



Cyklostezky na pokraji boomu – analýza 20 let financování a výhled do roku 2027

Cycle paths on the verge of a boom - analysis of 20 years of funding and outlook to 2027

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

Supported by:



Federal Ministry
for the Environment, Nature Conservation
and Nuclear Safety



European
Climate Initiative
EUKI

based on a decision of the German Bundestag

Analýza vznikla v rámci projektu Cyclurban+, který je součástí Evropské iniciativy na ochranu klimatu (EUKI) Spolkového ministerstva životního prostředí, ochrany přírody a jaderné bezpečnosti (BMU).

Cyklostezky na pokraji boomu – analýza 20 let financování a výhled do roku 2027

Autor: Michal Šindelář

Nadace Partnerství
Údolní 33, 602 00 Brno

Telefon: +420 733 286 101

E-mail: michal.sindelar@nap.cz

Obsah

1	Manažerské shrnutí.....	4
2	Executive Summary	5
3	Cyklostezky na pokraji boomu	6
4	Investice za posledních 20 let.....	7
4.1	Státní fond dopravní infrastruktury.....	7
4.2	Evropské fondy.....	9
4.3	Města, obce a kraje.....	10
4.4	Odhad dalších investic	11
4.5	Investice za Česko celkem.....	12
5	Brzdí investice nedostatek zdrojů?	14
6	Šest nebo dvanáct miliard na dalších šest let?.....	18
6.1	Jaké budou dostupné zdroje pro nadcházející období a budou tyto zdroje stačit?	18
7	Příležitost, kterou lze proměnit hned.....	20
8	O publikaci.....	21

1 Manažerské shrnutí

Za posledních 20 let se investovalo do cykloinfrastruktury 13 miliard korun. Tuto částku bude možné zdvojnásobit během následujících 6 let, kdy je pravděpodobné, že samosprávy k vlastním zdrojům budou potřebovat dalších 12 miliard finanční podpory. Tuto podporu lze zajistit pouze z vrcholné úrovně. V situaci, kdy jsou alokace evropských fondů českým ministerstvem již rozhodnuty, zbývá Státní fond dopravní infrastruktury. SFDI byl v posledních 21 letech významným partnerem samospráv při rozvoji cyklodopravy. A jeho role bude ještě důležitější v situaci, kdy samosprávy budou potřebovat až 2 miliardy finanční podpory ročně pro výstavbu bezpečné infrastruktury pro lidi na kolech.

Během pandemie covid-19 vzrostl ve městech podíl lidí dopravujících se na kole a zároveň vzrostla obliba rekreační jízdy na kole. Jízda na kole, ať už dopravní nebo rekreační, zlepšuje zdravotní stav obyvatelstva, je pro města prostorově úsporná, je čistá a bezemisní, je bezpečná, infrastruktura pro ni je levná, je ekonomicky dostupná pro uživatele. Samosprávy mají na následující 4 roky připraveny projekty nejméně za 7 miliard. V minulosti přicházely na SFDI žádosti o podporu ve výši 200 až 300 milionů ročně, nyní se žádosti blíží jedné miliardě ročně.

SFDI se v letech 2020 a 2021 vydal cestou schvalování finanční podpory pro všechny žádosti, které splnily pravidla pro poskytnutí příspěvku. Žádná žádost nebyla odmítnuta kvůli nedostatku financí. Tento pozitivní trend je potřeba udržet. Úlohou Vlády ČR a ministra dopravy je zajistit schválení takového rozpočtu SFDI, který bude pokrývat potřeby samospráv na investice do cyklodopravy i v době, až dosáhnou do výše 2 miliard Kč ročně.

2 Executive Summary

Over the last 20 years, 13 billion crowns have been invested in cycling infrastructure. This amount could be doubled in the next 6 years, when it is likely that local authorities will need another 12 billion of financial support in addition to their own resources. This support can only be secured from the state level. In a situation where the allocations of European funds have already been decided by the Ministry of Regional Development, the State Fund for Transport Infrastructure remains (SFDI). The SFDI has been an important partner of municipalities in the development of cycling over the last 21 years. And its role will be even more important in a situation where local governments will need up to 2 billion of financial support per year to build safe infrastructure for people on bikes.

During the covid-19 pandemic, the proportion of people transporting themselves by bicycle increased in cities, while the popularity of recreational cycling increased too. Cycling, whether for transport or recreation, improves public health, is space-efficient for cities, is clean and emission-free, is safe, the infrastructure for it is cheap, and is economically accessible to users. Local authorities have at least 7 billion worth of projects in the pipeline for the next 4 years. In the past, the SFDI has received requests for support of 200 to 300 million a year, but now the requests are approaching one billion a year.

In 2020 and 2021, the SFDI has taken the route of approving financial support for all applications that have met the rules of eligibility. No applications were rejected due to lack of funding. This positive trend needs to be maintained. It is the task of the Government of the Czech Republic and the Minister of Transport to ensure that the SFDI budget is approved in such a way that it will cover the needs of local governments for investments in cycling even when they reach up to CZK 2 billion per year.

