

Tento projekt je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF

## Stanislav Losert: Dávám lidi dohromady a hádám se

*Divíte se, proč u nás páteřní dálkové cyklotrasy končí často „u šípkového keře“? Olomoucký cyklokoordinátor Stanislav Losert by se mohl velmi dobře žít také jako učitel. Klidně a srozumitelně vysvětluje, proč česká města a kraje potřebují své cyklokoordinátory, proč kulhá výstavba dálkových cyklotras a proč cyklisté potřebují své zákony.*

### vy jste cyklokoordinátorem Olomouce. Jak dlouho tu práci děláte?

Ve funkci cyklokoordinátora jsem od dubna 2011.

### Pozice cyklokoordinátorů česká města zřizují až v poslední době. Proč by vlastně mělo město platit dalšího člověka na rozvoj cyklistické dopravy?

Osoba cyklokoordinátora je důležitá. Já jsem například hned po nástupu zjistil, že v Olomouci mají od roku 2006 cyklogenerel, ale pracuje s ním pouze pracovník na odboru koncepce a rozvoje. Ležel tam v šuplíku a ostatní o něm nevěděli. Vyžádal jsem si ten generel a zjistil jsem, že na některých místech už vůbec neodpovídá stavu v terénu, neodpovídá posledním změnám.

Koordinátor je od toho, aby měl zájem lidi dávat dohromady a třeba se s nimi i hádat.

### Copak nestačí práce stávajících úředníků? V čem spočívá přínos koordinátora?

V současné době většina českých měst s cyklistickou dopravou vůbec nepočítá. Opatření pro cyklisty přitom spadají do kompetence několika odborů. A na úřadě si každý hraje na svém písečku, nezajímá ho, co se děje ve vedlejším odboru.

Řeknu vám dva příklady. Když jsem nastoupil, dělal jsem si takové kolečko a zjišťoval, co se kde děje.

„Co dělá odbor investic?“ ptal jsem se.

„My děláme projekty tam, kde je stavební povolení.“

„A kdo dělá tam, kde není stavební povolení, kde je to pouze na ohlášku?“

„To dělá odbor dopravy.“

„A víte, že teď se pod nemocnicí dělá křižovatka, všechno se tam dělá nově a na cyklostezky se zapomělo? Jak je to možné?“ ptám se.

Prý: „Není pasport cyklostezek.“

„Co to znamená?“

„Ve smlouvě s technickými službami je uvedena pouze správa silnic, chodníků a zelených ploch. Když to není ve smlouvě, nemáme na základě čeho práce objednat u technických služeb, nemáme to definované.“

„A jak dlouho to takhle funguje?“ ptám se. „A čím je to způsobené?“

„Neumí to prý ten program, jinak by to nebyl problém. My to zařadíme do smlouvy mezi městem a technickými službami, přidá se tam jednoduchý bod a ze 40 milionů, které máme na údržbu pozemních komunikací, občas něco dáme i na cyklostezky.“

Ptám se dál: „A kdo může koupit ten program?“

„To my ne, to odbor informatiky.“

Tak jdu na odbor informatiky: „Jak to, že to není?“

„To my nemůžeme, my chceme, aby v Olomouci byl jeden centrální informační systém. Nechceme řešit jednotlivé problémy individuálními programy.“

„Tak dostanete přes radu úkol, abyste vymysleli, jak to vyřešit.“

Pak zpět na odbor dopravy a Technické služby, jejich názor byl: „My potřebujeme upgrade stávajícího programu, který umožňuje pořizování dat do pasportů. Všechna ostatní velká města už to mají. To

Str. 1 (Celkem 5)

---

### Ing. Jaroslav MARTINEK

koordinátor rozvoje cyklistické dopravy ČR (zkráceně **národní cyklokoordinátor**)  
a koordinátor projektu Central MeetBike

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Krapkova 3, 779 00 Olomouc

tel. 548 423 797, tel. 602 503 617, jaroslav.martinek@cdv.cz

skype: panathi1, www.cyklostrategie.cz

**Press servis - kontakt:**

**Ing. Radka ŽÁKOVÁ**, tel 777 093 290, cykloradka@seznam.cz, skype: aknudar

Tento projekt je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF centrální informační systém neumí, ten umí dělat výstupy z toho, co tam někdo jiný zadá“.

„A kdo bude ta data pořizovat? Komise to dělat nebude.“

„To musí dělat konkrétní člověk v oddělení pasportizace v Technických službách, která to má za úkol, má na to vyhrazené peníze, ale v programu jim chybí vrstva cyklostezky. Proto provádějí pořizování dat pouze do pasportů silnic, chodníků a zeleně.“

Výsledek je tedy jasný. Teď za týden bude rada, upozorním na tento problém, a předložím návrh usnesení. Zodpovědný odbor navrhl řešení, aby existoval takový program, který zajistí vrstvu cyklostezky a ty měly své pasporty. Kdo by takové meziresortní věci dělal, když ne cyklokoordinátor? Právě tyto činnosti potřebují koordinaci.

