

Metodická pomoc obcím při zpracování žádostí o dotace

Alfou a omegou pro úspěšnou implementaci Cyklostrategie je dostatek finančních prostředků pro realizaci konkrétních cyklistických opatření. Všeobecně je známo, že lze čerpat z evropských, národních a krajských zdrojů. Problém ale nastává v tom momentě, kdy žadatel musí splnit řadu specifických pravidel, aby dotaci obdržel. Občas se totiž stane, že některý úsek nemusí daná pravidla splnit.

Proto tato příloha přináší návod, jak lze úspěšně získat dotaci. Výčet doporučení je pak zaměřen jen na ta specifická pravidla, kde jsou největší problémy s jejich naplněním.

Jako první metodická pomoc se zaměřuje na SPECIFICKÁ PRAVIDLA PRO ŽADATELE A PŘÍJEMCE, která byla zveřejněna v rámci 35. VÝZVA IROP - INFRASTRUKTURA PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU - SC 6.1 (MRR) dne 11. 10. 2022

Specifické pravidlo 1. K projektu realizovanému v obci s více než 40 tis. obyvateli žadatel dokládá soulad s Plánem udržitelné městské mobility.

Odpověď:

Toto specifické pravidlo se týká jen statutárních měst. Kvalitu těchto plánů posuzuje Komise při Ministerstvu dopravy. Ostatní města si mohou dokument nechat zpracovat, ale není to podmínkou (viz níže).

Specifické pravidlo 2. K projektu realizovanému v obci se 40 tis. a méně obyvateli žadatel dokládá soulad s Plánem udržitelné městské mobility nebo Plánem dopravní obslužnosti města či kraje **nebo jinou strategií příslušného dopravního módu schvalovanou samosprávou.**

Odpověď:

Obce čeká několik záležitostí, že strategie příslušného dopravního módu:

- musí být schválená zastupitelstvem, to se týká i krajských cyklostrategií, pokud by se na ni obec chtěla odvolat. Je známo, že polovička krajů ji nemá schválenou zastupitelstvem.
- musí být ve strategii konkrétní zmínka o předkládaném projektu. Není možné mít tedy ve strategii jen obecnou informaci o tom, že obec podporuje cyklostrategii. Samozřejmostí potom je, že obec by měla mít plánovanou cyklostezku zahrnutou v územním plánu. To stejné platí o navazující krajské cyklostrategii. Zde musí být aspoň rámcová zmínka o plánované cyklostezce. Proto se doporučuje, aby úseky, které budou podávány do IROP, byly současně zaznačeny on-line do mapového portálu kraje, případně byl využit mapový portál [CykloVize2030 www.mapy.stavbycyklo.cz](http://www.mapy.stavbycyklo.cz). Z toho plyne, že každá obec/město před podáním projektu do IROP by měla zaslat svůj projekt krajskému cyklokoordinátorovi, který jej zanese do mapy, a to v rámci každoroční aktualizace Cyklostrategie prostřednictvím akčního plánu.

Každopádně Plán udržitelné městské mobility je jen DOPORUČUJÍCÍ. Pokud má obec/město dobře zpracovanou svou místní strategii, pak je to pro IROP dostačující.

Specifické pravidlo 3. Projekt je v souladu s Dopravní politikou České republiky pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050.

Odpověď:

Obecně se žadatel může odvolat na Dopravní politiku, na strategický cíl 1.: Udržitelná mobilita, dále na Specifický cíl 1.3.: Optimalizace jednotlivých druhů dopravy a zde na cyklo dopravu, kde je uvedeno: Podmínky pro rozvoj cyklo dopravy v rámci dopravní obslužnosti se začaly systematicky rozvíjet v 90. letech, přičemž trvalo určitou dobu, než i cyklo doprava začala být vnímána jako plnohodnotná součást dopravy. Bohužel i dnes se ještě objevují hlasy, že značení cyklostezek na městských komunikacích omezuje rozvoj individuální dopravy. Přitom právě cyklo doprava má hlavní výhodu nejen v bezemisnosti dopravy, ale rovněž v úspoře veřejného prostoru. Potenciál cyklo dopravy je značný, což dokládají zkušenosti ze západoevropských měst. Na druhou stranu je třeba ale zohlednit, že v podmínkách ČR se jedná do značné míry o sezonní způsob dopravy, což dokládá např. Ročenka dopravy TSK. Je to dáno zejména klimatickými podmínkami, kdy občasně zimní mrazové epizody a sněhové přeháňky a letní vlny veder brání celoroční cyklistice ve větším rozsahu. Proto i v plánech udržitelné městské mobility je nutné rozlišovat města podle geomorfologie, neboť v hornatém území jsou klimatické podmínky z hlediska celoroční cyklo dopravy značně obtížnější. Hned první opatření je zaměřeno „*Dobudovat síť cyklostezek*“

