



# Cyklodoprava v politikách ČR

**Analýza současného stavu postavení cyklodopravy ve strategických dokumentech ČR**

**Nadace Partnerství** pomáhá lidem pečovat o životní prostředí. Poskytuje jim k tomu granty, odborné služby a inspiraci ze zahraničí. Podporuje kvalitní veřejná prostranství, zelené stavění, vzdělávání, zeleň ve městě i v krajině, zklidňování dopravy, šetrnou turistiku a ochranu přírody. Každoročně vyhlašuje oblíbenou celostátní anketu Strom roku, založila tradici Festivalu otevřených sklepů, v Brně postavila vzdělávací centrum Otevřená zahrada určené pro environmentální vzdělávání žáků škol, dospělých i studentů univerzit.

[WWW.NADACEPARTNERSTVI.CZ](http://WWW.NADACEPARTNERSTVI.CZ)

Dokument vznikl za podpory Evropské klimatické iniciativy EUKI financované Spolkovým ministerstvem životního prostředí, ochrany přírody a bezpečnosti reaktorů

On behalf of:



Federal Ministry  
for the Environment, Nature Conservation  
and Nuclear Safety



European  
**Climate Initiative**  
EUKI

of the Federal Republic of Germany

#### Cyklodoprava v politikách ČR

**Autor:** Michal Šindelář

[michal.sindelar@nap.cz](mailto:michal.sindelar@nap.cz)

Nadace Partnerství

Údolní 33, 602 00 Brno

## Obsah

<b>1</b>	<b>Smysl dokumentu .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Úvod.....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Výběr dokumentů .....</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Metodologie analýzy.....</b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>Rozsah dopravních témat ve vrcholných strategiích ČR.....</b>	<b>9</b>
<b>6</b>	<b>Cyklodoprava ve strategických dokumentech.....</b>	<b>15</b>
<b>7</b>	<b>Jak vypadá priorita – silniční doprava v koncepcích .....</b>	<b>17</b>
<b>8</b>	<b>Shrnutí .....</b>	<b>19</b>

# 1 Smysl dokumentu

Tato analýza politik vzniká v mezinárodním projektu Cyclurban+ zaměřeného na podporu rozvoje cyklodopravy v českých a slovenských městech jako opatření ke snižování emisí CO<sub>2</sub>. Projekt je zacílen na podporu samospráv skrze odborné semináře a také na ovlivnění politických dokumentů. Jedna z aktivit projektu je zaměřená na ovlivnění národních politik týkající se dopravy. V rámci této aktivity vzniknou tři druhy dokumentů:

1. **Analýza současného stavu postavení cyklodopravy v politikách** – dokument, jehož první verzi máte před sebou. Cílem je popsat stávající, výchozí situaci na úrovni strategických dokumentů a politik.
2. **National Policy Recommendations** – dokument navazující na tento dokument formulující konkrétní doporučení pro změnu dopravních politik.
3. **Policy Briefs** – dva drafty konkrétních politik pro stakeholdery a decision makery; cílem policy briefs je hutným způsobem představit draft konkrétní politiky, kterou by stát měl prosazovat; jeden z těch policy briefs bude zaměřen na státní podporu elektrokol, nákladních kol, cyklologistiku.

## 2 Úvod

Jaké je postavení nemotorové, potažmo cyklo dopravy v rámci státních politik a strategických dokumentů? Vrcholné strategické dokumenty představují základní rámce, podle kterých by měly fungovat ministerstva, české ústřední orgány státní správy. Ministerstva jsou složkou státní moci vykonávající správu na věcně vymezeném úseku fungování společnosti. Jakým způsobem je tato správa vykonávána, s jakými cíli, v rámci jakých perspektiv, určují strategické dokumenty popisující základní problémy, výzvy, návrhy řešení a další ve vymezeném tématu. Tyto strategické dokumenty se nejen pohybují ve vymezeném poli působnosti daného ministerstva, ale samy toto pole i definují, vytvářejí. Příkladem takové definice nového pole jsou strategické dokumenty týkající se změny klimatu, skrze které stát může v tomto poli začít uplatňovat svou moc.