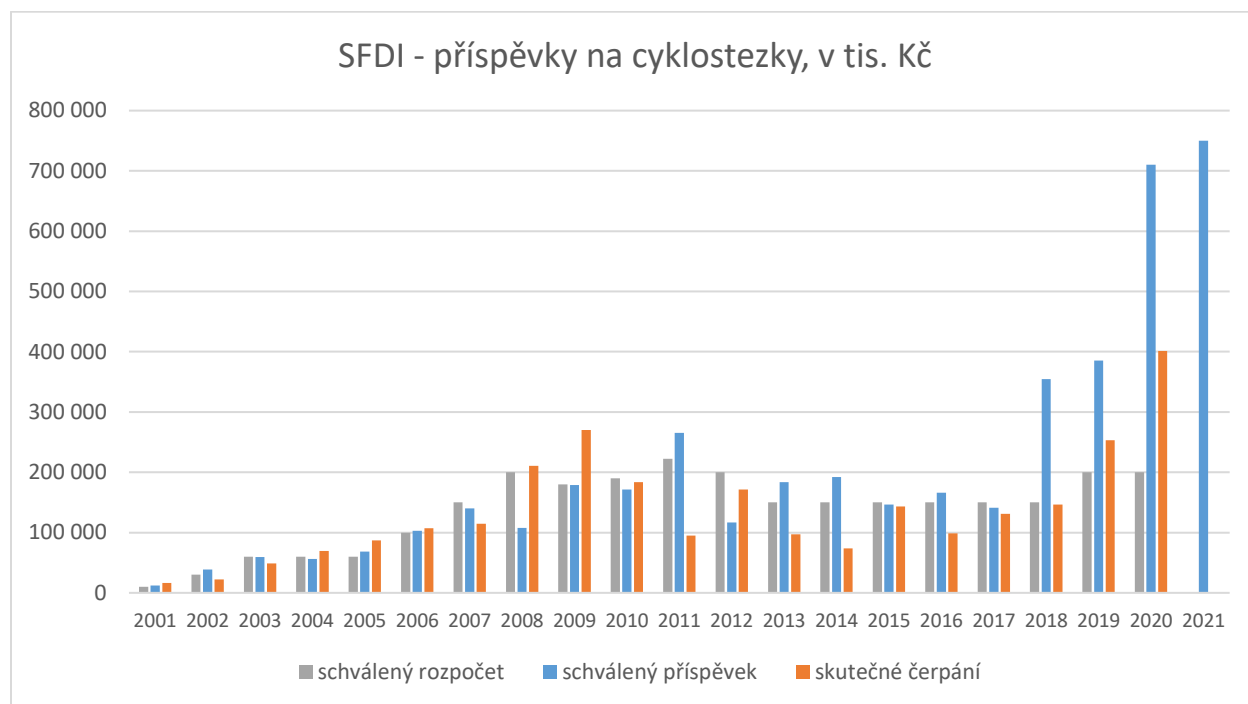
3 Cyklostezky na pokraji boomu

Česko není Holandsko. Zatím. Postupně se však k Holandsku, Dánsku nebo Německu přibližuje výstavbou bezpečné infrastruktury pro dopravu a rekreaci na jízdních kolech. Ačkoliv Češi jízdu na kole využívají méně pro účely dopravy (okolo 4 % cest v Česku), o to vášnivější jsou rekreační cyklisté, kdy podle průzkumu United Assistance rekreačně vyrazí na kolo až 36 % obyvatel země. Ještě před třiceti lety v Česku cyklostezky prakticky neexistovaly, před dvěma dekádami však začala systematická podpora jejich výstavby a dnes téma rekreační, sportovní a dopravní cyklistiky rezonuje nejen mediálním mainstreamem, ale jedná se téměř i o národní prioritu zvláště ve vztahu ke klimatickým změnám a udržitelnosti v dopravě a cestovním ruchu.

4 Investice za posledních 20 let¹

Výstavba cyklostezek a další infrastruktury je v největším objemu podporována skrze dotační program Státního fondu dopravní infrastruktury (dále jen SFDI) „Příspěvky na výstavbu nebo opravu cyklistických stezek nebo zřízení jízdních pruhů pro cyklisty“ a skrze fondy Evropské unie rozdělovaných Integrovaným regionálním operačním programem (IROP) spravovaným Ministerstvem pro místní rozvoj. Dále je cykloinfrastruktura financována z rozpočtů samospráv – krajů, měst a obcí.

4.1 Státní fond dopravní infrastruktury

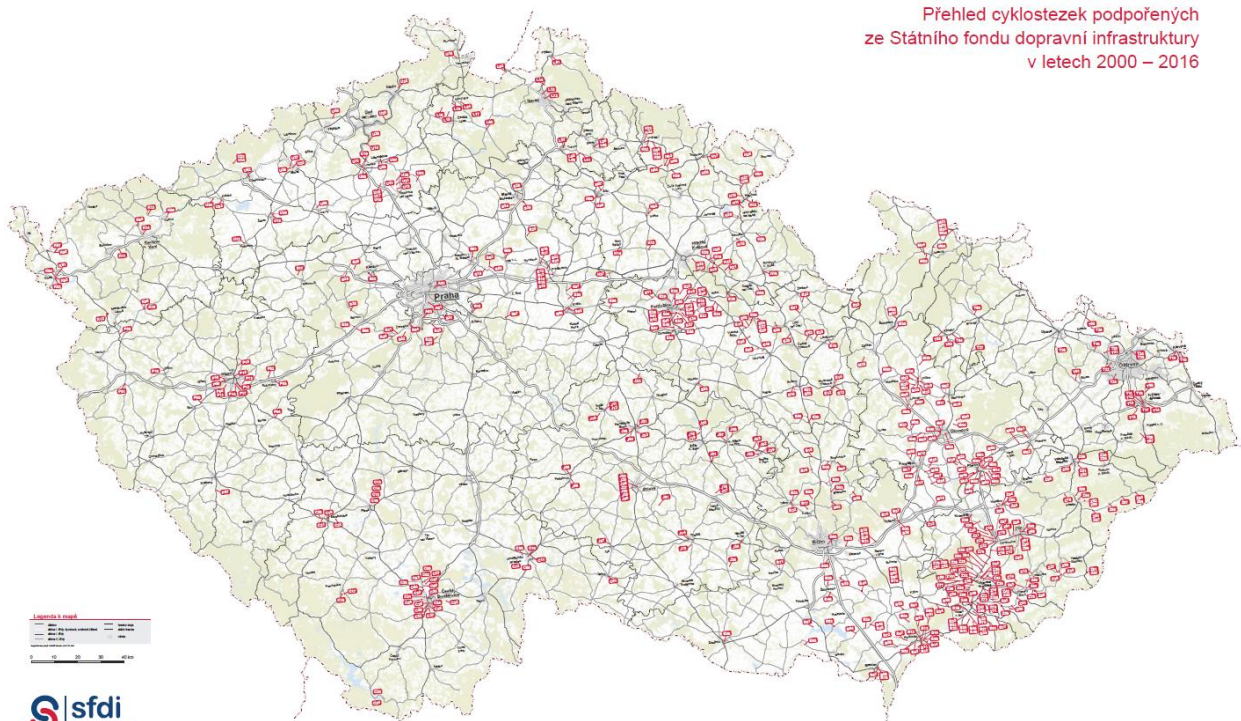


Vyplacené příspěvky na cyklostezky se dlouhodobě pohybovaly na úrovni 100 až 200 milionů ročně, od roku 2018 jsme však svědky, kdy SFDI schvaluje příspěvky ve výši násobně překračující původně schválený rozpočet pro daný rok. Bezprecedentním se stal rok 2020, kdy SFDI původně počítal s rozpočtem 200 milionů na cyklostezky, schválil však podporu pro 64 projektů ve výši 710 milionů a ve stejný rok vyplatil 401 milionů. Podle posledních údajů k srpnu 2021 byla schválená podpora opět v rekordní výši dosahující 750 milionů.