Dále Dopravní politika zahrnuje kapitolu Návazné procesy. Její součástí je pak kapitola Koncepce městské a aktivní mobility. Dokument byl vládou schválen 11. 1. 2021. Kapitola 2.3.4. se pak týká dané problematiky: *Podporovat financování a rozvoj infrastruktury pro aktivní mobilitu. Mimo jiné v úvodu se píše: „Cyklostezky jsou pozemními komunikacemi na úrovni tzv. místních komunikací, tzn., jedná se o dopravní infrastrukturu vlastněnou samosprávou na úrovni obcí. Přestože je cyklistická doprava provozována zejména na krátké až střední vzdálenosti, je nutné, aby vznikaly cyklostezky procházející více obcemi. Cílem je pro cyklistickou dopravu zajistit plošnou obsluhu území, tzn. postupně zajistit napojení všech obcí na cyklistickou síť.“* Tento cíl se dá naplnit následujícími specifickými cíli.

Specifické pravidlo 4. Infrastruktura/výstupy projektu nejsou zranitelné z hlediska potenciálních dlouhodobých důsledků změny klimatu a úroveň emisí skleníkových plynů, které při projektu vzniknou, je v souladu s cílem klimatické neutrality do roku 2050.

Odpověď:

Každá obec/město je povinno zpracovat Dokumentaci k prověřování z hlediska klimatického dopadu, kamenem úrazu může být zranitelnost infrastruktury. Na druhou stranu výstavba cyklostezky je v souladu s cílem klimatické neutrality do roku 2050. Proto se také budují, aby se jezdilo méně auty. Možná tuto věc je potřeba zvýraznit. Aut je moc a je třeba hledat alternativy.

Specifické pravidlo 5. Projekt je realizován v městské oblasti nebo zajišťuje obsluhu a dostupnost do jejího zázemí udržitelnými druhy dopravy

Odpověď:

Nejprve je nutné si definovat, co je městská oblast. Definice plyne z dohody mezi příslušným krajem a Ministerstvem pro místní rozvoj. Za městskou oblast jsou pak považována všechna města, která jsou uvedena v dané dohodě. Na níže přiložené mapce je uveden příklad z Karlovarského kraje. Takže pro každou obec/město je klíčové, aby si zjistila, která města jsou zařazena pod definici „městská oblast“. Pokud plánovaná cyklistická stezka začíná mimo městskou oblast, ale dotkne katastru městské oblasti, pak se počítá, že tato stezka spadá do městské oblasti. Dokonce, pokud se prokáže, že ze dvou městských oblastí vedou cyklostezky a chybí jen krátký úsek, který by propojil tyto dvě cyklostezky, které vedou z městských oblastí, pak by i tento úsek je možno považovat za úsek, který je součástí městské oblasti. Musí se ale jednat o cyklostezky, nikoliv však o komunikaci např. označenou dopravním značkou B11 – Zákaz vjezdu všech motorových vozidel. Pokud jste se dostali do této patové situace, zkuste aspoň vyměnit toto dopravní značení za jinou dopravní značku, tzv. cyklistickou ulici (viz níže).

Každopádně o tom, zda projekt spadá do městské oblasti, či nikoliv rozhoduje jen kontrolní úřad IROP. Zde jsou popsány jen možnosti.