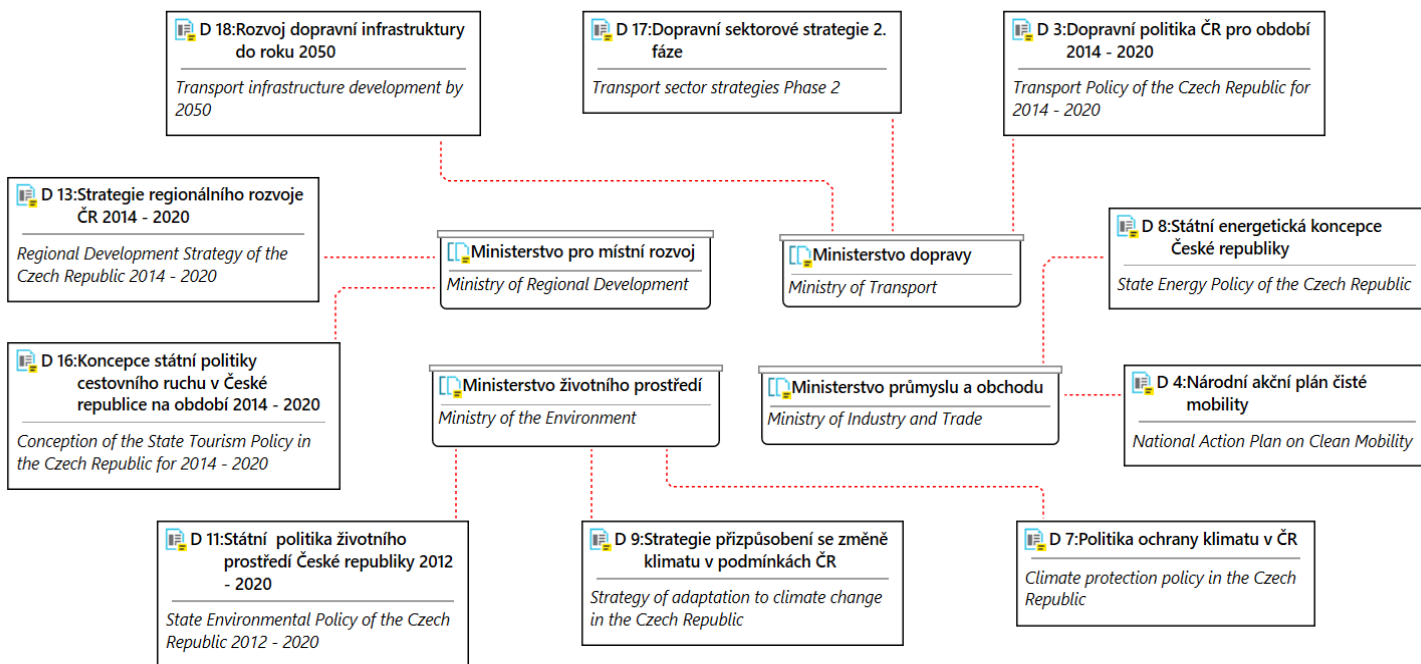
Předmětem této analýzy je pozice cyklo dopravy. Jízda na kole je sice starší a tradičnější než jakákoliv silniční motorová doprava, její pozice tomu však neodpovídá. Cyklo doprava se vynořuje jako inovativní koncept, alternativní druh dopravy, svými parametry a možnostmi představuje řešení problémů městské mobility. Jak je však pole cyklo dopravy vymezené strategickými dokumenty českého státu? Jaký je obraz cyklo dopravy, jaký je její potenciál z pohledu státní moci, co znamená cyklo doprava pro ústřední orgány české státní správy?

### 3 Výběr dokumentů

Česko od roku 2013 disponuje Národní strategií rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 až 2020, základním koncepčním dokumentem vymezující cyklodopravu pro státní moc. Rozbor všech dokumentů by mohl začít a skončit touto strategií, nejedná se však o vrcholný dokument, ale o jednu z mnoha dílčích strategií. Nad těmito dílčími strategiemi stojí nadřazené koncepce, vrcholné strategické dokumenty. Podle míry, do jaké jsou dílčí strategie provázané s těmi nadřazenými, lze usuzovat na důležitost daného tématu. Dílčí strategie může být mezi ostatními koncepčními dokumenty spíše izolovaná, nebo naopak s nimi velmi dobře propojená. Pokud se obsah dílčí strategie propisuje do nadřazené koncepce, bude se jednat o klíčové téma.

Vrcholné strategické dokumenty Ministerstva dopravy (MD)	Dopravní politika ČR pro období 2014 - 2020 Dopravní sektorové strategie 2. fáze Rozvoj dopravní infrastruktury do roku 2050
Vrcholné strategické dokumenty Ministerstva průmyslu a obchodu (MPO)	Státní energetická koncepce České republiky Národní akční plán čisté mobility
Vrcholné strategické dokumenty Ministerstva místního rozvoje (MMR)	Strategie regionálního rozvoje ČR 2014 - 2020 Koncepce státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2014 - 2020
Vrcholné strategické dokumenty Ministerstva životního prostředí (MŽP)	Státní politika životního prostředí České republiky 2012 - 2020 Politika ochrany klimatu v ČR Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR

Do analýzy tedy vstupují **vrcholné rezortní strategické dokumenty, které se dotýkají tématu dopravy**. Jedná se celkem o deset strategických dokumentů ze čtyř ministerstev. Dokumenty Ministerstva dopravy se primárně zaměřují na dopravu, v dokumentech jiných rezortů se doprava objevuje ve větší (MPO) či menší míře (MMR, MŽP).



**OBR. 1 SCHÉMA VRCHOLNÝCH STRATEGICKÝCH DOKUMENTŮ ČR TÝKAJÍCÍCH SE DOPRAVY**

## 4 Metodologie analýzy

Analýza politik přináší dva náhledy na přítomnost cyklo dopravy ve strategických dokumentech. První náhled prezentuje spíše kvantitativní pohled mapující rozsah, který je vyhrazen různým dopravním tématům v dokumentech. Samotný indikátor rozsahu pro jedno vybrané téma není pro interpretaci zásadní; důležité je srovnání vícero témat podle tohoto indikátoru mezi sebou. Výstupní informací je pak stanovení důležitosti témat odrážející celkový prostor, který tématům ministerstva ve svých strategiích věnují. Všechny strategické dokumenty byly pročteny a jednotlivé pasáže textu kódovány podle dopravního tématu, které obsahují.

téma	popis
silniční (automobilová) doprava	témata silniční a individuální automobilové dopravy, silniční síť
biopaliva	téma biopaliv
elektromobily	elektrická motorová vozidla, dobíjecí stanice
CNG, LPG	plynový pohon pro automobily, plnicí stanice
vodík	vodíkový pohon pro automobily
letectví	letecká doprava
nemotorová (cyklo)doprava	cyklo doprava, okrajově obecně nemotorová doprava
veřejná doprava	veřejná doprava, MHD
vodní doprava	vodní doprava
železniční doprava	železniční doprava osobní a nákladní

Kódovány byly jednak dopravní módy – silniční automobilová doprava, letecká doprava, veřejná doprava, vodní doprava, železniční doprava, se kterými dokumenty pracují a ve kterých uvažují. Dále byly specificky kódovány i tzv. alternativní paliva, skrze které uvažuje dopravu především Ministerstvo průmyslu a obchodu. Alternativní paliva v koncepcích druhově spadají pod silniční automobilovou dopravu, lze je tedy tematicky zařadit do tématu silniční dopravy.