### Jaké další odbory jste zahrnul do okruhu spolupracovníků?

Tak například odbor životního prostředí. Zašel jsem hned na začátku za pracovníci mající na starost údržbu zeleně, protože máme ve městě cyklostezky zarostlé zelení.

„Paní inženýrko, kdo má na starosti cyklostezky?“ říkám.

„My ne,“ ona na to, „my máme stromy a městskou zeleň.“

Vzal jsem jí k oknu, před kterým právě měla vést cyklostezka. V cestě ale stojí strom a ona projekt celé stezky zastavila právě kvůli tomu stromu.

„Vidíte ten strom? Kvůli němu tady nepůjde cyklostezka. A víte, kdo za to může?“

Začala se trochu ošívát.

„Klid,“ já na to. „Jsem tady proto, abychom se dohodli. Proč jste to nepovolila?“

„Vždyť to chtěli vyasfaltovat.“

„A zámková dlažba by vám nevadila?“

„To by mi nevadilo, když bude zámková dlažba, aby ty kořeny mohly dýchat, ať si tu klidně cyklostezka vede.“

Nakonec to samozřejmě šlo, jen ta iniciativa z jejich strany byla nulová. Když jim něco předloží, nebudou přemýšlet, jak to udělat. Rovnou to zamítnou.

### Také jste mluvil o cyklogenerelu uloženém v šuplíku...

S kolegou projektantem, členem pracovní komise jsme sedli na kolo a projeli místa, kde byly podle toho generelu hlavní trasy. Na vlastní oči jsme se tak přesvědčili - tady je propadlý chodník, tady je zábradlí na prostředku, tady někdo něco postavil... Někde zarůstají trasy keří, že člověk skoro neprojde, nebo je tu tráva, nejsou viditelné svíslé značky ap. Všechno jsme to s kolegou nafotili.

Pak jsme šli na technické služby: „Kdo vás kontroluje?“

„Nikdo, proč by nás měl kontrolovat?“

„Když děláte zakázku na základě smlouvy s městem, přece to od vás musí někdo z města převzít.“

„To děláme my.“

„Ale to přece nemůžete dělat vy, když je to v majetku města. Chodí sem někdo z odboru dopravy?“

„Nechodí.“

Tak jsme šli na odbor dopravy: „Proč nechodí?“

„Nemáme čas.“

„Jak to?“

„Je nás málo, už deset let žádáme o posílení. Mělo by nás být alespoň o dva více.“

Já tedy na to: „Napište, co máte ze zákona dělat a co přitom neděláte. Dám to do Rady a uvidíme, co se dá dělat.“

Udělali jsme to a do měsíce Rada schválila dva nové pracovníky na odboru dopravy. Už tam pracují, pro mě to znamená kontaktní osoba, která se mnou jedná.

---

### Ing. Jaroslav MARTINEK

koordinátor rozvoje cyklistické dopravy ČR (zkráceně **národní cyklokoordinátor**)  
a koordinátor projektu Central MeetBike

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Krapkova 3, 779 00 Olomouc

tel. 548 423 797, tel. 602 503 617, jaroslav.martinek@cdv.cz

skype: panathi1, www.cyklostrategie.cz

**Press servis - kontakt:**

**Ing. Radka ŽÁKOVÁ**, tel 777 093 290, cykloradka@seznam.cz, skype: aknudar

Tento projekt je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF  
**Jak se vám nakonec v Olomouci podařilo dostat ten cyklogenerel „ze šuplíku“ a udělat z něj živý dokument, se kterým se pracuje?**

Hlavní problém byl v tom, že odbor koncepce, kde je ten cyklogenerel, nekomunikoval dobře s odborem dopravy. Pod ten druhý zmíněný odbor spadá vše, co nejsou investice. Proto odbor koncepce nevěděl, kde se chystají úpravy křižovatek, přechodů a tak dále. Požádal jsem, jestli bychom mohli dostat seznam pro letošní rok. To není problém, dostali jsme ho. V přehledu vidím, že se chystá rekonstrukce zastávky. Zároveň vím, že o deset metrů dále končí cyklostezka, kterou bychom díky té opravě mohli posunout až k té křižovatce. Díky jednomu dotazu se to povedlo. Opravdu, stačil jeden dotaz. Na úrovni úředníků je potřeba jenom komunikovat. Jakmile se ale dostanete na úroveň vedoucí odborů a na radu, často se setkáváte také s alibistickým přístupem. To je každodenní praxe cyklokoordinátora, právě v tom spočívá jeho činnost.