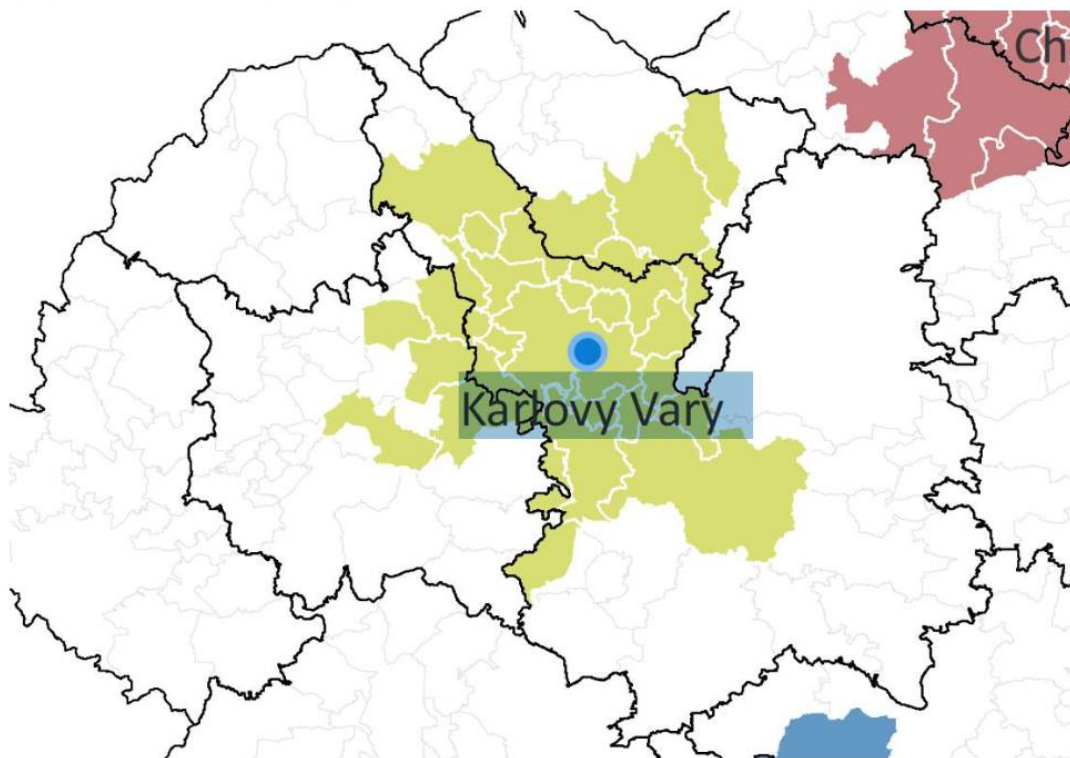
Obrázek 1: Centra osídlení Karlovarského kraje; zdroj: Krajský úřad Karlovarského kraje

Pokud výše uvedené kritérium obec nesplňuje, pak je nutné se zaměřit na druhou část kritéria, kde se píše: **zajišťuje obsluhu a dostupnost do jejího zázemí udržitelnými druhy dopravy**. Neboli je klíčové najít u plánované cyklostezky nejbližší zastávku veřejné dopravy, ať již se jedná o autobusovou, či vlakovou zastávku. Pokud takovou zastávku obec najde, pak už se jen zdůvodní, že cyklista dojedete na zastávku a dále pokračuje veřejnou dopravou do městské oblasti (viz výše). Jedinou otázkou zůstává, jak daleko musí být plánované cyklostezka od zastávky veřejné dopravy. Bude stačit 10 metrů? Opět rozhoduje o tom kontrolní orgán IROP.

Ani v tomto případě obec nesplňuje dané kritérium? Pak má obec dvě možnosti:

- 1) Pokud leží v ITI aglomeraci (např. ITI Karlovy Vary), pak může podat v rámci její výzvy. ITI je totiž považováno za městskou oblast. Pokud obec uvažuje podat svůj projekt do výzvy pro ITI Karlovy Vary, pak už nemůže podávat projekt do individuální výzvy IROP.

Vymezení ITI Karlovy Vary



Obrázek 2: Vymezení ITI Karlova Vary; zdroj: Krajský úřad Karlovarského kraje

- 2) Pokud neleží v ITI Karlovy Vary, pak skutečně nemůže podávat projekt do IROP, pak obec podá svůj projekt do Státního fondu dopravní infrastruktury, kde je také dost finančních prostředků. Navíc i zde se proplácí 85% z celkových nákladů.

Pokud obec/město tedy splní specifické pravidlo 5., pak si může vybrat ze dvou možností, podle kterého bude projekt hodnocen.

Specifické pravidlo 5.A. Projekt výstavby, modernizace nebo rekonstrukce vyhrazené komunikace pro cyklisty sloužící k dopravě do zaměstnání, škol a za službami je zaměřen na vyhrazenou komunikaci pro cyklisty, která:

- svádí cyklistický provoz z pozemní komunikace s intenzitou motorové dopravy vyšší než 3000 vozidel/den,
- nebo je navržena k zajištění obsluhy území jedné či více obcí s celkem více než 500 obsazenými pracovními místy,
- nebo je navržena k zajištění obsluhy území jedné či více obcí s celkem více než 4000 obyvateli,

- nebo je navržena s přímým napojením na stávající vyhrazenou komunikaci pro cyklisty, se kterou dohromady zajišťuje obsluhu území jedné či více obcí s celkem více než 750 obsazenými pracovními místy,
- nebo je navržena s přímým napojením na stávající vyhrazenou komunikaci pro cyklisty, se kterou dohromady zajišťuje obsluhu území jedné či více obcí s celkem více než 6000 obyvateli

Odpověď:

Žadatel musí splnit jedno z kritérií. Pokud není splněna podmínka, pak je odpověď nerelevantní. V tomto případě pak obec/město musí splnit specifické pravidlo 5.B., kdy jejich stezka musí ležet na hlavní trase cyklistické dopravy příslušného kraje. Vyjádření vydává příslušný krajský úřad.