¹ Veškerá sebraná a zkomponovaná data, ze kterých tato analýza čerpá, jsou dostupná zde <https://docs.google.com/spreadsheets/d/1A-SMxfzmKN8d3fRQ0h5LoHXbqISWMLIF/edit?usp=sharing&oid=110055066885848741575&rtpof=true&sd=true>.

Cyklostezky 2000 – 2016

Přehled cyklostezek podpořených
ze Státního fondu dopravní infrastruktury
v letech 2000 – 2016

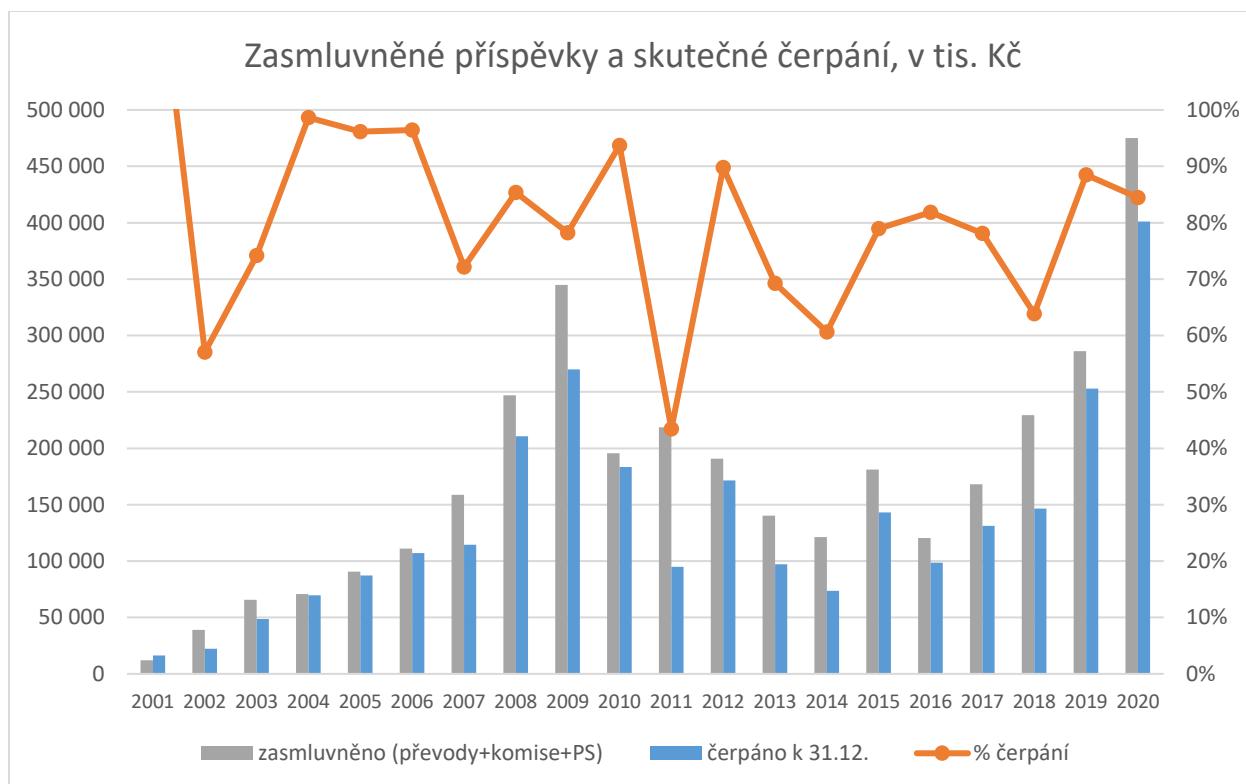


1 Přehled cyklostezek podpořených ze Státního fondu dopravní infrastruktury v letech 2000–2016. Zdroj: https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklomapa_prispevky/mapa_cyklostezky_sfdi.pdf

564 podpořených projektů cyklostezek do roku 2016 zobrazuje mapa SFDI. Tyto projekty najdeme nejčastěji na Moravě a to ve Zlínském (101 projektů), Jihomoravském (77 projektů) a Olomouckém kraji (65 projektů). Následuje Pardubický (56 projektů) a Královéhradecký kraj (41 projektů).

SFDI během dvou dekád v letech 2000 až 2021 podpořil výstavbu cyklostezek a další cykloinfrastruktury schválenou podporou ve výši 3,6 miliardy Kč², z této částky samosprávy vyčerpaly průměrně 76 %, tedy 2,74 miliardy Kč.

² Spolu se schváleným příspěvkem z července 2021 se jedná o schválenou podporu ve výši 4,35 miliardy.



Ve vyplácení příspěvků na výstavbu cyklostezek existuje několik milníků. Nejdříve hodnotitelská komise doporučuje Výboru SFDI projekty ke schválení, který toto doporučení respektuje. Hodnotitelská komise boduje jednotlivé projektové žádosti podle vybraných kritérií vedoucích k seřazení žádostí podle kvality. Výbor žádosti schvaluje a vzniká tak každoročně finanční objem schválených příspěvků.

Dalším milníkem je zasmluvnění příspěvků, tedy uzavření smlouvy mezi SFDI a žadatelem o příspěvky. V tomto kroku někteří žadatelé z různých důvodů neuzavřou smlouvu a vzniká tak rozdíl mezi schválenými příspěvky a zasmluvněnou částkou. Mezi roky 2006 a 2013 Poslanecká sněmovna formou pozměňovacích návrhů při schvalování rozpočtu SFDI pro další rok politicky vkládala konkrétní projekty do rozpočtu SFDI, pro rok 2009 dokonce 32 projektů ve výši 257 milionů. Podle informací z výročních zpráv fondu však tyto projekty trpěly nízkou mírou připravenosti:

„Akce zařazované do rozpočtu SFDI pozměňovacími návrhy PSP ČR nebyly s výjimkou jedné (město Uničov) připraveny a příjemci se téměř po celý kalendářní rok potýkali s problémy od vydání stavebního povolení na akci, vyřešení vlastnických vztahů k pozemkům dotčeným stavbou až po realizaci samotných výběrových řízení zhotovitele.“

Posledním milníkem je samotné čerpání příspěvku podmíněně realizací projektu cyklostezky či jiného opatření. Dlouhodobě je 76 % zasmluvněné částky vyplaceno, v posledních dvou letech byla úspěšnost čerpání 88 a 84 %.