**Zmínil jste Uherskohradištskou chartu, kterou Olomouc podepsala mezi prvními. Co to městu přineslo?**

Abych pravdu řekl, tak nevím. Byl jsem na jednáních, která předcházela podpisu a nejčastěji tam zaznívalo něco ve smyslu: „...vždyť se k ničemu nezavazujeme“. Zřízení místa cyklokoordinátora byla iniciativou TOP09, na kterou tlačily okolní obce. Uherskohradištská charta ale přišla o měsíc později, než město získalo pozici cyklokoordinátora. Důležitá je existence pracovní skupiny, jíž je pan náměstek primátora také členem a odkud si každý její člen odnese drobný úkol. Charta zatím opravdu nic zvláštního nepřinesla, snad jen pocit sounáležitosti k danému problému.

**A co si slibujete od spolupráce s ostatními městy?**

Především vzájemné informování a pozvánky na semináře jako je tento (*první seminář pro města se konal v Pardubicích dne 22. února 2012 - pozn. red.*). Důležité je, že člověk má partnery po celé republice, a že jsou to zapálení lidé. Když napíšeme nějaký podnět, je to úplně jiná situace, než když jde oficiální dopis primátorovi, někdo se chytne. Touto cestou to může fungovat. Důležité je definovat pravomoci cyklokoordinátora - to už Olomouc má, jiná města možná nikoli. U charty mi ale chybí něco jako hlavní motiv, tah na bránu, něco, co má nějaké mezníky. Třeba to, že bychom měli mít napsané úkoly, která by města plnila v rámci zadaného období. A pak bychom mohli psát, jak se to daří. Dělejme semináře nejen kvůli potkávání se, ale kvůli plnění konkrétních úkolů.

**Na tomto semináři (*seminář Národní cyklistické akademie, který hostí zástupce českých měst a odborníky na dopravu – pozn. red.*) přednášejí odborníci z Německa o tom, jakým způsobem se řeší cyklodoprava u nich. Čím se český systém liší od toho německého?**

Jsme úplně jinde, vždyť Němci mají systém propracovaný na všech úrovních, odshora až dolů. Když se podívám k nám – nahoře je sice nějaká koncepce, ta ale není rozpracovaná do úrovně krajů, které za ni necítí žádnou zodpovědnost. Kraj má k dispozici pouze dokument Program rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje, ze zákona o regionálním rozvoji. Cyklistika se tu objevuje maximálně v rovině cykloturistiky, cestovního ruchu, kraj ale nemá zodpovědnost za cyklistickou dopravu. Ta se přesunula na obce, které řeší tranzitní nadregionální stezky, které vedou třeba od Baltu po Jadran. Kraj se do toho nemusí finančně ani koncepčně zapojit, toto řeší cyklogenerel obce.

**Nějaká správa ale existuje, vždyť u nás máme značené dálkové stezky...**

U značení jsme nevěděli co s tím, tak to předali Klubu českých turistů. Klub původně značil trasy pro pěší turisty, převzali tedy také cykloznačení. Organizace pouze těží z krajských dotací, peněz na značení ale

---

**Ing. Jaroslav MARTINEK***koordinátor rozvoje cyklistické dopravy ČR (zkráceně **národní cyklokoordinátor**)  
a koordinátor projektu Central MeetBike**Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Krapkova 3, 779 00 Olomouc**tel. 548 423 797, tel. 602 503 617, jaroslav.martinek@cdv.cz**skype: panathi1, www.cyklostrategie.cz***Press servis - kontakt:****Ing. Radka ŽÁKOVÁ**, tel 777 093 290, *cykloradka@seznam.cz, skype: aknudar*

Tento projekt je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF asi není mnoho. Navíc ten poměr značkařů pěších tras vůči cykloznačkařům záleží na rozhodnutí KČT. Já tvrdím, že dnes cyklo dopravu u nás neřeší ani stát, ani kraj ani KČT.

**To je vlastně zároveň odpověď na otázku, proč je potřeba cyklokoordinátor. Obecní i krajští cyklokoordinátoři, stejně jako státní cyklokoordinátor jakoby „lepili“ ten systém. Svoji přítomností vlastně nahrazují neexistující pravidla.**

Tak to opravdu je. Osobně bych ale začal v legislativě, je třeba mít na to zákon. To nemůže být náhoda nebo dobrá vůle. Dnes jeden kraj vyhlásí ROP na cyklistiku, druhý se rozhodne dát to třeba na letiště. Vždyť cyklistika se odvíjí od systémového financování a v tom musí být systém. Také proto bych začal od legislativy. Vždyť národní cyklokoordinátor pořad nemá své místo na slunci. Konference jsou užitečné, ale v praktických financích to dopad nemá.