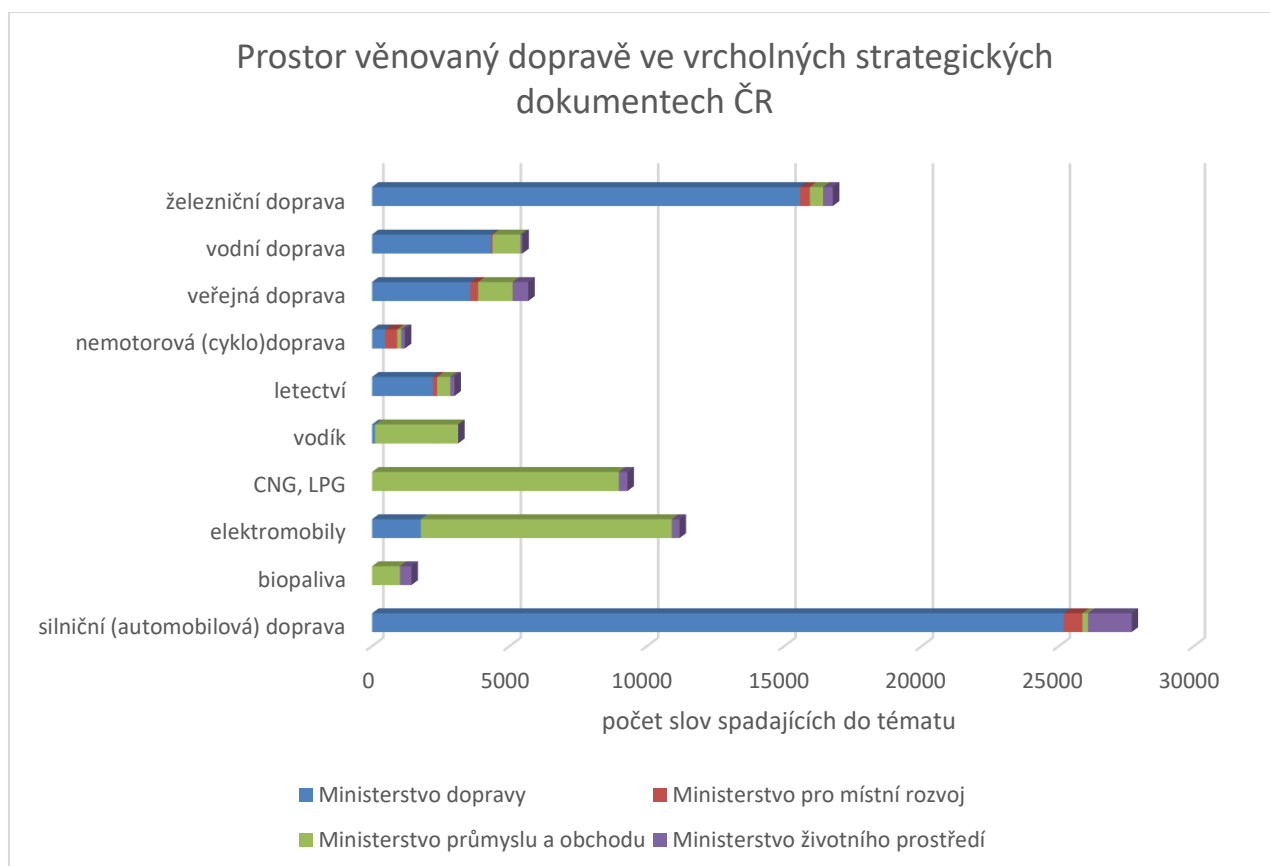
Okódováním textu podle témat lze následně kvantifikovat skrze počet slov skutečný rozsah, který je věnovaný vybraným tématům.

Druhý náhled vychází z analýzy obsahu, nikoliv již pouze rozsahu. Touto perspektivou nahlédneme již pouze samotné téma cyklo dopravy ve strategických dokumentech, jak ve vrcholných dokumentech ze čtyř vybraných rezortů, tak i samotnou cyklistickou strategii. Tento kvalitativní pohled naváže na kvantitativní rozbor a ukáže, jak je cyklo doprava státní správou definována.



## 5 Rozsah dopravních témat ve vrcholných strategiích ČR

Téma dopravy se objevuje v celkem deseti vrcholných strategických dokumentech ČR napříč čtyřmi ministerstvy. Největší prostor doprava získává v dokumentech MD, významný prostor je dopravě věnováno také v dokumentech MPO. V menší míře se doprava vyskytuje v dokumentech MMR a MŽP.