4.2 Evropské fondy

Vedle národního financování skrze SFDI je rozvoj cyklistické infrastruktury podporován Evropskou unií skrze Evropský fond pro regionální rozvoj. Ministerstvo pro místní rozvoj administruje Integrovaný regionální operační program (IROP, dříve pouze ROP), kterým jsou rozdělovány peníze z tohoto fondu.

Podle informací³ projekční firmy Atelis bylo v prvním programovém období 2007 až 2013 především skrze program ROP podpořeno 192 projektů celkovou dotací 3,14 miliardy korun. Pro druhé programové období zpracoval přehled financování cykloinfrastruktury od roku 2014 do března 2021 skrze IROP spolek Partnerství pro městskou mobilitu⁴. Pro žadatele byla schválena podpora ve výši 2,139 miliardy Kč, z toho bylo již 1,447 miliardy Kč vyplaceno. Celkem bude v druhém období s podporou evropských fondů vystavěno 306 kilometrů cyklostezek. Zhruba 6 % z této podpory bylo však využito na výstavbu parkovacích cyklověží.

4.3 Města, obce a kraje

Posledním významným zdrojem financování cykloinfrastruktury jsou rozpočty samospráv (krajů, měst a obcí). Samosprávy vlastní finance používají na krytí spoluúčasti při žádostech o dotaci, případně za ně přímo budují vlastní opatření. Zatímco menší samosprávy s menšími rozpočty k budování infrastruktury potřebují dotace, dvě největší města mají natolik rozsáhlé rozpočty, že mohou cykloinfrastrukturu budovat z vlastního rozpočtu. Pražský roční rozpočet pouze na dopravu přesahuje 27 miliard Kč, brněnský roční rozpočet pouze na dopravu přesahuje 4 miliardy Kč. Jiná města, i ta statisícová, jsou však závislá na dotacích. Například celkový rozpočet Ústí nad Labem dosahuje 2 miliard Kč, z čeho na dopravu jde každoročně okolo 300 milionů Kč.

Statutární město Brno v letech 2000 až 2020 investovalo do cyklistických opatření celkem 286 milionů Kč. Mezi tyto investice patří cyklostezky, cyklopruhy, cykloobousměrky, ale také stavba nebo rekonstrukce mostů, což jsou investice za desítky milionů Kč. Město bylo schopné z této částky čerpat dotace ve výši necelých 59 milionů a to především z evropských fondů ROP a IROP. Zároveň na území města proběhly investice do cykloopatření v rámci sdružených investic i ze strany dalších aktérů, jako je Ředitelství silnicí a dálnic, Správa železnic nebo developerské společnosti ve výši 63,5 milionu Kč. Pokud vynecháme podíl dotací, které jsou započteny v této analýze na jiném místě, pak bylo na území Brna ze strany města investováno 227 milionů Kč, spolu s investicemi jiných aktérů se jedná celkem o 291 milionů Kč.

Statutární město Brno investice 2000 až 2020	286 259 159 Kč
z toho dotace (ROP, SFDI)	58 764 600 Kč
Brno celkem bez dotací	227 494 559 Kč

Brno - jiní investoři (ŘSD, SŽ, developeři)	63 540 000 Kč
---	---------------

³ <https://www.atelis.eu/novinky-detail/3/nakolik-evropske-a-narodni-fondy-budou-v-budoucnosti-pocitat-s-podporou-projektu-aktivni-mobility>

⁴ Příloha 1_Detailní přehled investic do cykloopravy.docx (677 kB) <https://www.dobramesta.cz/novinky/1278/ceska-republika-v-planu-je-36-mld.-z-evropskych-fondu-na-cykloopravu>

U Hlavního města Prahy jsme schopni identifikovat investiční výdaje na cyklodopravu celkem ve výši 756 milionů Kč. Vzhledem k nedostupnosti přesných údajů o podílu dotací na těchto investicích a pouze několika příspěvkům ze SFDI během let 2000 až 2016 odhadujeme tento podíl jako spíše nízký, a to 10%. Pokud odečteme odhad dotací, pak Praha investovala do cyklodopravy za posledních 20 let 680 milionů Kč. Informace o investicích dalších aktérů na území Prahy nejsou dostupné.

Praha 2000 - 2020 celkem (vč. dotací)	756 030 619 Kč
Praha odhad objemu dotací - 10 %	75 603 062 Kč
Praha celkem bez dotací	680 427 557 Kč

Podle průzkumu spolku Partnerství pro městskou mobilitu kraje (mimo Prahu) investovaly v letech 2015 až 2019 celkem 740 milionů Kč.

Praha	315 500 000 Kč
Jihomoravský	180 800 000 Kč
Ústecký	118 300 000 Kč
Plzeňský	109 000 000 Kč
Olomoucký	75 000 000 Kč
Královehradecký	61 900 000 Kč
Středočeský	46 100 000 Kč
Liberecký	35 000 000 Kč
Pardubický	30 000 000 Kč
Vysočina	25 500 000 Kč
Moravskoslezský	18 000 000 Kč
Karlovarský	16 700 000 Kč
Zlínský	14 000 000 Kč
Jihočeský	10 000 000 Kč
celkem	1 055 800 000 Kč
kraje celkem bez Prahy	740 300 000 Kč

4.4 Odhad dalších investic

Zatímco investice do cykloinfrastruktury z výše projednaných zdrojů lze poměrně spolehlivě doložit dostupnými daty, data podkládající jiné zdroje nejsou snadno dostupná, proto v tomto případě budeme objem investic odhadovat. Obecně předpokládáme, i na základě dat ze SFDI, že výstavba cyklostezek postupně zrychluje, a že na začátku sledovaného období počínaje rokem 2000 bylo tempo investic nižší, než druhé polovině sledovaného období končícího rokem 2020.