Pořád se mluví o Jantarové nebo Moravské stezce, ale jedna obec to udělá, druhá ne. Po volbách se vždy stanoví priority, a zatímco jedna obec vyšperkuje cyklostezku, druhá dá přednost kanalizaci. Cyklista pak jede po dálkové trase a najednou narazí na šípkový keř. Aspoň ty dálkové trasy by měly být ošetřené finančně shora. Před těmi Němci a Rakušáky bychom si neměli dělat ostudu.

**V současné době se připravuje nová podoba Národní cyklostrategie, která má nahradit stávající platný dokument z roku 2004...**

Současná cyklostrategie obecně definuje zodpovědnost, ale nevyžaduje se tu žádná kontrola, žádný postup, milníky ani plnění. Když to neudělám, nic se nestane. To trochu vytýkám té aktuálně platné strategii. Znáám řadu politiků, kteří na výtku, že jim něco zákon zakazuje, odpovídají: To je sice pravda, zákon to zakazuje, ale nejsou tam definovány žádné sankce. To je česká povaha, to třeba Britové neznají, pro ně je zákon svatý. Proto by se měla udělat analýza, jakým způsobem kraje promítly cyklostrategii do svých strategických dokumentů a zároveň kontrolu, na co kraje použijí peníze ve svých rozvojových dokumentech.

Pak by mě také zajímalo, jestli by se v té Cyklostrategii dal udělat nějaký závazek pro kraje, které by měly převzít zodpovědnost alespoň za ty nadregionální stezky. Osobně myslím, že by to šlo. Páteční stezky jsou vytipovány, už víme, které to jsou. Samozřejmě by se to muselo i nějak finančně ošetřit.

**Šlo by tedy zároveň o financování toho systému....**

To s tím souvisí, stát by měl mít na cyklo dopravu nějaký fond. Tady by mě opravdu zajímalo, jak to funguje v Německu.

Dnes se na stavbu cyklostezek používají často peníze z Regionálních operačních programů. Nebýt toho, nemáme Bečvu, stezku podél Baťova kanálu a další. Ale příliv těchto peněz už končí, například na střední Moravě byla v březnu 2012 poslední výzva. Nespolehal bych se proto na Evropu, měli bychom to řešit centrálně v ČR. Docela by mě zajímalo, jak mají v Německu cyklo dopravu zapojenou do přerozdělení daní, jakým způsobem je to financované odshora.

**Pokud v Německu města chtějí příspěvky z federálního rozpočtu, musejí mít svůj rozvojový plán území.**

Přesně tak. Je důležité, aby tam byl „stromeček“, který stanoví rozdělení pravomocí a finančních zdrojů od státu až po obce. U silnic máme rozdělení jasné, místní komunikace mají obce, dvojky a trojky kraje, jedničky a dálnice stát. Správu silnic převzaly příspěvkové organizace „susky“ (*Správa a údržba silnic, obvykle příspěvkové organizace jednotlivých krajů - pozn. red.*). Jejich úkolem je starat se o silnice, které na ně stát převedl. Tyhle organizace by se měly zároveň starat i o cyklostezky nadregionálního významu.

---

**Ing. Jaroslav MARTINEK***koordinátor rozvoje cyklistické dopravy ČR (zkráceně **národní cyklokoordinátor**)  
a koordinátor projektu Central MeetBike**Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Krapkova 3, 779 00 Olomouc**tel. 548 423 797, tel. 602 503 617, jaroslav.martinek@cdv.cz**skype: panath1, www.cyklostrategie.cz***Press servis - kontakt:****Ing. Radka ŽÁKOVÁ**, tel 777 093 290, *cykloradka@seznam.cz, skype: aknudar*



Projekt Central MeetBike (3CE343P2)



EUROPEAN UNION  
EUROPEAN REGIONAL  
DEVELOPMENT FUND



Tento projekt je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF  
U nás je teď velmi potřeba rozpracovat Národní cyklostrategii do úrovně krajů. A dále zajistit kontrolní mechanismy, které by sledovaly, jak kraje plní úkoly Národní cyklostrategie. Jednoduše potřebujeme zákon pro kraje, aby se staraly o ten systém.

Str. 5 (Celkem 5)

---

**Ing. Jaroslav MARTINEK**

koordinátor rozvoje cyklistické dopravy ČR (zkráceně **národní cyklokoordinátor**)  
a koordinátor projektu Central MeetBike

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Krapkova 3, 779 00 Olomouc

tel. 548 423 797, tel. 602 503 617, jaroslav.martinek@cdv.cz

skype: panathi1, www.cyklostrategie.cz

**Press servis - kontakt:**

**Ing. Radka ŽÁKOVÁ**, tel 777 093 290, cykloradka@seznam.cz, skype: aknudar