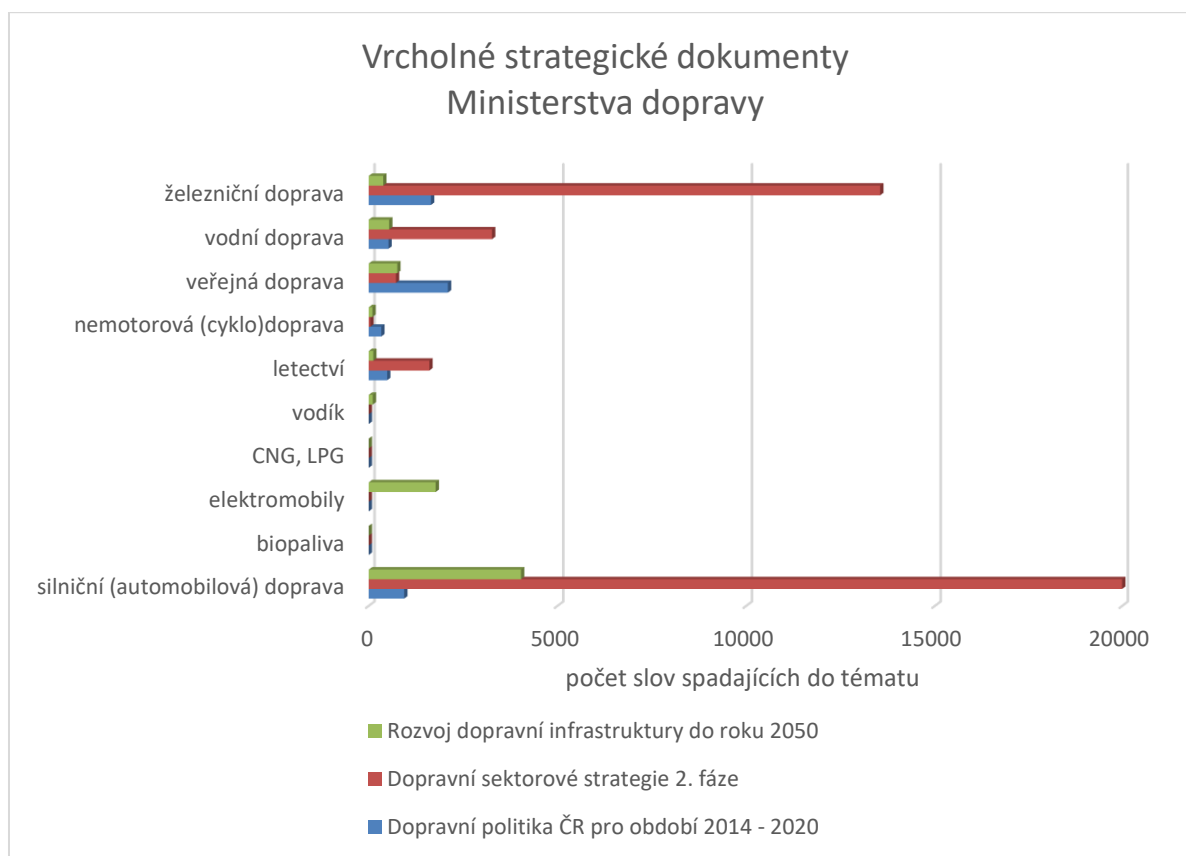


	počet slov celkem	podíl	podíl silniční dohromady
silniční doprava (automobilová)	27701	33%	62%
biopaliva	1434	2%	
elektromobily	11193	13%	
CNG, LPG	9297	11%	
vodík	3135	4%	
letectví	2998	4%	4%
nemotorová (cyklo)doprava	1192	1%	1%
veřejná doprava	5686	7%	7%
vodní doprava	5471	6%	6%
železniční doprava	16770	20%	20%
celkem	84877	100%	100%

Nejvíce rozsahu je věnováno silniční, automobilové dopravě, pokud se ke kategorii silniční dopravy přidají i témata paliv, které se ve strategických dokumentech objevují právě ve vztahu k silniční dopravě a snížení závislosti na ropných produktech, pak je silniční dopravě věnováno zhruba 62 % procent rozsahu textu o dopravě. Silniční doprava je následována s velkým odstupem železniční dopravou, které je vyhrazeno asi 20 % rozsahu. Železniční doprava zahrnuje nákladní dopravu i dopravu osob, je u ní tedy průnik s veřejnou dopravou. Samotné veřejné dopravě je věnováno 7 % rozsahu, u veřejné dopravy však existuje průnik s dopravou silniční jak ve využívání silniční sítě, tak alternativních paliv.

Vodní dopravě je vyhrazeno 6 % rozsahu textu věnovaného dopravním tématům, následuje letecká doprava s rozsahem 4 %. **Cyklodopravě je ve vrcholných koncepcích věnováno 1 % rozsahu,** spolu s cyklodopravou se vyskytuje obecně nemotorová mobilita pokrývající i pěší dopravu, která však v analyzovaných dokumentech není explicitně zmiňována téměř vůbec.