Mimo Prahu a Brno investovaly do cykloopatření i další města a obce. Jak již bylo popsáno výše, rozpočtová situace dvou největších měst jim umožňuje poměrně vysoké investice z vlastních zdrojů, které jsou nedosažitelné pro jiná i statisícová města, jež jsou více závislá na dotační podpoře. Objem investic ostatních samospráv bez krajů odhadujeme na 150 % částky, kterou investovaly dvě nejbohatší česká města, tedy 1,36 mld. Kč. U krajů (bez Prahy) v období 2001 až 2014 odhadujeme objem investic na 150 % toho, co kraje investovaly v období 2015 až 2019, tedy 1,11 mld. Kč.

Dále započítáváme odhad investic dalších aktérů, typicky Správy železnic, Ředitelství silnic a dálnic, developerských firem, které se realizuje v rámci sdružených investic. Objem těchto investic odhadujeme na 0,75 mld. Kč.

<i>odhad</i>	ostatní obce a města - 2000 až 2020	1 361 883 174 Kč
<i>odhad</i>	kraje - 2001 až 2014	1 110 450 000 Kč
<i>odhad</i>	jiní investoři 2000 - 2020	750 000 000 Kč
<i>odhad</i>	celkem	3 222 333 174 Kč

Odhadujeme, že bylo v České republice v letech 2000 až 2020 investováno z dalších zdrojů 3,22 mld. Kč.

4.5 Investice za Česko celkem

Pokud započteme jak doložené investice, tak odhad těch obtížně doložitelných, dostáváme se na celkovou sumu 12,95 miliardy Kč investovaných v letech 2000 až 2020 do cykloinfrastruktury v České republice.

SFDI - 2000 až 2020	2 740 441 000 Kč
ROP 2007 až 2013	3 140 000 000 Kč
IROP - 2014 až 2020	2 138 919 000 Kč
dotace celkem	8 019 360 000 Kč

<u>kraje (bez Prahy)- 2015 až 2019</u>	<u>740 300 000 Kč</u>
Statutární město Brno 2000 až 2020	286 259 159 Kč
z toho dotace (ROP, SFDI)	58 764 600 Kč
<u>Brno celkem bez dotací</u>	<u>227 494 559 Kč</u>

<u>Brno - jiní investoři (ŘSD, SŽ, developeři)</u>	<u>63 540 000 Kč</u>
--	----------------------

Praha 2000 - 2020 celkem (vč. dotací)	756 030 619 Kč
Praha odhad objemu dotací - 10 %	75 603 062 Kč
<u>Praha celkem bez dotací</u>	<u>680 427 557 Kč</u>

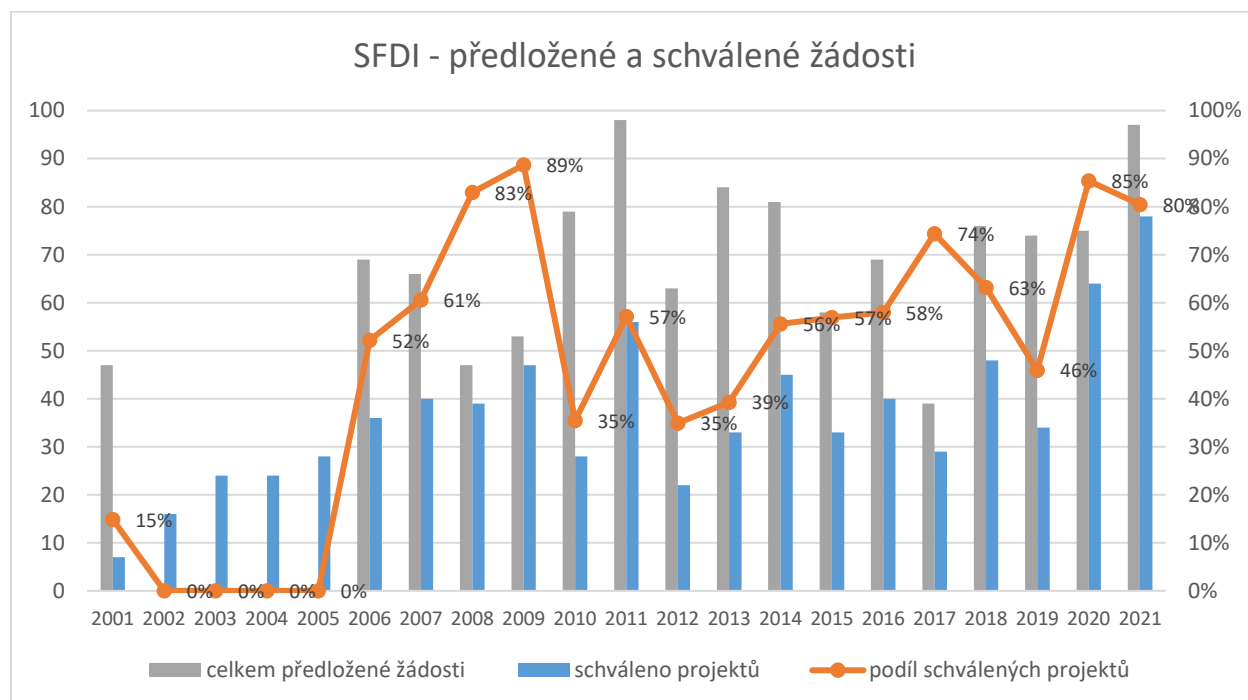
<i>odhad</i>	ostatní obce a města - 2000 až 2020	1 361 883 174 Kč
<i>odhad</i>	kraje - 2001 až 2014	1 110 450 000 Kč
<i>odhad</i>	jiní investoři 2000 - 2020	750 000 000 Kč
<i>odhad</i>	celkem	3 222 333 174 Kč