Specifické pravidlo 5.B. Projekt výstavby, modernizace nebo rekonstrukce vyhrazené komunikace pro cyklisty na hlavní trase cyklistické dopravy v České republice je zaměřen na vyhrazenou komunikaci pro cyklisty, která je realizována na cyklotrase první nebo druhé nejvyšší kategorie podle příslušné krajské strategie rozvoje cyklistické dopravy. Z popisu ve studii proveditelnosti vyplývá soulad projektu s cyklotrasou dle strategie rozvoje cyklistické dopravy příslušného kraje a současně vyjádření krajského úřadu příslušného kraje o souladu projektu s cyklotrasou první nebo druhé nejvyšší kategorie dle krajské strategie rozvoje cyklistické dopravy potvrzuje tento soulad.

Odpověď:

Jak již bylo napsáno výše. Pokud obec/město žádá na realizaci cyklistické komunikace a splňuje specifické pravidlo 5. a současně nespĺňuje specifické pravidlo 5.A., pak se může odvolat na toto specifické pravidlo, pokud tedy cyklostezka leží na cyklotrase první nebo druhé nejvyšší kategorie krajské Cyklostrategie.

Kategorizace pak má ještě další význam. V této chvíli se chystá dohoda mezi MD, Asociací krajů a SFDI, na základě které by kraje měly získat finanční prostředky na ty úseky, které leží na těchto hlavních trasách, ale nemohou získat dotaci ani z evropských, ani z národních fondů.

Jedná se o případ, kdy cyklistická komunikace neleží v hlavní oblasti, nebo není napojena na zastávku veřejné dopravy, nebo se jedná o úseky, které mají být označeny dopravní značkou B11 – Zákaz vjezdu všech motorových vozidel. Rovněž se jedná o úseky, které například vedou po lesních cestách a správce odmítá dát souhlas s vybudováním cyklistické komunikace.

V případě lesních cest by se mohlo dokonce jednat o určitou „revoluci“, kdy sám správce lesů vybuduje tuto cestu, a to z dotačních prostředků Ministerstva zemědělství, jak je to nyní např. naplánované v Olomouckém kraji, na cyklostezce Romže mezi Prostějovem a Konicí.

Specifické pravidlo 6. Projekt zajišťuje bezpečnost a bezbariérovost dopravní infrastruktury pro všechny účastníky provozu na pozemních komunikacích.

Odpověď:

V kritériu se píše, že z popisu ve studii proveditelnosti vyplývá zohlednění specifických potřeb osob se sníženou schopností pohybu, orientace anebo komunikace v přístupu k nové, modernizované nebo rekonstruované dopravní infrastruktuře. Pokud ale bude obec chtít vybudovat cyklistickou stezku, která bude označena dopravní značkou C8, pak stačí jen stručný popis a odůvodnění, že se zde neřeší bezbariérovost dopravní infrastruktury pro všechny účastníky provozu na pozemních komunikacích. Pokud chce vybudovat společnou stezku pro chodce a cyklisty, označenou dopravním značkou C9, pak musí projektová dokumentace splňovat kritérium realizace bezbariérových staveb.

Specifické pravidlo 7. Minimálně 70 % stavebního a demoličního odpadu z projektu bude připraveno k opětovnému použití.

Odpověď:

Každá obec/město popisuje ve studii proveditelnosti tzv. plán přípravy.

Bonus - specifické pravidlo 8.

Jelikož je nově uznaným nákladem v IROP i Cyklistická zóna, pak se doporučuje, aby se ve výjimečných případech změnilo dopravní značení ze Zákazu všech motorových vozidel na Cyklistickou zónu, tak jak je to běžné v zahraničí, např. v rakouském Klagenfurtu (viz foto).



Obrázek 3: Příklad Cyklistické zóny; zdroj: Partnerství pro městskou mobilitu, z. s.

Problém je také možné řešit prostřednictvím pozemkových úprav: <https://www.stavbycyklo.cz/statni-pozemkovy-urad>. Neboli je nutné prověřit, zda se v oblasti neplánují provádět pozemkové úpravy.

Cílem není ale v této chvíli zasahovat do značení cyklotras, neboť to bude předmětem realizace navazujících opatření.