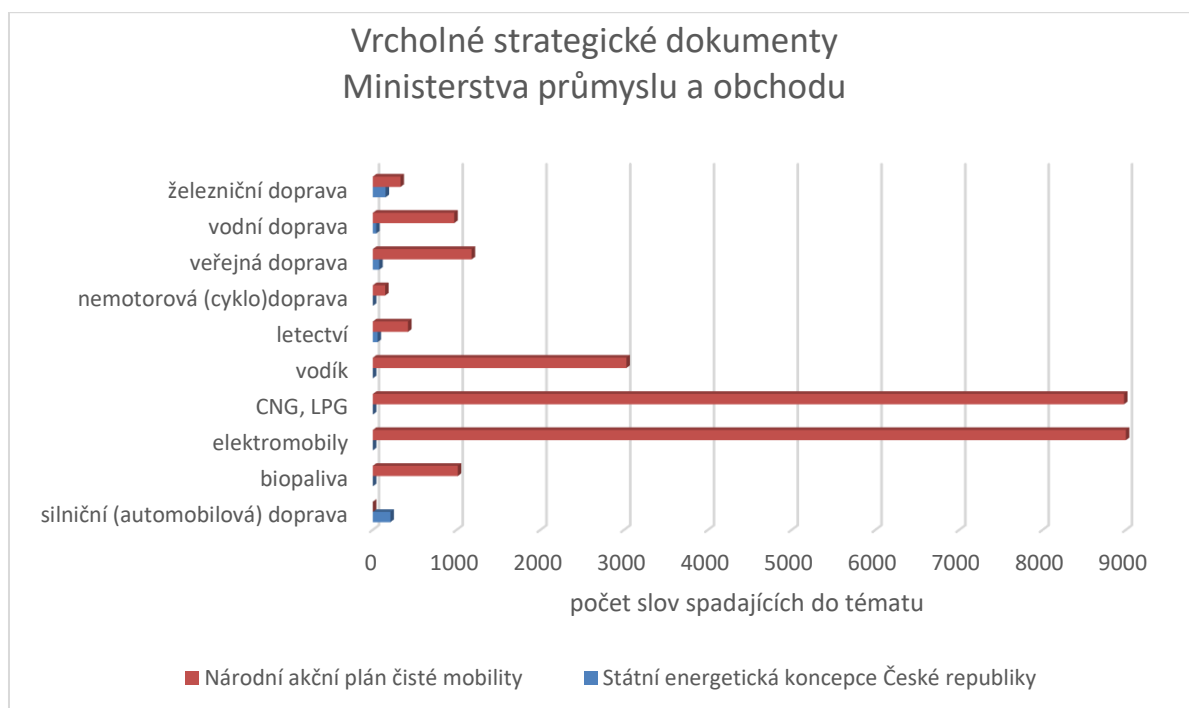
## 5.1 Ministerstvo dopravy



Dopravní politika ČR je zastřešujícím koncepčním dokumentem MD, pokrytí jednotlivých druhů dopravy je v ní relativně vyrovnané. Na Dopravní politiku ČR navazuje dokument Dopravní sektorové strategie 2. fáze, které „definují zásady pro efektivní a kvalitní zajištění provozování existující dopravní infrastruktury a obsahují principy pro určení prioritizace připravovaných rozvojových projektů při konkrétní výši finančního rámce. Dokument představuje základní rezortní koncepci Ministerstva dopravy formulující priority a cíle v oblasti rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury ve střednědobém horizontu roku 2020 a rámcově i v dlouhodobém horizontu až do roku 2050.“<sup>1</sup> Tento dokument jako dopravní infrastrukturu definuje silniční a železniční síť, a dále infrastrukturu pro vodní, leteckou a veřejnou dopravu. **Infrastruktura pro cyklodopravu z perspektivy této strategie není dopravní infrastrukturou, nevyskytuje se v ní.** Podobně vymezuje prostor pro druhy dopravy i dokument Rozvoj dopravní infrastruktury do roku 2050.

<sup>1</sup>Dopravní sektorové strategie 2. fáze, s. 13.

## 5.2 Ministerstvo průmyslu a obchodu



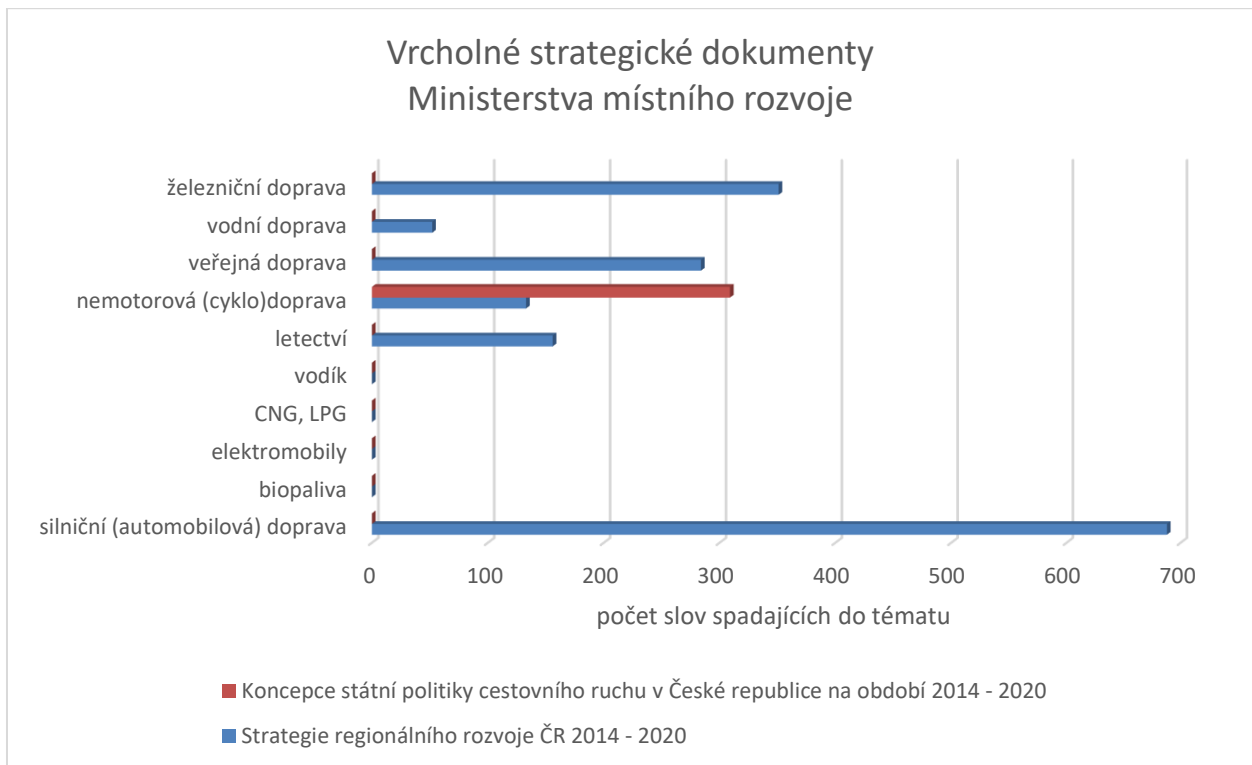
MPO se věnuje dopravě především z energetické perspektivy a kvůli emisím skleníkových plynů produkovaných motorovou dopravou. Státní energetická koncepce věnuje omezený prostor dopravě, který je rozdělen primárně mezi silniční a železniční dopravu, **nemotorová doprava ve státní energetické koncepci není obsažena vůbec.**