ČR 2000 až 2020 celkem **12 953 455 290 Kč**

5 Brzdí investice nedostatek zdrojů?

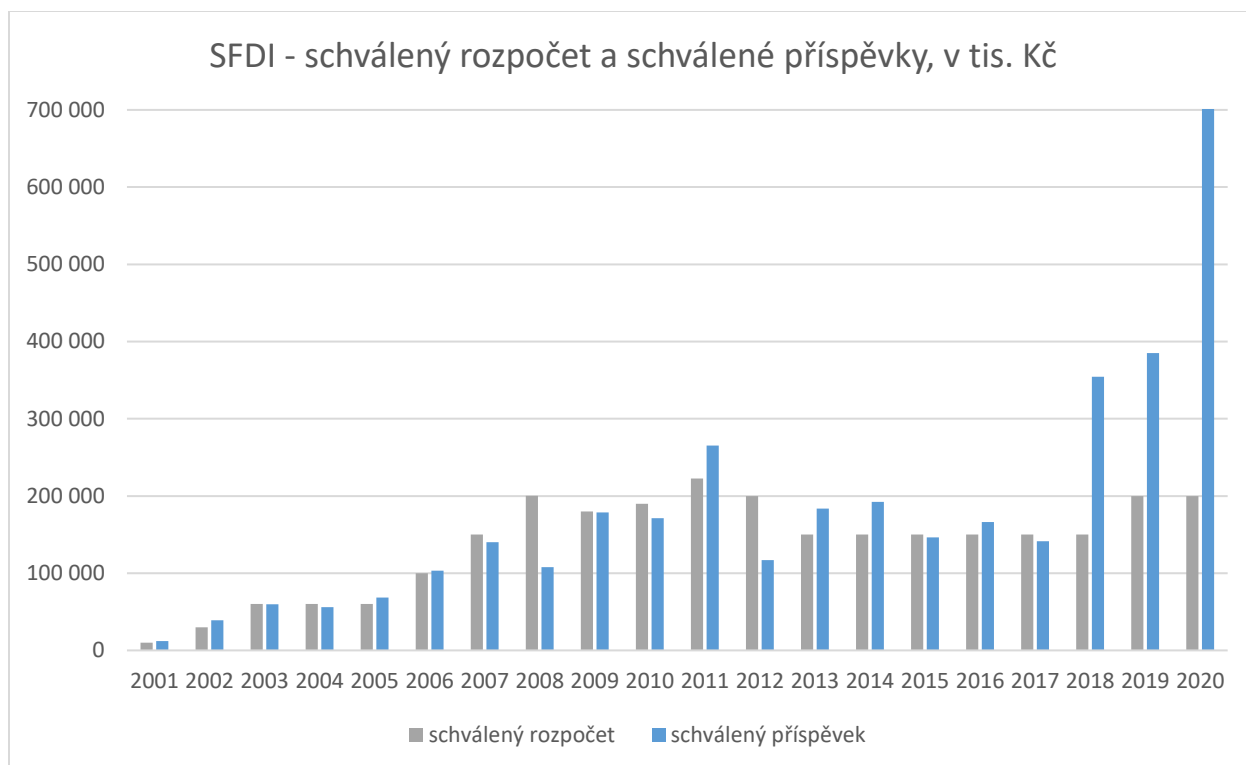
Víme, že se v Česku za poslední dvě dekády investovalo do cyklodopravy téměř 13 miliard Kč. Je to hodně? Je to málo? Odpovídá tato částka? Jak poměřovat potřebnost investic?

Jedním ukazatelem zájmu měst a obcí o výstavbu cyklostezek jsou počty žádostí o podporu předložené do SFDI a kolik z nich bylo schváleno k podpoře.

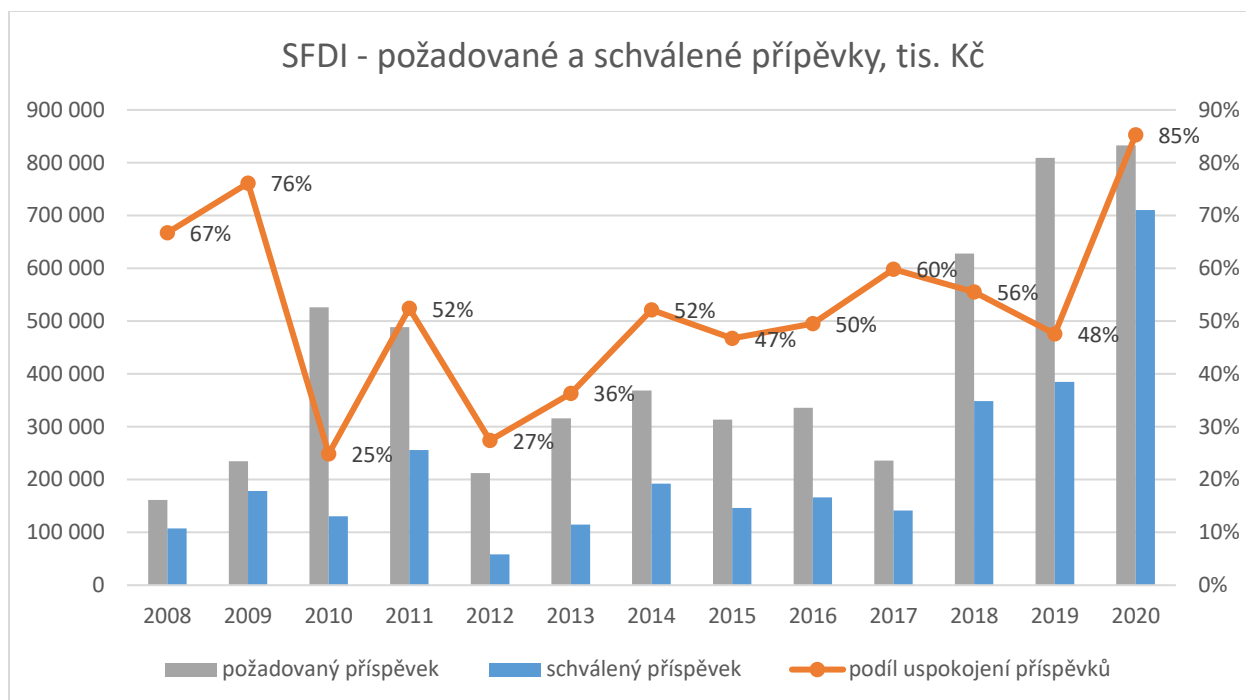


Informace o počtu předložených žádostí z let 2002 až 2005 není dostupná.

Dlouhodobý průměr schválených žádostí ze všech předložených žádostí je 58 % s tím, že existuje velká variabilita mezi jednotlivými roky. Například v roce 2009 bylo schváleno 89 % předložených projektů, ale v roce 2010 už to bylo pouze 35 % předložených projektů. Stejně tak v roce 2019 bylo schváleno 46 % projektů, aby o rok později bylo schváleno 85 % projektů žádajících o podporu. Při výběru projektů ke schválení hraje roli kvalita předloženého projektu, pokud je projekt například v rozporu s normami, chybí vyžadované doklady jako např. územní rozhodnutí nebo není projekt v souladu s podmínkami dotačního programu (je např. žádáno nikoliv na cyklostezku, ale na obslužnou komunikaci k zahrádkám), pak jsou takové projekty vyřazeny.



