of motorized traffic, Transportation Research Part A 38 (2004), p, 593-606

SFDI (2004): Rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury pro rok 2004 Schválený usnesením PSP ČR č. 815 dne 11,12,2003, Dostupný na <http://www.sfdi.cz/>

SPECTRUM (2004): Study of Policies regarding Economic instruments complementing Transport Regulation and the Undertaking of Physical Measures, Zpráva projektu Evropského společenství v rámci programu „Competitive and Sustainable Growth“, Deliverable D2: Review of Specific Urban Transport measures in Managing Capacity, srpen 2004; dostupné na <http://www.its.leeds.ac.uk/projects/spectrum/summary.html>

Storchmann, K.H. (2001): The impact of fuel taxes on public transport – an empirical assessment for Germany, Transport Policy 8, p, 19 – 28,

Strukturální fondy EU: <http://www.strukturalni-fondy.cz/>

TfL (2004): A Business Case and Evaluation of the Impacts of Cycling in London, Cycling Centre of Excellence, Surface Transport, Transport for London, January 2004

TRANSPLUS (2004): Final report, Projekt Evropského společenství Transport Planning Land-use and Sustainability, Dostupné na <http://www.transplus.net/>