Národní akční plán čisté mobility je dokument, který MPO připravilo „ve spolupráci s dalšími rezorty, tuzemskými výrobci vozidel, poskytovateli infrastruktury a plynárenskými a energetickými společnostmi.“<sup>2</sup> Dokument je primárně zaměřen na automobilovou dopravu a reaguje na směrnici 2014/94/EU, která zřizuje společný rámec opatření pro zavádění alternativní paliva v EU s cílem minimalizovat závislost dopravy na ropě a omezit její dopad na životní prostředí. Směrnice, ani návazný český dokument, nezařazuje cyklo dopravu či cyklologistiku do tohoto rámce. Ačkoliv probíhá boom elektrokol (osobních a nákladních), mezi elektrická vozidla směrnice a návazně český dokument zařazuje pouze motorová vozidla. **Jediná zmínka cyklo dopravy se odkazuje na jednorázovou dotační výzvu určenou obcím ležícím v národních parcích, díky kterým si obec mohla zažádat o dotaci na max. dvě elektro kola (celkem max. 30 tisíc Kč).**

Státní energetická koncepce pojímá téma dopravy z perspektivy snižování závislosti dopravy na ropě a podpory alternativních paliv. Nejvíce prostoru je vyhrazeno silniční a veřejné (včetně železniční) dopravě, oběma asi 220 slov. Následuje letecká a vodní doprava (57, resp. 40 slov). **Cyklo doprava není v dokumentu přítomna vůbec.**

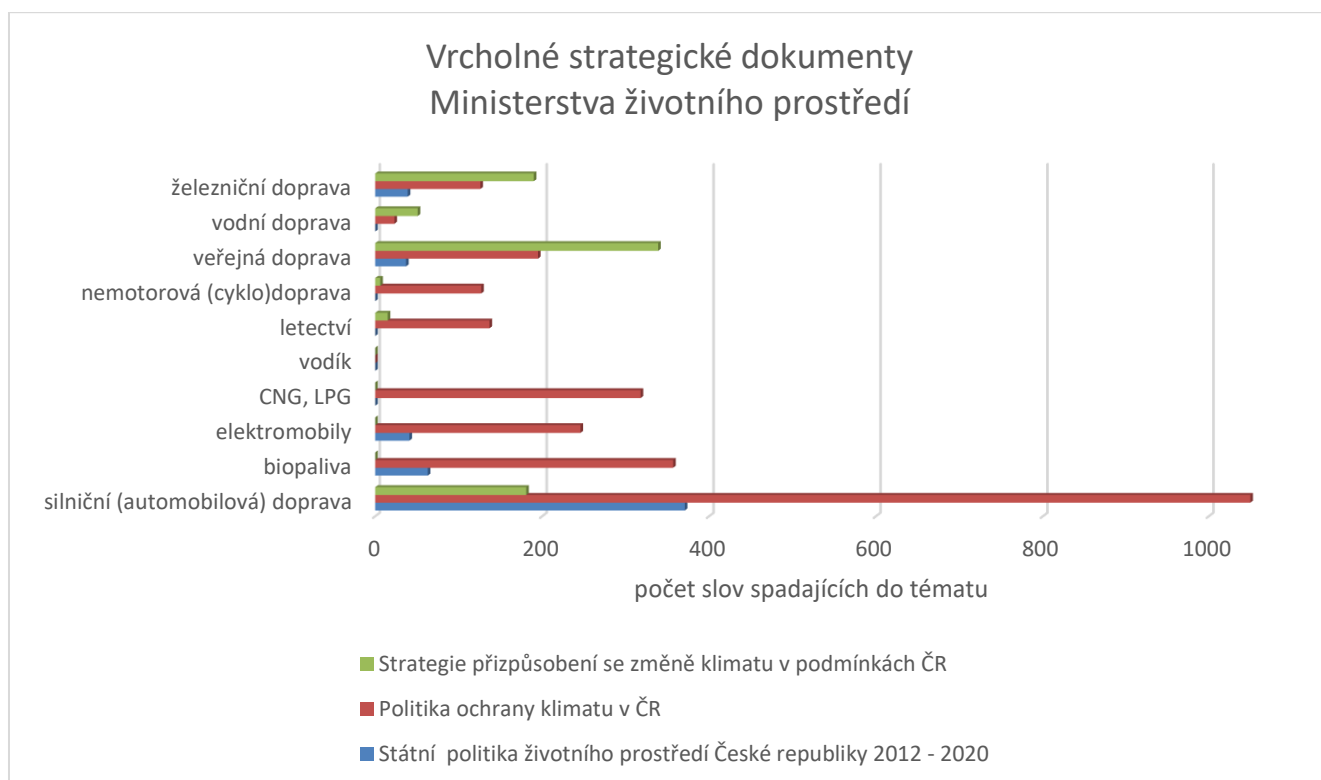
<sup>2</sup> <https://www.mpo.cz/cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/automobilovy-prumysl/narodni-akcni-plan-ciste-mobility--167456/>

### 5.3 Ministerstvo pro místní rozvoj



Ve Strategii regionálního rozvoje ČR můžeme najít rovnoměrnější důraz na všechny druhy dopravy. Nejvíce rozsahu (zhruba stejný podíl) je věnován silniční a veřejné (včetně železniční) dopravě, následuje letectví a cyklodoprava, nejméně rozsahu je vyhrazeno vodní dopravě. V koncepci státní politiky cestovního ruchu najdeme z druhů dopravy zmíněnou pouze tu cyklistickou, a to primárně ve volnočasovém, turistickém významu.