Hlavním mechanismem schvalování projektů donedávna byly dostupné finance. Každý z projektů dostane od hodnotitelské komise bodové hodnocení, podle kterého jsou projekty seřazeny. Vybrány k podpoře jsou potom projekty podle bodového hodnocení. Jakmile dojde k vyčerpání schváleného rozpočtu, zbývající projekty s nižším bodovým hodnocením se ocitnou pod čarou a nejsou schváleny. Tento jev ilustruje graf prezentující schválený rozpočet a schválené příspěvky, kdy až do roku 2017 schválené příspěvky víceméně kopírovaly předem schválený rozpočet a byly mezi roky 2001 a 2017 schváleny projekty se souhrnným rozpočtem 96 % schváleného rozpočtu. Tato situace ale přestává platit v roce 2018, kdy schválené příspěvky začínají násobně překonávat předem schválený rozpočet, na základě čehož lze usuzovat, že SFDI vychází vstříc zvýšené poptávce po financování cyklostezek.



Podobný obraz převisu poptávky po financích nad jejich nabídkou získáme, pokud srovnáme požadované příspěvky s těmi schválenými. Jen od roku 2008 (od kdy jsou data o požadovaných příspěvcích dostupná) bylo požadováno celkem 5,46 miliardy Kč na výstavbu cyklostezek, schváleny byly ale příspěvky ve výši 2,94 miliardy, což odpovídá 56 %. V této částce jsou však obsaženy i nároky žádostí, které byly neschváleny kvůli velmi nízké kvalitě nebo nedoložení potřebných dokumentů. Stejně tak jsou zde obsaženy i opakované žádosti, nezdědka se stává, že když žadatel neuspěje v jednom roce, svou žádost podává znovu v roce dalším. Skutečná míra uspokojení požadovaných příspěvků tak bude vyšší.

V letech 2018 a 2019 je však patrný silný převis požadovaných příspěvků nad těmi schválenými. Například v roce 2019 byly schváleny příspěvky v rekordní výši 385 milionů Kč, požadavek však byl na 809 milionů; zůstaly tak neuspokojeny žádosti za více než 400 milionů.

Na stejnou tendenci poukazuje i 72. výzva IROP zaměřená výhradně na cyklo dopravu. V této výzvě bylo v roce 2017 schváleno k podpoře 17 projektů s příspěvkem EU ve výši 236 milionů Kč. Dalších 37 projektů s požadovaným příspěvkem 366 milionů Kč ale skončilo pod čarou kvůli schválenému rozpočtu výzvy ve výši 250 milionů. Zájem o finanční podporu tak byl více než dvojnásobný oproti dostupným financím. Následně byla o tři roky později v září 2020 alokace pro výzvu navýšena o dalších 276 milionů Kč, které byly nabídnuty 37 náhradním projektům, které původně skončily pod čarou kvůli nedostatku financí.

Konečně na silnou připravenost samospráv pro výstavbu cykloinfrastruktury, se kterou jde ruku v ruce poptávka po financování výstavby, dokládá průzkum iniciativy CityChangers, který zjišťoval připravenost samospráv pro výstavbu do roku 2025. Podle tohoto průzkumu mají obce, města a kraje připraveno 452 projektů se schváleným územním rozhodnutím nebo v pokročilejší fázi přípravy. Tyto projekty odpovídají 661 kilometrům cykloopátek. Pro uskutečnění těchto projektů bude třeba v následujících 4 letech investice

ve výši 7 miliard Kč. Pro srovnání, SFDI během 21 let⁵ schválil k podpoře 700 projektů s příspěvkem 4,35 miliardy.

⁵ K srpnu 2021.

6 Šest nebo dvanáct miliard na dalších šest let?

Víme, že skokově narostly žádosti o finanční podporu pro výstavbu cyklostezek a dalších opatření zvyšujících bezpečnost lidí na kolech směřovaných na SFDI. Zatímco v letech 2012 až 2017 byl každoročně požadován příspěvek v rozmezí dvě sta až tři sta milionů korun, v roce 2018 to bylo již 628 milionů, v roce 2019 potom 809 milionů a v roce 2020 rekordních 833 milionů korun. Lze očekávat, že potřeby obcí a krajů na finanční podporu formou dotací každoročně překročí jednu miliardu korun.

Tento trend koresponduje s průzkumem CityChangers, podle kterého mají obce a kraje připraveny projekty na následující 4 roky za celkem sedm miliard korun. Opět pro srovnání, v Česku se podle všeho do cykloopatření v letech 2000 až 2020 investovalo celkem 13 miliard korun; nyní máme na další čtyři roky poptávku po investicích za sedm miliard, což představuje 53 % částky proinvestované v předcházejících dvaceti letech. Tato poptávka odpovídá investicím ve výši 1,75 miliardy korun ročně. Pokud bychom počítali s dotační podporou ve výši 85 %, pak samosprávy budou potřebovat 5,95 miliard korun podpory na tyto projekty, tzn. 1,49 miliardy ročně.

Na základě dostupných dat lze odhadnout, že v Česku bude poptávka po finanční podpoře pro výstavbu cykloinfrastruktury ve výši 1 až 1,49 miliardy korun ročně. Tento odhad je spíše konzervativní a není v něm obsažena tendence růstu investic, které jsme za posledních několik let svědkem.

scénáře vývoje potřeb dotační podpory, mld.
Kč

rok	minimální	střední	růstový
2022	1	1,49	1,49
2023	1	1,49	1,49
2024	1	1,49	2
2025	1	1,75	2
2026	1	1,75	2,5
2027	1	1,75	2,5
celkem	6	9,72	11,98

Při velmi konzervativním odhadu, který je minimalistický a u kterého nerealisticky chybí předpoklad růstu, bude třeba každý rok podpořit výstavbu dotacemi ve výši jedné miliardy korun, což vychází na celkem 6 miliard korun pro nadcházející období. Ve scénáři, který je více realistický a který obsahuje konzervativní růstovou korekci, bude potřeba dotací ve výši 1,49 až 1,75 miliard korun ročně, což v následujících programovém období znamená necelých 10 miliard finanční podpory celkem. Ve scénáři, který vychází z aktuálních dat a obsahuje realistický scénář růstu, vychází potřeba finanční podpory na 1,49 až 2,5 miliardy korun ročně s celkovou částkou 12 miliard korun.

6.1 Jaké budou dostupné zdroje pro nadcházející období a budou tyto zdroje stačit?

MMR plánuje⁶ z evropských fondů pro období 2021 až 2027 vyčlenit na podporu cyklo dopravy částku 3 miliardy korun s tím, že první výzvy budou vyhlášeny na přelomu roku 2021 a 2022. Tato částka bude rozdělena do celkem 6 let do konce roku 2027, to odpovídá průměrně půl miliardě na jeden rok. Alokace evropských fondů českým ministerstvem tak dokáže pokrýt maximálně polovinu potřeb v případě minimalistického scénáře, v případě středního scénáře pokryje necelou třetinu potřeb a v případě růstového scénáře pak čtvrtinu potřebné finanční podpory.

Omezené finance může přinést Národní plán obnovy. Podle neveřejného přehledu opatření a investic plánu obnovy z května 2021 by mělo být v letech 2021 a 2022 přes SFDI rozděleno celkem 600 milionů na výstavbu cykloinfrastruktury. Podle červencového Návrhu schválení českého plánu obnovy Evropskou komisí⁷ český plán obsahuje jako indikátory výstavbu celkem 80 kilometrů „cyklostezek, chodníků, bezbariérových tras.“

Aby nebyl rozvoj cykloinfrastruktury v Česku finančně přiškrcen, bude třeba zajistit finanční podporu kompenzující omezenou alokaci evropských fondů. Samosprávy mají pouze omezené zdroje, které ve většině případů používají na krytí kofinancování vlastních projektů. Chybějících šest až devět miliard představuje dotační podporu, kterou obce a kraje potřebují k realizaci projektů. Při omezené alokaci evropských fondů na cyklo dopravu zbývají národní finance alokované Státním fondem dopravní infrastruktury.

modely finanční podpory pro tři scénáře				
		minimální	střední	růstový
	IROP	SFDI	SFDI	SFDI
2022	0,5	0,5	0,99	0,99
2023	0,5	0,5	0,99	0,99
2024	0,5	0,5	0,99	1,5
2025	0,5	0,5	1,25	1,5
2026	0,5	0,5	1,25	2
2027	0,5	0,5	1,25	2
celkem	3	3	6,72	8,98

V minimálním scénáři bude třeba, aby každý rok SFDI alokoval nejméně 0,5 miliardy korun do výzvy cyklostezky. Ve scénáři, který je více realistický a který obsahuje konzervativní růstovou korekci, bude třeba alokace 1 až 1,25 miliardy korun ročně. Ve scénáři, který vychází z aktuálních dat a obsahuje realistický scénář růstu, bude třeba alokace 1 miliardy korun ročně na začátku období s růstem až na 2 miliardy korun ročně na konci období. Taková alokace by znamenala rozpočet SFDI, ve kterém jsou 1 až 2 % výdajů přiřazena k podpoře cyklo dopravy.

⁶ <https://www.mmr.cz/cs/ostatni/web/novinky/mmr-pres-230-km-novych-cyklostezek-z-irop-zvysi-be>

⁷ https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/com-2021-431_annexe_en.pdf

7 Příležitost, kterou lze proměnit hned

Rozvoj cykloinfrastruktury v Česku akceleruje a Česko je součástí světového trendu nástupu jízdního kola do všedního života ať už formou dopravního nebo relaxačního prostředku. Nebudeme zde vyjmenovávat rozsáhlý seznam výhod, které nemotorová doprava přináší kvalitě života a veřejným rozpočtům. Objem investic roste. V začátcích rozvoje cyklostezek v Česku to byly projekty v hodnotě desítek milionů korun ročně. Tak to dlouho nevydrželo a po několika letech se již jednalo o nižší stovky milionů. Po dvaceti letech vývoje se však již jedná o částku dosahující miliardu korun ročně a tato částka bude podle všeho dále růst.

Dynamický rozvoj bezpečné infrastruktury pro lidi na kolech je skutečností již dnes. Obce, svazky obcí, města a kraje mají nachystány projekty za 7 miliard a to jen na následující čtyři roky. Samosprávy intenzivně pracují a chystají udržitelný rozvoj v dopravě⁸. Zajišťují územní dokumentaci, projektovou dokumentaci, stavební povolení, veškerou přípravu. Ale v jejich rozpočtových možnostech již nejsou zdroje na plné financování staveb. Samosprávy potřebují finanční podporu od státu, a to buď dostatečnou alokací evropských fondů ve výzvách IROP, anebo dostatečnou alokací národních zdrojů přes Státní fond dopravní infrastruktury.

Za posledních 20 let se investovalo do cykloinfrastruktury 13 miliard korun. Tuto částku bude možné zdvojnásobit během následujících 6 let, kdy je pravděpodobné, že samosprávy k vlastním zdrojům budou potřebovat dalších 12 miliard finanční podpory. Tuto podporu lze zajistit pouze z vrcholné úrovně. V situaci, kdy jsou alokace evropských fondů českým ministerstvem již rozhodnuty, zbývá Státní fond dopravní infrastruktury. SFDI byl v posledních 21 letech významným partnerem samospráv při rozvoji cyklodopravy. A jeho role bude ještě důležitější v situaci, kdy samosprávy budou potřebovat až 2 miliardy finanční podpory ročně pro výstavbu bezpečné infrastruktury pro lidi na kolech.

⁸ Ze strany měst a krajů vznikla iniciativa CYKLOVIZE2030, jejíž cílem je vytvoření ucelené dopravní sítě pro cyklisty. Víze bude prezentována na webu <http://stavbycyklo.cz/>.

8 O publikaci

Publikace je součástí projektu organizace European Climate Initiative (EUKI). EUKI je nástrojem financujícím projekty od německého Spolkového ministerstva životního prostředí, ochrany přírody a bezpečnosti reaktorů (BMU). Cílem EUKI je podporovat evropskou spolupráci v oblasti ochrany klimatu za účelem snižování emisí skleníkových plynů.

Tato publikace vznikla díky finanční podpoře Evropské Unie a německého Spolkového ministerstva životního prostředí, ochrany přírody a bezpečnosti reaktorů (BMU). Za obsah zodpovídá výhradně Nadace Partnerství a nemůže být považován za stanovisko donorů.

Supported by:



Federal Ministry
for the Environment, Nature Conservation
and Nuclear Safety



European
Climate Initiative
EUKI

based on a decision of the German Bundestag