## 5.4 Ministerstvo životního prostředí



Ve Státní politice životního prostředí převládá důraz na silniční dopravu, v rámci níž jsou zmíněny dva hlavní problémy. Prvním je zastaralý vozový park, druhým je potom nevyhovující dopravní infrastruktura pro automobily. Podle koncepce je řešením modernizace parku motorových vozidel a výstavba silniční infrastruktury. Marginální rozsah je věnován veřejné a železniční dopravě, **cyklodoprava není v koncepci přítomna vůbec.**

Politika ochrany klimatu v ČR v kapitole věnované dopravě vyhrazuje dominantní prostor silniční dopravě a alternativním palivům pro motorová vozidla. Podobně jako ve Státní politice životního prostředí je kladen důraz na obměnu vozového parku s cílem zvýšit podíl motorových vozidel na alternativní paliva. Dále je menší prostor věnován i zbyvajícím druhům dopravy včetně té cyklistické, které je věnován podobný rozsah jako veřejné, železniční nebo letecké dopravě.

Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR dává v tématu dopravy největší prostor veřejné a železniční dopravě, až za kterými následuje doprava silniční. V rámci železniční dopravy se v rámci koncepce opakovaně objevuje téma odolnosti elektrických drah vůči ledovce, u veřejné dopravy je akcentována výbava vozidel klimatizacemi. **Cyklodoprava je zmíněna celkem pěti slovy.**

## 6 Cyklodoprava ve strategických dokumentech

Přes jaká témata je cyklodoprava ve strategických dokumentech definována? V této kapitole se podíváme nejdříve zvlášť na vrcholné strategické dokumenty analyzované již výše, a následně se zaměříme i na samotný dokument cyklostrategie.

Pojetí cyklodopravy v dokumentech	počet slov	podíl
do města	111	11%
elektrokola dotace	33	3%
infrastruktura	301	30%
koncepce a metodika	66	7%
obecné formulace	208	21%
stojany	41	4%
turistika	244	24%
<b>celkem</b>	<b>1004</b>	<b>100%</b>

V deseti vrcholných dokumentech je cyklodoprava zmíněna v rozsahu celkem tisíce slov. Třicet procent rozsahu je věnováno cyklistické infrastruktuře, a to především formou vyjádření potřeby budování cyklistických stezek ve městech a oddělování cyklistického provozu od toho motorového. Existující síť cyklostezek je chápána jako nedostatečná a nevyhovující. Čtvrtina rozsahu je věnována cykloturistice, kde je jízda na kole chápána jako významná pro atraktivitu cestovního ruchu a rekreaci obyvatel. Pětina rozsahu je věnována obecným proklamacím či nekonkrétním zmínkám cyklodopravy. V desetině rozsahu je cyklodoprava popisována jako důležitá pro řešení problémů dopravy ve městech. Dále jsou v rozsahu jedné věty či souvětí zmiňovány dotace na elektrokola, koncepce a metodiky a stojany na kola.

## 6.1 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 až 2020

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 až 2020, zkráceně Cyklostrategie, je implementačním dokumentem pro Dopravní politiku ČR 2014–2020. „Základním globálním cílem Cyklostrategie je zpopularizovat jízdní kolo, aby se opět stalo rovnocennou, přirozenou a integrální součástí dopravního systému v městech „krátkých vzdáleností“,...“ (s. 6).

Cyklostrategie pokrývá téma cyklo dopravy poměrně vyčerpávajícím způsobem vzhledem k době vzniku dokumentu. Zhruba čtvrtina dokumentu je věnována přehledu financování infrastruktury z národních a evropských zdrojů. Infrastruktura (témata infrastruktura a stojany) je dohromady věnováno zhruba 17 % rozsahu dokumentu. Významná část dokumentu je věnována metodikám, dílčím koncepcím, vzdělávání stakeholderů, vzdělávání veřejnosti, osvětě mezi cyklisty, silný důraz je kladen tedy i na lidský aspekt rozvoje cyklo dopravy. Nemalá část dokumentu je věnována cyklistice ve vztahu k turistice a cestovnímu ruchu (14 %). V dokumentu jsou pak v menším rozsahu pokryta i témata, která s časem nabrala na významu – elektrokola a sběr dat o cyklo dopravě.

	počet slov	podíl
bezpečnost	505	3%
data	413	2%
do města	46	0%
elektrokola	335	2%
finance	4655	24%
infrastruktura	2752	14%
kapacity	656	3%
koncepce a metodika	2167	11%
krádeže kol	214	1%
legislativa	1564	8%
osvěta veřejnost	1461	7%
stojany	495	3%
turistika	2789	14%
výchova cyklistů	986	5%
značení tras	640	3%
<b>celkem</b>	<b>19678</b>	<b>100%</b>



## 7 Jak vypadá priorita – silniční doprava v koncepcích

Jak může vypadat plnohodnotná integrace jednoho dopravního modu lze demonstrovat na silniční dopravě, které je věnováno více než 60 % rozsahu textu na téma dopravy ve vrcholných strategických dokumentech Česka. Silniční doprava je do strategických dokumentů integrovaná skrze řadu témat, která jsou popsána níže. Ačkoliv by se mohlo zdát, že reprezentovaná témata a hloubka jejich záběru uvnitř silniční dopravy ukazuje na analýzu strategického dokumentu věnovaného pouze silniční dopravě, odstavce níže však reprezentují přítomnost silniční dopravy v obecných, vrcholných či rámcových strategických dokumentech ČR.

### Změny klimatu a emise CO<sub>2</sub>

U silniční dopravy je silně reflektována míra, jakou přispívá k emisím skleníkových plynů formou ekvivalentu CO<sub>2</sub>. Pro motorovou dopravu jsou přesně kalkulovány emise CO<sub>2</sub> ve vztahu ke složení a stáří vozového parku v Česku a jsou propočítávány úspory CO<sub>2</sub> v různých scénářích. V kontextu emisí CO<sub>2</sub> ze silniční dopravy je v českých strategických dokumentech uvažována jediná možnost řešení, a to zvýšení podílu alternativních paliv pro motorová vozidla se spalovacím motorem (primárně zemní plyn) a rozvoj elektroautomobilů. **Snižování podílu silniční dopravy není uvažováno vůbec** ani v kontextu zásobování center měst, kde koncepce stále počítají s motorovými vozidly.

Silniční infrastruktura je podle strategií ohrožena klimatickou změnou skrze sesuvy půdy nebo měknutí asfaltu, jako řešení je nabízeno požadování prodloužených záruk od stavitelů infrastruktury a navrhování robustnější infrastruktury.

### Finanční podpora

Stát ve svých strategických dokumentech počítá i s rozsáhlou finanční podporou silniční dopravy směřovanou jak do výstavby infrastruktury, tak do nákupu motorových vozidel s nižšími emisemi privátním a veřejným sektorem. Dotace pro nákup motorových vozidel se v koncepcích propisují jak ex-post popis již existující či uskutečněné podpory, tak jako budoucí priorita, která má zvýšit podíl motorových vozidel s nižšími emisemi. U silniční infrastruktury jsou propočítávány náklady na konkrétní projekty či úseky, které dosahují celkové výše až téměř jednoho ročního rozpočtu České republiky. Existuje tedy rozsáhlý zásobník projektů, který z hlediska požadovaných nákladů klade nenaplnitelnou poptávku po financích. Kromě přímé finanční podpory nákupu motorových vozidel je uvažována i další finanční podpora skrze zvýhodněnou silniční nebo spotřební daň.

### Výzkum a vývoj, technologie

V silniční dopravě stát podporuje využívání nových technologií, a to ve vztahu pohonu motorových vozidel a k silniční infrastruktuře. Výzkum a vývoj se má zaměřit na rozvoj spalovacích motorů na zemní plyn s nižšími emisemi, elektroautomobily a v blíže nedefinované budoucnosti na pohon vodíkem. Na silniční síti mají být nasazovány informační technologie a telematika pro sledování, vyhodnocování a optimalizaci automobilové dopravy.

## **Infrastruktura, silniční síť**

Silniční infrastruktura je ve strategických dokumentech silným tématem. Jako závažný problém silniční dopravy je popisována nedostatečná kapacita silniční sítě, řešením je výstavba dalších komunikací či zkapacitňování těch existujících. Definování silniční sítě jako nedostatečné, nedobudované, jde ruku v ruce s nenaplnitelnými nároky na investice do silniční infrastruktury. Prostor mezi dnešním, současným stavem, a kýženým ideálem „dobudované sítě odpovídající kapacity“ přemostňuje ve strategiích množství jednotlivých kroků. Mezi tyto kroky patří kontinuální monitoring a evaluace silniční sítě a jejího technického stavu pro různé třídy komunikací. Je zpracován přehled výstavby jednotlivých projektů či opatření, včetně časového trvání, rozpočtu a priority podle evaluačního modelu. Ve strategických dokumentech se řeší konkrétní úseky, křižovatky, obchvaty. Jsou zdůrazňovány jak konkrétní komunikace spadající do sítě TEN-T, tak národní dálnice, silnice první třídy.

## **Evaluace a modelování**

Zásadní součástí zbytnování silniční dopravy jako esenciální, rostoucí, je její reprezentace skrze dopravní modely a jejich různé scénáře. Jsou zpracovávány exaktní prognózy růstu silniční dopravy, jsou pořizovány dopravní modely, na základě těchto je potom plánován další rozvoj silniční sítě. Je vyhodnocováno zatížení jednotlivých komunikací.

Pro silniční síť jsou zpracovány podrobné klasifikace jak pro charakter jednotlivých úseků, tak pro jejich technický a kapacitní stav. Silniční síť je klasifikována do komunikací různých tříd, uvnitř těchto tříd (silnice I. třídy) dochází k dalšímu třídění podle významu, zatížení, tahovosti a vztahu ke koncepci. Na silniční síti jsou identifikována konkrétní problematická místa, které je potřeba řešit. Problematičnost je hodnocena na základě kompletnosti sítě a kapacity. K problematickým místům jsou pak přiřazena konkrétní opatření jako řešení. Je modelováno zlepšení časové dostupnosti vzhledem k aplikaci opatření na problematická místa.

## 8 Shrnutí

Cyklodoprava v České republice disponuje dedikovaným strategickým dokumentem (Cyklostrategie 2013 – 2020), který vzhledem k době svého vzniku pokrývá cyklodopravu poměrně komplexním způsobem do jisté míry předvídající i boom cyklistické elektromobility. Na úrovni vrcholných, rámcových strategických dokumentů ústředních orgánů státní správy České republiky však není cyklodoprava prakticky přítomna, standardně je zmiňována pouze symbolicky či formálně.

V deseti analyzovaných vrcholných strategických dokumentech ze čtyř ministerstev je téma dopravy silně přítomno. Většina dopravního obsahu je však zaměřena na silniční dopravu (cca 62 % rozsahu), která výrazně dominuje nad ostatními druhy dopravy, samotné cyklodopravě je vyhrazeno 1 % rozsahu dopravního tématu (např. letecká doprava pokrývá 4 % a vodní doprava 6 % rozsahu). Na úrovni vrcholných strategických dokumentů je tedy cyklodoprava prakticky nepřítomná a stát s ní prakticky nekalkuluje a nezahrnuje ji do tématu dopravy.

Jak vypadá praktická integrace konkrétního druhu dopravy do strategických dokumentů ukazuje silniční doprava, které je vyhrazen nejen velký prostor, ale která je zároveň pojednána komplexně, do detailů, prakticky, finančně. Právě pozice silniční dopravy ve strategických dokumentech ukazuje, jakým způsobem by mohl stát k cyklodopravě přistupovat, aby jí přiřknul kromě symbolického především praktický význam.